

l'auto-journal

2018
DS 9WR



2016
DS 4 II



Quel avenir pour la nouvelle marque française?

2018
DS 3 II



SPÉCIAL
DS

Les
60 ans
d'une icône

**ESSAI
HISTORIQUE**



ESSAI DS 5

À la hauteur des allemandes?

RENAULT
KADJAR
SÉDUCTEUR-NÉ

1^{er} ESSAI XL



1^{er} ESSAI

**ALFA ROMEO
4C SPIDER**
SENSATIONS FORTES
GARANTIES



COMPARATIF

- **BMW** Série 1
- **Audi** A3 Sportback
- **Mercedes** Classe A



LA SÉRIE 1 REPART EN CHASSE

M 01117 - 935 - F: 3,50 €




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





L'exigence d'un design expressif.
Une signature visuelle singulière grâce aux phares Audi Matrix LED*
et à sa nouvelle calandre Audi Singleframe 3D.



L'exigence d'une expérience de conduite unique.
Un affichage flexible et fonctionnel des informations selon vos
besoins grâce à l'Audi virtual cockpit*, un écran de 12,3 pouces
innovant et entièrement numérique.



L'exigence d'adaptabilité.
Un coffre d'une capacité de 770 à 1955 L. et jusqu'à 7 places assises grâce à la troisième
banquette modulable et rabattable électriquement*.

*En option selon finitions. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts -
RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**. Vorsprung durch Technik = L' avance par la technologie.

Gamme Nouvelle Audi Q7 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 5,7 - 8,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 149 - 193.

L'exigence n'a pas de limites.

Nouvelle Audi Q7.



Audi
Vorsprung durch Technik



Euuuhhh... Euh... Alors euh... Euhheuh... Ben euuhhhh...



Avec un **crédit à 0%** sur toute la gamme,
le plus dur, c'est de choisir.

DU 10 AU 21 JUIN
CRÉDIT À 0%*
SUR TOUTE LA GAMME VOLKSWAGEN

T.A.E.G. fixe/an à 0% sur 36 mois avec un apport minimum de 10% du prix d'achat TTC du véhicule. **416,67€ par mois** pour 15000€ empruntés. **Montant total dû : 15 000 €.**

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



Das Auto.

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons B 602 025 538

*Offre de crédit liée à une vente réservée aux particuliers valable chez tous les Distributeurs Volkswagen présentant ce financement, sur une Volkswagen neuve, 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 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS: 08 040 267 (www.orient.fr) et après expiration du délai légal de rétractation. Montant total minimum du crédit: 2 500 € sur 36 mois. Taux débiteur fixe 0,00%. Coût du crédit pris en charge par Volkswagen Group France. Montants exprimés TTC, hors prestations facultatives. Assurance facultative Décès-Incapacité Perte d'Emploi souscrite auprès de Cardif Assurance Vie SA au capital de 688 507 760 €, n° 732 028 154 - RCS Paris et Cardif Assurances Risques Divers SA au capital de 14 784 000 €, n° 308 896 547 RCS Paris, siège Social: 1, bd Haussmann - 75009 Paris. Cotisation de 24,75 € par mois. Ce montant s'ajoute à la mensualité en cas de souscription. Montant total dû au titre de l'assurance: 891 €. Taux annuel effectif d'assurance: 3,85 %. Le coût de l'assurance varie en fonction de l'âge de l'emprunteur. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable entre le 10/06/2015 et le 21/06/2015 (cf. volkswagen.fr). **Das Auto.: La Voiture.**

Cycles mixtes de la gamme Volkswagen (l/100km): de 3,4 à 12,5. Rejets de CO₂ (g/km): de 88 à 290.

96



REPORTAGE | Cinquante ans après André Costa, l'équipe de L'Auto-Journal refait l'essai de la DS 21 !

48



1^{er} ESSAI XL | Le Kadjar, dernier-né des SUV du Losange entre en piste. Avec succès ?



1^{er} ESSAI | Truffé d'assistances inédites, le nouvel Audi Q7 se rapproche de la voiture autonome.

60



COMPARATIF | La nouvelle Série 1 affronte ses vieilles copines, l'A3 Sportback et la Classe A...

DÉCOUVRIR

Nouveautés

- 20 Grandes ambitions pour DS EN COUVERTURE
- 30 Ford GT 2015
- 36 BMW X1

COMPRENDRE

Les actus de la quinzaine

- 42 Quel avenir pour le groupe Fiat Chrysler ?
- Au volant avec**
- 46 Olivier Panissaud, directeur de SsangYong France

CONDUIRE

1^{er} essai XL

- 48 Renault Kadjar 1.2 TCe 130 ch EN COUVERTURE
- 1^{ers} essais** EN COUVERTURE
- 56 Alfa Romeo 4C Spider 1.7 240 ch
- 70 DS 5 1.6 THP 165 ch
- 74 Audi Q7 3.0 TDI 272 ch EN COUVERTURE
- 82 Mini JWC 2.0 231 ch

Comparatif

- 60 BMW 116d 116 ch / Audi A3 Sportback 1.6 TDI 116 ch / Mercedes A180 CDI 109 ch

Grand angle

- 68 Nissan Juke Nismo RS 1.6 218 ch

Les experts

- 80 Fiat 500X 1.6 MultiJet 120 ch

Match

- 86 Citroën Grand Picasso 1.6 BlueHDi 120 ch / Renault Grand Scénic 1.6 dCi Energy 130 ch

Dernier essai

- 91 Renault Laguna

VIBRER

Reportage

- 92 Les 60 ans de la DS
- 96 Essai DS 21 de 1966 EN COUVERTURE

Sport

- 102 24 Heures du Mans, que la fête commence !

PARTAGER

Vos autos

- 106 BMW 320d
- Courrier des lecteurs**
- 107 Le chef des essais vous répond

S'OFFRIR

Préférez l'occasion

- 109 BMW X3 / BMW Série 2 Gran Tourer

Configurateur

- 110 Quelle Audi A1 choisir ?

Fiche occasion

- 114 Citroën C4 II

Les professionnels s'affichent

- 129 Petites annonces

ABONNEMENTS

RETROUVEZ TOUTES NOS OFFRES P. 79
ET SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM

Renault KADJAR

Vivez plus fort.



Système Easy Park Assist*

Boîte automatique EDC à double embrayage*

Projecteurs avant Full LED Pure Vision*

* Disponible de série ou en option selon version. **Consommations mixtes min/max (l/100km) : 3,8/5,8.**
Émissions CO₂ min/max (g/km) : 99/130. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande **elf**



RENAULT
La vie, avec passion



Famille

Des trajets plus sympas quand on est connectés



Airbox Auto
DAS : 0,352⁽¹⁾



Jusqu'à
10 connexions
simultanées
en Wi-Fi



Avec Airbox Auto branchée sur votre allume-cigare, vous profitez de 10 connexions Wi-Fi simultanées en voiture. Votre famille peut regarder des films et écouter de la musique tout au long du trajet. En plus, son port USB vous permet de charger votre mobile. Et pour mieux vous accompagner sur la route de vos vacances, Orange renforce son réseau sur les grandes autoroutes de France.

reseaux.orange.fr

orange™

**Vous rapprocher
de l'essentiel**

Usages en France métropolitaine. Usages Peer to Peer et Newsgroups interdits. Kit mains-libres recommandé.

Équipement utilisable dans un véhicule et avec une offre compatibles, sous réserve de couverture. Conditions en point de vente ou sur orange.fr.
Ce produit est à l'usage des occupants du véhicule, à l'exception du chauffeur lorsqu'il conduit. **(1)** Le DAS (débit d'absorption spécifique) des clés 4G et tablettes quantifie le niveau d'exposition maximal de l'utilisateur aux ondes électromagnétiques; il est transmis par le constructeur. La réglementation française impose que celui-ci soit inférieur à 2 W/kg.



PLOU

Deux chemins s'ouvrent aujourd'hui face à la marque DS : celui d'Audi ou celui d'Alfa Romeo.

Gare au virus !

Le virus Alfa, dans la pub des années 70, c'était un concentré de plaisir censé symboliser l'addiction au caractère fougueux de la marque milanaise. Malheureusement, c'est aussi devenu une grave maladie dégénérative, également connue comme syndrome de la coquille vide. Une belle marque, avec de vrais fans, une histoire riche et prestigieuse... mais pour laquelle, faute d'investissement, tout a longtemps reposé sur le seul attrait du design. Cela fait illusion un moment, puis les clients se détournent vers des marques aux contenus plus solides. Et les ventes d'Alfa Romeo ont plongé vers les abîmes. Les choses sont, heureusement, en train de changer. Avec ses solutions techniques audacieuses, la sportive 4C a lancé symboliquement la charge du renouveau. Mais la véritable révolution doit intervenir avant la fin de ce mois de juin, avec le lancement de la nouvelle berline de milieu de gamme, établie sur une plate-forme inédite, fruit d'une longue et coûteuse gestation.

Venons-en au cas du jour, DS. Il y a, là aussi, une belle histoire, même si les DS du xx^e siècle n'ont aucun lien avec l'ovni de 1955. Un design séduisant, qui a permis le succès de la DS 3 et crédibilisé l'idée de lancement d'une marque à part entière. L'ambition, légitime et utile, de créer une marque française plus haut de gamme, pour s'extraire du rude marché des généralistes, attaqués de toutes parts. Mais à l'heure actuelle, c'est à peu près tout, tant on cherche l'innovation et la valeur ajoutée technique des modèles DS, comparés à leurs équivalents Peugeot et Citroën. Heureusement, tout est encore possible. Deux chemins s'ouvrent devant cette nouvelle marque française. Celui d'Audi, venue de nulle part et couronnée de gloire aujourd'hui. Il a fallu pour cela vingt ans de travail acharné, un investissement colossal et continu, jalonné de coups d'éclats techniques incontestables, sans compter des succès flamboyants en compétition. Sinon, DS peut choisir de suivre la voie d'Alfa et de ses belles robes comme unique attrait. C'est beaucoup moins coûteux. Mais on connaît d'avance le résultat.

Jean-Éric Raoul, rédacteur en chef

Ça vous a fait réagir...

"Je n'ai pas été du tout convaincu par votre plaidoyer enthousiaste pour la Renault Kwid dans votre éditorial du n° 934. Le prix à payer de ces voitures *low cost*, c'est qu'il n'y a aucune innovation technologique à attendre de cette catégorie. Pour moi, ces voitures sont la négation de l'automobile avec un grand A."

Pierre Pécassou

Il faut, au contraire, beaucoup d'innovations (généralement industrielles, donc invisibles à l'utilisateur) pour parvenir à réaliser une auto décente à bas prix. Et l'on peut citer d'illustres ancêtres, qui ont écrit les plus belles pages de l'histoire de l'automobile en cherchant à faire baisser son coût : Ford T, Volkswagen Coccinelle ou Citroën 2 CV, par exemple.

"Dans un récent article sur les sites de production des constructeurs automobiles, vous nous proposiez un encadré sur le Top 10 des pays producteurs d'automobiles en Europe. Or, l'Italie n'y était pas citée. Ce pays ne fait-il plus partie de l'Europe?"

Claudio Corradino

Bien sûr, l'Italie est toujours un pays européen, et toujours producteur d'automobiles. Mais elle ne rentre plus dans le top 10. Nos derniers chiffres fiables (source ACEA) datent de 2013 et, avec 388 465 voitures produites, l'Italie s'y classait derrière la Belgique, la Pologne ou la Roumanie, et bien loin de la Slovaquie (975 000 voitures) ou de la République tchèque (1 128 473 voitures).



Inspiration historique

Munich 1971, BMW donne naissance à l'une de ses plus belles sportives, la 3.0 CSL. Villa d'Este, Italie, mai 2015, à l'occasion du célèbre concours d'élégance, le constructeur révèle la 3.0 CSL Hommage, qui honore ce coupé à hautes performances. Proportions préservées, et surtout, présence d'un aileron aux dérives affûtées, le lien de parenté est évident mais le concept s'inspire également des formes ouvragées de l'i8. Comme son ancêtre, la 3.0 CSL Hommage retient un 6 cylindres ici boosté par un compresseur électrique.

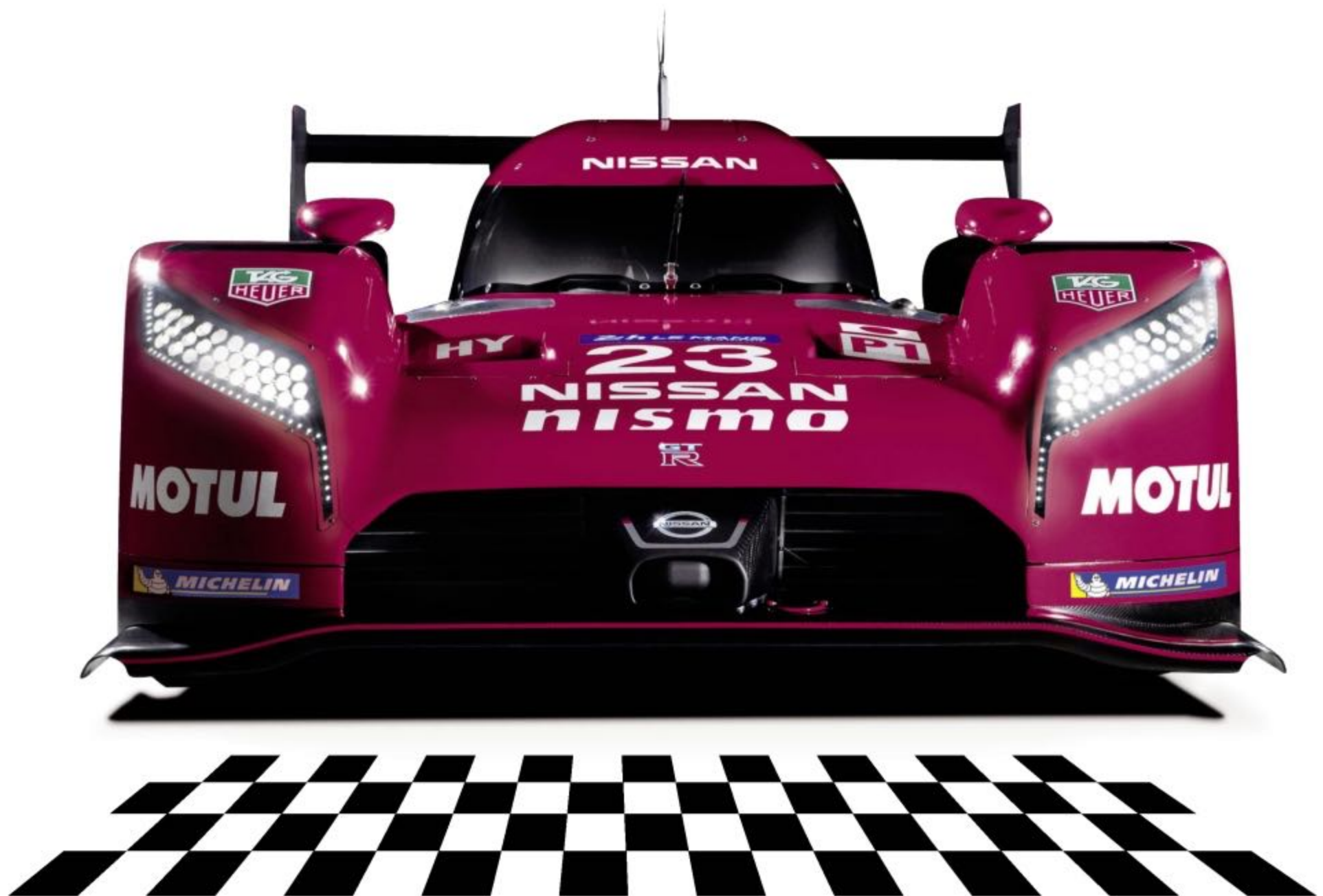
Une solution technique qui devrait profiter aux futures BMW.





Innovation
that excites

24 HEURES



NISSAN FERA SON GRAND RETOUR AVEC LA NISSAN GT-R LM NISMO
LORS DES 24H DU MANS LES 13 ET 14 JUIN PROCHAINS.

#NISSAN24LM

nismo

365 JOURS PAR AN



AU VOLANT DU NISSAN JUKE NISMO RS, LE PLUS SPORTIF DES CROSSOVERS NISSAN,
VIVEZ LA PERFORMANCE TECHNOLOGIQUE NISMO AU QUOTIDIEN.

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

Innover autrement. **Modèles présentés** : versions spécifiques. 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) : 7,3 - 7,5. Émissions de CO₂ (g/km) : 168 - 172.

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



Le client pourra puiser dans une large gamme de moteurs. Des versions 4Matic, à transmission intégrale, seront également disponibles.



L'air de famille avec le Coupé Classe S est évident. Notez l'élégance du raccordement entre le pavillon et la malle.

Ce coupé complètera, dès l'automne, la gamme de la Classe C. Il sera suivi sans surprise d'un cabriolet.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : automne 2015

Prix estimé : à partir de 40 000 €

Le futur Coupé Classe C ne se cache (presque) plus

LE SALON DE FRANCFORT (DU 19 AU 27 SEPTEMBRE) SERA L'OCCASION POUR MERCEDES DE PRÉSENTER AU PUBLIC PLUSIEURS NOUVEAUTÉS PARMİ LESQUELLES CET ÉLÉGANT COUPÉ CLASSE C.

Il n'est pas toujours simple de suivre la carrière des modèles Mercedes. Prenons l'exemple de la Classe C. La dernière génération a été lancée en janvier 2014 et se décline aujourd'hui selon deux carrosseries : berline et break. Quant au Coupé, il appartient à la précédente génération et est inscrit au catalogue depuis mars 2011. Mais ses jours sont comptés. Le constructeur allemand met actuellement la touche finale à son successeur et les prototypes qui circulent aujourd'hui avec un camouflage des plus légers annoncent un modèle d'une grande élégance.

Les designers se sont en fait directement inspirés du Coupé Classe S. On retrouve ainsi le profil très fluide qui allonge visuellement la voiture. Le pavillon décline en pente douce vers la malle très courte rehaussée d'un becquet directement intégré à la tôlerie. On notera aussi la finesse et le positionnement des feux inspirés par la Classe S. Même remarque pour les deux sorties d'échappement chromées qui apparaissent de part et d'autre du bouclier. Les arches de roues renflées apportent la pointe de puissance nécessaire à ce design d'une grande sobriété. Ce modèle devrait

retenir les moteurs de la berline, exception faite des plus modestes puissances, soit les 4 cylindres essence et diesel affichant de 156 à 245 ch pour les premiers et de 136 à 204 ch pour les seconds. Les versions V6 essence seront également de la fête tout comme les déclinaisons hybrides : 350 e en essence (puissance cumulée de 293 ch) et 300 h en diesel (231 ch au total). Ce coupé n'échappera pas bien sûr à la déclinaison sportive AMG dont les prototypes sont en cours de développement. Avec un choix de trois moteurs V6 ou V8, ce dernier produisant 476 ou 510 ch.

ÉTUDE

DES JEUNES TRÈS ATTACHÉS À L'AUTO

D'après l'étude sur la mobilité publiée par Continental en France, 76 % des 18-30 ans estiment que posséder une voiture est très important pour eux. Et 87 % des Français interrogés vont jusqu'à avancer "qu'il est encore plus important pour eux de posséder une voiture que ça ne l'était pour leurs parents". Enfin, 68 % des personnes interrogées "disent aimer leur auto". L'automobile n'a donc pas fini de passionner...



PIERRE ROUSSEAU/MAXPPP

INNOVATION

LA FRANCE PASSE LA DEUXIÈME!

Le ministre des Finances Emmanuel Macron vient de lancer la deuxième phase de la "Nouvelle France Industrielle". Le volet automobile prévoit le déploiement de 16000 bornes de recharge, assuré par Bolloré dès cet été; le développement d'une filière hydrogène; ou encore le lancement d'un ou deux projets dans le cadre de la "voiture pour tous qui consomme 2 l/100 km". De belles ambitions.



MARLENE AWAAD/MAXPPP

Vite dit

"Le certificat, que l'on pourra commander gratuitement sur internet pendant six mois, est facultatif." **Ségolène Royal**, ministre de l'Écologie.

Ce certificat de la qualité de l'air, qui donnera une note de 1 à 6 à votre véhicule en fonction de sa date de mise en circulation, donc sans lien direct avec son taux d'émissions polluantes, sera non seulement payant après 6 mois (5 euros), mais il sera indispensable pour circuler dans plusieurs zones, et certains jours de pic de pollution.



TECHNO

LE RÉGULATEUR QUI S'ADAPTE À LA ROUTE

Porsche développe un régulateur de vitesse adaptatif baptisé Innodrive, qui adapte l'allure adoptée (mais aussi le régime moteur et le rapport engagé) en fonction du relief du parcours et des virages, en plus de tenir compte du trafic. Un système de cartographie à jour est évidemment indispensable... Les premiers essais laissent apparaître un confort amélioré et un gain de 10 % en consommation.

INSOLITE

UNE FORMULE 1 POUR LA ROUTE

Oubliez l'Ariel Atom: les australiens de Quantum présentent un engin encore plus exubérant! Comme son nom l'indique, la GP700 ne pèse que 700 kg et son 4 cylindres 2,7 l à double compresseur affiche une puissance de 700 ch. Le rapport poids/puissance (1 kg/ch) laisse espérer des performances hallucinantes. Vous avez le droit de rêver puisque le tarif n'a pas encore été dévoilé.



Poids plume et puissance délirante: la GP700 ne fait pas dans la dentelle.

Suivez l'actualité
EN DIRECT sur

autojournal.fr

et sur

facebook

C'EST OFF

LA NOUVELLE BUGATTI EN DÉVELOPPEMENT

La dernière Veyron a trouvé preneur, il est temps de concevoir la descendance! Deux prototypes de sa remplaçante ont été aperçus sur route. Le W16 serait toujours de la partie, mais il serait accompagné d'une motorisation électrique pour une puissance totale avoisinant les 1 500 ch. Délirant.

LA PRIUS IV SUR LES RAILS

Elle ne sera pas dévoilée officiellement avant la fin de l'année, mais la prochaine Prius parcourt déjà les routes d'Asie, sous un camouflage épais mais qui laisse entrevoir une ligne générale proche de l'actuelle. Elle sera, comme la Prius III, disponible en deux versions: hybride et hybride rechargeable.

LA 911 BIENTÔT HYBRIDE?

Après la 918, la Panamera et le Cayenne, la gamme Porsche pourrait compter une quatrième voiture hybride rechargeable: la 911! La décision de développer ou non un tel modèle sera prise courant 2015.

COURSE

UN MÉGAWATT POUR AFFRONTER LA MONTÉE DE PIKES PEAK

Pour contourner le problème de l'altitude (4 300 m au sommet), qui essouffle les moteurs suralimentés, Nobuhiro "Monster" Tajima s'élancera le 28 juin, du haut de ses 65 ans, au volant d'un engin électrique conçu par le croate Rimac, et qui affiche 1,1 mégawatt soit 1 496 ch ! La batterie de 57 kWh devra permettre aux quatre moteurs électriques de parcourir les 20 km de la course. Le 0-200 km/h est annoncé en 5,4 s...



Véritable légende vivante de Pikes Peak, Nobuhiro Tajima va affronter l'édition 2015 au volant d'une auto électrique de près de 1 500 ch.



EN CHIFFRES



LE MARCHÉ FRANÇAIS EN MAI

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à mai 2014

-4%*

143 059

C'est le nombre de **voitures neuves immatriculées en France en mai 2015**.

Le total atteint 791 143 depuis le début de l'année, soit + 3,8 % par rapport à 2014.

+4%

C'est la progression enregistrée par les immatriculations de **Mercedes en mai**, soit 4 490 unités. La marque à l'étoile talonne ainsi Audi (4 664 ventes), qui chute de 12,1 %.

32 090

C'est la quantité de **Peugeot 308 immatriculées en mai**, ce qui la place sur la troisième marche du podium, juste derrière les Clio IV et 208.

À ne pas manquer



Focus aj



PATRICK DEBETENCOURT

27 AU 28 JUIN, RÉTRO FESTIVAL À CAEN

Comme au cinéma

Une envie de promenade estivale ? Nous vous conseillons la Normandie ! Les 27 et 28 juin, Caen accueillera la 8e édition du Retro Festival. Le menu est appétissant : défilés de plusieurs centaines de belles anciennes, expositions de voitures stars de cinéma, vente aux enchères, animations, concours d'élégance... Entrée à 10 €.

DU 19 AU 21 JUIN, PARIS MODEL SHOW

Modèles réduits, plaisir maxi

À l'Espace Champerret (Paris 17e), le Paris Model Show est un passage obligé pour tout amateur de modélisme, qu'il concerne l'automobile ou les autres moyens de transport. Couvrant 8 000 m² et affichant plus de 100 exposants, le Salon comptera de nombreuses animations, et vous permettra également de découvrir les simulations. L'entrée est à 12 €.

www.weezevent.com/paris-model-show

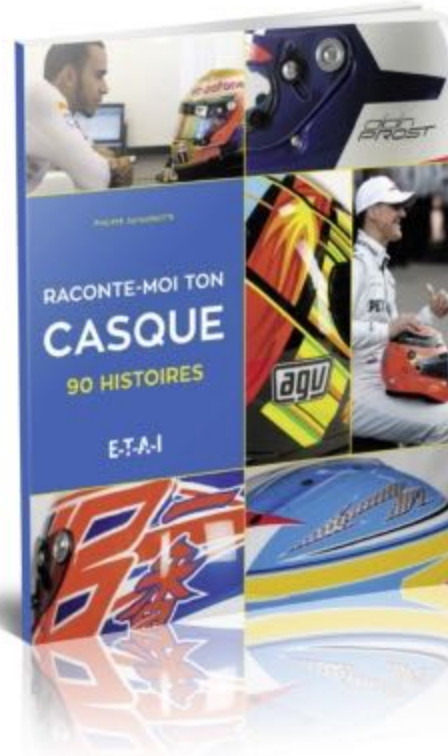


BIBLIO

Heaume
sweet heaume

Le sujet est original, et il est traité à la perfection : 90 pilotes se confient sur leur casque, élément omniprésent et vital dans le sport auto, au final très personnel et pourtant rarement abordé. Des histoires toujours étonnantes, et parfois émouvantes. Indispensable.

Raconte-moi ton casque, 90 histoires, par Philippe Jacquemotte, éd. ETAI, 208 p., 39 €.



Alfa Romeo avec



LA PASSION A UN NOM : ALFA ROMEO



ALFA ROMEO GIULIETTA EDIZIONE. **TOUT ÉQUIPÉE.**

Jantes alliage 16", Climatisation automatique, Radio CD bluetooth® à écran tactile, Volant cuir.

À partir de **199 €/mois** avec apport de 2 350 €*. Location Longue Durée sur 48 mois et 60 000 km maximum. Sous condition de reprise.

JOURNÉES PORTES OUVERTES LES 13 & 14 JUIN**

WWW.ALFAROMEO.FR



* Exemple pour une Giulietta Edizione 1.4 T-Jet 105 ch au prix catalogue du 05/05/2015, en location longue durée sur 48 mois/60 000 km maximum après un apport de 2 350 € et déduction faite de 4 500 € pour la reprise de votre ancien véhicule. Offre non cumulable valable jusqu'au 30/06/2015 et réservée aux particuliers dans le réseau Alfa Romeo participant. Sous réserve d'acceptation par FAL Fleet Services, SAS au capital de 3 000 000 € - 6, rue Nicolas Copernic - ZA Trappes Elancourt - 78190 Trappes 413 360 181 - RCS Versailles. Modèle présenté Giulietta Sprint 1.4 MultiAir 150 ch avec options peinture pastel extra-série rouge Alfa et jantes alliage 18" à **309 €/mois** après un apport de 2 350 € sous condition de reprise. Conditions sur alfaromeo.fr. FCA France SA au capital de 96 000 000 €, RCS Versailles 305 493 173, 6 rue Nicolas Copernic, ZA Elancourt - Trappes, 78190. ** Ouverture selon autorisation préfectorale.

Consommations mixtes : 3,8 à 7,0 l/100 km. Émissions de CO₂ : 99 à 162 g/km.

f Alfa Romeo France

aj DÉCOUVRIR

De grandes ambitions pour DS ■

PETIT BILAN GRANDES PERSPECTIVES

SPÉCIAL

DS

DS 3

Prix estimé : à partir de 17 000 €
Commercialisation : début 2018



Au bout d'un an d'existence, DS lance sa première voiture sous son propre label. La DS 5 restylée, censée incarner les valeurs que la marque entend développer à l'avenir. Cela se discute. Dans les faits, ces valeurs seront portées par les projets à venir.

Par Daniel Carroux



DANS LA LIGNÉE

Toujours en pleine forme au bout de ses 5 ans, la DS 3 née sous le signe des chevrons est la machine à cash de la jeune marque DS. C'est ce qu'on appelle un acquis qu'il convient de consolider.

La démarche exclut le grand chambardement au moment de passer à la génération suivante. En clair, la sportivité à fleur de carrosserie et les signes distinctifs de la DS 3 – l'aileron de requin en premier lieu – seront préservés. Les designers se livreront cependant à un minutieux travail de broderie dans le but d'adoucir le propos. La DS 3 "Mark II" sera plus stylée, marquée par la calandre grillagée dont DS fait désormais sa signature visuelle. Elle déclinera, dans le même temps, une carrosserie 5 portes, et reposera sur une plate-forme à venir, dite EMP1 et modulaire comme il se doit. L'objectif laisse entrevoir un empattement en expansion et un volume habitable qui suit le mouvement. Enfin, la DS 3 puisera dans le stock renouvelé des 3 cylindres PureTech et 4 cylindres BlueHDi du groupe PSA. À voir si le 1.6 THP (165 et 200 ch) reprendra du service dans trois ans, mais au cas où, on compte sur PSA pour lui trouver un remplaçant. Réponse en 2018.

ILLUSTRATION: JEAN-FRANÇOIS HUBERT

DS 3 SUV

Prix estimé : à partir de 20 000 €

Commercialisation : début 2018

FIGURE OBLIGÉE

La variante SUV de la DS 3 II n'est pas un fantôme. La maquette à l'échelle 1 existe et donne de précieuses indications sur le modèle préfiguré. Première surprise, le SUV à l'état de projet est court. Il mesure moins de 4 m de longueur (3,94 m) et, si l'on en reste là, l'engin se tiendra à la limite de la catégorie des SUV urbains. Ce qui ne signifie pas grand-chose, car petit n'est pas synonyme d'étriqué et une plate-forme modulaire permet de faire presque ce que l'on veut avec l'empattement. Et puis, cette taille réduite est à même d'attirer l'attention

d'une clientèle en quête d'objets décalés. Là, elle sera servie. Face avant expressive marquée par une calandre bien charpentée, traits stylés, caractère haut de gamme assumé, ce SUV fera son effet au milieu de ses prolifiques concurrents. Sans même parler de ses moteurs ou de son traitement de l'intérieur – inconnu à cette heure –, cette auto a le bon profil si toutefois PSA daigne lui donner naissance. Le terrain est miné, c'est vrai, mais on voit mal une marque qualifiée de premium s'en tenir à l'écart. Pour DS, ce marché est un passage obligé.



ILLUS. J.-F. HUBERT

En France, il n'y a pas d'équivalence aux Mercedes Classe S, Porsche 911 ou autre Range Rover. Une Ferrari, une Aston Martin, une Bentley peintes en bleu, blanc, rouge relèvent du pur fantôme. En bref, la France est la seule nation automobile majeure à ne pas investir le très haut de gamme. Elle ne tente même pas de s'en approcher à la manière du suédois

Volvo avec son récent XC90. Et pour information, les coréens ont leur Classe S sous la forme de la Hyundai Equus commercialisée en Amérique du Nord. C'est désespérant. C'est surtout pénalisant, car la part du rêve façonne une image, assoit une réputation, permet d'ouvrir en grand les portes des marchés émergents en quête de modèles d'exception. Elle est le sésame pour accéder au Saint-Graal qu'est le marché

VALENTIN (*SOUCIEUX*) :

– Allo Valentine? Je suis à l'étranger.
J'ai perdu ma carte et en ton absence,
difficile de vivre uniquement d'amour
et d'eau fraîche.

VALENTINE (*RASSURANTE*) :

– Ne t'inquiète pas, c'est une



Visa Premier : une carte de dépannage sous 48 h
et/ou une mise à disposition d'espèces en cas de perte
ou de vol à l'étranger.

Découvrez aussi sur visa.fr les 30 autres services Visa Premier.

Conditions et informations dans les notices d'informations sur le site.

Être Premier aura toujours ses avantages.

VISA



ILLUS. J.-F. HUBERT

RETOUR À LA NORME

Au début, il y eut le concept car Divine présenté au Mondial de Paris 2014. L'article était là pour meubler le stand DS d'après les dirigeants de la marque. Entendez par là qu'il n'était censé préfigurer aucun modèle de série. On n'est pas obligé de les croire. Le prototype mesure 4,21 m de longueur et s'inscrit donc dans le segment des familiales compactes, justement celui

de la DS 4. Sûrement le fruit du hasard. Partant du principe que PSA n'a pas le concept car gratuit, celui-ci ne laisse planer aucun mystère sur le profil de la prochaine DS 4. Ce sera une berline de facture classique. Aux oubliettes la forme "transgenre" toute en hauteur, place à des mensurations conventionnelles qui font rentrer la voiture dans le rang. Tant mieux,

car l'originalité pour l'originalité rime rarement avec rentabilité. À cet égard, la seconde génération reposera sur la plate-forme de la 308, dont on ne vante plus les mérites dans ces colonnes. La DS 4 II accueillera sous son capot tout ce que PSA a de disponible en magasin, à partir de 110 ch, et le style propre à la marque DS fera le reste.

La DS4 II perdra de la hauteur pour afficher des volumes plus conventionnels. Sur une base de Peugeot 308, elle sera mieux armée face à la concurrence.



ILLUS. J.-F. HUBERT

américain – 14 millions de voitures dans les mauvaises années. La part du rêve développe les ventes et remplit les caisses. Elle n'est pas prête de redevenir française. En revanche, et pour ce que l'on peut appeler le haut de gamme intermédiaire, le fameux premium démocratisé jusqu'aux espèces automobiles les plus courantes, l'espoir renaît. L'Alpine Renault est acquise. Deux projets, la prochaine 508 et le futur SUV 6008, mettent Peugeot

sur la bonne voie. Et puis, et surtout, il y a la marque DS, partie sur les traces d'Audi. Une création récente, émanation de Citroën et dont l'appellation fait référence à un modèle mythique. Enfin, les français font ce que les japonais Toyota, Honda et Nissan ont fait il y a trente ans avec les marques Lexus, Acura et Infiniti. Initiative qu'ils n'ont pas à regretter au vu des résultats commerciaux mirobolants de ces

*On ne veut pas savoir
où vous rangez votre clé.*



NOUVEAU FORD ECOSPORT

> Ouverture mains libres*

14 990 €⁽¹⁾

Sans condition de reprise

Trend 1.0 EcoBoost 125 ch

+ Crédit auto à 3,9 %⁽²⁾

TAEG fixe/an de 12 à 48 mois.

Pour 10 000 € empruntés,
48 mensualités de 225,04 €.

Montant total dû par l'emprunteur :
10 801,92 €

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

* Ouverture mains libres à partir de la finition Titanium.

(1) Prix maximum TTC au 26/01/15 du Nouveau Ford EcoSport Trend 1.0 EcoBoost 125 ch type 01-15, déduit d'une remise de 3 000 €. (2) Apport minimum 20 %. Exemple pour un montant emprunté de 10 000 € : **48 mensualités de 225,04 €.** **Taux Annuel Effectif Global Fixe : 3,9 %** (Taux débiteur : 3,83 % l'an). **Montant total dû par l'emprunteur : 10 801,92 €.** Hors assurances facultatives. Celles-ci comprennent : une protection Décès-Incapacité à partir de 7,43 €/mois en sus de la mensualité, TAEA de 1,72 %, coût total de l'assurance : 356,64 €. Délai légal de rétractation. Sous réserve d'acceptation du dossier par Ford Credit. 78150 St-Germain-en-Laye. SIREN : 392 315 776 RCS Versailles. N° ORIAS : 07031709. Offres non cumulables (à d'autres offres que celles-ci) réservées aux particuliers pour toute commande de cet EcoSport neuf, du 02/05/2015 au 30/06/2015, dans le réseau Ford participant. Modèle présenté : Ford EcoSport Titanium 1.0 EcoBoost 125 ch avec Peinture métallisée Rouge Arizona et Jantes alliage 17", prix déduit de la remise : **18 740 €**. **Consommation mixte (l/100 km) : 5,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 125** (données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).

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



Go Further

ford.fr

Retrouvez Ford France sur





CAPSA

trois labels à travers le vaste monde, l'Europe restant toutefois une terre de mission. Comme quoi il n'est jamais trop tard pour bien faire. Encore faut-il, justement, bien faire.

Les bonnes intentions sont là. À l'occasion du lancement de la DS 5 restylée, Yves Bonnefont, directeur général de la marque DS, annonce la couleur : *"La nouvelle DS 5 a en elle tout l'ADN de DS et nous permet d'affirmer haut et fort notre objectif : renouer avec le haut de gamme*

français". Et de préciser dans une interview accordée à Paris Match fin mai : "L'esprit avant-gardiste est la signature de la marque DS. Cet état d'esprit se manifeste dans le style des voitures que nous dessinons avec une volonté de rupture par rapport aux conventions et le souhait d'apporter quelque chose de nouveau". Il est facile de rétorquer que l'avant-garde est par définition minoritaire, voire marginale. Quant à "apporter quelque chose de nouveau", cela se discute. C'est vrai, la

DS 6

Prix estimé : à partir de 33 000 €
Commercialisation : 2017



SUV PLEIN DE PROMESSES

PSA commercialise en Chine, depuis l'automne dernier, le SUV dit DS 6 WR. Ce dernier repose sur la plate-forme dépassée de la DS 5 et fait appel à des moteurs qui ne le sont pas moins. Ce faisant, l'engin reste chez lui, où d'ailleurs il rencontre un franc succès. Pas question de l'importer tel quel en Europe. Notre DS 6 à nous perdra le suffixe WR et reposera sur la plate-forme EMP2 dans sa version la plus étendue, attribuée au Grand C4 Picasso. Il sera plus imposant et donc plus vaste que son cousin le 3008 II, mais à cette heure, la rumeur ne fait pas état d'une déclinaison à 7 places. Il se murmure, en revanche, que le DS 6 sera le premier modèle du groupe PSA à inaugurer la motorisation hybride rechargeable aujourd'hui en cours de développement, avec un moteur essence au cœur du dispositif. Les blocs restants seront puisés dans le catalogue actuel certifié Euro 6, 3 cylindres PureTech du côté des essence et 4 cylindres BlueHDi pour les diesels. La boîte automatique à 8 rapports elle aussi en préparation devrait être de la partie, et on imagine mal PSA refuser au DS 6 la transmission 4x4 d'origine Opel qu'il compte attribuer au Peugeot 6008. Le DS 6 reste, dans tous les cas, un SUV prometteur.

DS 5 sort du lot avec sa ligne hors des normes. Sa nouvelle calandre accentue son caractère statutaire et son intérieur est prégnant. Il n'empêche, cette voiture fait quelque peu cache-misère, toutes proportions gardées. Les puissances développées sont communes, il manque un amortissement piloté, les assistances à la conduite sont en nombre insuffisant et l'excellente boîte automatique Aisin ne retient néanmoins que 6 rapports. Sur le plan du contenu technologique, la DS 5

soutient mal la comparaison avec ses concurrentes allemandes, britanniques, suédoises et japonaises. La DS 4, de même, vieillit et souffre de nombreux maux résultant de sa carrosserie "transgenre", ainsi que d'une suspension peu amène. Au final, seule la DS 3, authentique réussite commerciale, valide le choix de transformer la gamme DS de Citroën en une marque à part entière.

LE PLUMAGE ET LE RAMAGE

L'avenir à brève échéance du haut de gamme français – son Grand timonier si l'on ose l'expression – c'est elle, la DS 9. Soit une grande routière appelée à marquer les esprits sur le plan du style sans faire l'impasse sur le ramage. Une vraie DS, en quelque sorte. D'après ce que l'on sait, PSA entend sortir le grand jeu en frappant à la porte de son partenaire

chinois Dongfeng et en mobilisant tous les cerveaux disponibles, fournisseurs compris. À la clé, sont attendus une suspension adaptative, la boîte automatique à 8 rapports dont PSA fait d'ores et déjà grand cas, l'infodivertissement connecté, une foultitude d'assistances à la conduite dernier cri, des matériaux à donner de l'urticaire à Audi (c'est le but) et par-dessus

tout des motorisations puissantes, hybrides en conséquence, de gros électromoteurs venant soutenir les unités existantes. Quant à l'apparence physique, la DS 9 devrait adopter la forme d'un break de chasse, du genre Mercedes CLS Shooting Brake en plus sculpté. Si ce projet est mené à terme, et cela semble bien parti pour, la marque DS prendrait tout son sens. Enfin.

DS 9

Prix estimé : à partir de 17 000 €

Commercialisation : début 2018



NICOLAS DUNGAS

Un bilan en demi-teinte

Au bout d'un an d'existence, le bilan de la marque DS est mitigé. Toutefois, cette démarche courageuse est à saluer. Et les perspectives sont prometteuses, le consortium français sous tutelle chinoise renouant lentement mais sûrement avec les profits et la stabilité financière. La DS 3 peaufinera sa formule gagnante, elle donnera naissance à un SUV qui devrait faire parler de lui, la DS 4 abandonnera ses chimères, le DS 6 prendra la forme d'un SUV de belle envergure et la

DS 9 couronnera le tout en multipliant les "flamboyances". Dans le détail, les motorisations hybrides compenseront le manque de moteurs puissants, une boîte automatique à 8 rapports est en préparation, les plates-formes existantes et à venir font et feront la part belle à la légèreté et les assistances à la conduite se multiplieront, tout comme les systèmes d'infodivertissement à base d'écrans tactiles. Le qualificatif premium ne sera plus usurpé.

AVANT D'ACHETER
UN MODÈLE CONCURRENT
ENEZ CHEZ SEAT
DÉCOUVRIR NOS MODÈLES



ET QUEL QUE SOIT VOTRE CHOIX
REPARTEZ AVEC **1 000 KM DE CARBURANT**⁽¹⁾⁽²⁾

TECHNOLOGY TO ENJOY

TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

(1) Offre soumise à conditions, réservée aux particuliers sur justificatifs envoyés avant le 31/08/2015 via la page dédiée du site www.seat.fr. Pour toute édition d'une proposition commerciale d'une SEAT neuve, du 1^{er} au 30 juin 2015, suivie d'une commande d'un véhicule neuf - y compris de marque concurrente (dans ce cas, l'écart de prix entre la proposition commerciale SEAT et le véhicule de marque concurrente finalement acheté **ne pourra être supérieur à 3 000 € TTC**), dans le mois qui suit l'édition de la proposition commerciale, SEAT vous offre une carte carburant prépayée d'une valeur commerciale unitaire de **60 € TTC**, soit l'équivalent de 1 000 km de carburant. La carte carburant est valable 1 an à compter de son activation.

(2) 1000km de carburant = Calcul effectué sur la base du prix moyen du GAZOLE constaté pour le département de l'Aisne au 20/04/2015 (Source www.prix-carburants.gouv.fr - moyenne entre le prix le moins cher et le prix le plus cher constaté pour le carburant Gazole : 1,261 € par litre) et des consommations conventionnelles en cycle mixte de la SEAT LEON 5 portes 2.0 TDI 150 ch DSG Stop/Start (4,4 l/100km) au tarif n°107.

Voir conditions sur www.seat.fr

Gamme LEON ST consommations mixtes (l/100km) : de 3,8 à 6,7 et émissions de CO₂ (g/km) : de 101 à 157.

Retrouvez-nous sur



SEAT.FR



La forme des phares et les prises d'air du capot sont les seuls éléments qui relient cette GT à ses illustres ancêtres

FORD GT 2015

Par Jean-Eric Raoul

Au-delà du rêve

À quoi sert la Ford GT? En découvrant, à Dearborn, les coulisses de sa conception, en discutant avec ses ingénieurs, on comprend qu'elle incarne la politique d'innovation du géant américain. Et que ce n'est pas seulement un discours de communicants.

La Ford GT a été l'un des grands chocs du début de l'année. Par sa plastique spectaculaire, évidemment. Mais aussi par le secret absolu qui a été maintenu en amont de sa présentation, lors du dernier Salon de Detroit. "Quelques-uns de mes collaborateurs ne savaient pas sur quoi je travail-

lais, explique Amko Leenarts, en charge du design intérieur pour Ford. Une équipe dédiée était détachée dans un local spécial, au sous-sol du centre de recherche. Comme je continuais parallèlement mon travail « normal », lorsque l'on avait besoin de mon avis sur la GT, on me disait que je devais aller aux toilettes!" Seulement deux clés ont été réalisées pour ce fameux studio secret. L'une était détenue par

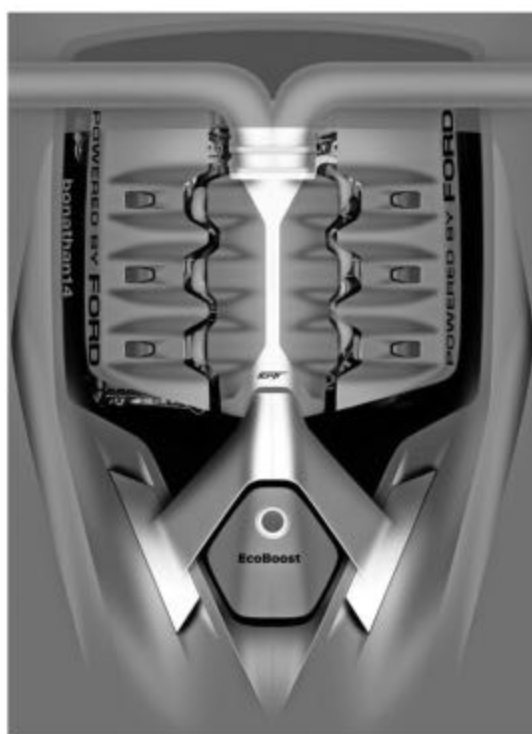
Moray Callum, le patron du design, l'autre par Raj Nair, le responsable du développement. Anecdote? Pas seulement. Ce type d'opération commando fait un bien fou à une grande organisation comme Ford. Elle est un vent de fraîcheur pour les équipes qui y participent, et leur fait adopter un mode de fonctionnement et de réflexion différent de ce à quoi elles sont habituées.



Le style de la GT a été développé dans une pièce secrète, au sous-sol du centre d'innovation de Ford, à Dearborn.



Amko Leenarts (écharpe), responsable du style intérieur, a dû composer avec un habitacle particulièrement réduit.



Le V6 central, biturbo et bi-injection, revendique plus de 600 ch.

PUISSANT MAIS VERTUEUX

Pourquoi réaliser une supercar, en concurrence avec les cadors européens, quand un concept car plus en lien avec les produits "normaux" de Ford aurait pu servir de support à un tel exercice? Un responsable de Ford Performance justifie l'intérêt de la marque pour les voitures de sport: "D'abord, c'est un bon business! Ensuite, cela nous aide à attirer de nouveaux clients, plus jeunes. Enfin, cela draine de la passion et de l'innovation dans tous les secteurs de l'entreprise. Et n'oublions pas la compétition. Pour nous, c'est un banc d'essai. Cela nous a permis de travailler sur le différentiel actif, ou d'augmenter la puissance de nos motorisations EcoBoost, par exemple." À propos de moteur, le V6 de 3,5 l de la GT porte le badge EcoBoost. Avec 600 ch, on l'imagine tout de même plus boost qu'éco... D'autant qu'il dérive du bloc des protos d'endurance américains. Mais il se rattache à la

famille des mécaniques "vertueuses" de Ford par un certain nombre de technologies: bi-injection (directe et indirecte), biturbo, avec une efficacité énergétique élevée. On s'étonne au passage que, sur une telle vitrine, Ford n'ait pas franchi le pas de l'hybride.

ÉCOLE DE L'ALLÉGÉ

Pour la structure, on retrouve le passage obligé de la coque en carbone. Classique, mais pas gratuit, si on comprend les commentaires de Matt Zaluzec, responsable chez Ford d'un département de recherche sur l'allègement: "Je m'intéresse à ces questions depuis vingt-cinq ans, explique-t-il. Et j'ai participé à la conception de la Ford GT de 2005, en aluminium. Elle nous a beaucoup appris sur cette technologie. Au point de nous permettre de réaliser l'actuel F 150 en aluminium (voir encadré ci-dessous). Aujourd'hui, je m'intéresse au carbone de la même façon que je regardais l'aluminium il y a une vingtaine d'années. C'est très excitant." La fibre de carbone n'a pas servi qu'à alléger la Ford GT. Elle a aussi donné des ailes aux designers. Au sens propre, si l'on en croit Craig Metros, directeur du design extérieur

Vu de dessus, on perçoit immédiatement les choix aérodynamiques radicaux, qui ont conduit à cet habitacle étroit.



ESSAI F 150

Retour sur terre

Le F 150 est le véhicule le plus vendu aux États-Unis: 750 000 exemplaires par an. Quel rapport avec les Ford GT? C'est grâce à la GT de 2005, qu'il est aujourd'hui construit en aluminium: "Nous voulions réduire la consommation, explique Matt Zaluzec. La solution la plus simple aurait été d'y installer un moteur diesel. Mais en gagnant du poids, près de 320 kg, nous avons pu y monter un V6 EcoBoost et faire baisser la consommation". Au feu rouge, il n'y a pas débat: c'est vous le plus gros. À l'intérieur, on se sent même trop petit, comme un gamin installé par mégarde au volant d'une "vraie" voiture. Et à conduire? Le V6 de 325 ch, très silencieux, pousse bien, même si la boîte auto est paresseuse. Le train avant filtre les irrégularités de la chaussée, la rigidité de l'ensemble est étonnante. Mais, en dépit d'un mode sport sur la boîte, la direction vague et inexpressive dissuade d'adopter une conduite sportive, plutôt contre nature pour cet engin de 6 m de longueur!



Aider ou punir ?

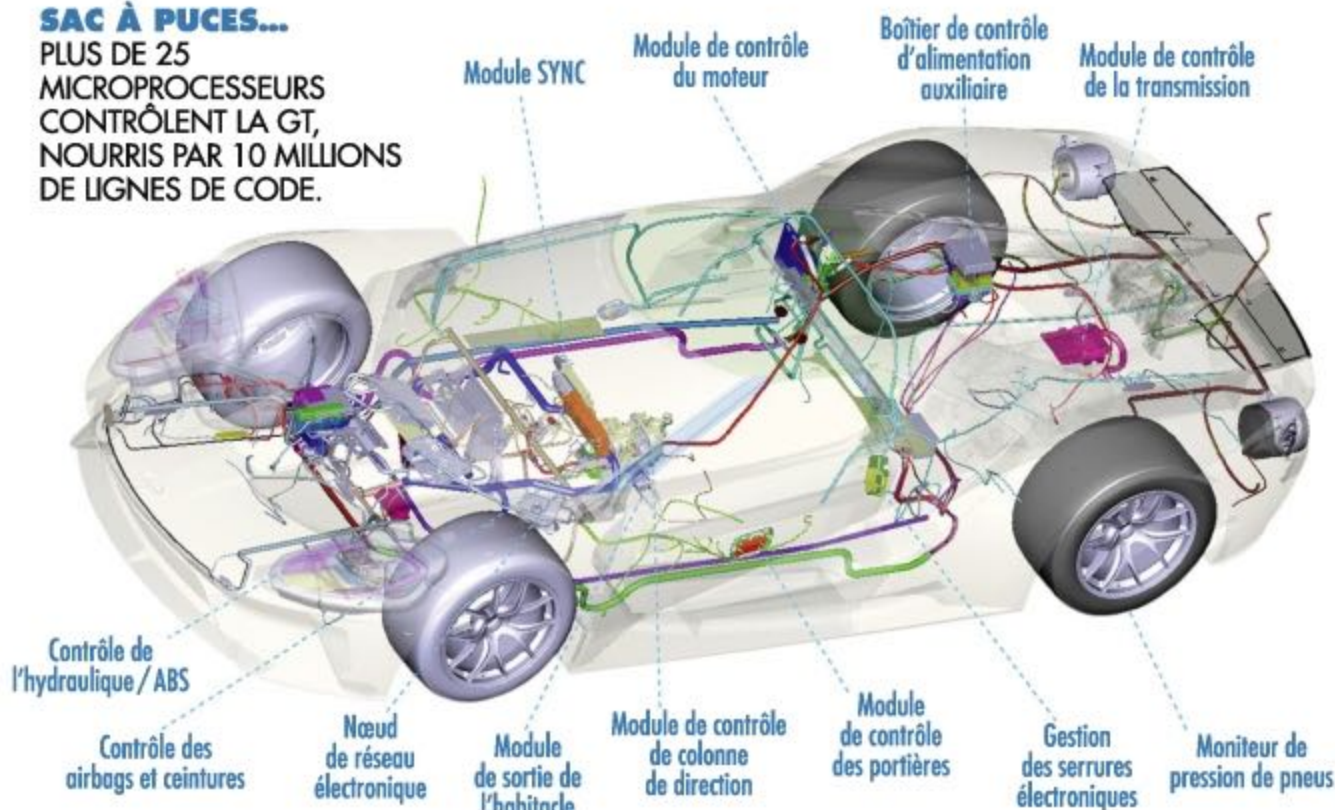
Aux États-Unis aussi, la distraction des conducteurs par les smartphones est un fléau. Jeff Greenberg, responsable de "l'expérience utilisateur" pour Ford, s'est penché sur la question : "Au volant, nous adoptons tous un certain degré d'automatisme. Nous réagissons rapidement lorsque c'est nécessaire, avant de retourner à un faible niveau d'attention. Notre travail est d'être sûr que ce changement de mode est possible et rapide. À bord, nous faisons donc en sorte que l'habitacle soit conçu pour concentrer l'attention sur ce qui compte vraiment, en sachant que le regard est la clé de tout". Or, aujourd'hui, beaucoup ont les yeux rivés sur leur téléphone. "Cela fait partie de notre vie, poursuit Jeff Greenberg. Nous travaillons à rendre cela compatible avec la conduite. Nous ne sommes pas là pour décider si vous devez ou non avoir accès à vos mails en voiture. Mais nous cherchons les moyens de vous assister dans ces tâches". Une approche pragmatique, surprenante, mais qui ne manque pas d'intérêt.



À cause des sièges fixes, beaucoup de commandes se retrouvent au volant.

SAC À PUCES...

PLUS DE 25 MICROPROCESSEURS CONTRÔLENT LA GT, NOURRIS PAR 10 MILLIONS DE LIGNES DE CODE.



de Ford États-Unis, que l'on retrouve dans le fameux sous-sol secret, auprès de trois maquettes grandeur nature... en polystyrène "parce que c'était plus rapide à réaliser que des maquettes traditionnelles en clay, et que le projet a été lancé il y a seulement quinze mois ! Le briefing de départ était : aéro, aéro et aéro ! Pour trouver de l'appui sans générer de traînée, la question des surfaces horizontales est fondamentale. C'est comme cela que nous sommes arrivés à l'idée de nos arcs-boutants,

liés au toit. Mais c'est seulement grâce au carbone que nous avons pu les réaliser."

En passant à l'aménagement intérieur, on retrouve la forte contrainte aérodynamique. "Très tôt, explique Amko Leenarts, il a fallu rapprocher les passagers pour réduire la surface frontale. Au point que nous avons fini par opter pour une assise fixe, avec pédalier et volant réglables, ce qui nous a permis de réduire le volume du toit. Il nous a même été impossible de réaliser une console centrale. Il n'y avait pas

la place !" C'est l'une des raisons de la présence d'une grande partie des commandes sur le volant que l'on croirait issu de la F1. À ce stade, entrent en scène des spécialistes de l'ergonomie, dont Parrish Hanna, directeur chez Ford de l'interface homme/machine. "Nous avons atteint un stade où on ne peut plus installer de boutons physiques supplémentaires à bord." Le volant de la GT en est pourtant hérissé. Mais, outre les contraintes liées



"Nous avons pu réduire le volume du toit grâce à l'assise fixe."

Amko Leenarts, responsable du style intérieur Ford



REPRISE ARGUS®
+3400€⁽¹⁾

PEUGEOT 308 AVEC MOTEURS PureTech OU BlueHDi

PURE TECH Découvrez le nouveau moteur essence PureTech 3cylindres, 130ch. Un moteur d'1,2L, plus compact et plus léger qui offre une consommation et des émissions de CO₂* réduites jusqu'à -21% par rapport à un moteur 4 cylindres de même puissance. *Consommations mixtes de 4 à 5,2 l/100 km, émissions de CO₂ de 95 à 119 g/km.

BLUE HDi Faites également l'expérience de la technologie BlueHDi qui permet de réduire jusqu'à 90% l'émission des oxydes d'azote (NOx), optimise les émissions de CO₂**, diminue la consommation de carburant et élimine les particules fines à 99,9 %. ** Consommations mixtes de 3,1 à 4,1 l/100 km, émissions de CO₂ de 82 à 107 g/km.

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL

(1) Soit 3 400 € ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule de moins de 8 ans, d'une puissance réelle inférieure ou égale à celle du véhicule neuf acheté. La valeur de reprise est calculée en fonction du cours de l'Argus® du jour de la reprise, applicable à la version du véhicule repris, ou le cas échéant à la moyenne du cours des versions les plus proches de celui-ci, ledit cours ou ladite moyenne étant ajustés en fonction du kilométrage, des éventuels frais de remise en état standard et déduction faite d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'une 308 ou d'une 308SW neuve hors niveaux Access et Active, commandée avant le 30/06/2015 et livrée avant le 31/08/2015, dans le réseau Peugeot participant.

PEUGEOT 308

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Alors que la GT de 2005 (en blanc) était une évocation fidèle de la GT 40, la nouvelle GT y fait seulement allusion. Mais préserve l'esprit de famille.



aux sièges fixes, c'est pour la bonne cause: "Nous avons simplifié les commandes, pour qu'elles puissent être manipulées sans danger à 250 km/h sur les autoroutes allemandes!" Attention touchante...

Le dernier saut technologique, comparé à la GT de 2005, concerne l'électronique. "La précédente GT en comportait très peu", explique Jamal Hameedi, ingénieur en chef de Ford Performance. Aujourd'hui, elle doit gérer l'aérodynamique active, le différentiel vectoriel, l'accélérateur, l'amortissement piloté, la hauteur de caisse ou encore les lois de passage de vitesses. La nouvelle GT embarque 25 microprocesseurs, et 6 réseaux de communication qui voient passer 300 Mo de données par secondes. "Même les serrures de portières ont leur propre microprocesseur, s'amuse Hameedi! La difficulté est de faire en sorte que tous ces systèmes communiquent entre eux sans heurts."

RÊVE DE DESIGNER

Ce n'est sans doute pas encore le cas. Nous avons eu la chance d'approcher l'équipe de la GT alors que la voiture est en cours de développement. Les premières livraisons sont prévues pour fin 2016, probablement assorties d'une présentation au Mans pour célébrer le triplé historique de 1966. Et annoncer un retour en endurance? Réponse unanime de l'équipe: "Laissez-nous déjà terminer la voiture de route! Il y a encore tellement de travail..." Sans compter que chacun a aussi sur le feu les Fiesta ou Focus du futur. Moins spectaculaires, mais plus compliquées, comme s'en amuse Amko Laneerts: "La GT est le rêve de n'importe quel designer. C'est l'icône que tout le monde voudrait avoir faite. Mais il est beaucoup plus difficile de dessiner la future Mondeo!"



Les premières maquettes ont été réalisées en polystyrène, avant de passer à ce modèle traditionnel en clay.



Pour Craig Metros, responsable du design de Ford USA, l'arrière exprime le mieux l'aspect radical du concept.



Il a fallu seulement quinze mois à une équipe "commando" pour réaliser la GT.



Les énormes portières sont d'abord des appendices aérodynamiques.



Ne laissez pas la nature vous faire de l'ombre.

Le printemps revient, et avec lui le soleil. À vous les séances de bronzage, les barbecues entre amis et les loisirs en plein air. Oui, mais voilà, la nature elle aussi a profité du soleil et a décidé de vous faire de l'ombre. Réagissez avec la gamme Stihl. Taille-haies, débroussailleuses, souffleurs et tronçonneuses vous aideront à faire toute la lumière sur votre jardin. Découvrez des conseils pour votre jardin sur l'application **Stihl+**



www.stihl.fr



Application **Stihl+**
Disponible sur Google Play
et iTunes store.

La performance est notre exigence

STIHL®

LE NOUVEAU BMW X1

Par Philippe Gegout Photos Uwe Fischer

Tendance monospace

Le X1, SUV compact sportif, prend de la hauteur et du volume pour plus de confort et de modularité. De 4x4 à tendance propulsion, il devient 4x4 à tendance traction. Attention à ne pas marcher sur les plates-bandes toutes neuves du Série 2 Active Tourer !

Six ans après son lancement, le X1 opère une profonde mutation. S'il conserve son positionnement dans la gamme, le premier niveau des BMW X, il délaisse une partie de son âme de 4x4 sportif au profit de qualités "familiales". Suivant la voie tracée par le monospace Série 2 Active Tourer, il change d'architecture. Son moteur passe en position transversale; et il devient traction avant pour les modèles privés de la transmission intégrale (sDrive). Dans la même veine, la carrosserie pousse en hauteur de 53 mm, ce qui améliore grandement le volume habitable. Surtout, la nouvelle implantation mécanique dégage une longueur d'habitacle nettement supérieure, procurant ainsi un surcroît d'espace pour les jambes des passagers arrière tout en augmentant la capacité du coffre (+85 dm³ à 505 dm³). La modularité, point fort des familiales modernes, progresse

elle aussi, mais à coup d'options. Le catalogue propose une banquette coulissante et inclinable permettant de faire varier le volume du coffre ainsi qu'un dossier de siège passager rabattable afin d'embarquer des objets longs. Choses interdites à la version actuelle qui se comportait comme un petit break standard dont elle arborait la silhouette.

UN GENRE DE X5 À ÉCHELLE RÉDUITE

Plus haute, plus volumineuse, la carrosserie de la seconde génération de X1 s'avère plus cossue, plus valorisante et surtout mieux intégrée à la lignée des BMW X: un genre de X5 à échelle réduite! Et comme son grand frère, le petit dernier voit sa dotation standard s'enrichir d'équipements. Climatisation automatique bizona, système audio avec connexion USB et système de commande iDrive avec écran de 6,5 pouces... Différents packs donnent accès à des raffinements tels que l'affichage tête haute,

LES INFOS CLÉS

Prix estimé: à partir de 34000 €

Commercialisation: octobre 2015

Moteur transversal,
traction avant ou intégrale

Modularité et confort façon familiale

Le X1 a des airs de X5. Bien que sa longueur soit inchangée, il paraît plus dynamique et son habitabilité progresse.





Derrière la calandre, les moteurs sont désormais montés transversalement, le X1 passant à la traction avant. Des versions 4x4 restent disponibles.



Le style intérieur reste classique mais l'équipement est revalorisé avec notamment un système iDrive avec écran 6,5 pouces sur tous les modèles.

le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction pilotage automatique en embouteillage, l'avertisseur de risque de collision, la protection active des piétons avec fonction d'amorçage de freinage en ville. Le Park Assist fait aussi partie des options. En bref, tout ce qui peut faciliter la vie de l'automobiliste est désormais disponible.

La gamme des moteurs proposée au lancement est constituée des 4 cylindres 2.0 essence ou diesel dont la puissance a progressé et la consommation diminué. Le 18d passe de 143 à 150 ch, le 20d de 184 à 190 ch, le 25d de 218 à 231 ch, le 20i de 184 à 192 ch. Exception, le 28i de 245 ch cède la place au 25i de 231 ch mais avec une consommation contenue à 6,4 l/100 km. La gamme sera complétée en fin d'année par des 3 cylindres 18i et 16d. Ces petites motorisations seront, comme le 18d, associées à une transmission 4x2 qui, révolution, passe à la traction avant, un système de transmission plus léger qui contribue à réduire les

consommations. Le X1 sDrive 18d n'émet pas plus de 109 g/km de CO₂. Quatre niveaux de finition seront disponibles lors du lancement commercial en octobre: Lounge, Sport, xLine et MSport. Les tarifs ne devraient guère s'envoler par rapport à ceux du modèle actuel en dépit d'un niveau d'équipement sérieusement enrichi. Soit une fourchette allant de 34 000 à 49 000 €.



L'avis de Philippe Gegout

Plus habitable, plus fonctionnel, plus économe, ce X1 marque avec sa nouvelle architecture un tournant dans la philosophie BMW, tout au moins à ce niveau de gamme. Les puristes trouveront certainement à redire; les autres se réjouiront de ses nouvelles qualités d'usage.



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

Audi R8

La super sportive siglée Audi est disponible à la commande. Cette nouvelle R8 est équipée d'un V10 5.2 FSI atmosphérique placé en position centrale arrière. **L'article libère 610 ch, catapulte la voiture de 0 à 100 km/h en 3,2 s et lui permet d'atteindre 333 km/h** en vitesse de pointe. Ce concentré de jouissance réclame 167 000 € en livrée standard, si l'on ose dire. La R8 V10 dite "plus" allonge la facture de 32 000 € (199 000 € au total).

Fiat



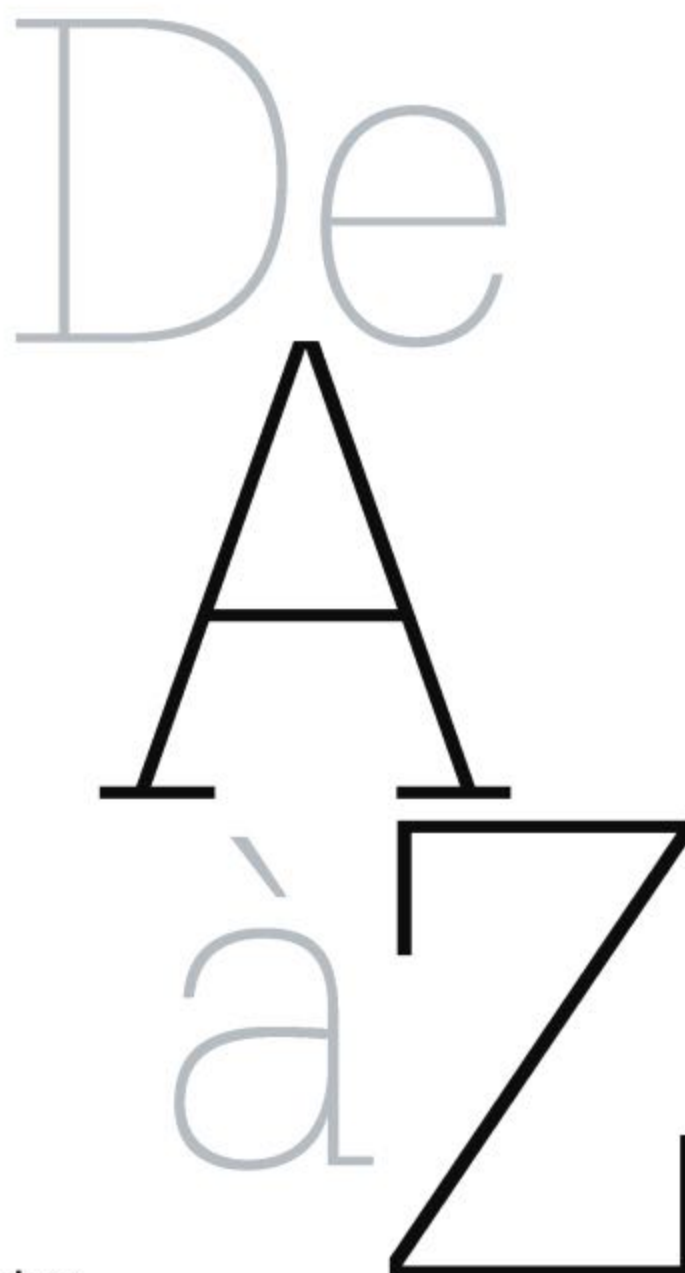
Fiat 500X

500X

La 500X carburant à l'essence s'offre les services de deux transmissions automatisées. Baptisée DCT, la première est une boîte robotisée gratifiée d'un double embrayage et de 6 rapports. Elle est associée au 1.4 MultiAir de 140 ch et modère l'appétit de ce dernier : 5,7 l/100 km en cycle mixte, contre

Les conducteurs allemands pourront profiter en toute liberté des 610 ch de la nouvelle Audi R8.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE



Par Daniel Carroux

6 l/100 km avec la boîte mécanique. Ce faisant, les émissions de CO₂ passent de 139 à 133 g/km et le malus descend à 150 €. Le surcoût est de 1 500 € avec à la clé des prix qui vont de 22 290 à 25 890 €, à partir de la finition Popstar. **La seconde est la boîte automatique à 9 rapports qui lie son destin au 1.4 MultiAir de 170 ch** et emmène la transmission 4x4 avec lui. La 500X MultiAir 170 AT9 AWD est disponible sous les finitions Cross et Cross+ moyennant, respectivement, 25 690 et 28 290 €.

Renault Kadjar

La gamme du SUV Kadjar débute à 22 990 €. Ce prix se rapporte au 4 cylindres essence 1.2 TCe de 130 ch en finition de base Life. Avec ce même moteur, la livrée Zen réclame 25 600 € et la suivante, dite Intens, grimpe à 28 100 € (voir essai p. 48). Ce bloc n'est pas assujéti au malus (126 g/km de CO₂). **Pour le reste, on trouve deux diesels, les bien connus 1.5 dCi de 110 ch et 1.6 dCi de 130 ch.** Le premier est décliné sous les trois finitions (respectivement 26 000, 28 000 et 30 500 €) et peut s'associer à la boîte robotisée EDC à 6 rapports pour un surcoût de 1 500 € à partir de la livrée Zen. Le second fait l'impasse sur l'entrée de gamme Life (29 300 € en Zen et 31 800 € en Intens) et peut recevoir le renfort d'une transmission 4x4 moyennant 2 000 € supplémentaires. Pas de malus dans ce cas (126 g/km). La finition Life rassemble la climatisation manuelle, la radio Bluetooth et des jantes alliage de 17 pouces. La finition Zen ajoute les rétros rabattables électriquement, les radars de parking arrière et l'alerte de franchissement de ligne. La finition Intens s'offre



Audi R8



NISSAN QASHQAI

Le crossover de caractère

Fluide et athlétique, le pionnier des crossovers allie un profil de SUV avec le format d'une berline compacte. Au volant, la richesse de ses équipements et la position surélevée sont au service du plaisir de conduite. Accédez au premium.

Opter pour le Nissan QASHQAI, c'est faire le choix d'une valeur sûre. Car le crossover urbain de référence cumule les bons points, en ville comme sur route. Si son design séduit, le Nissan QASHQAI réserve d'autres surprises : confort, abondance d'équipements et plaisir de conduite sont au rendez-vous.

UN CROSSOVER PREMIUM

L'élégance, c'est l'art de ne pas en faire des tonnes. Avec une silhouette robuste et des lignes épurées, le Nissan QASHQAI inspire puissance, distinction et harmonie. À l'intérieur, on est très vite conquis par le haut niveau de raffinement et les finitions ultra soignées.

HABITACLE : LE CONDUCTEUR CHOYÉ

Qui goûte à la position de conduite surélevée aura du mal à s'en passer ! Le Nissan QASHQAI offre cette sensation unique de dominer la route. Au confort des sièges anti-fatigue s'ajoute un poste de conduite où tout est accessibilité et évidence. Pour une réelle sensation de fluidité...

TECHNOLOGIE DE POINTE

En toute sérénité, le conducteur peut compter sur le meilleur de la technologie Nissan. Grâce au bouclier de sécurité Nissan Safety Shield, il bénéficie notamment d'un système qui limite les risques de collision : signaux d'alerte puis freinage d'urgence. À noter que selon l'Euro-NCAP, le Nissan QASHQAI est le véhicule familial compact le plus sûr jamais testé. ■

L'ÉQUIPEMENT

DESIGN

La signature lumineuse à optiques LED garantit une visibilité optimale de nuit où élégance et performance se rejoignent pour une conduite maîtrisée.

SÉCURITÉ AVANCÉE

Sur la route, le bouclier de sécurité Nissan Safety Shield vous signale la présence d'un véhicule dans un angle mort, le franchissement de ligne involontaire et vous alerte en cas de perte de vigilance et/ou de fatigue excessive : un vrai assistant !

ACCESSOIRES

Le nouveau NissanConnect vous permet de vivre une expérience de conduite unique avec ses applications connectées. Grâce à son écran tactile 7" HD, il associe système audio, système de navigation et téléphonie mains libres pour vous offrir une véritable interface multimédia.

LE STATIONNEMENT FACILE

Magique ! à votre demande, le système de stationnement intelligent (IPA) prend en charge le volant pour vous permettre de vous garer en toute sécurité et confiance. Et avec le Nissan AVM-Vision 360° et ses 4 caméras, vous avez une maîtrise totale de votre environnement grâce à la vue panoramique autour de votre Nissan QASHQAI. Fini la hantise du créneau en ville.



1 Signature LED en boomerang et grille de calandre stylée : un caractère bien trempé

2 Un intérieur premium au service du bien-être du conducteur et du confort pour tous

3 Des jantes alliage 19" bi-ton en accord avec les lignes épurées et le design ravageur





la totale: jantes de 19 pouces, feux à LED, installation multimédia R-Link, ce genre de choses...

Skoda Citigo

La minicadine de Skoda passe à l'Euro 6. Les deux variantes du 3 cylindres essence 1.0 conservent leurs puissances de 60 et 75 ch. Elles s'associent, au choix, à une boîte mécanique à 5 rapports ou à la boîte robotisée à 5 rapports ASG5. **Chacune décline une version Green Tec équipée du stop/start.** Les prix s'étendent de 9 435 à 13 035 € en 3 portes. Ajouter 535 € pour la 5 portes.

Yeti

À l'occasion du passage à la norme Euro 6, Skoda redéploie totalement la gamme de son crossover compact. Le moteur diesel 2.0 TDI de 170 ch en fait les frais, puisqu'il disparaît du catalogue. Dès lors, les unités brûlant du gazole sont le 2.0 TDI de 110 ch et son homologue de 150 ch, lequel remplace le précédent 2.0 TDI de 140 ch. Le premier est disponible en 4x2 BVM5 ou en 4x4 BVM6, au choix. Le second se lie aux deux types de transmission (BVM6 en 4x2) et s'attache en sus les services de la boîte robotisée DSG6, en 4x4 uniquement. **Les deux moteurs essence n'entraînent que les roues avant et peuvent s'associer soit à la boîte de vitesses robotisée DSG7, soit à la boîte manuelle à 6 rapports.** Il s'agit du 1.2 TSI de 110 ch et du 1.4 TSI de 125 ch. Le stop/start est distribué de série sur l'ensemble de la gamme. Cela étant, seuls le TSI 110 et les diesels 4x2 échappent au malus. Les prix progressent de 21 080 à 28 590 € pour les essence et de 23 850 à 35 100 € pour les diesels.

Les moteurs de la Skoda Citigo passent à la norme Euro 6 sans changer de puissance.

Long ou court, le VW Caddy est un sérieux rival pour les Renault Kangoo, Citroën Berlingo et Peugeot Partner.

Octavia

Même traitement pour l'Octavia, laquelle gagne un quatrième diesel pour l'occasion. En bas de l'échelle, puisqu'il s'agit d'un 1.6 TDI de 90 ch (BVM5). Le même 1.6 TDI grimpe à 110 ch (BVM5 ou DSG7) avant de passer le relais au 2.0 TDI de 150 ch (BVM6, DSG7 et, au choix, 4x4 avec les deux boîtes). Le premier gagne une BVM6 en livrée Greenline (consommation réduite) ou lorsqu'il s'associe à la transmission 4x4. Le 2.0 TDI de 184 ch, enfin, ne fait affaire qu'avec la transmission 4x4 et la boîte DSG6. En mettant de côté les sportives RS, on se bouscule également du côté des essence. Voici l'état des lieux: 1.2 TSI de 85 ch (BVM5), 1.2 TSI de 110 ch, 1.4 TSI de 150 ch et 1.8 TSI de 180 ch (BVM6 ou DSG7 pour ces trois moteurs). **Les prix varient de 18 750 à 32 960 € pour les motorisations essence et de 20 980 à 36 750 € pour les diesels** en intégrant les versions 4x4. Le break Combi calque sa gamme sur celle de la berline, moyennant 1 100 € supplémentaires.

VW Caddy

Le nouveau Caddy propose 41 versions et ce uniquement en définition VP, obtenues en additionnant les deux carrosseries, la courte et la longue dite Maxi, les sept moteurs, dont un au gaz GNV, les diverses boîtes (BVM5, BVM6, robotisée DSG6 ou 7), les deux transmissions (4x2 ou 4x4, avec ou sans DSG dans le second cas) et les trois finitions (Conceptline, Trendline et Confortline). Autant faire court, donc. Essence: 1.2 TSI 85 (BVM5, refusé au Maxi), 1.2 TSI 125 (BVM6 ou DSG7). GNV: 1.4 TGI 110 (BVM6). Diesel: 2.0 TDI 75 (BVM5, refusé au Maxi), 2.0 TDI 122 (BVM6, 4x4 uniquement), 2.0 TDI 150 (BVM6, DSG6, 4x4 avec cette dernière, au choix). **Les prix s'échelonnent de 16 280 à 26 450 € pour les essence, de 21 240 € à 27 320 € pour le GNV et de 17 930 à 33 820 € pour les diesels.** Ajouter 2 460 € pour le Maxi à sept places.

Passat

La gamme de la berline s'enrichit d'une nouvelle finition baptisée R-Line. Elle se positionne après la livrée Confortline, à laquelle elle rajoute entre autres le régulateur adaptatif, les jantes de 18 pouces, les projecteurs à LED, l'installation multimédia Discover Media gratifiée du GPS et la sellerie cuir/Alcantara. **La Passat R-Line a, par ailleurs, droit à des éléments de design extérieurs qui lui sont spécifiques.** Les motorisations concernées sont le 1.4 TSI 150 ACT, le 2.0 TDI 150, le 2.0 TDI 190 et le 2.0 BiTDI 240. Les prix débutent à 35 820 € pour la berline et à 37 090 € pour le break SW.



Fiat avec



500X

LE NOUVEAU CROSSOVER



À PARTIR DE 199€/MOIS⁽¹⁾ SANS APPORT

LLD sur 49 mois et 60 000 km. (1) Exemple pour une Fiat 500X 1.6 110 ch au tarif constructeur du 10/02/2015 en Location Longue Durée sur 49 mois et 60 000 km maximum, soit 49 loyers mensuels de **199€ TTC**. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, **valable jusqu'au 30/06/2015** dans le réseau Fiat participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par FAL Fleet Services, SAS au capital de 3 000 000 € - 6 rue Nicolas Copernic - ZA Trappes Élanecourt 78190 Trappes - 413 360 181 RCS Versailles. **Modèle présenté** : Fiat 500X Cross Plus 1.4 MultiAir 140 ch avec option peinture tri-couche (371 €/mois). www.fiat.fr

CONSUMMATION CYCLE MIXTE (L/100 KM) : 4,1 à 6,7 ET ÉMISSIONS DE CO₂ (G/KM) : 109 à 157.



FABRICANT
D'OPTIMISME

Quel avenir pour Fiat Chrysler ?

Fiat, marque italienne ? Ce n'est qu'un souvenir, entretenu par le succès de l'icône 500. Désormais propriétaire de Chrysler, la firme de Turin envisage sa survie et son futur en Asie et de l'autre côté de l'Atlantique.

Par Brice Perrin

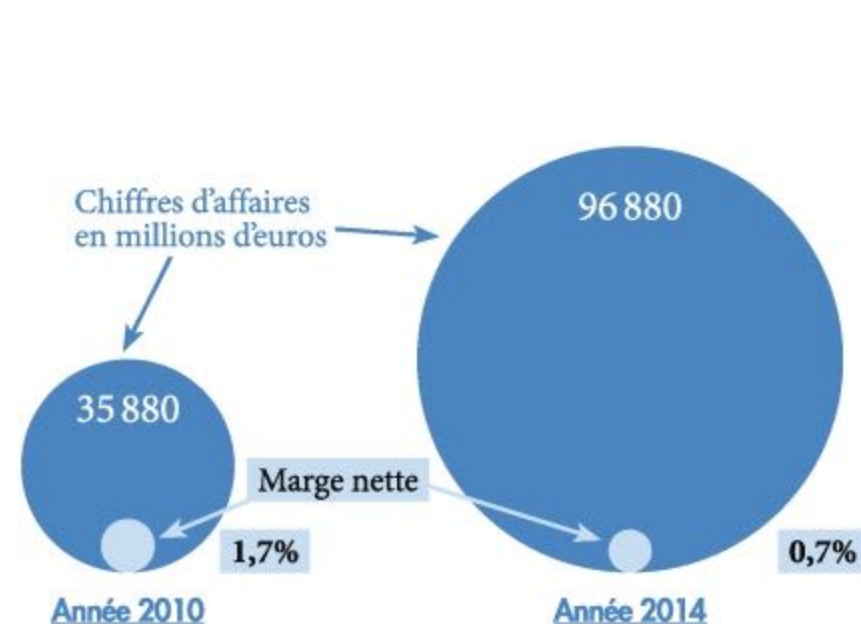
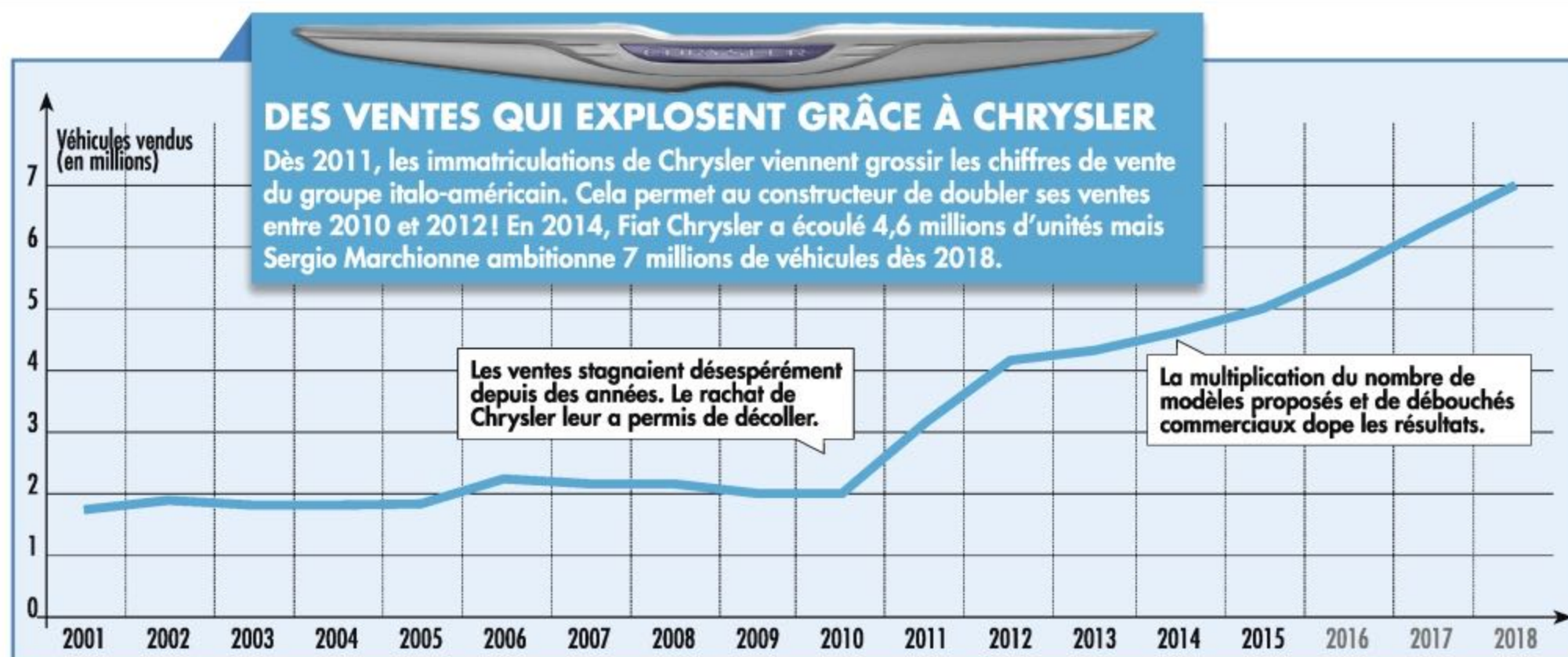


IL A OSÉ LE DIRE

“Quand vous regarderez les constructeurs aux États-Unis, vous aurez trois choix : soit vous prenez General Motors, soit Ford, soit Fiat Chrysler Automobiles (...) Le mieux que je puisse dire à propos du marché européen, c'est qu'il a touché le fond. Je ne pense pas que cela puisse devenir encore pire, mais je ne suis pas sûr que cela puisse s'améliorer.”

SERGIO MARCHIONNE, P.-D.G. DE FCA, CITÉ PAR REUTERS LE 3 OCTOBRE 2014

Même si elle retrouve des couleurs, l'Europe n'est certes plus un marché de conquête, mais Marchionne laisse surtout entendre que Fiat Chrysler sera bientôt plus américain qu'italien et que, dans sa stratégie, l'Europe passe après des débouchés autrement prometteurs, Asie en tête.



7

Fiat Chrysler Automobiles (FCA) est le 7^e groupe automobile mondial, derrière Nissan et devant Honda. Ses ventes de véhicules restent toutefois deux fois inférieures à celles des géants Toyota, Volkswagen et GM et, surtout, elles reposent pour plus de moitié sur les utilitaires légers. Si FCA atteint son objectif en 2018, il pourrait devenir 6^e, voire 5^e constructeur mondial.

Une santé financière vacillante

En quatre ans, le chiffre d'affaires du groupe a été multiplié par 2,7 : une croissance impressionnante liée au rachat total de Chrysler. Pour autant, la rentabilité est à la peine : le bénéfice est quasiment le même en 2014 qu'en 2010 (environ 600 millions d'euros), et la marge nette s'est nettement dégradée, passant de 1,7% à 0,7% (avec toutefois un sursaut à 2,3% en 2013). Le volume ne fait pas tout...

Alliances victorieuses, ruptures douloureuses, succès légendaires et déroutes amères : l'histoire du groupe Fiat ressemble au scénario d'une mauvaise série américaine. Américaine, la marque le devient d'ailleurs de plus en plus, car si le nom Fiat reste pour tous le symbole d'une industrie automobile italienne séculaire, le rachat de Chrysler a fait de la marque turinoise un géant mondial. Fiat n'est plus, vive Fiat Chrysler Automobiles (FCA). Quand l'italien s'est rapproché de Chrysler en 2009, l'américain était en faillite, et ses ventes n'atteignaient même pas le million d'unités. Il a ensuite redressé la barre si vite (plus de 2 millions de ventes annuelles, 4,5 milliards de dollars de bénéfices cumulés en 2012 et

2013) que Fiat lui doit désormais d'être encore en vie. Car entre-temps, l'italien s'est englué dans la crise. De plus d'un million d'unités annuelles au début des années 2000, la production de Fiat sur son territoire a chuté sous les 400 000 véhicules en 2013. Et en dépit de la santé affichée par Chrysler et des revenus confortables apportés chaque année par la filiale américaine, les finances du groupe sont en souffrance. Les ventes croissent année après année, mais les recettes restent menues, la marge fait du rase-mottes et FCA cumule à ce jour plus de 30 milliards d'euros de dette à long terme. Pour injecter quelques milliards d'euros dans son budget, le groupe s'est même résolu à vendre une partie de Ferrari lors de son introduction en bourse à l'été prochain...

REPÈRES

→ Juin 2009

Fiat et Chrysler annoncent la signature d'une "Alliance stratégique globale".

→ Décembre 2011

Fiat devient l'actionnaire majoritaire de Chrysler (58,5% des parts du groupe).

→ Été 2013

Des rumeurs, persistantes depuis 2010, évoquent le rachat d'Alfa Romeo par Volkswagen.

→ Janvier 2014

Le groupe Fiat devient propriétaire à 100% du groupe Chrysler.

→ Mai 2014

Présentation du nouveau plan stratégique global 2014-2018.

→ Octobre 2014

Le groupe devient officiellement Fiat Chrysler Automobiles (FCA).

→ Été 2015

FCA vend une partie de Ferrari lors de l'introduction en bourse de la marque.

→ Fin 2015

La production de modèles Jeep débute en Chine et au Brésil.

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES EN CHIFFRES

**228 690** employés**165** usines**85** centres de recherche et développement**150** marchés**10** marques automobiles : Abarth, Alfa Romeo, Fiat, Ferrari, Maserati, Lancia, Chrysler, Dodge, Jeep, Ram**1** équipementier : Magneti Marelli

“Ni Fiat ni Chrysler n’auraient pu survivre tout seuls, sans fusion”, se plaît à rappeler Sergio Marchionne, P.-D.G. aussi charismatique que mégalomane. Les faits lui donnent raison mais la partie n’est pas gagnée pour autant. Aujourd’hui, la survie de la marque Fiat repose avant tout sur le succès de la vieillissante 500, lancée en 2007, et de ses dérivés, le monospace 500L et le SUV 500X – le seul modèle parmi les trois à être produit en Italie.

LA FIN DU TUNNEL... DE PROMESSES

Avec 1,5 % des ventes du groupe, Lancia n’est plus que l’ombre de son passé glorieux, et à l’horizon 2018, la marque ne devrait plus vivre – ou plutôt survivre – que sur le marché italien. Alfa Romeo, de son côté, ne peut compter

que sur les promesses redondantes de Sergio Marchionne. Qui annonçait déjà en 2010, pour Alfa, un SUV et une nouvelle familiale pour 2012. Promesses décalées d’un an l’année suivante, et rebelote en 2012. Le dernier plan stratégique a été présenté en mai 2014, avec 55 milliards d’euros d’investissement promis d’ici 2018 et 30 nouveaux modèles : du Marchionne tout craché. Sauf que les indicateurs sont désormais au vert : la remplaçante de la 159 sera dévoilée dans une quinzaine de jours, et les mulets de développement du SUV Alfa ont enfin pris la route. Maserati a également pris son envol : 15 400 ventes en 2013 – soit à peine plus que le double de Ferrari – mais 36 500 en 2014. Certes, Marchionne en avait promis 50 000, mais il est du genre à s’emporter...

2018 : la célèbre marque italienne servira surtout à rehausser l’image d’un groupe automobile avant tout présent en Amérique et en Asie, où Jeep aura supplanté Fiat.



La Jeep Renegade, produite en Italie, est l’un des piliers du redressement du groupe Fiat Chrysler.

L’innovation à la peine

Le volume n’est pas la seule arme de conquête des groupes automobiles. En France, les marques qui déposent le plus de brevets sont les constructeurs et équipementiers automobiles. Fiat, à la traîne sur les motorisations hybrides et électriques, sur les transmissions automatisées et sur les assistances à la conduite, dépense peu pour innover : 3,7 milliards d’euros sur l’exercice précédent, soit seulement 3,8 % du chiffre d’affaires, quand le taux d’investissement des acteurs du secteur se situe entre 5 % et 10 %. Sur les 55 milliards d’euros qui seront dépensés d’ici 2018, il faut espérer que Fiat Chrysler Automobiles en concède une partie non négligeable à la R&D !

Outre la fusion des deux entités Fiat et Chrysler, le secret du groupe pour retrouver la forme résidera dans la segmentation et l’internationalisation. Pour reprendre l’exemple de Maserati, les deux tiers des voitures écoulées en 2014 furent des Ghibli, la nouvelle entrée de gamme inaugurant le premier diesel de la marque.

L’ITALIE, C’EST (PRESQUE) FINI

Le principal marché de la marque ? Les États-Unis, juste devant la Chine. Et l’imminent SUV qui sera badgé du trident promet d’améliorer aussi bien le volume des ventes, le taux d’exportation et les marges de la marque, qui se font avant tout sur le haut de gamme... Ce n’est ainsi plus sur la marque Fiat que reposent les espoirs du groupe, mais sur Jeep, autrefois moribonde, et qui devrait pourtant être la marque la plus vendue de FCA à l’horizon 2018. Le groupe prévoit près de 2 millions d’unités annuelles, contre 1 million en 2014 – déjà un record historique atteint grâce à la toute fraîche Renegade, assemblée en Italie sur une base de Fiat 500X. Pour parvenir à ses fins, FCA vise non pas l’Europe mais l’Amérique et l’Asie. Deux nouvelles usines vont ainsi assembler des Jeep dès cette année, l’une au Brésil cet été, l’autre en Chine à l’automne. Les moyens de production ont ainsi suivi le même chemin que les immatriculations : tous deux ont déserté la mère patrie de Fiat. Aujourd’hui, moins de 10 % des voitures du groupe sont assemblées en Italie, et le premier continent pour la production est l’Amérique du Nord (États-Unis, Mexique, Canada). Marchionne a longtemps ressassé qu’un seuil de 6 millions de véhicules est indispensable pour assurer la rentabilité d’un constructeur. Si la stratégie annoncée fonctionne, il y parviendra dès 2017, rendant superflue toute nouvelle alliance. Tant mieux car GM, ancien partenaire de Fiat entre 2000 et 2005, viendrait tout juste de refuser les avances de Sergio Marchionne...



**VIVEZ VOS
ÉMOTIONS
À 100%**

PMU G.L.E. - SIREN 175 071 258 RCS PARIS

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

Au volant avec... **OLIVIER PANISSAUD**

DIRECTEUR DE
SSANGYONG FRANCE



Le Tivoli doit incarner les progrès de la marque en agrément de conduite.

“Le Tivoli va bousculer les idées reçues.”

Malgré onze ans de présence en France, SsangYong reste confidentielle. L'arrivée d'un SUV urbain, le Tivoli, pourrait changer la donne.

L'Auto-Journal : SsangYong est-elle encore une marque pas chère ?

Olivier Panissaud : Au début, les clients sont venus pour le prix, mais ils ont découvert tout ce qu'il y avait derrière : la fiabilité, la performance, l'équipement et le service.

L'AJ : La faible notoriété actuelle est-elle un handicap ?

O. P. : Elle ne fait pas tout : SsangYong a été capable de vendre 5 000 véhicules

par an en France sans avoir de notoriété très forte, juste en ayant les bons produits au bon prix.

L'AJ : L'Europe reste-t-elle un marché important ?

O. P. : Le marché européen présente l'intérêt d'être constant, contrairement aux BRIC [Brésil, Russie, Inde et Chine, NDLR]. De surcroît, ce marché très concurrentiel vaut acception au niveau mondial en cas de succès d'un modèle.

L'AJ : Le Tivoli suffira-t-il à relancer la marque ?

O. P. : Regardez ce qu'a fait Nissan avec le Qashqai. Depuis sa présentation à Genève, le Tivoli a suscité un vrai engouement de la part du réseau et des clients. C'est de bon augure.

L'AJ : Qu'apporte le Tivoli par rapport à ce que proposait jusqu'ici SsangYong ?

O. P. : Rien et tout ! Rien, parce que le Tivoli est la somme de ce que sait faire

OUI/ NON

Les clients savent-ils que SsangYong appartient à Mahindra ?

oui

Y aura-t-il d'autres motorisations sur le Tivoli ?

oui

Le Tivoli sera-t-il votre modèle le plus vendu dès cette année ?

oui

Les Rexton et Rodius resteront-ils au catalogue ?

oui

SsangYong. En quatre ans, le constructeur a développé un modèle inédit en ce qui concerne la plate-forme, les moteurs et les transmissions. Et tout, parce qu'il arrive sur LE segment porteur, sur lequel nous n'avions pas encore d'offre.

L'AJ : Le Tivoli va-t-il éclipser le reste de la gamme ?

O. P. : Il ne faut pas. Nous allons continuer à soutenir les autres modèles qui vont profiter, au second semestre, de nouvelles motorisations plus efficaces et d'un équipement enrichi.

L'AJ : Quelle stratégie sur les technologies propres ?

O. P. : Le constructeur a développé deux plates-formes, pour le Tivoli et le Korando, capables de recevoir une technologie électrique avec prolongateur d'autonomie. À l'horizon 2018, SsangYong proposera cette technologie à un tarif accessible.

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

O. P. : Starbucks parce que la marque a réussi à imposer sa façon de consommer un produit courant. Et aujourd'hui, on en voit à tous les coins de rue. J'espère qu'il en sera de même avec le Tivoli !



SsangYong mise sur le Tivoli pour sortir la marque de l'anonymat.

SES 3 VOITURES



**RENAULT
SUPER 5 GTS**
La première



**SSANGYONG
KORANDO**
L'actuelle



**PANTHER
KALLISTA**
Le rêve

MA BANQUE M'A PROPOSÉ UN BON TAUX, MÊME SUR UNE LONGUE DURÉE.



GARANTIE
DU TAUX
MÊME SUR
60 MOIS

PRÊTS PERSONNELS
AUTO, TRAVAUX OU PROJET⁽¹⁾

3,50% TAEG
FIXE

de 7 000 € à 20 000 €
sur 30 à **60 mois**, sans frais de dossier,
du 04/05 au 04/07/2015 inclus



BANQUE ET CITOYENNE

FAITES VOTRE SIMULATION AU **0 805 901 910⁽²⁾**,
SUR **LABANQUEPOSTALE.FR⁽³⁾**, EN BUREAU DE POSTE.



Flashez ce code et faites une simulation personnalisée sur votre mobile.

Exemple⁽⁴⁾ : Pour un Prêt Personnel Auto, Travaux ou Projet de 8 000 € sur 48 mois au taux débiteur fixe de 3,44 %, soit un TAEG fixe de **3,50 %**, le remboursement s'effectue en **48 mensualités de 178,63 €**. Montant total dû : **8 574,24 €**. Pas de frais de dossier. Assurance Décès Invalidité⁽⁵⁾ facultative : TAEA de 1,45 %, soit 5 €/mois (non inclus dans la mensualité), soit un montant total dû sur la durée totale du prêt de 240 €.

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

⁽¹⁾Offre réservée aux particuliers, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus. ⁽²⁾Appel gratuit depuis un poste fixe + surcoût éventuel selon l'opérateur. ⁽³⁾Coût de connexion selon le fournisseur d'accès. ⁽⁴⁾Exemple sur la base d'une première échéance à 30 jours. ⁽⁵⁾Selon conditions contractuelles. Prêteur : La Banque Postale Financement - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 2 200 000 €. Siège social : 34 rue de la Fédération, 75737 Paris CEDEX 15. RCS Paris 487 779 035. Code APE 6492Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 09 051 330. La Banque Postale Financement est une filiale de La Banque Postale. Distributeur/intermédiaire de crédit du prêteur : La Banque Postale - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 4 046 407 595 €. Siège social 115 rue de Sèvres, 75275 Paris CEDEX 06. RCS Paris 421 100 645. Code APE 6419Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 07 023 424. Assureur : SOGECAP - S.A. d'Assurance sur la Vie et de Capitalisation au capital de 1 168 305 450 € entièrement libéré, régie par le Code des Assurances - RCS Nanterre 086 380 730. Siège social : 50 avenue du Général de Gaulle, 92093 Paris La Défense CEDEX. SOGECAP est une filiale de la Société Générale qui détient une participation de plus de 10 % dans La Banque Postale Financement. Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, 61 rue Taitbout, 75009 Paris.



Élaboré à partir d'un Nissan Qashqai, le Kadjar n'a rien d'une copie servile : il possède une vraie personnalité.

Capture de Qashqai

Le Captur est heureux: il possède enfin un grand frère à la hauteur de ses ambitions, le Koleos n'ayant jamais été capable d'assurer ce rôle. Reste maintenant à savoir si le Kadjar va devenir le patron...

Texte Stany Meurer **Photos** Yann Lefebvre





S'il ne fallait retenir qu'une seule qualité au Kadjar, ce serait assurément son confort remarquable qui, de surcroît, n'a pas été obtenu au détriment du comportement routier. Bravo !





OUVERTURE À DISTANCE

La trappe d'ouverture de carburant se déverrouille à distance via cette commande typiquement japonaise... propre au Qashqai.



MÉMOIRE OUBLIÉE

Un siège conducteur à commande électrique, c'est bien, mais ce serait mieux si le mécanisme disposait d'une mémoire, utile pour une familiale.



POINTE D'EXOTISME

Renault a préféré des appuie-tête arrière pleins, comme sur le Qashqai, plutôt que des éléments encastrables comme sur les autres modèles de la gamme.



MERCI LES BREAKS

Le système permettant de rabattre la banquette arrière à distance est populaire sur les breaks, moins sur les SUV. Bonne idée de l'avoir repris.



Renault dans l'âme

Vous êtes bien à bord d'une Renault. Cela se voit dans le dessin du mobilier, se vit dans le toucher des commandes, s'apprécie (ou non) dans l'instrumentation peu conventionnelle ou encore dans le bloc de commande de l'installation radio sous le volant ou la carte mains-libres... joliment habillée pour la circonstance.

Parmi les griefs, signalons des rangements qui pourraient gagner en volume. Un défaut en partie racheté par le grand espace disponible dans la boîte à gants à ouverture classique et non à tiroir comme sur le Captur. Contrairement à ce dernier, le Kadjar ne dispose pas d'une banquette arrière coulissante.

C'EST LA MODE...

Le frein à main électrique dégage certes la console mais n'offre pas la sécurité psychologique d'un système manuel.

BIEN CACHÉE

La commande des sièges chauffants se trouve sur le retour de la console, là où vient s'appuyer l'accoudoir.

Le bloc instrumental est propre au Kadjar. Sa lisibilité est exemplaire. Elle pourrait même être parfaite si le double affichage du système de navigation était plus visible.



Multiculturels. Il n'y a pas de meilleur adjectif pour qualifier la nature des différents SUV de la gamme Renault, et cela sans même évoquer l'origine de leur prénom. Après un Koleos coréen, un Captur bien français (mais fabriqué en Espagne), voici donc le Kadjar, conçu sur la base du cousin japonais, le Nissan Qashqai. S'il fallait trouver un seul élément pour évoquer la carrure internationale de l'entreprise Renault, un simple détour par sa gamme des SUV pourrait suffire ! Petite précision au passage : quand le nouveau Koleos sera présenté, la triplée des SUV sera entièrement produite... en Espagne !

Évacuons d'emblée le sujet qui fâche : aussi apparenté au Qashqai soit-il, le Kadjar est avant tout un Renault et possède sa propre personnalité. Cela se remarque au premier coup d'œil à sa face avant revendiquant fièrement l'identité de la marque, à ses flancs marqués par les courbes et à son arrière furieusement inspiré de la Clio.

À bord, c'est pareil et... c'est bien dommage : les plastiques sont de piètre qualité, les assemblages loin d'être parfaits, le soin apporté aux détails quelconque (sur plusieurs exemplaires, nous avons relevé des moulures écrasées par le doigt de l'ouvrier ayant procédé à son montage !) alors que les bruits de mobiliers ne tardent pas à apparaître. Au rang des mesquineries et autres économies de bout de chandelle, si les contre-portes avant bénéficient d'un (fin) moussage, leurs homologues arrière n'ont droit qu'à des plastiques durs. La conclusion qui s'impose à l'issue d'un examen un tantinet approfondi est sans appel : ce qui peut être tolérable sur un engin à 10 000 € devient tout simplement impardonnable sur une auto facturée près de 30 000 € ! Et si vous nous trouvez un peu sévère, un petit détour sous le capot devrait nous permettre d'accorder nos violons. Là, on ne trouve aucune trace d'encapsulage mais un ensemble confus qui ne détonnerait pas sur une voiture du siècle dernier avec, cerise sur le gâteau, quelques lacunes de conception comme ce tuyau qui passe au-dessus de l'orifice de remplissage d'huile, compliquant sérieusement l'opération !

LE SOUFFLE EST COURT

Dans un premier temps, le Kadjar ne peut recevoir qu'un seul moteur essence, en l'occurrence le 1.2 TCe de 130 ch. À l'action, ce dernier ne peut évidemment pas réaliser de miracle avec un engin pesant près de 1,5 t à vide et chaussé de pneus larges qui supposent une traînée importante. Le 4 cylindres s'illustre toutefois par son silence de fonctionnement et sa bonne éducation privilégiant la souplesse. En clair, tout se passe bien en conduite tranquille et tant que les conditions d'utilisation sont favorables (véhicule peu chargé, profil du tracé sans relief et vent calme). Mais dès que celles-ci ne sont plus réunies, les choses se compliquent et le Kadjar devient rapidement amorphe. Le bousculer en triturant le levier de vitesses à

Le Kadjar est le grand frère idéal du Captur. Il conviendra parfaitement à tous ceux qui souhaitent monter en gamme.



PLUS

- Confort
- Freinage
- Volume du coffre



MOINS

- Moteur un peu juste
- Qualité des matériaux
- Banquette arrière sommaire





L'ergonomie a été soignée et on trouve facilement ses marques à bord du Kadjar. Les plastiques, surtout en partie inférieure, sont indignes du prix demandé. Fragiles, ils vieilliront mal.



Le seuil de chargement est élevé mais le plancher est plat. Bien vu le dossier de siège avant rabattable.



Par rapport au Captur, le Kadjar perd la banquette arrière coulissante. Dommage.

la commande moyennement précise ne sert pas vraiment à grand-chose sinon à augmenter sa soif d'essence. Car pour petites que soient les chambres de combustion de ce 4 cylindres, elles se révèlent particulièrement accueillantes pour recevoir le précieux carburant. Ainsi, durant notre parcours d'essai, et en respectant scrupuleusement les règles de circulation, nous avons relevé un appétit oscillant entre 10,6 l et 11 l aux 100 km. Ce qui est énorme vu les capacités limitées du propulseur. Cela le disqualifie définitivement face aux propositions diesel autrement moins gourmandes et plus agréables grâce à un couple plus musclé (voir p. 55).

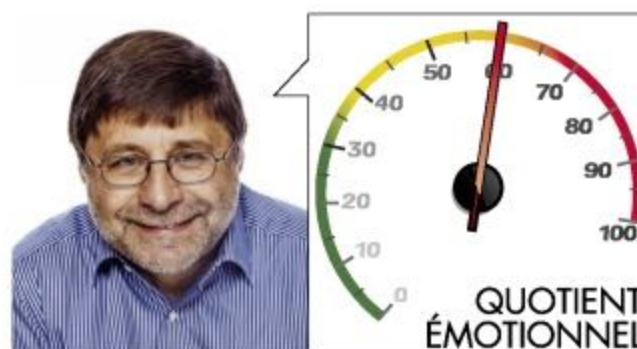
CONFORT "MADE IN FRANCE"

La direction, si elle ne peut revendiquer de distinction particulière, fait correctement son travail. Plus impressionnantes sont la progressivité et la puissance du freinage, qui autorise le Kadjar à s'arrêter sur de très courtes distances. À dessein, j'ai gardé le meilleur pour la fin, car le Kadjar n'est pas infrequentable. Où il se montre vraiment épatant, c'est en confort, et cela en dépit d'une monte en 19 pouces (!) particulièrement exigeante... et coûteuse à remplacer (comptez un budget de l'ordre de 1 000 € pour le changement des quatre pneus). Quel que soit le terrain, les capacités d'absorption sont impressionnantes sans que cela n'ait d'incidence négative sur le comportement routier, qui se révèle parfaitement sain. Pour compléter le travail des trains roulants, Renault a confectionné d'excellents sièges avant dont la particularité

est de marier des mousses plus souples pour l'assise et le dossier que pour les soutiens latéraux. En revanche, la banquette arrière a été réalisée de façon beaucoup plus sommaire. Elle pêche par une assise très courte et des appuie-tête extérieurs non escamotables qui gênent considérablement la visibilité. Le coffre est, quant à lui, spacieux, et dispose de plusieurs atouts pour satisfaire une utilisation variée. Je citerai des poignées pour rabattre le dossier particulièrement accessibles, un plancher plat, des éléments amovibles permettant une jolie modularité et un dossier de siège avant passager rabattable qui autorise le transport d'objets longs (jusqu'à 2,54 m !), un raffinement disponible à partir de la finition Edition One.

L'avis de Stany Meurer

Ce n'est clairement pas équipé de ce moteur que je vous conseillerais un Kadjar. J'ai adoré son confort, apprécié son freinage, beaucoup moins la qualité de ses plastiques de finition. Au prix demandé, une certaine exigence est de rigueur...



stany.meurer@mondadori.fr

Renault Kadjar 1.2 TCe 130



LA TECHNIQUE

Moteur plus souple que puissant. Boîte manuelle à 6 rapports. Suspensions classiques. Roues de 19 pouces. Finition sommaire sous le capot.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 2 000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / Puissance fiscale	1 197 cm³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,4 m
Suspensions AV / AR	McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	225/45 R 19
Roue de secours	kit de réparation

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,45/1,84/1,62/2,65 m
Poids / tractable freiné	1 421 kg / 1 200 kg

LA CONDUITE

Moteur faible en reprises. Boîte agréable et correctement échelonnée. Freinage efficace. Définition ressorts/amortisseurs remarquable.

Performances

1 000 m départ arrêté	32,6 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	12,2/15,2/18,8 s
Vitesse maxi	192 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	9/31/64 m

LA VIE À BORD

Belle habitabilité, assise banquette un peu courte. Coffre généreux, modulable et plancher plat.

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV / AR	150/147 cm
Volume de coffre	520 dm³

Niveau sonore

Au ralenti / 90/130 km/h	NC
--------------------------	----

LE BUDGET

Prix coquet mais compétitif. Consommation et budget pneus importants. Garanties minimales.

Prix	28 100 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	NC
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (126 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV, autoradio CD-mp3, caméra de recul, clim. auto. bizona, détecteur d'angle mort, écran 7 pouces, jantes en alliage 19 pouces, projecteurs AV full LED, sellerie mixte cuir/tissu, système de navigation Europe...

Options

Extended Grip (250 €), peinture métal./spéciale (620/720 €), stéréo Bose (600 €), toit panoramique fixe et rétro. int. électrochrome (600 €).

Consommations

Moyenne	7,9 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	8,5/7,5/7,7 l/km
Autonomie / Réservoir	55 km / 696 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication : Espagne

LA NOTE TECHNIQUE



Ensemble moteur/boîte un peu juste, châssis compétent, freinage puissant. Suspension aussi efficace que confortable.

Le diesel pour l'agrément

Pour une puissance d'environ 130 ch, vous aurez le choix entre essence et diesel. Plus économe, le dCi est surtout plus plaisant.

Affichant une puissance identique (130 ch) mais un couple supérieur de plus de 50 % (320 Nm contre 205 Nm), le moteur 1.6 dCi 130 transforme le Kadjar. Avec lui, ce dernier affiche une tout autre personnalité, qui lui permet de boxer dans une autre catégorie. Plus que par des performances accrues, le Kadjar se distingue alors par un agrément supérieur en toutes circonstances et par un caractère plus uniforme qui procure une plus grande homogénéité de fonctionnement. Alors que le 1.2 TCe se révèle satisfaisant au rythme de la balade en plaine, il s'avoue vite vaincu ailleurs, révélant de cruelles faiblesses, particulièrement en

reprises. Un essoufflement qu'ignore le 1.6 dCi. Il fait preuve d'une bonne volonté bien supérieure, cela sur tous les terrains et quel que soit l'usage, notamment lorsqu'il est besoin d'afficher un certain coffre.

Comme un bonheur n'arrive jamais seul, le bloc de plus forte cylindrée affiche un appétit plus mesuré que le 1.2 TCe qui, sur ce plan également, présente un double visage : sobre à allure constante, il devient vite gourmand dès qu'on le sollicite. Enfin, sur le plan sonore, le 1.6 dCi se montre discret quand le 1.2 TCe manifeste son désamour des régimes plus élevés par des bruits qui ne relèvent d'aucune harmonie symphonique.

Le dCi 130 est proposé en 4x2 ou 4x4 mais ne peut disposer d'une boîte automatisée.



Moteurs/Prix		Life	Zen	Business	Edition 1	Intens
Ess.	Energy TCe 130 BVM6	22 990 €	25 600 €	—	27 100 €	28 100 €
	Energy dCi 110 eco ² BVM6	26 000 €	28 000 €	28 400 €	29 500 €	30 500 €
	Energy dCi 110 EDC EDC6	—	29 500 €	29 900 €	31 000 €	32 000 €
	Energy dCi 130 BVM6	—	29 300 €	29 700 €	30 800 €	31 800 €
	Energy dCi 130 4WD BVM6	—	31 300 €	31 700 €	32 800 €	33 800 €

1^{er} essai ALFA ROMEO 4C SPIDER ■ 240 ch ■ 75 200 €* ■ NOUVELLE VERSION ■

(*Malus 2 200 € inclus)

BRUTE, DE DECOIFFAGE



Sur piste, le 4C Spider est redoutable d'efficacité. Sur la route, il manque de polyvalence pour aller se frotter à un Boxster.



L'Alfa 4C renonce à son pavillon, mais conserve son mauvais caractère. À peine plus lourd que le coupé, le roadster revendique des performances similaires et exacerbe les sensations de conduite.

Par Guy L'Hospital Photos Clément Choulot

Chez Alfa, il fut un temps où la principale qualité des cabriolets était... la beauté. Malgré de solides renforts, qui avaient pour conséquence d'augmenter le poids et d'abaisser les performances de la voiture, la structure métallique se tordait de douleur au premier virage... parfois même avant. Si le 4C Spider peut lui aussi s'enorgueillir d'un profil de tombeur, son comportement routier n'a plus rien à voir avec celui de ses flambeurs d'ancêtres. Élaboré comme le coupé, autour d'une coque carbone, qui assure à elle seule l'ensemble de la rigidité structurelle, il ne craint plus la pression, vire à plat comme un kart et ne se désunit que sous la provocation.

UN TURBO QUI SOUFFLE À L'ANCIENNE

Cela est vrai sur l'asphalte bien lisse d'un circuit, ayant pris soin, bien sûr, de cocher l'option Pack Racing (échappement et suspension sport, pneumatiques arrière spécifiques).

Le profil est sans doute moins harmonieux que celui du coupé. Mais quelle magie de rouler à l'air libre.



Primo, ouvrir le coffre et préparer le terrain, ôter les fixations (4) et aller placer la toile dans son logement. Et la repose est encore plus complexe !



Manipuler la toile sans avoir préalablement consulté le manuel peut donner lieu à



Les informations sont là, mais c'est un peu le fouillis ! Affichage du rapport engagé et compte-tours restent toutefois bien lisibles.



Le turbo souffle fort. Le 4 cylindres de 1750 cm³ s'essouffle un peu tôt. La courbe de couple, remplie très tôt, gomme tout effet de creux à bas régime.

Dans ces conditions, le plaisir est complet. Le turbo de son 1750 cm³ souffle à l'ancienne, sans mesure, la boîte robotisée enchaîne les rapports en rafale, le freinage est puissant et la décélération efficace. L'amortissement agit sans pitié, la répartition des masses est idéale pour une conduite sur piste, et il faut vraiment des conditions singulières pour mettre à mal la motricité. En courbe à haute vitesse, le train avant s'allège et les premiers signes de flottement se manifestent. Rien de très grave. En entrant trop fort dans un virage qui se resserre, le conducteur peut avoir l'impression de perdre le train avant, il relâche l'accélérateur, l'arrière

pivote... pour la suite, c'est à vous de voir. On s'amuse très vite et très facilement au volant du 4C Spider.

Mais on n'a pas tous un circuit privé. Sur la route, là où nous aimerions pouvoir relâcher notre attention, le 4C Spider – comme le coupé – vous rappelle les premiers conseils de votre moniteur d'auto-école, à savoir bien garder les mains sur le volant (10 h 10 ou 09 h 15, Monsieur). Radical sur piste, il le reste sur la route. La direction n'est pas assistée et copie toutes les ondulations et déclivités qu'elle rencontre. Sur petites routes dégradées, mieux vaut éviter de se gratter le nez. Il paraît

qu'on s'habitue au phénomène à la longue. En jouant avec les différents modes de conduite, il est aussi possible de modifier légèrement le caractère de ce roadster.

ÉCHAPPEMENT SPORT OBLIGATOIRE

En Dynamic, accélérateur et boîte réagissent plus promptement. Mais pour que le taux d'adrénaline passe en zone rouge, il faut absolument cocher l'option Échappement sport. Du ralenti à plus de 5000 tr/mn, le 1750 cm³ chante alors comme une diva. Ensuite, il s'essouffle et s'enroue un peu. Il est temps de changer de rapport. En jouant de petites

La direction conserve sa tendance à copier le profil de l'asphalte. Ce qui peut perturber sur les petites routes.



PLUS

- Rapport poids/puissance
- Comportement ultrasportif
- Sensation de faire corps avec la machine

MOINS

- Imprécision dans la direction
- Tarif démesuré
- Visibilité vers l'arrière



quelques scènes cocasses.



L'échappement sport est à 650 €. C'est aussi l'un des équipements du Pack Racing (4050 €).

La rigidité structurale est obtenue par la coque carbone. Une super position de conduite !

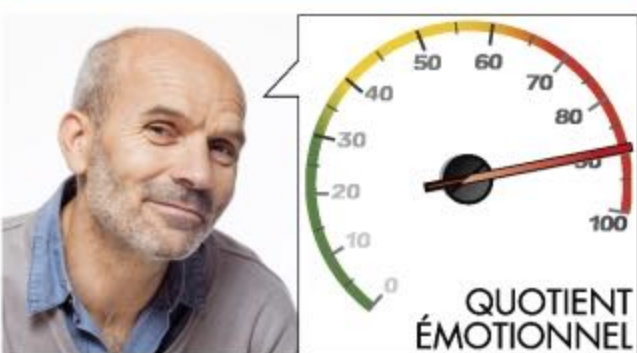
pichenettes sur les deux palettes derrière le volant, c'est vous qui commandez l'aiguille du compte-tours, à l'accélération comme au rétrogradage. Les performances ne devraient pas être trop éloignées de celles du coupé. Plus lourd de 45 kg, dont la plus grande partie attribuée à la coque pour lui permettre de passer les futures normes de crash-tests, il ne semble pas en souffrir exagérément. Et ce n'est pas ce qui sert de capote (7 kg) qui risque d'inquiéter les 240 ch. Ce qui n'est pas vrai pour la mécanique l'est un peu plus pour le conducteur en cas d'orage soudain. Si la méthode de dépose/repose n'est pas trop complexe après avoir bien étudié le manuel, une certaine rigueur est nécessaire pour ne pas se retrouver avec la toile sous un bras, le capot au bout de l'autre et personne pour ôter les bagages du coffre. Bref, on a déjà vu plus simple.

L'accès à bord est, en revanche, facilité par rapport au coupé. Pédalier sport, large repose-pieds, volant à méplat... position de conduite et ambiance intérieure sont reprises de l'univers du sport automobile. Un très bon choix, mais Alfa aurait pu soigner certains matériaux ou équipements qui semblent avoir été récupérés sur une épave des années 80. À 73 000 €, on est en droit d'attendre un peu plus de luxe. Bien sûr, il est possible d'améliorer le quotidien. Intérieur cuir ou Alcantara, grand choix de jantes, habillages carbone, différentes cou-

leurs d'étriers de freins, volant sport... mais attention à la facture finale ! À titre d'exemple, notre modèle d'essai, doté du Pack Racing, du kit Track Air Intake, du Pack Lusso (sièges sport cuir/microfibre, projecteurs bi-LED), de l'habillage d'instrumentation en carbone, des étriers de freins rouges et de très belles jantes alliage optionnelles, dépasse les 85 000 €. De quoi faire passer un Boxster pour une formule All Inclusive. Le malus écologique de 2 200 € n'est pas excessif pour la catégorie. La légèreté a décidément du bon.

L'avis de Guy L'hospital

Le 4C Spider fait partie de ces voitures inclassables, trop onéreuses pour ce qu'elles proposent, inconfortables et inutilisables au quotidien. Mais il suffit de faire un tour de piste à son bras pour ne plus jamais vouloir lâcher le volant.



guy.lhospital@mondadori.fr

Alfa Romeo 4C Spider 240 ch

LA TECHNIQUE

Coque carbone, aluminium, petit bloc pour le poids, suralimentation, DNA et boîte à double embrayage pour les sensations. Bon équilibre.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 240 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	■ 350 Nm de 2 200 à 4 250 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / Puissance fiscale	1 742 cm ³ / 14 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	robotisée, double embrayage / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, mécanique
Diamètre de braquage	■ 11 m
Suspensions AV / AR	double triangle / type McPherson
Freins AV / AR	disques ventilés / disques ventilés
Pneumatiques AV / AR	205/45 R17 - 235/40 R18
Roue de secours	kit antirevaison

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	3,99 / 1,86 / 1,18 / 2,38 m
Poids	940 kg

LA CONDUITE

Sur piste, le 4C Spider peut aller se frotter à ce qui se fait de mieux dans la catégorie. Sur route, il manque un peu de polyvalence.

Performances*

0 à 100 km/h	■ 4,5 s
Vitesse maxi	■ 257 km/h

LA VIE À BORD

Petit coffre, manipulation de capote compliquée, confort inexistant... nous ne sommes pas loin du zéro pointé.

Coffre*

Volume du coffre	■ 110 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

À 73 000 €, il faut ranger le 4C Spider sur la commode avec les objets de luxe. Les vaut-il ?

Prix	■ 73 000 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	■ NC
Bonus / malus (CO ₂)	■ 2 200 € (161 g/km)
Garantie	■ 2 ans, km illimité

Équipements de série ■

Aide au stationnement arrière, 2 airbags frontaux, lecteur de CD-mp3, baie de pare-brise en carbone, clim manuelle, couvre-véhicule, projecteurs bixénon, rétros extérieurs élec., sellerie sport tissu noir avec surpiqûres rouges, toit en toile amovible...

Options

Etriers de freins noirs/jaunes/rouges (325 €), peintures Rouge Alfa/perlée (670 / 2 950 €), Pack Racing : châssis sport + jantes 18/19 pouces + échap. et pneus Racing + volant cuir (4050 €), sellerie Sport cuir/microfibre avec surpiqûres rouges (1 300 €), volant cuir sport avec insert microfibre (470 €).

Consommations

Mixte	■ 6,9 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	■ 10,1 / 5,1 l/km
Autonomie / Réservoir	■ 550 km / 40 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication : Italie

LA NOTE TECHNIQUE



Véritable voiture d'ingénieur, l'Alfa 4C ne fait pas dans la demi-mesure. Pas d'eau tiède même si sa direction, un peu floue, génère quelques imprécisions dans sa conduite.



Ascenseur social

Faut-il renoncer à la puissance ou à une riche dotation de série pour profiter des charmes d'une berline bien née ? La confrontation entre la nouvelle BMW 116d et ses rivales va nous aider à y voir plus clair.

Par Pascal Richard Photos Clément Choulot

Longtemps, les constructeurs de la trempe de BMW, Audi ou Mercedes sont restés insensibles aux "charmes" de l'élargissement de leur offre par le bas. Soucieux de conserver cette touche d'exclusivité à laquelle leur clientèle est si attachée, ils ont poursuivi la lutte en tirant leur gamme vers le haut. Une politique qui peut se comprendre, mais qui trouve ses limites en termes de renouvellement de clientèle et de volume de ventes. C'est donc avec d'innombrables précautions que les construc-

teurs dits "premium" ont fini par proposer des berlines un peu moins ambitieuses. Cela n'a pas forcément marché du premier coup – la BMW Série 3 Compact par exemple – mais, aujourd'hui, le sujet est maîtrisé. Reste à savoir si, une fois équipées de mécaniques fort modestes (et diesel !), les BMW Série 1, Audi A3 Sportback et Mercedes Classe A ne perdent pas quelques plumes en même temps qu'elles perdent quelques chevaux...

La nouvelle BMW Série 1 vient défier ses “vieilles copines”
sur le terrain de la sagesse ! Étonnant, non ?



Sur la route

Apparue en 2011, cette seconde génération de Série 1 vient de bénéficier d'un léger, mais très réussi, restylage. Elle arbore un regard plus agressif qui lui va plutôt bien, mais qui tranche avec le "potentiel" pour le moins modeste du 3 cylindres diesel de 1 500 cm³ de cette version 116d. Du reste, ce n'est pas parce qu'ils sont peu nombreux que les 116 chevaux qui sommeillent sous le capot se font discrets. Bien au contraire, à froid du moins. Un défaut qui s'estompe, heureusement, avec la montée en température. En revanche, les vibrations qui agitent le levier de boîte de vitesses au ralenti resteront fidèles au poste durant toute la durée de notre essai ! À bord de l'A3, l'ambiance est plus feutrée, le 1.6 TDI faisant preuve d'un peu plus de retenue lors de sa mise en route. Mais c'est incontestablement le bloc Renault monté sur la Classe A qui se montre le plus à son avantage.

Après quelques kilomètres au volant de la 116d, on oublierait presque qu'elle est équipée d'un diesel. Absence d'inertie et facilité du moteur à monter dans les tours, sonorité plutôt agréable : pour peu, on se croirait au volant d'une berline essence. Une sensation

renforcée, mais là c'est fâcheux, par le manque cruel de tonus de la mécanique à bas régime. Dans ce domaine, la Classe A, et surtout l'A3, font un peu mieux. Mais il faut bien avouer que leurs moteurs, plus ronds et bien adaptés à une conduite coulée, sont aussi nettement moins pétillants. N'allez pas croire pour autant que la 116d soit capable de décrocher la lune côté chrono. C'est loin d'être le cas, simplement, le caractère enjoué de ce petit moteur s'accorde bien avec le tempérament toujours espiègle du châssis, qui donne à la Série 1 toute sa personnalité. Ainsi, même si les chiffres restent modestes, le plaisir de conduite est au rendez-vous. C'est particulièrement vrai sur les parcours sinueux où l'agilité de la Série 1 fait merveille.

LA SÉRIE 1 RESTE LA PLUS PLAISANTE

Nous regretterons simplement que les deux derniers rapports, bien trop longs, viennent un peu (un peu beaucoup, en fait) couper les ailes du petit 3 cylindres. Munie d'une mécanique moins démonstrative, l'A3 réalise des accélérations comparables à celles de la Série 1, et domine même la BMW en reprise. Mais sans être ennuyeuse, elle se révèle moins amusante et son moteur fait preuve de plus de réserve lorsqu'on force le rythme. Un trait de caractère également présent sur la Classe A qui, elle aussi, affiche un certain dynamisme

mais dont la mécanique manque de personnalité. Si, sur route, la 116d l'emporte assez facilement sur ses rivales, elle doit en revanche manifester plus de modestie lorsqu'on aborde l'autoroute. Desservie, nous l'avons vu, par une transmission bien trop longue sur les 5^e et 6^e rapports, la Série 1 impose des rétrogradages au moindre changement de rythme. Cela n'a rien de dramatique, mais ce genre de manœuvre n'a pas sa place sur ce terrain. Mieux calibrée, la transmission de l'A3, et surtout celle de la Mercedes, vous évitera ce genre de désagrément.

En ville, si la Série 1 fait bonne figure sur le plan de la maniabilité, elle est pénalisée par le manque de souplesse de son moteur à bas régime. Dans ce contexte, c'est sans doute l'A3 qui s'en sort le mieux, et la Classe A le moins bien à cause, notamment, d'une piètre visibilité périphérique.

Mais, au final, en préservant l'essentiel, à savoir une certaine joie de vivre, la Série 1 s'impose face à deux concurrentes certes talentueuses, mais nettement plus réservées.

VERDICT SUR LA ROUTE

1^{re} BMW

2^e AUDI

3^e MERCEDES

Sur le plan dynamique, nos trois belligérantes réalisent un sans-faute, mais la Série 1 ajoute au talent une pointe de joie de vivre qui fait toute la différence.



BMW SÉRIE 1

Le petit 3 cylindres de BMW aime prendre des tours, ça tombe bien, le châssis se montre plutôt joueur... Résultat, on n'hésite pas à forcer le rythme au volant de la Série 1.



Comme toujours chez BMW, la commande de boîte est un peu ferme mais, ici, c'est surtout l'étagement trop long qui fâche.

TECHNO EMBARQUÉE

Vision 16/9

Facturé 1 250 €, l'ensemble multimédia de la Série 1 offre une excellente visibilité, grâce à son écran de 8 pouces. Il se pilote via un bouton situé derrière le levier de boîte de vitesses. Pas de commande tactile donc, mais la prise en main du système ne pose pas le moindre problème. Les cartes et la précision du GPS sont d'un excellent niveau.



AUDI A3 SPORTBACK



Le châssis de l'A3 Sportback n'a pas grand-chose à envier à celui de la Série 1, mais le 1.6 TDI témoigne d'un tempérament un peu plus sage.

TECHNO EMBARQUÉE

Pas de bras...

... Chez Audi, en finition Attraction, on n'est pas très généreux côté équipements de série. Plus fâcheux encore, la liste d'options est réduite à la portion congrue.

Du coup, si vous souhaitez un GPS (option à 715 €), il faut passer à l'Ambiente, qui coûte 2 550 € de plus.



MERCEDES CLASSE A



La Classe A se montre, elle aussi, à son avantage sur route, mais son diesel made in France manque un peu de brio face au 3 cylindres de BMW.

TECHNO EMBARQUÉE

Sérieux

Facturé 1 000 € (+ 300 € de "prééquipement"), le système de navigation de la Classe A se pilote, comme celui de la Série 1, à l'aide d'un bouton placé sur la console centrale.

Précis, à défaut d'être très sexy, ce GPS fonctionne grâce à un disque dur enfermé dans la boîte à gants.



BMW SÉRIE 1**PLUS**

- Agrément de conduite
- Présentation soignée
- Consommation très sage

MOINS

- Moteur creux à bas régime
- Places arrière un peu justes
- Options trop nombreuses

MERCEDES CLASSE A**PLUS**

- Présentation agréable
- Comportement alerte
- Mécanique assez souple

MOINS

- Habitabilité bien modeste
- Coffre étriqué
- Insonorisation perfectible

AUDI A3 SPORTBACK**PLUS**

- Finition soignée
- Confort/habitabilité
- Performances honorables

MOINS

- Équipement très pauvre
- Caractère un peu effacé
- Réservoir ridicule (40 l)



Ces trois autos soignent davantage le look que l'esprit de famille. Résultat : aucune des trois n'affiche une habitabilité qui soit réellement satisfaisante. En matière de confort, elles se montrent heureusement plus convaincantes.

La vie à bord

Toute 116d qu'elle soit, c'est-à-dire une des versions les plus modestes de la gamme, cette Série 1 reste une BMW à part entière. Cela se ressent dès l'ouverture de la portière et, plus encore, une fois que l'on prend place derrière le volant. Ergonomie parfaite, finition soignée, rien ne manque. C'est surtout la position de conduite, donnant le sentiment de faire corps avec la voiture, qui est le plus remarquable et, pour tout dire, le plus plaisant. À bord de l'A3, cette sensation est moins présente. En revanche, l'Audi évolue toujours à un très haut niveau en finition. Ici aussi, le fait d'être au volant d'une version d'entrée de gamme n'a aucune incidence sur le traitement de l'habitacle et sur le soin apporté aux détails. Le constat vaut aussi pour la Mercedes même si, çà et là, la Classe A laisse apparaître quelques petites (toutes petites) faiblesses. Mais ce sont là des broutilles comparé au manque de générosité en habitabilité qui caractérise cette compacte (vraiment très compacte). À l'avant, c'est déjà limite. Et, à l'arrière, l'espace réservé aux passagers est

si étriqué que ces places doivent presque être considérées comme des places d'appoint ! Sourit-on du malheur des autres du côté de chez BMW ? Eh bien, on a tort. Sur ce chapitre, la Série 1 ne fait pas beaucoup mieux que sa rivale. Malgré une garde au toit un peu plus généreuse à l'arrière (+ 2 cm), la Série 1 a l'esprit de famille aussi peu développé que sa rivale de Stuttgart. Face à ces deux égoïstes, l'A3 Sportback n'a pas à forcer son talent pour s'imposer. Sans être "au large", les occupants des places arrière disposent d'un espace décent. Notons, au passage, que les coffres de la Série 1 et de l'A3 Sportback sont pratiques et faciles d'accès. Celui de la Mercedes est, en revanche, pénalisé par la petite largeur de son hayon (74 cm contre 87 cm pour la Série 1 et 103 cm pour l'A3). Toutefois, en matière de volume, nos trois adversaires affichent des capacités de chargement inférieures à la moyenne de la catégorie.

L'A3 EST LA PLUS FAMILIALE DES TROIS

S'ils sont un peu à l'étroit, les passagers de la Série 1 bénéficient au moins d'un confort tout à fait honorable. Certains trouveront la sellerie un peu ferme, mais elle a le mérite

d'assurer un bon soutien et, surtout, de bien préserver de la fatigue lors des longs parcours. Alors qu'elle nous avait habitués au pire en la matière, la Classe A se révèle un peu plus indulgente avec les lombaires de ses passagers. Comme quoi, en évitant les trains roulants rabaissés, ou pire AMG, et en optant pour une monte pneumatique raisonnable, il est possible de faire de la petite Mercedes une auto présentant un bilan confort très correct. Mais dans ce domaine, c'est l'A3 Sportback qui s'impose, confirmant par là même que des trois autos réunies ici, c'est elle qui revendique les meilleures dispositions pour tout ce qui touche à la vie de famille.

Il est surtout plaisant de constater que même lorsqu'elles sont proposées dans des définitions moins raffinées qu'à l'accoutumée, la Série 1 comme l'A3 et la Classe A tiennent leur rang et se montrent dignes de leur blason.

VERDICT LA VIE À BORD

1^{re} AUDI

2^e BMW

3^e MERCEDES

BMW SÉRIE 1



Tout y est! La finition, le sérieux mais surtout l'ambiance! Ainsi, même dans une déclinaison aussi modeste, une BMW n'oublie pas d'être... une BMW.



Les places arrière manquent un peu de largeur au niveau des coudes et le tunnel de transmission rend la place centrale totalement inutilisable.



Avec un volume de 358 dm³, le coffre de la Série 1 affiche une capacité en deçà de la moyenne de la catégorie (386 dm³), mais sa forme régulière autorise une exploitation optimale de chaque décimètre cube.

AUDI A3 SPORTBACK



Notre voiture d'essai était une finition S line mais, même en entrée de gamme (Attraction), l'A3 Sportback propose de belles prestations.



C'est à bord de l'A3 Sportback que les passagers des places arrière seront le plus à leur aise.



À peine plus vaste que celui de la Série 1, le coffre de l'Audi (363 dm³) est facile à exploiter.

MERCEDES CLASSE A



Elle est presque rock'n'roll, cette Classe A! Des trois autos, c'est elle qui revêt la présentation intérieure la plus sportive.



Il faut se faire tout petit pour prendre place à l'arrière de la Classe A, vraiment tout petit!



Doté d'une ouverture trop étroite, le coffre de la Classe A est peu pratique et peu logeable (331 dm³).

Le budget

Arrivé à ce stade, vous vous attendez sans doute à ce que nous vous annoncions, pedigree oblige, des tarifs scandaleusement prohibitifs, eu égard aux prestations mécaniques de nos trois protagonistes. Eh bien, figurez-vous qu'il n'en est rien ! Sur le plan strictement tarifaire, Série 1, Audi A3 et Classe A exigent des sommes comparables à celles d'une Peugeot 308 1.6 BlueHDi 120 ch ou d'une Renault Mégane dCi 110 ch. Ainsi, toutes ces autos se tiennent "sagement" loin (enfin pas si loin quand même !) de la barre des 30 000 €. Une heureuse nouvelle ? Oui, bien sûr, mais ! Mais

cette retenue financière n'est pas totalement sans conséquences. Ainsi, contrairement aux françaises, aucune de nos trois concurrentes ne propose une dotation d'équipements digne de ce nom. La palme de la pingrerie allant à l'A3 qui, en finition Attraction, vous ferait passer la cellule d'un moine trappiste pour la caverne d'Ali Baba ! Avec, en prime, la certitude de n'avoir pas la moindre chance d'améliorer votre ordinaire (pour le coup très ordinaire), puisque aucune option, ou presque, n'est ici prévue.

DES TARIFS EN TROMPE-L'ŒIL

De là à croire qu'Audi fait tout pour vous obliger à passer à la finition supérieure, il n'y a qu'un pas... que nous franchirons ! Pas plus

richement dotées, la Série 1 et la Classe A permettent au moins d'enrichir leur panoplie d'équipements en puisant dans leur immense catalogue d'options. Mais, attention, l'addition grimpe vite.

Ce qui ne grimpe pas, en revanche, c'est la consommation. Sur ce plan, la 116d fait même des étincelles, avec une moyenne de 5 l/100 km, suivie de très près par l'A3 (5,3 l) et la Classe A (5,4 l). De bons résultats qui permettent de clôturer ce chapitre sur une note souriante !

VERDICT LE BUDGET

1^{re} BMW

2^{es} ex æquo AUDI ET MERCEDES



BMW SÉRIE 1



AUDI A3 SPORTBACK



MERCEDES CLASSE A



Non, ces trois autos ne sont pas des croqueuses de diamants à l'usage, mais, en matière d'équipements de série, il vaut mieux avoir des goûts modestes, très modestes...



Le choix de Pascal Richard

BMW SÉRIE 1

La BMW s'impose, d'une courte tête, face à l'Audi A3 et à la Mercedes Classe A. Une victoire qu'elle doit à sa mécanique plus enjouée et à son châssis qui conserve ici toute sa bonne humeur, malgré un potentiel peu spectaculaire. Et d'une manière plus générale, la Série 1

comme ses rivales nous démontrent que, même dans une définition modeste, ces autos possèdent toujours un petit truc en plus, qui leur permet de justifier les sacrifices imposés en équipements de série. C'est là le prix à payer pour embarquer à bord de l'ascenseur social...

BMW SÉRIE 1 116d EfficientDynamics Lounge / AUDI A3 SPORTBACK 1.6 TDI 116 ch Ultra Attraction / MERCEDES CLASSE A 180 CDI 109 ch Intuition



LA TECHNIQUE

Le tout nouveau 3 cylindres de la Série 1 offre des prestations intéressantes, mais il génère pas mal de vibrations. L'ensemble moteur/boîte de l'A3 fonctionne bien et, du côté de chez Mercedes, la greffe du 1.5 dCi de Renault a bien été acceptée !

Moteur	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Puissance maxi	116 ch à 4 000 tr/mn	110 ch à 4 000 tr/mn	109 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	270 Nm à 1 750 tr/mn	270 Nm à 1 500 tr/mn	260 Nm à 1 750 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée	1 496 cm ³	1 598 cm ³	1 461 cm ³
Puissance fiscale	5 CV	5 CV	5 CV
Transmission	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Type	aux roues arrière	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6	manuelle / 6	manuelle / 6
Chassis	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Direction	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	10,9 m	11 m	11 m
Suspensions AV	type McPherson	type McPherson	type McPherson
Suspensions AR	essieu multibras + 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	205/55 R 16	205/55 R 16	225/45 R 17
Roue de secours	kit antirevaison	kit antirevaison	kit antirevaison
Dimensions / poids	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
L/l/h/empattement	4,33/1,76/1,43/2,69m	4,31/1,78/1,42/2,64m	4,29/1,78/1,43/2,70m
Poids / tractable freiné	1 377 kg / NC	1 313 kg / 1 000 kg	1 437 kg / 1 200 kg

LA CONDUITE

Avec un tel niveau de puissance, il ne fallait pas s'attendre à des miracles côté chrono, d'ailleurs, il n'y en eut point ! Cela dit, toutes ces autos présentent un bilan honorable. Toniques en accélération, la Série 1 et l'A3 prennent le pas sur la Classe A, qui tient sa revanche en reprise.

Performances	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
1 000 m d. a.	32,3 s	32,1 s	33,4 s
0 à 100 km/h	9 s	8,8 s	9,3 s
400 m d. a.	17,7 s	17,6 s	18,2 s
Vitesse maxi	195 km/h	190 km/h	185 km/h
Reprises	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10,4/13,4/21 s	10,1/13,4/18,8 s	11,2/13,2/16,5 s
Temps en 4 ^e pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	13,6 s	13,4 s	13,8 s
Freinages	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Depuis 50 km/h	10 m	10 m	10 m
Depuis 90 km/h	32 m	32 m	32 m
Depuis 130 km/h	66 m	64 m	65 m

Nouveau techniquement, le 3 cylindres BMW est une réussite.



LA VIE À BORD

Sur ce plan, l'A3 fait un peu bande à part dans la mesure où elle est la seule à proposer une habitabilité correcte. La Série 1 tout comme la Classe A sont distancées, franchement à la traîne. Enfin, on notera que le volume de chargement de nos trois modèles est plus que médiocre.

Habitabilité	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Longueur aux jambes AR	24 cm	24 cm	25 cm
Largeur aux coudes AV	146 cm	148 cm	144 cm
Largeur aux coudes AR	143 cm	147 cm	142 cm
Garde au toit AV	97 cm	99 cm	92 cm
Garde au toit AR	93 cm	94 cm	91 cm
Coffre	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Volume	358 dm ³	363 dm ³	331 dm ³
Seuil de chargement	70 cm	69 cm	68 cm
Niveau sonore	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Au ralenti / 90 / 130 km/h	49,2 / 64,3 / 67 dB	46,3 / 65,1 / 68,4 dB	45,4 / 65,7 / 70,7 dB

LE BUDGET

Modestes sur le plan mécanique, la Série 1 et ses rivales le sont aussi en matière de consommation mais, dans ce domaine, c'est la BMW qui s'impose. Le prix de vente de ces trois premium n'a rien de scandaleux, mais il est accompagné d'une dotation d'équipements bien frugale.

À l'achat	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Prix	27 100 €	26 870 €	27 150 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	488 €/mois	502 €/mois	476 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (89 g/km)	0 € (89 g/km)	0 € (109 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 de CD-mp3, banquette arrière fractionnable, climatisation, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, vitres électriques AV/AR, volant ajustable sur les deux plans.

Options	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Aide au stationnement AV / AR	210 €/série	945 €	825 € (1)
Accès à bord sans clé	350 €	—	700 € (+ démarrage)
Caméra de recul	410 €	—	série
Peinture métallisée	760 €	770 €	850 €
Sièges AV à réglages électriques	990 €	—	775 €
Sellerie cuir	1 650 €	—	3 000 € (2)
Système de navigation	1 250 €	—	1 000 €
Toit ouvrant	850 €	—	1 100 € (+ panoramique)

(1) Inclut la manœuvre semi-automatique de stationnement. (2) Inclut les sièges avant à réglages électriques et chauffants, ainsi que le revêtement en simili-cuir de la planche de bord et des contre-portes.

Consommations	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Moyenne	5 l/100 km	5,3 l/100 km	5,4 l/100 km
Ville	5,5 l/100 km	5,5 l/100 km	5,9 l/100 km
Route	4,9 l/100 km	5,2 l/100 km	5,4 l/100 km
Autoroute	4,7 l/100 km	5,1 l/100 km	5,1 l/100 km
Autonomie	1 040 km	754 km	926 km
Capacité du réservoir	52 l	40 l	50 l

BMW SÉRIE 1

AUDI A3

MERCEDES CLASSE A

Pays de fabrication : Allemagne

Pays de fabrication : Allemagne

Pays de fabrication : Allemagne

LES NOTES TECHNIQUES

BMW SÉRIE 1 ★★★★★☆

Le 3 cylindres BMW est agréable... mais il faut passer la "frontière" des 1 500 tr/mn pour avoir le droit à un minimum de tonus. Pour le reste, on apprécie toujours autant la bonne humeur du châssis.

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

AUDI A3 ★★★★★☆

Le 1.6 TDI gagne ici 5 ch et une bonne dose d'agrément d'utilisation. En matière de comportement, l'A3 se montre plutôt alerte, sans négliger le confort. La commande de boîte est à la fois douce et précise.

MERCEDES CLASSE A ★★★★★☆

Mécaniquement, le mariage franco/germanique fonctionne bien, notamment au niveau des relances et de la discrétion. Les trains roulants sont à la hauteur... contrairement à l'habitabilité et au coffre, vraiment trop justes.

Hyperactif des villes

Le Juke ne peut pas rester en place très longtemps. La puissance de son moteur 1,6 l turbo ne cesse de progresser. Dernière évolution avec cette version Nismo RS qui n'affiche pas moins de 218 ch.

Par Guy L'Hospital Photos Christian Martin

T'as le look, Juke

Jantes de 18 pouces, lisérés rouges, rétros de couleurs contrastées, étriers de frein rouge, échappement sport... le Nismo RS ne cherche nullement à masquer ses prétentions sportives. Il est vendu 27 450 € mais il doit s'acquitter de 2 200 € de malus.



Raide comme la justice

Le Nismo RS profite d'un différentiel à glissement limité. Même si les effets dans la direction sont assez marqués en pleine accélération, la motricité n'est pas facilement prise en défaut. Le système de freinage reçoit des disques de plus grand diamètre à l'avant, et ventilés à l'arrière. Les liaisons au sol affermies dégradent sensiblement le confort, mais le comportement routier est particulièrement efficace pour un SUV.

SUV de compétition

De série, le Nismo RS est livré avec un volant sport et des sièges en suédine relevée de surpiqûres rouges.

Mais il serait dommage de ne pas aller jusqu'au bout de la démarche et de ne pas opter pour le pack Recaro à 1 500 € qui comprend de magnifiques sièges baquet cuir/Alcantara.



Chaud devant!

C'est toujours le moteur 1.6 DIG-T qui officie sous le capot du Juke Nismo RS, mais celui-ci voit sa puissance portée à 218 ch (214 ch en version 4x4), tandis que la valeur de couple grimpe de 250 à 280 Nm. Comme si cela n'était pas suffisant, la boîte mécanique à 6 vitesses a vu ses rapports raccourcis. Les sensations de conduite sont au rendez-vous. Sur l'exercice du 0 à 100 km/h, le Nismo RS se contente de 7,3 s, soit une économie d'une seconde pleine par rapport à la version 190 ch.

Nissan Juke Nismo RS 218 ch



LA TECHNIQUE

Le petit 1.6 turbo de l'Alliance Renault-Nissan ne manque pas de ressources. De 190 ch, il est passé à 200 ch puis à 218 ch.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	218 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	280 Nm à 1 600 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / Puissance fiscale	1 618 cm³ / 13 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électronique
Diamètre de braquage	11,4 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / disques ventilés
Pneumatiques AV / AR	225/45 R 18
Roue de secours	roue galette

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,17/1,77/1,57/2,53 m
Poids/tractable freiné	1 346 kg / NC

LA CONDUITE

Les performances sont là, le Nismo gagnant environ 1 s par rapport à la première version 190 ch. Sensations accentuées sur la version 4x2.

Performances

1000 m d.a.	28,2 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6/7,8/10,8 s
Vitesse maxi	220 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/66 m

LA VIE À BORD

Cela n'a jamais été le point fort du Juke, que ce soit en termes d'espace à bord ou de finition.

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV / AR	140/137 cm
Volume de coffre	368 dm³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	38,9 / 66,4 / 72 dB
----------------------------	---------------------

LE BUDGET

Rapport prix/prestations/équipement difficile à battre. La consommation grimpe assez vite.

Prix	27 450 €
Loyer (2 ans, 20 000 km)*	495 €
Bonus/malus (CO ₂)	malus 2 200 € (165 g/km)
Garantie	3 ans ou 100 000 km

Équipements de série

6 airbags, caméra de recul, clim auto., échappement sport Nismo, étriers de frein rouges, GPS avec écran couleur tactile, jantes alu 18 pouces, phares et essuie-glaces auto., régulateur de vitesse, volant gainé cuir...

Options

Pack Techno: projecteurs xénon, caméra à 360°, surveillance angle mort, alerte de franchissement de ligne, détection d'objets en mouvement (1 200 €), sièges baquet Nismo RS cuir noir et rouge, Alcantara noir et surpiqûres rouges (1 500 €).

Consommations

Moyenne	8,1 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,6 / 8,6 / 8 l/km
Autonomie / Réservoir	568 km / 46 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

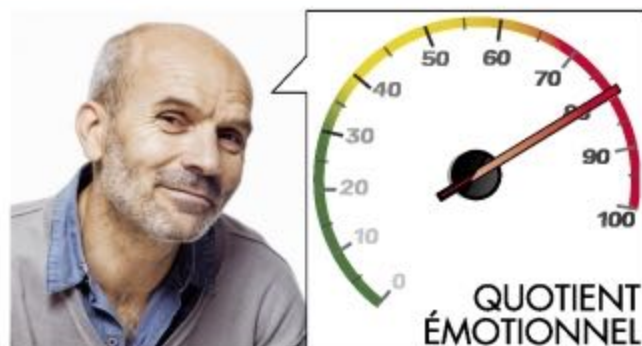
*Chiffre loueur longue durée (apport 10% du prix).

Pays de fabrication: Royaume-Uni

LA NOTE TECHNIQUE



Si l'on observe le Juke Nismo RS sous un angle rationnel, l'intérêt du modèle peut paraître limité. Habitabilité, coffre et finition restent médiocres, comme sur le reste de la famille.



L'avis de Guy L'hospital

Mieux vaut ne pas chercher la rationalité dans l'achat d'un Juke Nismo RS. Performant et plaisant certes, mais bien peu adapté à la ville, le Nismo RS répond à d'autres critères, plus passionnels. Parmi ceux-ci: rouler dans une GTI qui n'en a pas franchement l'allure.

SPÉCIAL
DS

TROMPE-L'ŒIL À LA FRANÇAISE

Désignée vaisseau amiral de la toute jeune marque DS, la DS 5 revêt pour l'occasion un nouveau costume. Une tenue à la hauteur de l'événement ?

Par Pierre Lefebvre Photos Tibo

Campagne, mets fins et même, pour terminer la soirée en beauté, les meilleurs DJ: l'art de faire la fête "à la française" est reconnu dans le monde entier. Pourtant, on ne peut pas dire que pour célébrer son arrivée en Europe, la marque DS ait fait des excès, bien au contraire. Point de concept car inédit ou de nouveau modèle, alors qu'en Chine – où DS a fait ses débuts officiels en 2012 – roulent les inédites berlines DS 5 LS et SUV DS 6. Faute de les avoir en Europe et en attendant une gamme renouvelée, il faut donc se contenter de cette

"nouvelle" DS 5 qui, évidemment, ne trompe personne. Sous une couche de maquillage censée cacher ses origines Citroën, c'est à 90 % la même auto.

Mais il ne faut pas trop faire la fine bouche, tout d'abord parce que le tour de passe-passe entre les logos se voit. Il est même tape-à-l'œil. Nouvelles optiques avec signature visuelle à diodes y compris pour les clignotants "à défilement actif" comme chez Audi (hélas de série uniquement sur les haut de gamme), bouclier redessiné et surtout – tout un symbole –





L'accueil des passagers arrière est loin d'être royal. L'espace aux jambes est limité et, plus gênant pour ceux qui chaussent grand, il est impossible de glisser ses pieds sous les sièges avant.



La DS 5 joue à fond l'originalité avec des commandes au plafond façon cockpit d'avion et un toit en verre fixe.



Le coffre propose un volume largement suffisant mais seuil et rebord intérieur feront faire de la musculation lors de la manutention d'objets lourds.



PLUS

- Style atypique
- Mécanique plaisante
- Ergonomie enfin revisitée



MOINS

- Tarifs coquets
- Places arrière exiguës
- Forme du volant

calandre inédite débarrassée des chevrons, la DS 5 ne change certes pas du tout au tout, mais au moins parvient-elle à faire souffler un vent de fraîcheur... de face. Il est vrai que pour le reste de sa silhouette, la française n'évolue guère, conservant son profil atypique marqué par une surabondance de chromes, dont les très voyants sabres ceinturant le capot, que l'on aime ou l'on déteste.

TOUJOURS ORIGINALE ET LUXUEUSE

Sa différence avec des berlines haut de gamme plus conservatrices, la DS 5 la cultive également toujours à bord, où il y a du mieux. Toujours originale avec ses boutons façon commandes d'avion que l'on trouve du sol au plafond, luxueuse avec des matériaux de qualité comme l'aluminium ou le superbe cuir optionnel façon bracelet de montre, la DS 5 ne propose certes toujours pas la même qualité d'assemblage que les meilleures références d'outre-Rhin mais elle corrige son plus gros défaut avec une ergonomie revisitée. Grâce à l'adoption d'un écran tactile, la console centrale ne souffre plus d'acné. Permettant de récupérer, via le Mirror Screen, les applications de son téléphone (dans un premier temps uniquement avec un appareil sous Android),



Ni break ni berline ni SUV mais un peu les trois à la fois, la DS 5 est inclassable. Elle ose même une version 4 portes LS... en Chine.



L'écran tactile a permis de supprimer de nombreux boutons sur la console centrale. Curieusement dessiné, le volant ne plaira pas à tous.

l'écran tactile n'est certes pas ce qui se fait de mieux sur le marché avec notamment des fonctions de défilement au doigt réduites, mais il facilite la vie du conducteur.

COMPORTEMENT ROUTIER AMÉLIORÉ

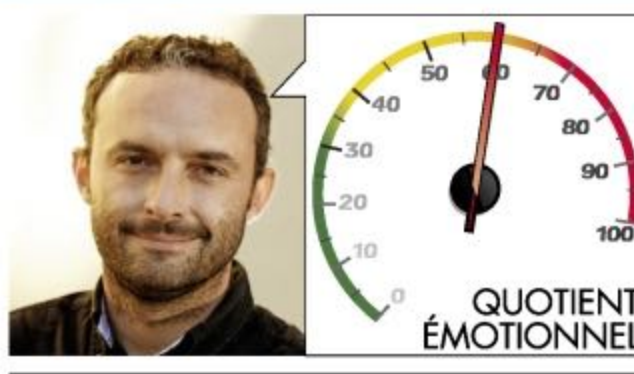
Ce dernier aura aussi le privilège de mener une voiture à part avec une position de conduite atypique. Dominant la circulation comme dans un SUV, la DS 5 offre en même temps les prestations d'une bonne berline avec un comportement routier dynamique et un confort de roulement en progrès grâce à de nouveaux amortisseurs Sachs... dont profitaient en fait déjà les DS 5 depuis 2013. Si l'ensemble manque encore de moelleux sur les gros raccords et que la forme bisarrose du volant ne plaira pas à tous, le vaisseau amiral de DS n'a rien d'une punition à mener, y compris en essence, où la marque actualise sa gamme de moteurs. En attendant une évolution à 210 ch du haut de gamme, le 1.6 THP 165 ch s'avère convaincant à défaut d'être enivrant. Grâce notamment à un turbo aux ailettes redessinées, à une nouvelle cartographie et à l'adoption d'un nouveau stop/start, ce moteur est, selon DS, à la fois plus sobre et plus performant que le 155 ch qu'il remplace, ce que confirment nos mesures avec notamment un appétit à la pompe plus mesuré (-0,9 l/100 km en moyenne). Il séduit

aussi davantage grâce à sa nouvelle boîte automatique à 6 rapports EAT6 bien plus réactive que sa devancière mais, hélas, non proposée avec des palettes au volant.

Enfin, côté sécurité, la DS 5 peut disposer de détecteurs d'angle mort mais fait toujours l'impasse sur un régulateur de vitesse adaptatif. Si, dans l'absolu, cela n'a rien de dramatique, c'est aussi à ce genre de détails que la clientèle haut de gamme est attentive et ce, d'autant plus que la DS 5 affiche des tarifs élevés.

L'avis de Pierre Lefebvre

Si la DS 5 progresse dans le bon sens et n'a rien d'un haut de gamme au rabais, elle reste une voiture au costume trop atypique pour plaire à un large public. Du coup, pas sûr que son restylage fasse décoller des ventes jusqu'ici modestes.



DS 5 THP 165 EAT6 Sport Chic



LA TECHNIQUE

Si le 1.6 THP s'avère plus puissant, le couple ne bouge pas comparé à l'ancien 155 ch.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	165 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	240 Nm à 1 400 tr/mn
Type	4 cylindres turbo, injection directe essence, 16 soupapes
Cylindrée / Puissance fiscale	1 598 cm ³ / 9 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrohydraulique
Diamètre de braquage	11,8 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / traverse déformable
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	235/45 R 18
Roue de secours	kit antirevaison

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,53 / 1,88 / 1,51 / 2,73 m
Poids / tractable freiné	1 558 kg / 1 400 kg

LA CONDUITE

Les performances sont en progrès et les distances de freinage d'un très bon niveau.

Performances

1 000 m départ arrêté	31,1 s
90-130 km/h en D	8,4 s
Vitesse maxi	200 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 31 / 64 m

LA VIE À BORD

La banquette arrière n'est pas très accueillante, notamment pour ceux qui ont de grandes jambes.

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV / AR	151 / 148 cm
Volume de coffre	453 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	38,4 / 64,8 / 67,7 dB
----------------------------	-----------------------

LE BUDGET

La DS 5 n'est pas donnée mais l'équipement de série suit. Consommation juste dans la moyenne.

Prix	40 050 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	nc
Bonus / malus (CO ₂)	malus 250 € (136 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV/AR, Bluetooth caméra de recul, clé mains-libres, clim. auto., contrôle angle mort, GPS, phares à diodes + xénon, prise USB, régul./limiteur de vitesse, sellerie cuir, sièges AV électriques...

Options

Affichage tête haute (450 €), peinture métal./nacrée (790 €/950 €), phares auto. + alerte de franchissement de file (550 €), roue de secours galete (120 €), sièges AV chauffants (560 €)...

Consommations

Moyenne	8,4 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	9,6 / 7,9 / 7,8 l / km
Autonomie / Réservoir	714 km / 60 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication : France

LA NOTE TECHNIQUE



Plus performante, plus sobre, moins inconfortable, la DS 5 progresse. Mais un restylage n'est pas une révolution. Les défauts sont atténués, pas effacés.



Sans les pieds !

Le nouvel Audi Q7 franchit un nouveau pas vers la conduite autonome grâce à des assistances inédites qui lui permettent de gérer seul les pédales sur route. Mais ce n'est pas tout...

Par Alan Froli Photos Denis Meunier



Entrez une adresse dans le GPS, enclenchez le régulateur : le Q7 se cale à bon rythme, en ligne droite mais aussi en virage.

Le nouveau Q7 peut accélérer et freiner tout seul, même sur le réseau secondaire. Ne reste plus qu'à tourner le volant... Bluffant !



En termes d'ambiance, de raffinement et de soin apporté aux détails, le Q7 joue les limousines de luxe, surtout une fois équipé de l'option cuir étendu. Les Range Rover n'ont qu'à bien se tenir...



Le pavé tactile permet d'entrer une adresse bien plus facilement qu'avec la molette.



Dès le deuxième niveau S line, le bloc d'instrumentation devient entièrement digital. Il peut reporter la carte Google Earth du GPS en format XXL.



Non seulement le Q7 lit les panneaux de limitation de vitesse mais il s'y soumet tout seul. Parfait pour épargner ses points de permis !



GAMME

L'e-tron pour 2016

Au cours du premier semestre 2016, Audi lancera la version hybride diesel rechargeable de son Q7. Capable, selon le constructeur, de couvrir plus de 50 km en mode tout-électrique après 2 heures et demie de recharge sur secteur, il devrait combler ceux qui parcourent rarement de plus grandes distances au quotidien ou... veulent profiter d'une puissance cumulée colossale de 373 ch sans se faire taxer à l'achat par un malus. Aucun tarif n'est avancé pour l'instant.

Si en neuf ans de carrière, le premier Q7 n'a pas révolutionné l'automobile, son descendant joue carrément les vitrines technologiques. Alors que le régulateur de vitesse adaptatif, capable de suivre le flot des voitures sur les grands axes en gérant les distances et les différences de vitesses (y compris les arrêts dans les embouteillages) se démocratise peu à peu sur des voitures à large diffusion, le dernier-né d'Audi inaugure un système baptisé Predictive Efficiency Assistant. Il étend les fonctions freinage et accélération automatiques à la route, avec la gestion des situations que cela suppose : virages, carrefours giratoires... Le système fonctionne grâce à l'utilisation conjointe du GPS, du lecteur des panneaux de signalisation, du régulateur de vitesse et des différents capteurs de l'auto. Entrez la destination souhaitée dans le GPS, enclenchez le régulateur, et le Q7 prend alors le contrôle des pédales. Il se cale sur les limitations de vitesses indiquées et anticipe l'arrivée sur les bretelles de sorties, les courbes et les ronds-points, qu'il négocie à la bonne allure pour ensuite se relancer. Bluffant ! Et, bien sûr, si on rattrape une auto plus lente, l'Audi ajuste son rythme. Cela dit, le conducteur doit tout de même encore freiner et s'arrêter aux stops et aux feux tricolores et gérer les voitures qu'il croise. On évitera donc d'utiliser ce mode "semi-automatique" en centre-ville. On ne sait jamais...

Reste que la voiture qui conduit toute seule n'est plus si loin... D'ailleurs, le Q7 s'offre aussi la fonction Traffic Jam Assist, inaugurée par la dernière Mercedes Classe S, qui permet de suivre une voiture dans les bouchons (sans chevaucher les lignes au sol, cependant), jusqu'à 65 km/h. Le conducteur n'a plus qu'à superviser. Audi ambitionne d'ailleurs de permettre des changements de file automatiques pour étendre la conduite autonome aux trajets autoroutiers. Les prototypes de la marque savent le faire et le dispositif sera sans doute inauguré sur la prochaine A8, si tant est que la législation l'autorise...

Mais revenons à notre Q7 qui n'en a pas fini de jouer avec les puces électroniques. Son système de freinage automatique à basse vitesse intègre également de nouvelles fonctions : sortie à reculons d'une place en bataille et surveillance de la file venant en face quand l'on tourne à gauche. De son côté, le contrôle d'angle mort alerte si, en stationnement, l'un

des passagers ouvre la porte alors qu'un véhicule (à deux ou quatre roues) approche. De quoi éviter quelques accidents, même graves – si tout marche bien, ce que nous ne manquerons pas de vérifier dès que possible, les conditions de ce premier essai ne nous l'ayant pas permis.

UNE VRAIE LIMOUSINE SUV

Puisqu'il conduit tout seul (ou presque), vous allez sans doute vous demander où trouver le plaisir de conduite ? Pas si vite... Le Q7 n'oublie pas les fondamentaux pour autant et progresse sur le plan dynamique. Il adopte ainsi des roues arrière directrices (1 390 €), gage d'agilité dans les virages et a entrepris un régime draconien : "– 325 kg, soit l'équivalent d'un piano à queue", nous dit-on chez Audi. Aucun rapport me direz-vous. Ce n'est pas grave, là encore, nous vérifierons lors de nos mesures à Montlhéry. Il convient toutefois de relativiser : sachant que l'ancien modèle accusait plus de 2 400 kg sur notre balance, on reste bien au-dessus des deux tonnes, surtout avec notre version suréquipée. Et si le nouveau modèle est plus réactif en entrée de virage, l'avant reste lourd quand le tracé se resserre et le train avant sature vite. Un tempérament pataud certainement accentué sur notre modèle d'essai encore chaussé de pneus hiver, pas vraiment efficaces sur le sec.



PLUS

- Technologie embarquée
- Raffinement
- Confort



MOINS

- Comportement peu agile
- Tarifs



Avec l'amortissement piloté et le vitrage acoustique, tous deux optionnels, le confort est princier. Un vrai rêve pour père de famille nombreuse.



Les places arrière sont très spacieuses. En option, la banquette peut être remplacée par trois sièges indépendants, celui du milieu étant plus étroit.



Le coffre reste volumineux, même avec les strapontins optionnels. Pas de miracle toutefois quand ces derniers sont déployés.

J'ai aussi regretté l'absence de sensations dans la direction. Heureusement, les roues arrière directrices dont nous disposons aident à tourner. Notez au passage qu'elles réduisent le diamètre de braquage d'un mètre. Celui-ci est alors identique à celui d'une A4: pas mal pour un SUV de plus de 5 m!

Rien à redire en revanche sur la mécanique. Développant désormais 272 ch (245 auparavant), le 3.0 TDI monoturbo assure de belles poussées. Il est de surcroît parfaitement épaulé par une boîte automatique à la fois douce et réactive. Les voyages sont on ne peut plus reposants, surtout à bord d'un modèle comme celui de notre essai, ultrasilencieux grâce à l'option vitrage acoustique (1 200 €) et très moelleux avec sa suspension pilotée (2 490 €). Et en plus, quelle ambiance! La planche de bord au design aérien n'a rien à envier à celle d'une A8, surtout quand elle est recouverte de cuir, comme ici (de 6 650 à 7 650 €) et qu'y trône le spectaculaire bloc d'instrumentation digitale haute résolution inauguré par le coupé TT. À l'arrière, les occupants se lovent confortablement sur une large banquette aux dossiers inclinables. Contre 475 €, cette dernière peut être remplacée par des sièges indépendants coulissants. Notez aussi que, comme l'ancien

modèle, le Q7 propose deux places supplémentaires dans le coffre (1 690 €), qui offrent suffisamment d'espace même pour des adultes. On leur reprochera juste une assise encore un peu trop basse. Mais au fait, avec tous ces raffinements, combien coûte-t-il, notre Q7? Autour de 115 000 €! Un prix digne d'une A8... Mais finalement, les prestations étant très proches, c'est en partie justifié.

L'avis d'Alan Froli

Avec sa débauche de technologies exclusives, son raffinement, son confort royal et ses équipements haut de gamme, le Q7 marche de plus en plus sur les plates-bandes des limousines de luxe. Difficile de trouver voyageur plus agréable, surtout à 7 places.



alan.froli@mondadori.fr

Audi Q7 3.0 TDI 272 ch

LA TECHNIQUE

Pour un 3.0 monoturbo, ce diesel offre une puissance élevée. L'option roues arrière directrices réduit le diamètre de braquage de 1 m.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 272 ch à 3 250 tr/mn
Couple maxi	■ 600 Nm à 1 500 tr/mn
Type	6 cylindres en V, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	2 967 cm³ / 16 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Direction	électromécanique
Diamètre de braquage	■ 12,4 m
Suspensions AV / AR	double triangulation / multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques ventilés
Pneumatiques AV / AR	255/60 R 18
Roue de secours	galette

Dimensions / Poids*

L/l/h/empattement	5,06/1,97/1,75/2,99 m
Poids/tractable freiné	1 995 kg/2 800 kg

LA CONDUITE

L'ensemble moteur/boîte garantit douceur et bonnes accélérations, mais le comportement manque encore de dynamisme dans les virages serrés.

Performances*

0 à 100 km/h	■ 6,3 s
Vitesse maxi	■ 234 km/h

LA VIE À BORD

Outre une présentation raffinée, le Q7 propose l'un des habitacles les plus vastes du segment. Et quel coffre!

Coffre*

Volume du coffre	■ 890 dm³
------------------	-----------

LE BUDGET

Rien d'important ne manque sur cette version mais pour le grand luxe et les nouvelles technologies, il faut rajouter plusieurs milliers d'euros...

Prix	■ 71 300 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	■ NC
Bonus / malus (CO ₂)	■ malus 900 € (149 g/km)
Garantie	■ 2 ans, km illimité

Équipements de série ■

6 airbags, accès mains-libres, Bluetooth, clim auto, bizona, caméra de recul, ESP, GPS Google Earth, hayon électrique, instrumentation digitale, jantes 18 pouces, phares et essuie-glaces auto., projecteurs au xénon, radars AV/AR, sellerie cuir, sièges électriques AV et conducteur à mémoire...

Options

7 places (1 690 €), City Assistance: alerte de trafic transversal + alerte de sortie + caméra 360° (1 440 €), cuir étendu (6 550 à 7 650 €), suspension pilotée (2 490 €), toit vitré ouvrant (2 150 €), Tour Assistance: Traffic Jam Assist + Predictive Assist + Lane Assist (2 290 €), vitrage acoustique (1 450 €)...

Consommations

Mixte	■ 5,7 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	■ 6,2 / 5,4 l/km
Autonomie / Réservoir	■ 1 315 km / 75 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication: Hongrie

LA NOTE TECHNIQUE



Moteur performant et peu gourmand, boîte automatique douce et réactive, intérieur aussi classe que spacieux et confort soigné. Hélas, le comportement routier manque toujours d'agilité.

Date et signature obligatoires

LES EXPERTS AJ

Photos Arnault Saunier

Après l'avoir décapsulée en cabriolet, puis étirée en versions L et Living, Fiat envoie sa 500 à l'assaut des trottoirs urbains. Mais ce petit SUV a-t-il encore des points communs avec le pot de yaourt ?

La version 1.6 MultiJet 120 Cross affiche un look de petit SUV, mais elle reste une pure traction.



Le coffre ne bat pas des records de chargement, mais il se révèle tout de même assez pratique avec un rangement caché sous le plancher.



La présentation a perdu le côté pétillant de la Fiat 500, sans pour autant gagner en qualité des matériaux ou en finition. Mais c'est correct.

FIAT 500X

- 1.6 MultiJet 120 ch 4x2 Cross ■ 23 290 €
- Bonus/malus écologique : 0 €

Franck Lagorce a raison : la Fiat 500 a subi une sacrée cure de croissance. Elle répond ainsi plus facilement à un usage routier et varié.



La 500X, aussi à l'aise en ville que sur la route, manque, en revanche, un peu de confort.





Franck Lagorce (Pilote)

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



Mélina Priam (Journaliste)

► 15 ans de journalisme automobile et quelques expériences en courses.
► Des centaines de voitures essayées de la Ford T des 24 Heures du Mans de 1923 aux Lamborghini Aventador ou Ferrari FF.



Ghislain Bacon (Taxi)

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

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

"Je préfère même ce petit SUV à la 500 originale : il est plus polyvalent."

L'AVIS DU PILOTE

"C'est dommage que des détails d'ergonomie gâchent une copie technique plutôt réussie. L'accoudoir central trop en arrière, la jante du volant épaisse et la surpiqûre grossière, ou le gros pommeau de levier de vitesses laissent une impression négative. Il faut passer outre, car cette 500X est plutôt agréable, plus spacieuse, pratique et polyvalente que sa petite sœur. Elle est sèche en suspension et la direction est trop assistée à mon goût. **Mais le comportement routier est équilibré ; elle est bien suspendue et peu sensible au roulis.**

Elle assure au freinage et, une fois oubliée la sensation désagréable du pommeau, la commande de boîte est bien guidée. Le moteur est étonnamment souple : même en 6^e, il relance bien et je le trouve assez discret à vitesse stabilisée."



"Le confort ferme et le moteur rugueux ternissent un tableau moyen."

L'AVIS DE L'ESSAYEUR

"Pour éviter la douche froide, il ne faut pas voir dans la 500X une 500... mais un SUV urbain, rival des Captur ou 2008. Et je le trouve plus réussi, mieux proportionné que ses frangines 500L ou Living. Ses atouts ? **Son mode Traction + qui, faute de vraie transmission 4x4, optimise la motricité,** et un diesel de 120 ch performant pour envisager des trajets autoroutiers sans trop de peine. En revanche, le manque de confort pèse vite. La sellerie est raide comme la justice ; les suspensions aussi souples que les lattes d'un Berliet GAK et impossible d'oublier que le moteur carbure au gazole, tant il claque à froid. Fiat nous avait aussi habitués à des tarifs plus doux. Cette 500X Cross est, certes, bien équipée et le 1.6 Multijet n'est pas gourmand (5,9 l/100 km), mais plus de 23 000 € pour ce qui n'est qu'une Fiat 500, c'est cher."



"Je suis à l'aise au volant, mais ce petit SUV a perdu le charme de la 500 !"

L'AVIS DU TAXI

"Je ne reconnais plus la 500 ! Encore moins à bord. Les plastiques sont jolis mais ne font pas solides. L'assemblage aussi paraît léger : pour un SUV, c'est ennuyeux. D'ailleurs, la glissière du siège couine déjà ! Pour une voiture qui se veut à la mode, elle pourrait soigner un peu plus l'ambiance, avec un éclairage, des compteurs plus originaux ou des petites LED. **L'avantage de la simplicité, c'est une bonne lisibilité des infos et une ergonomie évidente.** Le fait d'être assis en hauteur permet de dominer la route et de se sentir à l'aise. J'aime bien la fermeté de la direction : elle inspire confiance. Mais la sellerie ferme et le manque de soutien au niveau des lombaires fatiguent. Je suis aussi déçu par le coffre, je m'attendais à mieux. Les passagers à l'arrière ne sont pas trop à l'étroit, mais la banquette est également ferme."



Vitamine (J)C(W)

JCW n'est pas une nouvelle molécule énergisante... Quoique, chez Mini, c'est tout comme puisque la nouvelle Mini John Cooper Works est tout simplement la Mini de série la plus puissante jamais produite ! Avec à l'affiche 231 ch sous le capot !

Par Cyril Biotteau

Jusqu'ici, la 3^e Mini de l'ère BMW, qui a vu le jour au printemps 2014, culminait à 192 ch avec en tête d'affiche la Cooper S. Un peu court pour rivaliser avec les Clio R.S., 208 GTI, Fiesta ST, Polo GTI... Il n'aura fallu qu'un an pour que la nouvelle John Cooper Works, la plus excitée de la bande, remette les pendules à l'heure. En poussant le 2.0 turbo de la Cooper S à 231 ch, elle devient non seulement la plus puissante Mini de l'histoire, mais aussi la plus puissante des petites bombinettes actuelles précédemment citées, titre qu'elle partage d'ailleurs avec l'Audi S1.

DE 0 À 100 km/h EN 6,1 s...

Du coup, exception faite de l'Audi S1, qui triche tout de même un peu avec ses 4 roues motrices, cette JCW est celle qui accélère le plus fort avec un 0 à 100 km/h annoncé en 6,1 s en boîte automatique (6,3 s en boîte manuelle). Mais la vraie bonne surprise est que notre Mini surexcitée, essayée sur routes sèches, a fait preuve d'une bonne motricité, y compris en sortie de virage et ce malgré l'absence d'autobloquant mécanique. Les 320 Nm de couple disponibles très tôt favorisent également les accélérations et les relances quel que soit le rapport engagé.

Le 2.0 se montre assez linéaire et a le mérite de ne pas s'essouffler avant 6 000 tr/mn, juste avant la zone rouge. Il distille également une sonorité marquée, assez rauque et bien pré-



La nouvelle Mini JCW partage sa couronne de petite puce surexcitée la plus puissante du marché avec l'Audi S1, elle aussi forte de 231 ch. Mais dans la Mini, la cavalerie passe aux seules roues avant, et elle passe plutôt bien !





En mode sport, le moteur émet de sympathiques crépitements à la décélération.



C'est avec la boîte auto que cette Mini est la plus sobre: 1 l/100 km de moins qu'en BVM.

Côté châssis, les fondamentaux sont là avec une direction très directe et un roulis réduit à la portion congrue, surtout dans cette version JCW.

Les virages constituent un bon terrain de jeu, même si on attendait cette Mini JCW plus joueuse.



Dans la panoplie de la JCW, ce béquet arrière proéminent fait partie de la dotation de série, plus pour le look que pour l'aérodynamisme.



En option (1 545 €), vous pouvez commander des embouts en carbone pour la double sortie d'échappement. Cette Mini est vraiment hautement personnalisable !



Les feux avant deviennent entièrement à LED sur la JCW. Les feux de jours sont dits "en oméga" par Mini : ils rendent la voiture facilement reconnaissable.

sente en mode Sport, offrant même quelques crépitements sympathiques à la décélération. En revanche, la boîte automatique de notre modèle d'essai (la version mécanique n'est pas encore disponible) soufflait le chaud et le froid, alternant les changements de rapports tantôt éclairs, tantôt traînant en longueur, sans même avoir changé le mode de conduite.

UN LOOK PLUS DÉVERGONDÉ QUE LE COMPORTEMENT ROUTIER

Côté châssis, on retrouve les fondamentaux Mini. Désolé de vous refaire le coup du fameux "feeling de kart" avec une direction très directe et un roulis réduit à la portion congrue, mais cette JCW l'accentue davantage. En revanche, notre voiture, dépourvue de suspension pilotée et chaussée d'une monte optionnelle de 18 pouces (17 de série) n'a guère montré de prédispositions au confort, nettement dégradé par rapport à celui d'une Cooper S. Bref, une Mini vraiment pur jus !

Autre grief, nous avons parfois trouvé un petit manque de franchise sur les appuis, pas





Mini John Cooper Works 2.0 231 ch

LA TECHNIQUE

La JCW a troqué son 1.6 turbo de l'ancienne génération contre un 2.0 turbo. Elle gagne ainsi 20 ch et 40 Nm de couple.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 231 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	■ 320 Nm de 1 250 à 4 800 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne
Cylindrée / Puissance fiscale	1 998 cm ³ / 13 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 6

Châssis

Direction	crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Suspensions AV / AR	McPherson / essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	205/45 R17
Roue de secours	kit antirevaison

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	3,87 / 1,73 / 1,41 / 2,5 m
Poids / tractable freiné	1 220 kg / NC

LA CONDUITE

La JCW est bien une Mini : elle n'est pas la meilleure ni la plus efficace, mais on s'amuse toujours autant au volant.

Performances*

0 à 100 km/h	■ 6,1 s
Vitesse maxi	■ 246 km/h

LA VIE À BORD

Le confort et les aspects pratiques ne font pas parties des préoccupations de cette version JCW.

Coffre*

Volume du coffre	■ 211 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Mini ne pratique ni la formule "all inclusive", ni les soldes d'été mais oblige la JCW à un régime sec avec une consommation très prometteuse.

Prix	■ 33 895 €
Loyer (2 ans, 20 000 km)	■ NC
Bonus / malus (CO ₂)	■ malus 150 € (133 g/km)
Garantie	■ 2 ans

Équipements de série ■

6 airbags, allumage auto. des phares et essuie-glaces, autoradio, Bluetooth, clim. auto., feux avant 100% LED, jantes alliage 17 pouces, ordinateur de bord, radar de recul, surveillance de la pression des pneus, volant cuir 3 branches multifonction...

Options

Accès et démarrage mains-libres (300 €), affichage tête haute (620 €), caméra de recul (350 €), GPS (1 350 €), sellerie cuir (1 500 €), stripping sur le capot (130 €), suspensions pilotées (550 €), toit ouvrant panoramique en verre (950 €)...

Consommations

Mixte	■ 5,7 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	■ 7,2 / 4,9 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■ 720 km / 44 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Données constructeur.

Pays de fabrication : Royaume-Uni

LA NOTE TECHNIQUE



Cette génération de Mini se veut très high-tech : elle est la première de sa catégorie à embarquer des feux avant 100% LED. Elle peut aussi recevoir une suspension pilotée, le freinage automatique en ville ou un affichage tête haute couleur.

PLUS

- Performances canon
- Plaisir de conduite
- Sobriété relative

MOINS

- Tarif trop élevé
- Lacunes d'équipement
- Confort ferme selon la configuration châssis



L'affichage tête haute couleur fait partie des nouveautés high-tech. L'option coûte 620 €.

toujours suffisamment assurés, notamment à haute vitesse. Pourtant sur petites routes sinueuses, nous aurions, à l'inverse, apprécié que cette JCW se montre un peu plus mobile du train arrière. Au contraire, elle s'avère finalement assez sage. Plus tranquille en tout cas que ne le suggère son look : bouclier très travaillé, entrées d'air à gogo, becquet arrière façon ramasse-miettes, la JCW promet beaucoup... Des promesses, toujours des promesses...

À l'extérieur comme à l'intérieur, elle est personnalisable à l'infini et son équipement de série progresse par rapport à celui de la Cooper S. Feux avant full LED et sièges baquet en Alcantara sont de série. En revanche, le GPS et le radar de recul figurent toujours en option.

Certains crieront au scandale étant donné le tarif, près de 34 000 € avec la boîte automatique ! Ils n'auront pas tort. Mais puisque nous en sommes à parler gros sous, un grand bravo tout même à cette JCW pour sa faible attirance pour la boisson. Se presser comme elle le fait en ne consommant que 5,7 l/100 km et en rejetant seulement 133 g/km de CO₂ – limitant ainsi le malus à 150 € – mérite d'être souligné. Cela étant, elle impose alors sa boîte automatique. Si vous voulez rester maître du jeu de la boîte de vitesses, la JCW à boîte manuelle annonce un litre de plus aux 100 km et se voit taxée de 1 600 € de malus ! Pour les économies, c'est raté. Même si à l'achat, elle coûte 1 900 € de moins, le système de bonus/malus vous offre pour ainsi dire la boîte auto.

L'avis de Cyril Biotteau

Comme ses sœurs, la JCW dispose d'un gros capital sympathie. Elle y ajoute puissance et performances... et se place dans le peloton de tête des puces surexcitées. Mais son comportement nous laisse sur notre faim et son tarif est lourd à digérer.



cyril.biotteau@mondadori.fr



Sans suspension pilotée et avec des roues de 18 pouces, la JCW redevient très ferme.

Citroën Grand C4 Picasso

Équipé du nouveau moteur 1.6 BlueHDi 120, le Grand C4 Picasso paraît mieux armé pour affronter la référence du segment, animée par le réputé 1.6 dCi 130. Histoire de placer la barre à la hauteur de leurs ambitions, nous les avons opposés dans leur finition la plus huppée.

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre



PLUS

- Aménagement intérieur
- Habitacle lumineux
- Consommation



MOINS

- Rapport prix/équipement
- Système de navigation
- Qualité des matériaux



L'instrumentation centrale s'avère très lisible sur le Citroën, et paramétrable selon différents modes.



L'empattement plus long du Grand C4 Picasso favorise la tenue de cap par rapport à la maniabilité. Le Citroën se révèle un peu plus pataud et reste en léger retrait en performances.



Moins agréable que celle du Renault, la commande de boîte est en outre davantage sollicitée.

LA TECHNIQUE

Léger avantage de puissance et de couple au Renault... malgré un poids plus important. Diamètre de braquage imposant sur le Renault, un handicap en ville. Pour le reste, peu de différences dans le contenu, les deux monospaces s'appuyant

Moteur / Transmission

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

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,1 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	205/55 R 17
Roue de secours	kit (roue galette 120 €)

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,60/1,83/1,65/2,84 m
Poids/tractable freiné	1 560 kg/1 200 kg

LA CONDUITE

Le moteur plus rond et laissant une plus grande impression de puissance ainsi que la boîte à la commande mieux guidée suffisent à donner un petit avantage au Renault. Pour le reste, ces deux monospaces font parfaitement leur travail, offrant

Performances / Freinages

1 000 m d. a.	33,8 s
90-130 km/h en 4 ^e / 5 ^e / 6 ^e	11,6 / 13,7 / 18,9 s
Vitesse maxi	181 km/h
Depuis 50 / 90 / 130 km/h	10 / 32 / 66 m

Renault Grand Scénic



sur des solutions éprouvées. Empattement plus long sur le Grand C4 Picasso, choix favorisant la stabilité et l'habitabilité. Poids remorquable maxi freiné de 1 200 kg pour le Citroën, de 1 300 kg pour le Renault.

ÉGALITÉ

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 130 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	■ 320 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 598 cm³ / 7
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	205/55 R 17
Roue de secours	kit (roue galette 120 €)

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,58/1,85/1,65/2,77 m
Poids / tractable freiné	1 688 kg / 1 300 kg

un confort idéal à tous leurs passagers. Ce faisant, ils honorent la réputation de leurs constructeurs dans le domaine. Face au chrono, le Citroën, plus léger, fait pratiquement jeu égal avec le Renault.

LE GAGNANT RENAULT

Performances / Freinages

1 000 m d. a.	■ 33,5 s
90-130 km/h en 4°/5°/6°	■ 12/14/16,8 s
Vitesse maxi	■ 182 km/h
Depuis 50 / 90 / 130 km/h	■ 11/33/66 m



Renault joue la carte de l'originalité en ce qui concerne le bloc instrumental, qui intègre l'écran du système de navigation.



La commande de boîte affiche une plus grande précision et procure un meilleur agrément.



Le comportement routier du Grand Scénic ne révèle aucune surprise : il est sûr et prévenant en toutes circonstances.

PLUS

- Agrément de conduite
- Installation stéréophonique
- Rapport prix/équipement

MOINS

- Consommation plus importante
- Habitabilité
- Manque de rangements



Plaisant à conduire, le C4 Picasso ne néglige nullement le bien-être à bord.

LA VIE À BORD

Face au Citroën, le Renault accuse clairement l'âge de sa conception, notamment à cause d'une habitabilité plus réduite et d'espaces de rangement à la fois moins nombreux et plus petits. Il tente en vain de se faire pardonner ces insuffisances par une installation stéréophonique Bose de grande

Habitabilité/coffre

Longueur aux jambes AR	■	20 à 35 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	150 / 149 cm
Volume du coffre	■	223 / 610-750 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	46,2 / 64,8 / 68,5 db
----------------------------	---	-----------------------

LE BUDGET

Citroën détient, avec son Grand C4 Picasso, sans doute la meilleure proposition parmi les monospaces: le constructeur essaie de le monnayer en pratiquant des tarifs épicés, quitte à réduire ses prétentions au moment de la vente par d'importantes

Prix	■	34 930 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	■	NC
Bonus / malus (CO ₂)	■	0 € (106 g/km)
Garantie	■	2 ans, km illimité

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

Équipements de série ■

6 airbags, autoradio CD-mp3, Bluetooth, capteurs luminosité/pluie, clim auto., feux à LED, GPS Europe, Isofix, prises Aux et USB, radars de recul, régl./limiteur de vitesse, rétros ext. rabattables élec., stationnement AV/AR...

Options

Accès et démarrage mains-libres (500 €), caméra de recul (260 €), peinture métallisée/nacrée (630 €/790 €), sellerie cuir (1 710 €), surveillance d'angle mort + Park Assist (540 €), toit vitré panoramique (560 €)...

Consommations

Moyenne	■	6,1 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■	6,3 / 6 / 6,1 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■	902 km / 55 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Les passagers arrière n'ont pas été sacrifiés. Modulable, l'espace aux jambes est encore plus généreux que celui offert par le Grand Scénic.

Luminosité et visibilité sont exceptionnelles. L'aménagement peut être cité en exemple dans la catégorie des monospaces.



S'il est restreint avec les sept sièges en place, le volume du coffre devient comparable à celui d'une petite fourgonnette avec deux occupants.



Plus moderne sur le plan de la conception, doté d'un espace intérieur vraiment agréable à habiter, le Citroën trébuche ici par la faute de son moteur.

Pays de fabrication: Espagne

LA NOTE TECHNIQUE ★★★★★

Moteur et boîte forment un tandem doux, silencieux et économique... mais hélas un peu paresseux en reprise sur le dernier rapport. La qualité des matériaux porte ombrage à l'originalité de la présentation.

Le choix de Stany Meurer

RENAULT
GRAND
SCÉNIC

Le Grand Scénic, malgré son âge, reste une référence dans son segment.

qualité et une finition plus cossue. Hélas pour lui, le Grand C4 Picasso reprend définitivement l'avantage grâce à une luminosité incroyable. En matière de convivialité, l'héritier de l'Espace, c'est bien lui !

LE GAGNANT CITROËN

Habitabilité/coffre

Longueur aux jambes AR	■	11 à 28 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	148 / 148 cm
Volume du coffre	■	231 / 556-706 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	46 / 67 / 68 db
----------------------------	---	-----------------

remises. À l'usage, le Grand Scénic se révèle légèrement plus gourmand en carburant, quel que soit le type d'utilisation ou de route. Mais le Citroën, trop cher à l'achat, ne l'emporte pas pour autant.

LE GAGNANT RENAULT

Prix	■	32 900 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	■	NC
Bonus / malus (CO ₂)	■	0 € (114 g/km)
Garantie	■	2 ans, km illimité

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

Équipements de série

7 airbags, autoradio CD-mp3, Bluetooth, capteurs luminosité/pluie, clim auto., feux à LED, Isofix, ordi. de bord, prises Aux et USB, régul./limiteur de vitesse, rétros ext. dégivrants à réglages élec...

Options

Détecteur de fatigue (135 €), GPS (660 €), peinture métallisée/personnalisée (505 €/800 €), rideaux sur vitres latérales AR + tablettes AR (250 €), sellerie cuir (1 575 €), siège passager rabattable (65 €), toit vitré ouvrant panoramique (1 100 €)...

Consommations

Moyenne	■	6,7 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■	7,3 / 6,4 / 6,5 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■	896 km / 60 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Pays de fabrication : France

LA NOTE TECHNIQUE



À l'instar du Coca-Cola dans son domaine, le Grand Scénic est le véhicule auquel on pense lorsqu'on songe à acquérir un monospace. Si les rides sont présentes, l'engin séduit par la cohérence de sa proposition.



Le Citroën dispose de tous les atouts pour s'imposer sans coup férir. À l'usage, le bilan se nuance. Ce n'est pas sur rien que le Scénic a bâti son image. Et puis, il reste à aborder le domaine financier. C'est là que le match bascule définitivement en faveur du Renault.

stany.meurer@mondadori.fr



Le Renault déçoit sur le plan des espaces de rangement. En revanche, rien à dire sur sa finition et bravo pour son installation hi-fi Bose.



Pour relativement aisée que soit la manipulation des sièges, l'ensemble accuse le poids des années. La concurrence fait mieux.



Par rapport au Citroën, l'effet cocooning est moindre dans le Renault. Cela tient à un ensemble de choses, dont le déficit en luminosité.



Sur le plan dynamique, le Grand Scénic se révèle plus convaincant que le Grand C4 Picasso, du moins équipé de ce moteur.



Sport
auto et **fnac** vous présentent

24 HISTOIRES

POUR UN MYTHE



144 PAGES
280 PHOTOS
2 DVD **LE MANS +**
L'HISTOIRE DES 24H DU MANS

EN
EXCLUSIVITÉ

Jacky Ickx, six fois vainqueur des 24Heures du Mans, préface ce livre.

EN VENTE DANS LES MAGASINS FNAC ET SUR

fnac
.com

→ **NÉE EN 2007**

Ses qualités routières sont bonnes, mais quel manque de grâce!



Renault Laguna

La Laguna troisième du nom tire sa révérence. Un départ en toute discrétion, un peu comme sa carrière... *Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre*

Lorsque j'ai croisé pour la première fois la route de la Laguna III, je n'ai pas pu m'empêcher de me demander qui avait bien pu signer son bon de sortie. Je sais bien que les notions de beauté et de laideur sont très subjectives, mais là, honnêtement il y avait comme un problème! Croyant, comme Gainsbourg, à la beauté cachée des laids qui se voit sans délai, je décidai sans plus attendre de prendre le volant de celle qui, pour Renault, devait faire oublier les problèmes de fiabilité qui avaient

entaché la carrière de ses aînées. C'est vrai qu'à bord, la finition était soignée, et l'histoire nous démontrera que la fiabilité était, pour l'essentiel, au rendez-vous. Mais quelle idée d'avoir enveloppé tout cela avec quelques innovations intéressantes comme le châssis 4Control à quatre roues directrices dans un emballage aussi peu sexy? À trop cacher sa beauté intérieure, on finit aussi par faire oublier qu'elle existe. C'est malheureusement ce qui est arrivé à la Laguna III.



→ **FIN DE CARRIÈRE 2015**

Parmi les points forts de cette auto, on retiendra le châssis 4Control (quatre roues directrices), qui faisait de la Laguna une des plus agiles de sa catégorie.

Biographie
SITE DE PRODUCTION
Sandouville et Dieppe (France)
EXEMPLAIRES VENDUS

10 330 en 2014, contre 18 350 Peugeot 508

MOTORISATIONS

Diesel de 110 à 235 ch

Essence de 110 à 240 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU
2.0 dCi 150 ch

Sa seconde vie en occasion

LA MEILLEURE VERSION

2.0 dCi 150 ch

Dotée d'excellentes qualités dynamiques, mais aussi d'un très bon niveau de confort, la Laguna est taillée pour les grands espaces. Choisir un moteur diesel peut être judicieux. Le 2.0 dCi de 150 ch propose de bonnes performances, et surtout, un excellent agrément d'utilisation. À noter qu'il peut être associé à une boîte automatique qui lui va plutôt bien.

aj VIBRER

Reportage ■ Les 60 ans de la DS ■

Texte Thierry Emptas.
Photos Éric Montgobert

Ils étaient plusieurs milliers à avoir fait le voyage jusqu'à Paris pour les 60 ans de la Citroën DS. Quatre d'entre eux nous racontent leur histoire assaisonnée au liquide hydraulique...

Paroles de chevrons

SPÉCIAL
DS



Les participants ont pu effectuer quelques tours sur le célèbre anneau de Montlhéry. Certains en rêvaient depuis plusieurs années.



Il suffisait de regarder les immatriculations et les plaques des nationalités pour comprendre à quel point la passion de la DS est sans frontière.

Jean-François David (France)

Bien que ce soit le modèle le plus basique de la gamme, cette DSpécial de 1972 est vraiment unique pour Jean-François. *"C'est la voiture que mes parents ont achetée en 1974 et elle a bercé toute mon enfance"*. En 1990, la DSpécial est revendue mais Jean-François ne l'oublie pas. En 2002, il achète une DS21 et débarque à l'improviste chez ses parents. Voilà qui réveille une foule de souvenirs chez son père qui exhume l'acte de vente de la DSpécial. Qu'est-elle devenue ? La question taraude Jean-François qui se met alors en quête de la voiture de son enfance. Son opiniâtreté sera récompensée puisqu'en 2010, il

retrouve enfin la trace de la DSpécial en Isère. Il contacte alors le propriétaire qui accepte de le recevoir. Au bout de deux heures de discussion, Jean-François se lance : *"Est-ce que vous accepteriez de me revendre la voiture ?"* *"Je ne peux pas refuser une telle demande"*, répond sans hésiter le propriétaire qui propose même de revendre la voiture au prix qu'il l'a lui-même payée en 2007 ! Affaire conclue. Jean-François se lance alors dans une restauration intégrale. Trois années sont nécessaires pour redonner à la DSpécial son aspect "sortie d'usine". Un travail récompensé par le prix de la plus belle restauration.



Marcel Clemens (Allemagne)

Il porte un nom français et parle parfaitement notre langue mais Marcel est allemand et il est venu de Düsseldorf avec son ID 19 de 1962 : *"J'ai fait le voyage en deux jours, sans le moindre problème"*, précise-t-il. Marcel avoue n'avoir jamais été intéressé par l'automobile... Sauf la DS dont la silhouette fuselée l'a toujours subjugué alors que les autres voitures le laissaient totalement indifférent. Comble du supplice, Marcel habite non loin du garage de Dirk Sassen, un spécialiste allemand de la "chose" sur coussins d'air, devant lequel sont en permanence stationnées des DS et des ID de toutes natures. Comme un insecte attiré par la lumière, Marcel revient régulièrement admirer les voitures de Dirk. C'est pourtant aux Pays-Bas, en 2011, qu'il trouve cette ID dont l'état général est satisfaisant. Il s'offre de surcroît une immatriculation ad hoc : D ID 18H. De quoi faire des jaloux ! En quatre ans, il a peaufiné sa voiture. Il a notamment changé le toit qui était peint en noir pour le remplacer par un autre en fibre conforme à l'origine. Il a aussi monté un store pour protéger la banquette et, sur la plage arrière, il a posé une BD d'époque... En français bien sûr !



Brigitte Bardot et Gunter Sachs étaient venus incognito. Une mise en scène récompensée par le prix de l'équipage le mieux costumé.

Pas de rassemblement de DS sans une parade sur trois roues orchestrée ici suivant une belle chorégraphie.

Gert Bue Larsen (Danemark)

Venir de Copenhague représente une balade de 1 300 km mais pour Gert et ses amis, il était impensable de ne pas participer à cette grand-messe dédiée à la plus mythique des Citroën. Ils en ont profité pour musarder neuf jours durant à travers le nord de l'Europe... avant de rejoindre Paris. Une première pour la DS de Gert qui n'avait pas revu la capitale française depuis sa fabrication... en 1956! En effet, cette DS 19 a été vendue neuve au Danemark en décembre 1956. Elle a depuis connu une existence des plus paisible puisque Gert en est le deuxième propriétaire. Il l'a achetée il y a trente-cinq ans alors qu'il n'avait que 16 ans! Aujourd'hui, il apprécie toujours autant le confort hors norme assuré par la suspension hydraulique. Si Gert roule régulièrement avec sa DS au Danemark, c'est en fait le premier grand voyage qu'il a accompli à son volant. "Sans le moindre ennui", tient-il à souligner avec un large sourire, heureux d'être là pour présenter sa voiture au concours d'élégance. Il remportera d'ailleurs le prix de la plus longue distance parcourue... Même si d'autres étaient venus de bien plus loin sans revendiquer la moindre récompense. C'était aussi l'une des plus anciennes présentes, identifiable à son pot d'échappement sortant au centre de la voiture.



Dans le jardin des Tuileries, la toute jeune marque DS rendait hommage à son aïeule au travers d'une exposition mettant en scène la singularité du modèle.



Après le rassemblement du samedi 23 mai à Montlhéry, les propriétaires de DS ont convergé le dimanche vers la place de la Concorde.



Robert Neyret (France)

On ne présente pas Bob Neyret aux amateurs de DS. On n'évoque pas non plus son âge tant sa passion reste celle d'un jeune homme. Ce pilote français a accompli l'essentiel de sa carrière chez Citroën avec qui il débute en 1960 au rallye Neige et Glace. Il va rester fidèle aux chevrons dix années durant et connaître l'épopée des grands raids : Londres-Sydney en 1968, Londres-Mexico en 1970 et Londres-Munich en 1974. Robert se souvient bien de cette époque faste et nous raconte une anecdote qui témoigne de son enthousiasme : *"Lors du Londres-Mexico, la traversée entre Lisbonne et Buenos Aires durait dix jours. Nous avons demandé à René Cotton (alors directeur du service compétition Citroën) de profiter de l'intermède pour aller participer au rallye du Maroc que nous avons remporté. Puis nous avons pris l'avion pour rejoindre Buenos Aires"*. Aujourd'hui, Bob Neyret pilote toujours une DS dans les rallyes historiques. Il a couru le dernier Monte-Carlo Historique et sera au départ le 13 juillet prochain du rallye Paris-Pékin, une aventure de 11 000 km qu'il partagera avec Jean-Claude Lamorlette, l'ancien rédacteur en chef de la revue *Échappement*. Comme quoi, rouler en DS agit comme un élixir de jeunesse... Ce n'est pas moi qui dirais le contraire.



La tour Eiffel à travers le pare-brise de la DS. Un beau souvenir pour les participants.



Dévoilé au Mondial de l'Auto en 2014, le concept DS Divine était de la fête, faisant le lien entre le passé et le futur.



Venues d'Allemagne, ces deux DS arborent la dernière face avant introduite fin 1967.



Avec ses freins et sa direction surassistée, la DS impose une conduite tout en finesse. C'est la voiture du geste minimum.

SPÉCIAL
DS

CITROËN DS 21 1966

Reine d'hier,



Au pied de la cathédrale d'Autun, la DS ignore superbement les pavés. Peu de voitures modernes peuvent en dire autant.



Devenue D 906, l'ex-nationale 6 réserve quelques portions typiques des années 60. C'est le royaume de la DS.



Dressée sur ses sphères, drapée dans son élégance, cette DS 21 Pallas de 1966 nous attend pour revivre, cinquante ans après sa sortie, un essai sur les traces d'André Costa.

déesse d'aujourd'hui

Par Thierry Emptas Photos Christian Martin

FILM DE L'ESSAI

**Paris - Orléans -
Bourges - Clermont-
Ferrand - Le Mont-Dore**
478 km par A71 /
A75 / D996

**Le Mont-Dore - Billom -
Thiers - Roanne**
168 km par D996 /
D229 / A89 / D53

**Roanne - Autun -
Saulieu - Avallon -
Auxerre - Nemours -
Paris**
414 km par D982 /
D994 / D906 / A6

Compteur de vitesse horizontal, chrome abondant, volant de grand diamètre, le tableau de bord est insolite pour un conducteur moderne.



Bienvenue à bord du haut de gamme français des années 60. L'ambiance est cossue et l'espace aux jambes exceptionnel.

Ce ne sont pas de simples sièges mais de véritables fauteuils club. L'assise est moelleuse mais ne comptez pas sur le maintien latéral dans les virages !

On a assez souvent reproché à Citroën, et nous les premiers, d'avoir donné naissance à une sorte de cheval de course asthmatique pour ne pas applaudir aux efforts réalisés aujourd'hui." C'est ainsi qu'André Costa débute l'essai de la nouvelle DS 21 dans *L'Auto-Journal* du 9 décembre 1965. Mais il douche rapidement la fébrilité des lecteurs en ajoutant aussitôt : "Pourtant, aucune des caractéristiques que l'on nous annonce n'est propre à faire frémir d'admiration". Sévère André car les performances sont quand même en net progrès ; la vitesse max gagne très exactement 16,3 km/h en passant de 158,1 km/h à 174,4 km/h et le temps de passage aux 1 000 m départ arrêté chute de façon assez sensible puisque la DS 21 a été chronométrée en 35 s contre 38,3 s pour la DS 19. Et avec ce nouveau moteur, la DS retrouve son rang dans le bataillon des grandes routières européennes.

Tout ceci, c'était en 1965. Qu'en est-il cinquante ans après ? Pour le savoir, nous avons réalisé l'essai d'une DS 21 sur l'un des itinéraires types de *L'Auto-Journal* de l'époque, de Paris à Clermont-Ferrand, et retour par Roanne, Saulieu et Auxerre, soit une boucle de 1 060 km, pour mesurer à quel point la DS reste aujourd'hui encore une voiture étrange, extraordinaire pour certains, énigmatique pour d'autres, mais dont l'allure fuselée est un motif d'émerveillement pour tous.



PLUS

- Confort hors du commun
- Tenue de route bluffante
- Habitabilité exceptionnelle



MOINS

- Très nette chute de la vitesse dans les côtes
- Accessibilité au coffre
- Voiture bruyante

Le premier contact est déjà très déroutant. Le pare-brise vertical et bombé, le volant fin et de grand diamètre, le fauteuil moelleux mais parfaitement plat font voler en éclat tous les repères d'un conducteur du **xxi^e** siècle. Un étonnement qui vire à la stupeur dès la mise en route du moteur. Contact via une clé puis démarrage par bouton-poussoir – la DS s'élève sur ses quatre cousins d'air. Une sorte d'ascenseur social qui, en quelques secondes, vous donne déjà le sentiment de dominer la route, d'autant que la visibilité est tout simplement exceptionnelle. La puissance du système hydraulique, au service de la suspension, de la direction et du freinage, confère à la DS des réactions qui lui sont propres. Pour un conducteur qui découvre l'auto, sa conduite se révèle particulièrement déconcertante. Une simple impulsion au volant et elle s'engage avec une étonnante vivacité dans le virage, une très délicate pression sur le champi-



Peut-on imaginer design plus magistral que celui de la DS? Un trait de génie qui vaut à la voiture d'être souvent considérée comme l'une des plus belles au monde.



L'Hôtel de la Poste, à Saulieu, est une étape célèbre sur la route des vacances. Sa cour intérieure a dû accueillir moult DS.



Lancée en septembre 1964, la finition Pallas se reconnaît à ses phares longue portée supplémentaires.

Vitesse maximale: 174,4 km/h
 1 000 m départ arrêté: 35 s
 Consommation moyenne: 12 l/100 km



Nous avons renoué avec la traditionnelle mesure du coffre à l'aide des valises étalons. Verdict: 337 dm³.



Officiellement, la N6 n'existe plus, mais au nord d'Auxerre, les bornes (métalliques) sont toujours présentes.



Pas de GPS à bord de la DS bien sûr. Nous avons donc ressorti les "Michelin". Et pour suivre sa route, ce n'est pas si mal.

“Il semble pourtant regrettable que même ainsi revigorée, la DS soit encore une voiture plus rapide que nerveuse.” **André Costa**





En ouvrant le capot, on tombe nez à nez avec la roue de secours. Le moteur est relégué au fond.



La DS, ce n'est pas simplement un dessin intemporel, c'est aussi une somme de technologies innovantes qui, aujourd'hui encore, mettent la Citroën hors de portée des voitures modernes.

gnon-frein et elle pile sur place... envoyant le passager directement dans le pare-brise. Ce que soulignait déjà L'AJ dans le tout premier essai de la DS: "Nous ne voyons pas l'intérêt de cette innovation, étant donné qu'en cas de surprise, la puissance de freinage, déclenchée sur un coup de pied un peu vif, serait telle qu'elle précipiterait inmanquablement les occupants de la banquette avant dans le pare-brise. Ce dont nous avons fait la désagréable expérience." Mais une fois apprivoisée, la DS 21 révèle tous ses talents de grande routière.

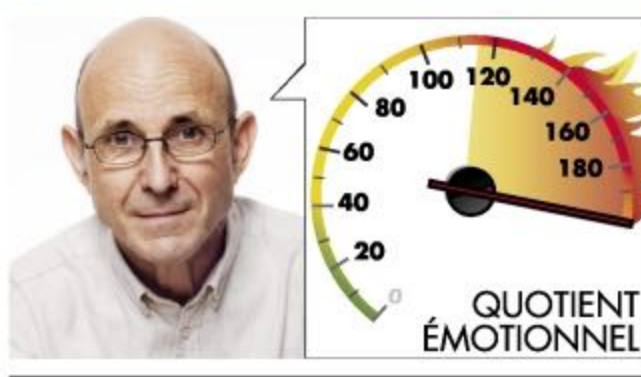
LA DS SURVOLE LA ROUTE

La suspension hydraulique assure une liaison particulièrement intime entre le pneu et la route, procurant à la DS une sérénité absolue en ligne droite comme en courbes. "Qu'il pleuve, qu'il vente, elle n'est pas difficile à contrôler en ligne droite. Dans les grandes courbes, la 21 se comporte également très bien, mieux qu'une DS 19 qui donnait parfois l'impression de flotter", précise André Costa dans le premier essai de la 21. Comparée à une voiture moderne dont la stabilité est mise à mal par les défauts de la chaussée, la DS dessine sa trajectoire avec autorité tandis que sa direction ne transmet aucun défaut parasite au conducteur. Cette assurance permet de maintenir une cadence d'autant plus soutenue que le freinage fait véritablement preuve d'une puissance exceptionnelle et que, même en l'absence d'ABS, les limites du blocage des roues semblent inaccessibles. Quant au confort, il est tout simplement impérial; La DS survole les défauts de la route, gomme les dénivelés de la chaussée et ramène au rang de skate-boards la plupart des berlines actuelles. Dès lors, malgré ses 100 ch, le moteur reste le maillon faible de cet équipage mobile. Il manque réellement de poigne en relance

et, comme le soulignait Costa en 1966, "le moindre faux plat fait baisser la vitesse de façon alarmante". L'étagement de la boîte n'est pas étranger au phénomène. Si l'enchaînement 1^{re}/2^e/3^e est satisfaisant, le passage en 4^e laisse apparaître un trou. Heureusement, à défaut d'être rapide, la commande des vitesses au volant est bien guidée et permet de changer de rapport sans accroc ni hésitation. C'est finalement sur le réseau secondaire que la DS 21 porte haut sa virtuosité. Elle se montre beaucoup moins à l'aise sur autoroute, une aire de jeu qui n'existait pas lors de son lancement, et pour laquelle la DS n'a finalement pas été conçue. Ce qui ne nous a pas empêchés de rallier Paris à Clermont-Ferrand en 4 heures 30, dans le plus grand respect des limitations de vitesse et sans la moindre fatigue. Cinquante ans après, la DS reste une grande dame de la route, et c'est finalement à travers son niveau d'équipement qui paraît réellement indigent aujourd'hui qu'elle a le plus vieilli.

L'avis de Thierry Emptas

Mais qu'est ce que vous imaginez? Que j'allais juger la DS de façon impartiale? Raté! La Citroën exerce sur moi une réelle fascination. Et j'invite les nouveaux dirigeants de DS à mieux saisir l'esprit qui l'anime et qui fait bigrement défaut à la nouvelle DS 5.



thierry.emptas@mondadori.fr



Et pour finir, nous avons mené la DS sur l'anneau de Montlhéry... pour la photo uniquement.

Citroën DS 21 Pallas



LA TECHNIQUE

Moteur / Transmission

Puissance maxi	100 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	16,7 mkg à 3 000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, longitudinal
Cylindrée / Puissance fiscale	2 175 cm ³ / 12 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 4

Châssis

Direction	à crémaillère assistée
Diamètre de braquage	11,6 m
Suspensions AV / AR	bras articulés, sphères oléopneumatiques
Freins AV / AR	disques / tambours
Pneumatiques AV / AR	180x380 / 155x380
Roue de secours	155x380

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,84 / 1,81 / 1,47 / 3,10 m
Poids / tractable freiné	1 280 kg / NC



QUE LA FÊTE COMMENCE!

Audi, Toyota, Porsche et Nissan en prototypes, Ferrari, Aston Martin, Corvette et Porsche en GT! La 83^e édition de la plus grande course classique de l'endurance promet des batailles à tous les étages. **Par** François Dauré



PROGRAMME

Jeudi 11 juin

Pit lane ouverte au public de 8h à 15h. Qualifications Le Mans Legend de 16h à 17h. Qualifications des 24 Heures du Mans de 19h à 21h, puis de 22h à minuit.

Vendredi 12 juin

Pit lane ouverte au public de 10h à 18h. Parade des pilotes au centre-ville de 17h30 à 19h30.

Samedi 13 juin

Warm up 24 Heures du Mans de 9h à 9h45. Course Le Mans Legend de 10h05 à 10h50. Départ des 24 Heures du Mans 2015 à 15h.

Dimanche 14 juin

Arrivée des 24 Heures du Mans à 15h.

Prix des places

À partir de 13 € (virages de Mulsanne et Arnage jeudi). Enceinte générale: 75 € la semaine. Gratuit pour les moins de 16 ans.

Parking

À partir de 12 € (Mulsanne, Arnage) et à partir de 22 € autour de l'entrée principale.

Toutes informations

www.24h-lemans.com

Facebook

24 Heures du Mans-ACO Official

Twitter

@24heuresdumans et
@24hoursoflemans

Depuis le début de la saison 2015 de sport automobile, les courses du championnat du monde d'endurance (WEC) se sont révélées les plus spectaculaires. Outre Jean Todt, instigateur du renouveau de l'endurance, le succès provient des règlements – technique et sportif – élaborés et affinés par l'Automobile Club de l'Ouest. La liberté de création, dans un cadre défini, séduit les ingénieurs et les dirigeants des grands constructeurs. Moteurs V6 turbo diesel (Audi), V8 essence atmosphérique (Toyota), V4 essence turbo (Porsche) et V6 essence turbo (Nissan), la diversité s'épanouit au sommet du WEC, avec pour point commun la technologie hybride.

Logique, alors que le public répond de mieux en mieux, sur les circuits, à cet appel du spectacle et de la technologie. Reste le maillon faible, la diffusion médiatique. Seules les 24 Heures du Mans sont l'objet des attentions télévisuelles à un niveau correct.

LA COURSE QU'IL FAUT GAGNER

Pour chaque constructeur, c'est LA course à gagner. Certains prototypes (Nissan en particulier) sont d'ailleurs pensés en priorité en fonction des 13,629 kilomètres du circuit de la Sarthe, si spécifique. Encore une fois, Audi s'avance en position de force cette année, pour se rapprocher encore de Porsche au plus grand nombre des victoires au Mans (13 contre 16). Mais les

919 disposent aujourd'hui d'arguments solides pour les contrarier et les Toyota, même en infériorité numérique, sont là pour profiter de cette querelle familiale du groupe Volkswagen. Enfin, les débutants de Nissan essaieront de faire bonne figure, tout en suivant leur courbe d'apprentissage. Le Mans c'est aussi le mélange des genres, avec des combats farouches chez les petits prototypes, les LMP2, avec Ligier, Oreca et Alpine parmi les favoris. Sans oublier les magnifiques Ferrari, Aston Martin, Corvette et Porsche en GT, dont l'affrontement sera peut-être le plus intense de tout le plateau. Mélangez le tout et vous obtenez un grand moment de sport automobile. Que la fête commence!

LES BELLIGÉRANTS EN LMP1



PORSCHE 919 HYBRID

Les leçons de la première saison ont été assimilées et Porsche fait figure d'épouvantail cette année. La 919 a considérablement été modifiée sur tous les plans. Elle s'allège de 30 kg (870 kg cette année) et surtout, son ensemble propulseur (V4 essence 2 litres turbo) grimpe dans la catégorie maximale, 8 mégajoules, avec un seul moteur électrique sur l'avant, ajoutant 400 ch à la

cavalerie thermique de 500 ch. Silverstone et plus encore Spa ont donné un aperçu des bienfaits de cette cure vitaminée. La 919 est une véritable roquette, capable de laisser sur place ses adversaires en ligne droite, comme les pilotes Audi l'ont constaté plusieurs fois. Elle est taillée pour Le Mans. Revers de la médaille, elle n'est pas aussi efficace que l'Audi en courbe et reste gourmande en pneus.

LES PLUS

- Progression globale des performances
- Vitesse de pointe météorique
- Pilotes rapides et expérimentés sur les deux premières voitures

LES MOINS

- Peu économe en pneus
- Fiabilité sujette à caution
- Inexpérience du troisième équipage

LES ÉQUIPAGES

- 17** Bernhard-Webber-Hartley
- 18** Dumas-Jani-Lieb
- 19** Hülkenberg-Bamber-Tandy

AUDI R18 E-TRON QUATTRO

La gagnante de l'édition 2014 a été profondément revue et corrigée. Aérodynamique, suspensions, moteur ont subi des évolutions majeures. Extérieurement, la chirurgie plastique opérée sur son nez en est la plus visible. Sous le capot moteur, même si le V6 turbo diesel de 4 l reste en place, il passe de la catégorie 2 mégajoules à la 4 mégajoules. Ce qui lui confère un surcroît de puissance disponible (au total, thermique + hybride, 830 ch). Le boost s'exerce sur le seul essieu arrière de la R18 via un seul moteur électrique. Preuve de la réussite de ces nouveautés, la R18 e-tron quattro est invaincue en championnat WEC cette année, après les 6 Heures de Silverstone et les 6 Heures de Spa-Francorchamps.



LES PLUS

- Puissance accrue
- Douce avec les pneus (quadruple relais possibles au Mans)
- Agilité dans le sinueux

LES MOINS

- Vitesse de pointe trop juste face à la Porsche
- Légers soucis de fiabilité

LES ÉQUIPAGES

- 7** Fässler-Lotterer-Tréluyer
- 8** Di Grassi-Duval-Jarvis
- 9** Albuquerque-Bonanomi-Rast

HYBRIDE



TOYOTA TS040

La championne du monde d'endurance 2014 n'affiche pas la même forme en 2015. Presque totalement refondue, selon les dires de Toyota, elle garde des caractéristiques identiques à celles de l'an dernier. Son V8 atmosphérique de 3,7 l reste en catégorie 6 mégajoules et offre 1 000 ch (dont 520 ch en thermique). Sur la TS040,

l'énergie supplémentaire arrive par deux moteurs électriques, un sur chaque essieu. Mais la puissance n'est pas tout. Les Toyota ont souffert face aux protos allemands, tant en vitesse de pointe que pour l'équilibre du châssis, en Angleterre et surtout en Belgique. Mais le grand circuit du Mans présente des conditions très différentes.

LES PLUS

- Expérience croissante
- Package aéro et moteur conçu pour Le Mans

LES MOINS

- Seulement deux voitures
- Performance stagnante

LES ÉQUIPAGES

- 1 Davidson-Buemi-Nakajima (Kobayashi)
- 2 Wurz-Sarrazin-Conway

JAMES MOY



NISSAN GT-R LM NISMO

L'inconnu dans la maison. Nissan débute directement aux 24 Heures du Mans, avec un objectif nettement revu à la baisse par rapport aux déclarations de son ex-directeur en 2014 : passer sous le drapeau à damier. La GT-R LM a suivi un programme de préparation en solo pour résoudre ses problèmes de fiabilité et de performance, et la journée test du 31 mai aura pu lever en partie les interrogations autour de ce concept très particulier. En termes d'aérodynamisme, il n'est pas dépourvu d'avantages. Mais le plus gros écueil tient dans le moteur en position centrale avant (V6 essence 3.0 biturbo et moteur électrique sur l'essieu avant, puissance globale de plus de 1 000 ch). Bon courage aux pilotes !

LES PLUS

- Finesse aérodynamique sur l'arrière, moyens techniques
- Un équipage rapide (n° 23)

LES MOINS

- Inexpérience
- Concept extrême
- Préparation hors compétition
- Tenue des pneus avant

LES ÉQUIPAGES

- 21 Matsuda-Shulzhitskiy-Ordenez
- 22 Tincknell-Krumm-Buncombe
- 23 Pla-Mardenborough-Chilton

FRANÇOIS FLAMAND/DPPI

TROIS QUESTIONS À



Benoit Tréluyer

Triple vainqueur au Mans sur Audi (2011, 2012, 2014) Déjà deux victoires cette année avant Le Mans.

Dans quel état d'esprit abordez-vous ces 24 Heures ?

Cette année, nous arrivons bien préparés et nous savons que la course va être belle. Paradoxalement, nous sommes plus décontractés lorsque nous avons de la concurrence. Nous avons l'outil pour gagner, nous avons l'expérience, mais comme tout le monde, nous ne sommes pas à l'abri d'un problème mécanique, d'une erreur, parce que Le Mans c'est un sprint de 24 heures. Cette année s'annonce exceptionnelle ! La bataille, a priori contre Porsche en premier lieu et peut-être Toyota, va entraîner la chute des records.

Comparée à 2014, dans quels domaines la R18 e-tron quattro a-t-elle progressé ?

En aérodynamique, sur l'hybride aussi, puisque nous sommes passés en catégorie 4 mégajoules. Enfin et surtout, la R18 a progressé en confort d'utilisation. L'an dernier, c'était déjà une très bonne voiture, mais très complexe à utiliser à plein potentiel. Nous avons voulu l'optimiser trop vite et nous nous sommes un peu emmêlés les pinceaux. À bord, nous avons trop de choses à gérer. J'avais du mal à tout faire en même temps. Nous avons donc simplifié les procédures et cela va nous permettre de nous concentrer à nouveau sur le pilotage.

Encore une victoire et vous égalerez Henri Pescarolo au palmarès. Y pensez-vous ?

J'ai parlé avec Henri au téléphone il y a quelques jours, donc j'y pense ! (rire). Sérieusement, oui, j'aimerais beaucoup égaler Henri et Yannick Dalmas, qui compte aussi quatre victoires. Ce n'est pas mon objectif premier. Mais ce serait bien d'y parvenir pour remercier tous les gens qui m'ont aidé depuis le début de ma carrière. En particulier Henri, qui m'a tout appris sur Le Mans.

VOS AUTOS

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ VOLKSWAGEN

"Avec ma VW Bora TDI de 2003 (111 000 km), j'ai eu affaire à deux garages de Saint-Ouen-l'Aumône que je voudrais féliciter ! Le premier est le garage VW : des voyants se sont allumés et les feux arrière semblaient HS. L'atelier m'a dit que c'était simplement le contacteur de pédale de frein à changer, et m'a expliqué comment le faire. Explications et pièce : 14 €. Encore plus sympa, le garage Only Girls avec, comme son nom l'indique, de compétentes, aimables et honnêtes jeunes femmes. Ma facture pour vidange complète, batterie et courroie de distribution : moins de 650 €."

José Fernandes

Pascal Blum (Suisse) nous parle de sa **PEUGEOT 208 THP 155 ch ALLURE**

Achetée d'occasion en mars 2013
30 800 km parcourus



"La sonorité de son échappement m'a fait craquer. Achetée à 9 500 €, j'ai économisé plus de 30 % du prix neuf. À ce jour, elle affiche 30 800 km, sans encombre. La position de conduite est confortable, et je parcours plus de 600 km d'autoroute pour une consommation de 5,9 l/100 km ! Je n'ai rencontré qu'un problème avec l'écran tactile. Par contre, je ne trouve pas que celui-ci soit une bonne idée pour la sécurité. Enfin, je pense que cette voiture serait parfaite avec une boîte automatique."

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 !**

Denis Chabert nous parle de sa **BMW 320d**

Achetée neuve en février 2001

505 000 km parcourus, consommation moyenne : 6,2 l/100 km

SES PANNES

Aucune !

SON ENTRETIEN

Révisions dans le cadre de l'entretien courant, embrayage à 485 000 km (nov. 2013) : 1 300 €



"Elle n'est même pas la plus kilométrée : un client de la même concession en possède une totalisant 660 000 km !"

"Toute la famille apprécie le confort de cette berline, même si elle est plus petite que la 525 tds qu'elle remplace. Elle offre de la place pour les enfants à l'arrière et un grand coffre qui loge sans problème les bagages de quatre personnes. Sur toute la durée de vie, l'entretien a coûté environ 8 000 €. Le budget total avec achat et entretien s'élève à 38 200 €, la consommation à 37 400 €. Le coût de revient kilométrique est donc de 0,15 €. Fiabilité et entretien rigoureux en concession ont fait de cette 320d une voiture merveilleuse. Seul l'intérieur commence à accuser son âge, j'ai fait rénover le dossier conducteur par un sellier pour 180 €. Mais elle tourne comme une horloge et je n'ai pas l'intention de me défaire de cette Série 3."

Sa ligne de vie

Je commande ma BMW à la concession de Bourgoin-Jallieu, pour remplacer une BMW 525 tds.

100%

La fabrication a pris du retard, j'accepte finalement une autre auto, de finition supérieure, dont la commande a été annulée. Et je bénéficie d'une remise !

80%

Le grand réservoir permet de couvrir une distance de plus de 1 000 km - une première pour moi.

100%

Chaque révision me coûte environ 450 €. Et je n'ai eu aucune panne en 500 000 km !

100%

Je possède également une Série 1, mais je n'ai pas l'intention de me séparer de cette 320d qui tourne toujours comme une horloge !

100%

En (%), l'indice de satisfaction

Février 2001

Juin 2001

Début 2002

Fin 2014

Mars 2015



aj L'avis de Brice Perrin

Du diesel de base à la M3, je persiste à penser que l'E46 est la génération de BMW Série 3 la plus réussie. Je ne suis pas surpris par l'expérience de Denis, et je comprends qu'il reste attaché à une voiture qui sait rester performante, confortable et économique, même après 500 000 km parcourus. Et sa ligne n'a rien perdu de son élégance.

Vos autos nous intéressent

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



C. CHOULOT

Le chef des essais VOUS RÉPOND...

Par Guy L'Hospital



Dacia Duster

YANN LEFEBVRE

DUSTER NEUF OU SUV D'OCCASION ?

Je recherche un SUV ou un monospace essence avec un grand coffre, capable d'accueillir environ 500 dm³ de bagages. Le Dacia Duster TCe 125 Prestige a retenu mon attention. Est-il fiable ? Que vaut-il en matière de sécurité active et passive ? À défaut, vers quelle occasion récente puis-je m'orienter ? **P. Rio**

Moins bruyant et plus confortable qu'un diesel, le moteur TCe 125 est à mon sens un très bon choix sur le Duster. En revanche, en matière de sécurité (surtout passive), le plus abordable des SUV compacts n'a jamais brillé aux tests EuroNcap. Il offre le minimum syndical équivalant à ce que propose un modèle d'occasion de plus de 5 ans. Si vous deviez opter pour une occasion récente, je vous conseillerais un Nissan Qashqai, un VW Tiguan ou encore un Toyota RAV4.

LA FIN DES BOÎTES ROBOTISÉES ?

Je vous prie de bien vouloir éclairer ma lanterne sur les faibles consommations des boîtes automatiques aujourd'hui. Dans votre comparaison entre le Q5 d'Audi et le X3 de BMW, les consommations sont pratiquement identiques, alors que l'Audi a une boîte à double embrayage et BMW une boîte automatique. D'où provient cette économie réalisée ? **Gérard Gaudin, 49000 Angers.**

Il y a encore peu de temps, les boîtes automatiques, dites à convertisseur de couple, réclamaient au minimum un bon litre de plus qu'une boîte manuelle ou, son plus proche dérivé automatisé, une boîte robotisée. Mais les récents progrès réalisés par les fabricants (ZF en premier lieu) en matière de frottements et de nombre de vitesses disponibles ont permis de réduire l'écart de consommation entre les deux technologies. La gestion fine et les lois de programmation adaptatives des changements de rapports ont définitivement replacé la boîte automatique classique sur le devant de la scène en matière de consommation comme d'agrément.

Audi Q5 et BMW X3



YANN LEFEBVRE

PAS DE DIESEL DANS MA PORSCHE

Après un BMW X6 40d, je voudrais me tourner vers le Porsche Macan. J'hésite entre un essence de 340 ch et le diesel 258 ch, sachant que mon kilométrage annuel est inférieur à 15 000. Qu'en pensez-vous ? **Christian Philip**

Dans votre cas, le kilométrage n'a que peu d'importance, puisque les deux modèles sont vendus au même prix. Du point de vue de la raison, le diesel s'impose. En revanche, côté passion, il n'y a pas photo : c'est l'essence qui sort en pole. Notez que, dans les deux cas, il n'y a pas de problème de revente.

Porsche Macan



YANN LEFEBVRE



DITES-NOUS TOUT !
ET AIDEZ-NOUS A
FAIRE UN MAGAZINE
QUI VOUS RESSEMBLE

l'auto-journal

A BESOIN DE VOUS

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.

Par Pierre Lefebvre



Préférez l'occasion plutôt que le neuf

L'occasion

BMW X3

La nouveauté

BMW SÉRIE 2 GRAN TOURER

Avec le Série 2 Gran Tourer, BMW s'aventure sur un terrain qui lui était inconnu : l'univers des monospaces. Sept places grâce aux petits sièges d'appoint escamotables dans le plancher du coffre, tablettes pour les dînettes des enfants et modularité pour aménager l'espace à sa guise, le Gran Tourer fait tout pour se mettre les familles dans la poche. Il y ajoute les ingrédients maison : finition soignée, plaisir de conduite certain – surtout avec la transmission intégrale de série – et hélas aussi, un chapitre prix/options qui fait grincer des dents. Le X3 est une excellente alternative. S'il ne peut rivaliser côté modularité, le SUV munichois propose un coffre généreux et ses places arrière n'ont rien d'un supplice. Mieux, le X3 s'avère très plaisant à mener même si, sur notre modèle d'occasion, le diesel 20d n'est pas la dernière version et s'avère un peu sonore. Mais à coup sûr, l'économie réalisée et la garantie (1 an) aideront à accepter ce tout petit défaut.



EN RÉSUMÉ

	CONDUITE / DIMENS. / TECHNIQUE / BUDGET
Prix (à partir de)	
Bonus/malus	
Conso. moyenne	
Puissance maxi	
Couple maxi	
Type moteur	
L/l/h/empattement	
Coffre	
0 à 100 km/h	
Vitesse maxi	

L'occasion	La nouveauté
BMW X3 xDrive 20d BVA8*	Série 2 Gran Tourer 220d xDrive BVA8 Luxury Lounge
38 500 €	41 300 €
0 €	150 € (malus)
5,6 l/100 km	4,9 l/100 km
184 ch à 4 000 tr/mn	190 ch à 4 000 tr/mn
380 Nm à 1 700 tr/mn	400 Nm à 1 750 tr/mn
4 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo
4,66 / 1,89 / 1,68 / 2,81 m	4,56 / 1,80 / 1,61 / 2,78 m
550 dm ³	560 dm ³
8,5 s	7,8 s
210 km/h	218 km/h

*Année 2014, 37 000 km au compteur.

Quelle Audi A1 choisir?

Par Pascal Richard **Photos** Christian Martin

Après un début de carrière un peu timide, l'Audi A1 revient à la charge avec, dans ses poches, de nouveaux arguments qui méritent le détour.

Elle est vraiment craquante, cette petite A1. Craquante mais aussi un peu trop sûre d'elle... du coup, ses tarifs ne sont pas franchement amicaux. Pour tenter de justifier ce petit excès de confiance, elle revient avec, dans sa musette, pas mal de modifications techniques visant notamment à réduire la consommation de carburant et à accroître le plaisir de conduite. Parmi les principales évolutions, l'arrivée d'un nouveau 3 cylindres essence de 95 ch, qui remplace le 1.2 TSI de 86 ch. Les 1.4 TFSI évoluent également avec des puissances de 125 et 150 ch, contre 122 et 140 ch par le passé. Par ailleurs, le sommet de la gamme (si on met de côté la S1) est désormais constitué par un 1.8 TFSI de 192 ch (1.4 TFSI 185 ch avant le restylage). En diesel, un petit 1.4 TDI de 90 ch fait son apparition. Comme pour le 1.0 TFSI, il s'agit là encore d'un 3 cylindres. De son côté, le 1.6 TDI est toujours présent mais sa puissance passe de 105 à 116 ch.

Si les changements stylistiques sont tenus, Audi a en revanche revu pas mal de choses en matière de personnalisation et d'équipement. Bref, avant de choisir, il va falloir examiner tout cela de très près.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	A1	Ambiente	Ambition	S line	Ambition Luxe	Bonus/ malus écologique
Diesel	1.4 TDI ultra 90 ch	19 400 €	21 500 €	22 100 €	24 900 €	25 600 €	0 €
	1.4 TDI ultra 90 ch S tronic 7	21 180 €	23 280 €	23 880 €	26 680 €	27 380 €	0 €
	1.6 TDI 116 ch	20 700 €	22 800 €	23 400 €	26 200 €	26 900 €	0 €
	1.6 TDI 116 ch S tronic 7	22 480 €	24 580 €	25 180 €	27 980 €	28 680 €	0 €
Essence	1.0 TFSI ultra 95 ch	17 700 €	19 800 €	20 400 €	23 200 €	23 900 €	0 €
	1.0 TFSI ultra 95 ch S tronic 7	19 480 €	21 580 €	22 180 €	24 980 €	25 680 €	0 €
	1.4 TFSI 125 ch	19 700 €	21 800 €	22 400 €	25 200 €	25 900 €	0 €
	1.4 TFSI 125 ch S tronic 7	21 480 €	23 580 €	24 180 €	26 980 €	27 680 €	0 €
	1.4 TFSI 150 ch COD	—	23 900 €	24 500 €	27 300 €	28 000 €	0 €
	1.4 TFSI 150 ch COD S tronic	—	25 680 €	26 280 €	29 080 €	29 780 €	0 €
	1.8 TFSI 192 S tronic 7	—	—	27 700 €	29 900 €	—	de 0 € à 150 € ⁽¹⁾

NB : pour les versions 5 portes (Sportback), ajoutez 800 €.
(1) Malus de 150 € avec les roues de 18 pouces.



Ce tout nouveau 3 cylindres essence est une réussite. Il allie agrément de conduite et sobriété, un sans-faute.



Peu visible sur le plan esthétique, le restylage apporte avec lui pas mal de modifications d'ordre technique qui sont toutes très bénéfiques à la petite Audi.



Comme les optiques, les feux arrière ont été redessinés au moment du restylage. Rien de très spectaculaire.

La meilleure mécanique 1.0 TFSI ULTRA 95 ch

Une vraie réussite, ce petit 3 cylindres ! Alerte en ville, il possède également une allonge suffisante pour affronter les longs parcours. Bien qu'il soit optimisé pour proposer la consommation la plus sage possible, il revendique un caractère joyeux et distille un réel agrément d'utilisation. Dans ce domaine, il devance très nettement les deux diesels, qui s'adresseront essentiellement à ceux qui font régulièrement de longs parcours routiers.



LES MOTEURS

DIESEL

1.4 TDI ultra 90 ch

Ce 3 cylindres reçoit le label ultra, gage, chez Audi, d'économie de carburant et de moindre émission polluante. Un état d'esprit qui n'empêche pas ce moteur de revendiquer des prestations honorables qui lui garantissent une bonne polyvalence d'utilisation.

1.6 TDI 116 ch

Avec la disparition du 2.0 TDI 143 ch, ce bloc devient le plus puissant de la gamme chez les diesels. En passant de 105 à 116 ch, il gagne à la fois en puissance et en agrément de conduite. Côté consommation, le bilan est des plus satisfaisant.

ESSENCE

1.0 TFSI ultra 95 ch

Encore un bloc ultra. Nouvellement introduit dans la gamme, ce 3 cylindres montre un caractère joyeux, et malgré la modestie de sa cylindrée, il n'est pas

uniquement destiné à un usage urbain. Sur route, la bonne humeur se traduit par des relances assez franches.

1.4 TFSI 125 ch

Plus de puissance et de couple mais, au final, l'agrément de conduite est un peu décevant, ce bloc manquant de caractère.

1.4 TFSI 150 ch

Davantage de puissance ici et, surtout, un système de coupure automatique des cylindres (COD) qui permet de gagner quelques décilitres de sans-plomb ! Totalement transparent à l'usage, le COD n'affecte en rien l'agrément de ce moteur, plus plaisant en version 150 ch qu'en 125 ch.

1.8 TFSI 192 ch

La sportive de la gamme a troqué son 1.4 TFSI de 185 ch contre un 1.8 TFSI de 192 ch. Les performances sont au rendez-vous, pour une motorisation toutefois très exclusive.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Seules les versions 1.4 TFSI ont droit à une transmission à 6 rapports, les autres modèles doivent donc se contenter d'une boîte à 5 vitesses, ce qui est un peu mesquin pour une auto qui revendique un minimum de polyvalence d'utilisation. Dans les deux cas, la commande est à la fois douce et précise. L'étagement, un peu long, ne pénalise pas trop les relances.

AUTOMATIQUE

Sans surprise, on retrouve ici la boîte automatique S tronic à double embrayage. Proposée en option (1 780 €) sur les versions 1.6 TDI, 1.0 TFSI et les deux 1.4 TFSI, elle est montée de série sur le moteur 1.8 TFSI. Son agrément est indiscutable mais elle le fait chèrement payer. Toutefois, au moment de la revente, la boîte S tronic reste une option appréciée.

Dimensions (Longueur/largeur/hauteur/empattement) : 3,97 / 1,74 / 1,42 / 2,47 m

MOTEURS DIESEL	1.4 TDI 90 ch	1.6 TDI 116 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 3 250	116 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 500	250 à 1 500
Performances		
Vitesse maxi (km/h)*	172	189
Accélération 0-100 km/h (s)	11,8	9,9
Reprise 90-130 km/h en 4 ^e (s)	12,2	9 en D
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	5,6	6

MOTEURS ESSENCE	1.0 TFSI	1.4 TFSI 125 ch	1.4 TFSI 150 ch*	1.8 TFSI 192 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 5 000	125 à 5 000	150 à 5 000	192 à 5 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	160 à 1 500	200 à 1 400	250 à 1 500	250 à 1 250
Performances				
Vitesse maxi (km/h)*	178	195	215	234
Accélération 0-100 km/h (s)	10,6	9,5	7,8	6,8
Reprise 90-130 km/h en 4 ^e (s)	13,2	8,3	NC	NC
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	6,5	6,6	4,7	5,6

*Données constructeur

LES FINITIONS

A1

Le premier niveau de finition économise sur tout, y compris sur l'appellation ! Plus sérieusement, la dotation d'équipement ne fait pas dans le pléthorique, mais on trouve tout de même une climatisation manuelle. Pour le reste, il faut regarder du côté des coûteuses options...

Ambiente

Passer de la finition d'entrée de gamme à la finition Ambiente implique un effort financier de 2 100 €. C'est beaucoup mais le gain en matière d'équipement n'a rien d'anecdotique, puisqu'on note l'arrivée de la climatisation automatique, du régulateur de vitesse, du déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces et d'un ensemble audio plus abouti. La présentation gagne pour sa part quelques touches d'aluminium, une sellerie tissu spécifique et des sièges sport réglables en hauteur manuellement.

Ambition

L'écart de prix entre les exécutions Ambiente et Ambition n'est "que" de 600 €. Plus sportive, l'Ambition reçoit un châssis sport et l'Audi Drive Select, qui autorise trois modes de conduite (Efficience, Dynamique et Auto).

S line

L'augmentation de tarif entre Ambition et S line est de 2 800 €. C'est beaucoup, d'autant que les modifications touchent surtout la présentation, qui se veut ici très sportive avec une sellerie mixte cuir/issu, un ciel de pavillon noir, des jantes de 17 pouces et des phares au xénon.

Ambition Luxe

Pour passer de la finition S line à l'Ambition Luxe, il faut déboursier 700 €, ce qui vous donne droit à une sellerie cuir, l'aide au stationnement AV/AR, l'ouverture des portes et le démarrage sans clé.

LES ÉQUIPEMENTS

Équipements communs à toutes les versions

6 airbags, aide au démarrage en côte (de série avec DSG), autoradio avec lecteur de CD-mp3, banquette arrière fractionnable, climatisation manuelle, condamnation centralisée, contrôle de la pression des pneus, rétroviseurs électriques, vitres AV électriques.

Équipements/Options	A1	Ambiente	Ambition	S line	Ambition Luxe
Aide au stationnement arrière	425 €	425 €	425 €	425 €	—
Aide au stationnement avant et arrière	765 €	765 €	765 €	765 €	série
Banquette arrière 3 places	gratuite	gratuite	gratuite	gratuite	gratuite
Climatisation automatique	425 €	série	série	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces	125 €	série	série	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	475 €	475 €	475 €	475 €	série
Ordinateur de bord	225 €	série	série	série	série
Régulateur de vitesse	525 €	série	série	série	série
Rétroviseurs dégivrants et rabattables électriquement	295 €	295 €	série	série	série
Sellerie cuir	—	1 460 €	1 460 €	590 € ⁽¹⁾	série

(1) Sellerie cuir mixte Alcantara/cuir

LES PRINCIPALES OPTIONS

Personnalisation intérieure (de 125 à 600 €)

Pour donner un peu de couleur à l'habitacle de votre A1, Audi propose ce kit qui comprend des éléments décoratifs venant prendre place sur la console centrale, les entourages des diffuseurs d'air et les poignées intérieures (avant et arrière sur Sportback). Plusieurs teintes sont disponibles : gris argent, blanc, jaune, rouge... À noter que si vous limitez vos ambitions décoratives aux seuls diffuseurs d'air, l'addition passe de 600 à 125 €.

Conseillé par L'Auto-Journal

Personnalisation extérieure (de 140 à 370 €)

Outre les arches de toit peintes (425 € sur la version 3 portes, 485 € sur la 5 portes), la carrosserie de l'A1 peut recevoir des autocollants au niveau des arches de toit. On trouve également des éléments de carrosserie qui viennent habiller les coques de rétroviseurs, les bas de caisse ou la partie inférieure des boucliers avant/arrière. Bien fait, mais un peu trop voyant à notre goût.

Déconseillé par L'Auto-Journal



La meilleure finition AMBIENTE/ AMBITION

Deux lauréats ? Oui car ici, le choix du moteur va forcément avoir des conséquences sur celui de la finition. Ainsi, si vous optez pour un des petits blocs (1.0 TFSI ou 1.4 TDI), vous avez tout intérêt à opter pour l'exécution Ambiente puisque l'un des avantages de l'Ambition (l'Audi Drive Select) n'est pas disponible avec ces blocs. Si, en revanche, vous visez plus haut côté puissance, l'Ambition, avec l'Audi Drive Select et le châssis sport, reprend la main.

À noter que la suppression du châssis sport (de série à partir de la finition Ambition) est gratuite. Si vous recherchez le confort, n'hésitez pas !



En termes de personnalisation, l'A1 propose moult stickers mais aussi une large gamme de jantes alliage (aperçu ci-contre).



Peu importe l'échelle, une Audi reste une Audi ! Ainsi, en matière de finition, la petite A1 revendique un bilan des plus flatteur.



Même en version 5 portes (Sportback), les places arrière de l'A1 s'avèrent assez étriquées.



Le système de navigation (de 745 à 1 450 €) se montre performant mais il est un tantinet coûteux.

Système de navigation (de 715 à 1 450 €)

Dans sa définition la plus simple, le système de navigation de l'A1 fonctionne via une carte SD et intègre la connexion Bluetooth, un lecteur de carte SD supplémentaire (jusqu'à 32 Go) ainsi qu'une commande vocale. L'ensemble de ces fonctions vient s'afficher sur un écran couleur de 6,5 pouces. Suivant les finitions, le prix varie de 715 € (S line), 1 090 € (Ambiente/Ambition) à 1 450 € pour l'entrée de gamme. Sur l'Ambition Luxe, ce GPS est monté de série.

Conseillé par L'Auto-Journal (surtout pour S line)

Système Opensky (1 090 €)

Ce toit en verre n'est pas donné mais il a le mérite d'être ouvrant, ce qui le rend encore plus agréable. Reste que cette option implique, sur les finitions A1, Ambiente et Ambition, le pack Éclairage intérieur à LED, facturé 185 €. À cela, sur l'exécution A1, il convient d'ajouter l'ensemble audio Concert (515 €), ce qui fait singulièrement grimper la note.

Conseillé par L'Auto-Journal (sauf pour la finition A1)

Banquette arrière 3 places (gratuite)

Uniquement proposée sur la version Sportback (5 portes), cette banquette arrière permet d'accueillir un cinquième passager. Un luxe interdit à la variante 3 portes, qui n'est homologuée qu'en 4 places. Pour notre part, si vous optez pour une A1 Sportback, nous ne saurions trop vous conseiller cette banquette, gratuite, qui vous garantira de meilleures chances de revente.

Conseillé par L'Auto-Journal

LES TEINTES

Opaques (gratuite)

Blanc Cortina	Jaune Vegas
Noir brillant	

Métallisées et nacrées (600 €)

Blanc glacier métal	Argent fleuret métal
Gris nano métal	Rouge Shiraz métal
Bleu utopia métal	Bleu scuba métal
Noir mythic métal	Gris Daytona nacré
Bleu Sepang nacré	Rouge Misano nacré

LES JANTES



Jantes alliage de série sur A1.



Jantes alliage de série sur Ambiente.



Jantes alliage de série sur Ambition.



Jantes alliage de série sur Ambition Luxe.



Jantes alliage de série sur S line.



En option de 1 030 à 1 580 €.



En option, 850 € sur Ambition.



En option de 850 à 1 390 €.

NOTRE CHOIX

1.0 TFSI ULTRA 95 ch AMBIENTE

(19 800 € HORS OPTIONS)
Bonus/malus écologique : 0 €

L'air de rien, la petite A1 évolue sensiblement. Certes, sur le plan esthétique, ce n'est pas la révolution mais sur le plan mécanique, les changements sont importants et, surtout, très positifs, comme le démontre le petit 3 cylindres

essence de cette version qui marie avec talent sobriété et plaisir de conduite. Côté finition, l'exécution Ambiente permet de profiter d'un minimum de standing tout en gardant les pieds sur terre sur le plan financier.

Bonne routière, finition d'un haut niveau, habitabilité intéressante, cette C4 aurait presque tout pour plaire. Dommage que sa fiabilité soit entachée par de nombreux petits défauts, même s'ils ne sont pas toujours méchants, ils gâchent un peu la fête !

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 8 200 €

Diesel : à partir de 8 500 €

Version : actuelle (2^e génération)

Commercialisation : depuis septembre 2010

Restylage : 2015

Carrosserie : 5 portes

Modèles en circulation : 242 000

Côté style, la C4 ne fait pas de vagues, mais elle cache de très grandes qualités, notamment en matière de confort.

RAPPELS

ALIMENTATION EN CARBURANT (avril 2014)

Sur les C4 1.6 HDi, fabriquées entre le 2 janvier 2014 et le 17 janvier 2014, la non-conformité du couple de serrage des tuyaux de la rampe haute pression de carburant pourrait occasionner un défaut d'étanchéité et des fuites sous le moteur.

CEINTURES DE SÉCURITÉ (juillet 2012)

Risque de détérioration de la fixation du mécanisme et de la garniture de pied milieu (vis de fixation de ceinture avant non conforme). Par mesure de précaution, les vis des ceintures avant droite et gauche sont à changer systématiquement.

ALIMENTATION EN CARBURANT (avril 2011)

Sur les C4 2.0 HDi 163 jusqu'en octobre 2010 : risque de fuite de carburant en raison d'une possible usure du tuyau retour carburant qui peut frotter sur une pièce dans le compartiment moteur.

Citroën C4 II



1 Moteurs essence

Sur les premiers 1.4 VTi et 1.6 VTi : fuite d'huile au niveau de la culasse, due au serrage insuffisant du tendeur de chaîne de distribution. Difficultés de démarrage et manque de puissance en raison d'une mauvaise étanchéité du capteur d'arbre à cames (à remplacer).

2 Moteurs diesel

Sur le 1.6 HDi 90 : manque de puissance, ratés de fonctionnement et/ou allumage du voyant diagnostic moteur. Une mise à jour du logiciel moteur s'impose. Sur le 1.6 HDi FAP avec BMP6 : alerte système antipollution défaillant, le moteur broute, perte de puissance, arrêt

total. Après quelques instants, tout repart normalement. Le capteur de pression de la rampe commune est coupable. Problème d'alimentation électrique sur le 2.0 HDi (calage, démarrage impossible, à-coups)... Le démarreur est à remplacer.

Sur tous les diesels, fuite de réservoir d'additif de traitement des particules (à remplacer).

3 Boîte de vitesses

Dysfonctionnements de la boîte de vitesses automatique (allumage du témoin). Une électrovanne est en cause. Difficulté de passage des premier et second rapports sur la BVM6 : mécanisme d'embrayage et/ou câble à remplacer.

■ Défaut mineur / ■ Défaut sérieux / ■ Défaut grave



Finition et assemblage des matériaux sont vraiment d'un excellent niveau et n'ont rien à envier à la concurrence.

4 Freinage

Panne du frein de stationnement électrique (mise à jour du logiciel).

5 Électronique

La voiture ne démarre plus: le boîtier de protection et de gestion des alimentations (BPGA) n'alimente plus les calculateurs principaux (ESP, moteur, boîte, etc.).

6 Carrosserie

Les premiers modèles ont connu de petits ennuis: fermeture bruyante des portes (vis et arrêt de porte à changer), hayon difficile à fermer (réglage), velum du toit qui vibre.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Dates de vente	Conso. moy (l/100 km)	Notre avis	La cote de L'AJ*	Verdict
Essence	1.4 VTi	95	depuis 09/10	6,4	Bien sur le papier, ce bloc est malheureusement un peu décevant à l'usage.	à partir de 8 200 €	★★★
	1.6 VTi	120	depuis 09/10	6,6	Un très bon compromis pour ce moteur plaisant et relativement sobre.	à partir de 9 800 €	★★★★
	1.6 THP	156	depuis 09/10	6,6	Le turbo fait de l'effet, mais sa boîte robotisée ne suit pas le mouvement.	à partir de 11 000 €	★★★★
Diesel	1.6 HDi	90	depuis 09/10	4,4	Sans être ridicule, ce diesel devient tout de même juste pour les longs trajets.	à partir de 8 500 €	★★★
	1.6 HDi	110	depuis 09/10	4,8	Un moteur très volontaire, mais qui manque un peu de tonus à bas régime.	à partir de 9 800 €	★★★★
	1.6 e-HDi	110 / 115	depuis 09/10	4,3	L'apport du stop/start rend ce diesel encore plus sobre et plus agréable à utiliser en ville.	à partir de 12 200 €	★★★★
	2.0 HDi	150	depuis 01/11	5,2	Livré sur la finition haut de gamme, ce bloc propose un bel agrément de conduite.	à partir de 12 500 €	★★★★

* Retrouvez notre cote détaillée en page 125.

NOTRE CHOIX

C4 e-HDi 115 ch
AIRDREAM BUSINESS
 de 2011
 (1^{er} prix prospecté: **9 790 €**)
 (102 105 km)

Ce moteur diesel agréable et performant sur route sait se montrer sobre en ville, grâce à l'adoption d'un stop/start efficace et discret. La C4 revendique alors une grande polyvalence. Elle est aussi à l'aise en milieu urbain que pour réaliser de longs trajets sur autoroute en famille.



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 / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,33 / 1,79 / 1,49 / 2,61 m
Poids / tractable freiné	1 280 kg / 1 550 kg

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrohydraulique
Diamètre de braquage	10,7 m
Suspensions AV/AR	type McPherson / essieu à bras tirés
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques	195/65 R 15
Roue de secours	kit antitrevaillon

LA CONDUITE

Performance*

1 000 m départ arrêté	33 s
90-130 km/h en 4 ^e / 5 ^e / 6 ^e	10,4 / 12,3 / 15,4 s
Vitesse maxi	183 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	32 / 66 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

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

LE BUDGET

Assurance*: 1 000 €

Carte grise**: 226,40 €

Consommations

Moyenne	5,6 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	5,8 / 5,5 / 5,6 l/100 km

Coût de l'entretien (tarifs en euros)

Amortisseurs AV	250	Kit de distribution	285
Amortisseurs AR	195	Embrayage	350
Disques AV	170	Catalyseur	390
Disques AR	350	Pneus (1 paire)	150
Plaquettes AV	115	Feu AV	350
Plaquettes AR	72	Feu AR	50
Filtre à air	31	Bouclier AV	560
Filtre à huile	17	Bouclier AR	530

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

* Base de calcul: automobiliste parisien

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

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

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MITO				
1.4 MPI 70 ch Progression	5	150	14 490	
1.4 MPI 78 ch S/S Distinctive	5	0	16 700	
0.9 TwinAir 105 ch S/S Distinctive	6	0	18 300	
0.9 TwinAir 105 ch S/S SBK	6	0	19 900	
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	21 650	
1.3 JTDm 85 ch S/S Exclusive	5	0	21 650	
1.6 JTDm 120 ch S/S Exclusive	6	0	22 750	
GIULIETTA				
1.4 Tjet 105 ch S/S Impression	6	900	21 090	
1.4 Tjet 120 ch S/S Distinctive	7	900	23 800	
1.4 MultiAir 170 ch S/S Distinctive	9	150	26 800	
1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Distinctive	9	0	28 700	
1.4 MultiAir 170 ch S/S Exclusive	9	150	29 550	
1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Exclusive	9	0	31 450	
1.6 JTDm 105 ch S/S Impression	5	0	24 390	
1.6 JTDm 105 ch S/S Distinctive	5	0	26 250	
1.6 JTDm 105 ch S/S Exclusive	5	0	29 000	
2.0 JTDm 150 ch S/S Distinctive	7	0	28 450	
2.0 JTDm 150 ch S/S Exclusive	7	0	31 200	
2.0 JTDm 170 ch S/S Distinctive	9	0	30 000	
2.0 JTDm 175 ch TCT S/S Distinctive	9	0	32 150	
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	
1750 TBI 240 ch	14	2 200	51 900	



Audi

Premium Murat

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
A1				
1.0 TFSI 95 ch Ambiente	5	NC	19 800	
1.4 TFSI 122 ch Ambiente	6	NC	21 800	
1.4 TFSI 122 ch S tronic 7 Ambiente	6	0	23 580	
1.4 TFSI 150 ch Ambiente	7	0	24 500	
1.4 TFSI 150 ch S tronic 7 Ambiente	7	0	26 280	
1.4 TFSI 192 ch S tronic 7 Ambiente	10	0	27 700	
2.0 TFSI 231 ch S1	14	2 200	34 300	
1.4 TDI 90 ch Ambiente	4	0	21 500	
1.4 TDI 90 ch S tronic 7 Ambiente	4	0	23 280	
1.6 TDI 116 ch Ambiente	5	0	22 800	
1.6 TDI 116 ch S tronic 7 Ambiente	5	0	24 580	
Surcoût Ambition : Ambiente + 600 €				
Surcoût S line : Ambiente + 2 800 €				
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 3 500 €				
A1 SPORTBACK (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 800 €				
A3 (3 PORTES)				
1.2 TFSI 105 ch Attraction	5	0	23 730	
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	24 730	
1.4 TFSI CDD 150 ch Ambition	7	0	28 230	
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	150	30 270	
2.0 TFSI 300 ch S3	19	2 200	46 120	
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	25 280	
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	27 300	
2.0 TDI 184 ch Ambiente	9	0	31 680	
Surcoût Ambition : Attraction + 2 500 €				
Surcoût Ambiente : Ambiente + 50 €				
Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €				
Surcoût Ambition 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 Ambition Luxe	6	4 000	43 950	
A3 BERLINE (4 PORTES)				
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	26 480	
1.4 TFSI CDD 150 ch Ambition	7	0	29 980	
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	150	32 020	
2.0 TFSI 300 ch S3	19	2 200	47 990	
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	27 030	
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	29 050	
2.0 TDI 184 ch Ambition	9	0	33 430	
Surcoût Ambition : Attraction + 2 500 €				
Surcoût Ambiente : Ambiente + 50 €				
Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 550 €				
A3 CABRIOLET				
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	31 730	
1.4 TFSI CDD 150 ch Ambition	7	0	35 230	
1.8 TFSI 180 ch Ambition	9	250	37 270	
1.6 TDI 110 ch Attraction	5	0	32 280	
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	34 300	
2.0 TDI 184 ch Ambition	9	0	38 680	
Surcoût Ambition : Attraction + 2 500 €				
Surcoût Ambiente : Ambiente + 50 €				

Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 550 €				
A4				
1.8 TFSI 120 ch Attraction	7	1 600	27 870	
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	0	30 500	
1.8 TFSI 170 ch Quattro Attraction	9	0	33 000	
2.0 TFSI 225 ch Attraction	11	500	34 560	
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12	2 200	37 060	
3.2 TFSI 272 ch S tronic 7 S line	17	4 000	52 940	
3.0 TFSI 333 ch S4 Quattro S tronic 7	22	4 000	63 440	
2.0 TDI 120 ch Attraction	6	0	30 090	
2.0 TDI 136 ch Attraction	7	0	32 120	
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	32 120	
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	7	0	34 620	
2.0 TDI 163 ch Attraction	9	0	34 560	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	10	0	34 910	
3.0 TDI 204 ch Ambiente	10	0	39 690	
Surcoût Ambition : Attraction + 2 300 €				
Surcoût S line : Ambiente + 5 400 €				
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 650 €				
Surcoût boîte Multitronic : BVM + 2 000 €				
Surcoût S tronic : BVM + 2 200 €				
A4 AVANT (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 350 €				
4.2 FSI 450 ch RS4 Quattro S tronic 7	35	8 000	87 580	
A4 ALLROAD QUATTRO				
2.0 TFSI 225 ch Ambiente	12	2 200	43 090	
2.0 TFSI 225 ch S tronic 7 Ambiente	13	2 200	45 290	
2.0 TDI 150 ch Ambiente	8	1 600	40 650	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Ambiente	11	900	43 440	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel S tronic 7 Amb.	11	900	45 640	
3.0 V6 TDI 245 ch S tronic 7 Ambiente	15	2 200	51 290	
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 650 €				
A5 COUPÉ				
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	0	35 770	
2.0 TFSI 225 ch Attraction	13	500	40 130	
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	13	2 200	42 630	
2.0 TFSI 225 ch Quat. S tronic 7 Attraction	13	2 200	44 830	
3.0 TFSI 272 ch Quattro S tronic 7 S line	17	4 000	57 910	
S5 333 ch	23	6 500	69 680	
RS5 4.2 FSI 450 ch	35	8 000	90 650	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	9	250	39 430	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro Attraction	9	0	41 930	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quat. S tronic 7 Alt.	10	250	44 130	
3.0 V6 TDI 204 ch Ambiente	14	0	45 390	
3.0 V6 TDI 245 ch quattro Ambiente	14	1 600	51 360	
3.0 V6 TDI 245 ch quattro S tronic 7 Ambiente	14	1 600	53 560	
Surcoût Ambition : Attraction + 3 200 €				
Surcoût S line : Ambiente + 4 500 €				
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 6 750 €				
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 350 €				
Surcoût boîte S tronic : BVM + 1 000 €				
A5 SPORTBACK				
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	250	35 060	
2.0 TFSI 225 ch Attraction	12	500	39 430	
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12	500	41 930	
2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic 7 Attraction	13	2 200	44 130	
3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 S line	18	4 000	56 110	
S5 333 ch	23	8 000	68 980	
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	36 220	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	9	0	38 730	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro Attraction	10	0	41 230	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro S tronic 7 Alt.	10	0	43 430	
3.0 V6 TDI 204 ch Ambiente	11	0	43 190	
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro Ambiente	14	500	49 160	
3.0 V6 TDI 245 ch Quat. S tronic 7 Amb.	14	500	51 360	
Surcoût Ambition : Attraction + 1 700 €				
Surcoût S line : Ambiente + 5 400 €				
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 800 €				
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 800 €				
Surcoût boîte Multitronic : BVM + 2 100 €				
A5 CABRIOLET				
1.8 TFSI 170 ch Ambiente	9	500	43 570	
2.0 TFSI 225 ch Ambiente	12	500	47 940	
2.0 TFSI 225 ch Quattro multitrone Ambiente	13	2 200	50 040	
3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 Amb.	18	6 500	58 020	
S5 333 ch	23	6 500	74 050	
RS5 4.2 FSI 450 ch	35	8 000	98 780	
2.0 TDI 150 ch Ambiente	7	0	44 730	
2.0 TDI 190 ch Clean diesel Ambiente	9	0	47 230	
2.0 TDI 190 ch Clean diesel Quattro Ambiente	10	500	49 730	
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Amb.	15	1 600	58 170	
Surcoût S line : Ambiente + 4 700 €				
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 6 700 €				
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 900 €				
Surcoût boîte S tronic : BVM + 2 100 €				
NOUVELLE A6				
1.8 TFSI 190 ch Ambiente	10	250	41 300	
1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambiente S tronic 7	10	150	43 600	
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic 7	15	250	48 000	
3.0 TFSI 333 ch Quattro S tronic 7 Ambiente	22	2 200	56 800	
4.0 TFSI 420 ch Quattro S tronic 7 S6	31	8 000	90 300	
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7	0	39 900	
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambiente	10	0	42 200	
3.0 TDI 218 ch S tronic 7 Ambiente	12	0	48 500	
3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambiente	16	150	54 700	
3.0 BTDI 320 ch Quattro Tiptronic 8 S line	21	2 200	63 900	
Surcoût S line : Ambiente + 6 250 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 950 €				
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 700 €				
NOUVELLE A6 AVANT (BREAK)				
Surcoût : berline + 2 600 €				
4.0 V8 TFSI 560 ch RS6	47	8 000	121 710	

A6 ALLROAD QUATTRO				
3.0 TFSI 333 ch S tronic 7 Ambiente	22	3 600	63 400	
3.0 TDI 218 ch S tronic 7 Ambiente	13	900	58 000	
3.0 TDI 272 ch S tronic 7 Ambiente	16	900	61 300	
3.0 TDI 320 ch Tiptronic 8 Ambition Luxe	21	2 200	71 450	
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 200 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 700 €				
NOUVELLE A7 SPORTBACK				
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	250	58 900	
3.0 TFSI 333 ch Quattro 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 Ambition Luxe : S line + 2 000 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 500 €				
A8				
3.0 TFSI 310 ch Quattro Tiptronic 8	20	3 600	86 830	
Hybrid 245 ch	12	500	90 500	
4.0 V8 TFSI 435 ch Quattro Tiptronic 8	33	8 000	109 420	
4.0 TFSI 420 ch S8 Quattro Tiptronic 8	42	8 000	133 650	
3.0 V6 TDI 258 ch Quattro Tiptronic 8	16	1 600	86 310	
4.2 V8 TDI 385 ch Quattro Tiptronic 8	27	6 500	104 680	
Surcoût chassis long (limousine) : berline + 5 350 €				
Surcoût Avus : A8 + 11 900 € (chassis long) ; + 12 000 € (chassis 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 Quattro S tronic 7 S line	13	3 000	43 560	
2.5 TFSI 310 ch RS	NC	3 000	61 660	
2.0 TDI 140 ch Attraction	8	250	30 740	
2.0 TDI 140 ch Quattro Attraction	8	900	32 940	
2.0 TDI 177 ch Attraction	10	2 200	33 650	
2.0 TDI 177 ch Quattro S tronic 7 Attraction	10	2 200	35 850	
Surcoût finition Ambiente : Attraction + 2 250 €				
Surcoût finition S line : Ambiente + 3 150 €				
Surcoût finition Ambition Luxe : Ambiente + 4 700 €				
Q5				
2.0 TFSI 180 ch Quattro Ambiente	11	2 200	40 800	
2.0 TFSI 225 ch Quattro Ambiente	14	3 000	43 250	
2.0 TFSI 225 ch Quattro Tiptronic 8 Amb.	14	3 600	45 500	
2.0 TFSI 245 ch Hybrid Tip. 8 Ambiente	12	6 500	57 600	
3.2 FSI 272 ch S tronic 7 Ambiente	18	6 500	50 600	
2.0 TDI 150 ch Ambiente	8	250	37 600	
2.0 TDI 177 ch Ambiente	10	2 200	42 850	
2.0 TDI 177 ch S tronic 7	10	2 200	45 050	
3.0 TDI 245 ch S tronic 7 Ambiente	15	2 200	51 500	
3.0 V6 BITDI 313 ch SQ5	20	3 000	71 400	
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 4 800 €				
Surcoût S line : Ambition Luxe + 2 100 € (+ 2 900 € Q5 Hybrid)				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 5 100 € (2 200 € Q5 Hybrid)				
Q7				
3.0 TFSI V6 272 ch Tiptronic 8 Ambiente	19	8 000	60 840	
3.0 TFSI V6 333 ch Ambition Luxe	24	8 000	70 090	
3.0 V6 TDI 204 ch Ambiente 7pl.	13	8 000	56 350	
3.0 V6 TDI 245 ch Ambiente 7pl.	15	6 500	58 160	
3.0 V6 TDI Clean diesel 245 ch Ambition 7pl.	15	4 000	58 670	
4.2 V8 TDI 340 ch Ambition Luxe 7pl.	25	8 000	83 470	
Surcoût finition Ambition Luxe : Ambiente + 5 100 € (7pl.), 6 600 € (6pl.).				
Surcoût S line : Ambition Luxe + 3 700 €, 5 200 € (6pl.).				
Surcoût Avus : S line + 6 100 € (7pl.), 7 600 € (6pl.), 3 800 € (4.2 TDI)				
NOUVEAU TT				
2.0 TFSI 230 ch	NC	500	40 300	
2.0 TFSI 230 ch S tronic	NC	2 200	45 200	
2.0 TDI 184 ch	NC	0	39 900	
TT ROADSTER				
1.8 TFSI 160 ch	9	900	36 540	
1.8 TFSI 160 ch S tronic 7	9	900	38 940	
2.0 TFSI 211 ch	12	1 600	41 850	
2.0 TFSI 211 ch S tronic 6	12	1 600	44 250	
2.0 TFSI 211 ch Quattro S tronic 6	12	1 600	46 750	
TTS 272 ch Quattro	17	3 600	55 500	
2.5 TFSI RS Plus 360 ch Quattro	24	8 000	67 350	
2.0 TDI 170 ch Quattro	9	250	44 060	
2.0 TDI 170 ch Quattro S tronic 6	9	250	46 460	
Surcoût finition S line : TT + 1 650 €				
Surcoût Ambition Luxe : TT + 4 300 € (2.0 TFSI, 2.0 TDI, + 5 200 € (1.8 TFSI)				
R8				
4.2 V8 430 ch	34	8 000	118 100	
5.2 V10 525 ch	45	8 000	162 100	
5.2 V10 Plus 550 ch R tronic	49	8 000	176 800	
R8 SPYDER				
4.2 V8 430 ch	34	8 000	131 700	
5.2 V10 525 ch	46	8 000	175 700	

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	500	59 100
535d 313 ch Lounge Plus BVA8	20	0	61 400
535d xDrive 313 ch Lounge Plus BVA8	20	900	64 000
M550d 381 ch xDrive M Performance	26	2 200	88 000

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 350 €

Surcoût Modern : Lounge Plus + 3 950 € (3 650 € sur 535i et 535d :

3 450 € sur ActiveHybrid) ; 3 850 € sur 520d

Surcoût Luxe / M Sport : Modern + 1 850 €

Surcoût M Sport : Luxe + 800 € (ActiveHybrid)

Surcoût 520d/528i/530i/520d/525d/530d Luxe : Sport Design + 1 700

Surcoût 535i/535d Luxe : Sport Design + 1 200 €

Surcoût 520d/528i/530i/520d/525d/530d/535d

Exclusive : Luxe + 6 200 €

Surcoût 535i Exclusive : Sport Design + 6 500 €

SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

Surcoût : berline (sauf 540i) +2 500 € ; M5 + 2 050 €

SÉRIE 5 GT

535i xDrive 306 ch Lounge Plus	20	6 500	68 500
520d 184 ch Lounge Plus	10	250	55 500
530d 258 ch Lounge Plus	15	1 600	63 000
530d xDrive 258 ch Lounge Plus	16	2 200	65 600
535d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	2 200	70 500

Surcoût finition Modern : Lounge Plus + 6 800 € (6 450 € 535d xDrive).

Surcoût finition Luxury : Modern + 1 600 € (1 650 € 535d xDrive).

Surcoût M Sport : Luxury + 2 500 € (2 450 € sur 535d xDrive).

SÉRIE 6 COUPÉ

640i 320 ch Excellis	21	3 000	80 700
640i 320 ch xDrive Excellis	21	4 000	84 100
650i 450 ch Excellis	31	6 500	95 000
650i xDrive 450 ch Excellis	31	8 000	98 400
M6 560 ch DKG7	47	8 000	134 100
640d 313 ch Excellis	20	900	83 800
640d xDrive 313 ch Excellis	20	900	87 200

Surcoût 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	3 600	89 850
640i 320 ch xDrive Excellis	21	4 000	93 200
650i 450 ch Excellis	31	8 000	104 150
650i xDrive 450 ch Excellis	31	8 000	107 550
M6 560 ch DKG7	47	8 000	141 600
640d 313 ch Excellis	20	900	92 950
640d xDrive 313 ch Excellis	20	1 600	96 350

Surcoût 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 GRANCOUPÉ

640i 320 ch Excellis	21	3 000	82 200
650i 450 ch Excellis	31	6 500	96 500
M6 560 ch DKG7	47	8 000	138 900
640d 313 ch Excellis	20	900	85 300

Surcoût finition Luxe : Excellis + 3 200 €

Surcoût finition Sport Design : Luxe + 5 500 €

Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 4 100 €

Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €

Surcoût xDrive : sDrive + 3 400 €

SÉRIE 7

740i 320 ch Luxe	21	3 600	89 700
740i 320 ch Exclusive	21	3 600	99 050
750i 450 ch xDrive Luxe	34	6 500	106 400
750i 450 ch xDrive Exclusive	34	6 500	115 750
ActiveHybrid 7 354 ch Luxe	21	2 200	95 200
ActiveHybrid 7 354 ch Exclusive	21	2 200	104 550
760i 544 ch Exclusive	46	8 000	148 800
730d 258 ch Luxe	15	900	84 800
730d 258 ch Exclusive	15	900	94 150
730d xDrive 258 ch Luxe	16	2 200	88 200
730d xDrive 258 ch Exclusive	16	2 200	97 550
740d 313 ch Luxe	20	900	90 700
740d 313 ch Exclusive	20	900	100 050
740d xDrive 313 ch Luxe	20	2 200	94 100
740d xDrive 313 ch Exclusive	20	2 200	103 450
750d xDrive 381 ch Luxe	26	2 200	106 400
750d xDrive 381 ch Exclusive	26	2 200	115 750

sDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	34 600
xDrive 20i 184 ch Lounge	11	3 000	36 850
xDrive 28i 245 ch Lounge	15	3 000	44 600
sDrive 16d 116 ch Première	6	0	30 700
sDrive 18d 143 ch Lounge	8	0	32 700
xDrive 18d 143 ch Première	8	500	34 950
sDrive 20d EfficientDyn. 163 ch Lounge	8	0	35 700
xDrive 20d 184 ch Lounge	10	0	35 700
xDrive 20d 184 ch Lounge	10	500	37 950
xDrive 25d 218 ch Lounge	12	1 600	40 400

Surcoût Lounge : Première + 1 900 €

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 4 450 € (sDrive16d, sDrive18d,

xDrive18d) ; + 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	2 200	40 900
xDrive 28i 245 ch Lounge BVA	17	2 200	48 800
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	56 700
sDrive18d 150 ch Lounge	8	0	38 500
xDrive 20d 190 ch Lounge	10	250	42 950
xDrive 30d 258 ch Lounge BVA	16	2 200	51 750
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	20	2 200	60 100

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 600 €

Surcoût xLine : Lounge Plus + 5 100 €

Surcoût M Sport : xLine + 800 €

xDrive 28i 245 ch Lounge Plus BVA	15	2 200	55 850
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	59 850
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus	10	250	49 800
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus BVA	10	0	52 160
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA	15	900	58 800
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	2	2 200	63 350

Surcoût M Sport : xLine + 2 000 €

X5

xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus	20	6 500	68 300
xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.)	20	6 500	70 750
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus	25	8 000	84 700
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.)	25	8 000	87 150
sDrive 25d 218 ch Lounge	13	900	52 950
sDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl.)	13	900	57 700
xDrive 25d 218 ch Lounge	13	1 600	55 950
xDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl.)	13	1 600	60 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	66 750
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus (7 pl.)	16	2 200	69 200
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus	20	2 200	71 650
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus (7 pl.)	20	2 200	74 100
M50d 381 ch M Sport	26	2 200	93 700
M50d 381 ch M Sport (7 pl.)	26	2 200	95 600

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 400 €

Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 500 € (4 550 € xDrive35i et 30d ;

4 200 € xDrive40d)

Surcoût Exclusive : xLine + 6 550 €

Surcoût 7 Places : 5 Places + 2 450 €

NOUVEAU X6

xDrive 50i 450 ch Lounge Plus	34	8 000	88 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	70 900
xDrive M50d 381 ch	26	2 200	98 900

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € (10 700 € sur xDrive30d)

Surcoût Exclusive : M Sport + 1 850 € (2 100 € sur xDrive30d)

Z4 CABRIOLET

sDrive18i 156 ch Lounge	9	2 200	36 990
sDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	39 950
sDrive 28i 245 ch Lounge	15	2 200	45 950
sDrive 35i 306 ch Lounge	21	8 000	51 300
sDrive 35i 340 ch M Sport DKG7	23	8 000	65 200

Surcoût Lounge Plus : Lounge +3 750 € (2 650 € sDrive28i /

2 450 € sDrive35i)

Surcoût Pure Design : Lounge Plus + 1 400 € (1 450 € sur sDrive28i)

Surcoût M Sport : Pure Design + 1 400 € (1 550 € sDrive28i /

1 500 € sDrive35i)

i8

i8 3Pure Impulse* 362 ch	11	4 000	141 950
--------------------------	----	-------	---------

CITROËN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
------	----	------	------

C-ZERO

C-Zero Airdream Comfort	1	6 300	29 600
-------------------------	---	-------	--------

NOUVELLE C1 (3 PORTES)

VTI 68 ch Start	4	0	9 950
e-VTI 68 ch Feel	3	150	13 500
VTI 82 ch Feel	4	0	9 950

Surcoût Live : Start + 200 €

Surcoût Feel : Live + 1 700 €

Surcoût ETG : BVM + 850 €

NOUVELLE C1 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 500 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (3 PORTES)

Surcoût : berline 3 portes + 1 450 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (5 PORTES)

Surcoût : C1 Aircscape + 500 €

C3

VTI 68 ch PureTech Attraction	4	0	13 500
VTI 68 ch PureTech Comfort	4	0	15 500
VTI 82 ch PureTech Attraction	4	0	14 100
VTI 82 ch PureTech Comfort	4	0	16 100
e-VTI PureTech 82 ch Confort ETG	4	0	16 900
VTI 82 ch PureTech Exclusive	5	0	17 800
e-VTI PureTech 82 ch Exclusive ETG	4	0	18 600
VTI 120 ch Exclusive	6	0	18 700
HDI 70 ch Attraction	4	0	15 500
HDI 70 ch Confort	4	0	17 450
HDI 70 ch Exclusive	4	0	19 150
e-HDI 70 ch Confort BMP	3	150	18 450
HDI 90 ch Confort	5	0	18 350
e-HDI 90 ch Confort	5	0	18 800
HDI 90 ch Exclusive	5	0	20 050
e-HDI 90 ch Exclusive	5	0	20 500

Surcoût BMP / ETG : BVM + 600 € / 900 €

C3 PICASSO

VTI 95 ch Attraction	6	500	16 600
VTI 95 ch Confort	6	250	18 450
VTI 120 ch Confort	7	500	19 100
VTI 120 ch Exclusive	7	900	21 000
HDI 90 ch Attraction	5	0	18 600
HDI 90 ch Confort	5	0	20 450
HDI 90 ch Exclusive	5	0	22 350
e-HDI 90 ch S/S Confort	5	0	21 850
e-HDI 90 ch S/S Exclusive	5	0	23 600
HDI 115 ch Confort	5	0	21 850
HDI 115 ch Exclusive	6	0	23 750

C4 CACTUS (5 PORTES)

VTI 75 ch Start	4	0	13 950
VTI 82 ch Live	4	0	15 200
e-VTI 82 ch Feel ETG	4	0	17 850
e-HDI 92 ch Feel ETG	4	0	20 550
BlueHDI 100 ch Live	5	150	18 900

Surcoût Live : Start + 1 250 €

Surcoût Live : Feel + 1 750 €

Surcoût Shine : Feel + 1 750 €

C4 BERLINE (5 PORTES)

VTI 95 ch Attraction	6	250	19 200
VTI 120 ch Attraction	7	500	20 700
VTI 120 ch Confort	7	500	22 100
VTI 120 ch Exclusive	7	500	25 150
e-THP 130 ch Confort	7	0	23 050
e-THP 130 ch Exclusive	7	0	26 100
e-THP 130 ch Exclusive +	7	0	27 450
THP 155 ch Exclusive BMP6	9	500	27 200
HDI 90 ch Attraction	5	0	22 200
HDI 90 ch Confort	5	0	23 600
HDI 90 ch Exclusive	5	0	26 650

e-HDI 115 ch Confort	6	0	23 600
e-HDI 115 ch S/S Confort ETG6	6	0	25 700
e-HDI 115 ch S/S Exclusive	6	0	28 050
e-HDI 115 ch S/S Exclusive ETG6	6	0	28 750
e-HDI 115 ch S/S Exclusive +	6	0	29 400
e-HDI 115 ch S/S Exclusive + ETG6	6	0	30 100
HDI 150 ch Exclusive	8	0	29 450
HDI 150 ch Exclusive +	8	0	30 800



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

Surcôt : 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 S/S Easy	4	150	15 240
0.9 TwinAir 85 ch S/S Lounge	4	150	16 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Easy	4	0	14 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Lounge	4	0	15 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Trekking	4	0	16 040

PANDA 4x4			
0.9 TwinAir 85 ch S/S Pop	5	0	14 990
0.9 TwinAir 85 ch S/S Rock	5	0	16 990
1.3 Multijet 75 ch S/S Pop	4	0	16 090
1.3 Multijet 75 ch S/S Rock	4	0	17 390

PUNTO (3 PORTES)			
1.2 69 ch Italia	4	0	13 290
1.4 77 ch S/S Italia	5	150	13 790
0.9 TwinAir 105 ch S/S Italia	6	0	15 190
1.3 Multijet 75 ch S/S Italia	4	0	15 790
1.3 Multijet 85 ch S/S Italia	4	150	16 990

Surcôt : berline 3 portes + 660 €

FREEMONT			
3.6 V6 280 ch Lounge 4x4	20	8 000	35 650
2.0 Multijet 140 ch 4x2	8	2 200	27 750
2.0 Multijet 140 ch Urban 4x2	8	2 200	29 250
2.0 Multijet 140 ch Lounge 4x2	8	2 200	31 250
2.0 Multijet 140 ch Cross 4x2	8	2 200	32 850
2.0 Multijet 170 ch Urban 4x2	10	2 200	30 450
2.0 Multijet 170 ch Lounge 4x2	10	2 200	32 450
2.0 Multijet 170 ch Black Code 4x2	10	2 200	33 250
2.0 Multijet 170 ch Cross 4x2	10	2 200	34 050

Surcôt 4x4 : 4x2 + 3 200 €

FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.2 69 ch Trend S/S	4	0	9 450
Surcôt Titanium+ : Trend + 1 700 €			
Surcôt Metal Ka : Titanium+ 750 €			

FIESTA (3 PORTES)			
1.25 60 ch Ambiente	4	0	8 990
1.25 60 ch Trend	4	0	13 450
1.0 SCI 80 ch Titanium S/S	4	0	16 050
1.25 82 ch Trend	5	0	14 000
1.0 SCI 100 ch Trend S/S	5	0	15 300
1.0 SCI 100 ch Titanium S/S	5	0	17 000
1.0 SCI 125 ch Titanium / Sport S/S	6	0	17 500
1.6 SCTi 182 ch ST	10	250	24 200
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	14 500
1.5 TDCi 75 ch Trend	4	0	15 800
1.5 TDCi 75 ch Titanium	4	0	17 500
1.6 TDCi 95 ch Trend	5	0	16 650
1.6 TDCi 95 ch Titanium / Sport	5	0	18 350
1.6 TDCi 95 ch Trend S/S	4	150	16 650
1.6 TDCi 95 ch Titanium S/S	4	150	18 350

Surcôt : berline 3 portes + 600 € ; +950 € (1.25)

NOUVELLE FOCUS			
1.6 T-VCT 85 ch Trend	5	250	18 400
1.0 EcoBoost 100 ch S/S Trend	6	0	20 400
1.0 EcoBoost 100 ch S/S Titanium	6	0	22 400
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Trend	6	0	21 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Titanium	6	0	23 600
1.6 T-VCT 125 ch Titanium PowerShift	7	900	24 900
1.5 EcoBoost 150 ch S/S Titanium	8	0	24 800
1.5 EcoBoost 182 ch S/S Titanium	10	0	26 000
2.0 EcoBoost 250 ch S/S ST	15	2 200	29 000
1.6 TDCi 95 ch S/S Trend	5	0	22 200
1.6 TDCi 95 ch S/S Titanium	5	0	24 200
1.5 TDCi 105 ch Econetic S/S Trend	5	150	22 800
1.6 TDCi 115 ch S/S Trend	6	0	23 400
1.6 TDCi 115 ch S/S Titanium	6	0	25 400
2.0 TDCi 150 ch S/S Titanium	7	0	26 800
2.0 TDCi 150 ch S/S Titanium PowerShift	8	0	26 800
2.0 TDCi 185 ch S/S ST	10	0	30 500

Surcôt : 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
Surcôt Trend : Ambiente + 1 550 € (1.4 90 ch) ; + 1 000 € 1.5 TDCi 75 ch			
Surcôt Titanium : Trend + 1 200 €			
Surcôt Titanium X : Titanium + 1 200 €			

ECOSPORT			
1.5 Duratec 110 ch Titanium PowerShift	6	900	20 990
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	7	0	20 990
1.5 TDCi 90 ch Titanium	5	0	20 990

C-MAX			
1.0 SCTi 100 ch S/S Trend	6	0	22 700
1.0 SCTi 125 ch S/S Trend	6	0	23 700
1.6 SCTi 150 ch S/S Titanium	8	900	26 850
1.6 SCTi 180 ch S/S Titanium	8	900	27 600
1.6 TDCi 95 ch Trend	5	0	24 500
1.6 TDCi 95 ch Trend S/S	5	0	24 750
1.6 TDCi 115 ch Trend	6	0	25 500
1.6 TDCi 115 ch Trend S/S	6	0	25 750
2.0 TDCi 140 ch PowerShift Trend	7	900	26 800
2.0 TDCi 140 ch Titanium	8	0	28 650
2.0 TDCi 160 ch PowerShift Titanium	8	900	30 150
2.0 TDCi 163 ch PowerShift Titanium	9	0	29 400
2.0 TDCi 163 ch PowerShift Titanium	9	900	30 900
Surcôt Titanium : Trend + 2 150 €			

Surcôt : C-MAX + 1 300 €

Malus écologique de 750 € et 500 € pour les essence Bonus/malus neutre pour les diesels (normes versions PowerShift, avec malus de 500 €)

NOUVELLE MONDEO (4/5 PORTES)			
1.6 EcoBoost 160 ch Titanium	9	150	30 500
Hybrid 177 ch Titanium	9	2 780	33 700
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium BVA6	14	2 200	36 200
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	0	32 000
2.0 TDCi 180 ch Titanium	9	0	33 500
Surcôt PowerShift : + 1 700 €			
Surcôt SW : 4/5 portes + 1 000 €			

S-MAX			
1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift	9	2 200	30 400
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	4 000	33 450
1.6 TDCi 115 ch Edition S/S	6	250	32 700
2.0 TDCi 140 ch Edition	8	250	33 900
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	250	35 950
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	2 200	37 650
2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA	12	4 000	39 250
Surcôt Titanium : Trend + 2 000 €			
Surcôt Sport Platinum : Titanium + 3 250 €			

GALAXY			
1.6 SCTi 160 ch Edition PowerShift	9	2 200	33 600
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	4 000	36 450
1.6 TDCi 115 ch Trend S/S	7	250	36 600
2.0 TDCi 140 ch Trend	8	250	37 800
2.0 TDCi 140 ch Trend PowerShift	8	2 200	39 500
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	250	39 850
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	2 200	41 550
2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA6	12	4 000	43 150

KUGA			
1.6 SCTi 150 ch Trend	8	1 600	25 540
1.6 SCTi 182 ch Trend 4x4 BVA	11	3 000	30 300
2.0 TDCi 115 ch Trend	6	250	26 300
2.0 TDCi 140 ch Trend 4x2	8	250	28 300
2.0 TDCi 140 ch Trend 4x4	8	1 600	30 300
2.0 TDCi 163 ch PowerShift Titanium 4x4	9	2 200	32 800
Surcôt Titanium : Trend + 1 600 €			
Surcôt Sport Platinum : Titanium + 2 000 €			
Surcôt BVA : BVM + 4 700 € (4 710 € sur trend)			
Surcôt PowerShift : BVM + 1 500 €			

Surcôt Titanium : Trend + 1 600 €

Surcôt Sport Platinum : Titanium + 2 000 €

Surcôt BVA : BVM + 4 700 € (4 710 € sur trend)

Surcôt PowerShift : BVM + 1 500 €

HONDA

GARAGE DU CLOS

91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti

91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle

www.honda-monthery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
JAZZ			
1.2 i-VTEC 90 ch S	5	0	15 210
1.4 i-VTEC 100 ch Elegance	5	0	16 460
1.4 i-VTEC 100 ch Luxury	5	0	18 060
1.4 i-VTEC 100 ch Luxury CVT	5	0	19 060
JAZZ HYBRID			
1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid	4	1 650	19 670
1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid Luxury	4	1 704	21 300
1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid Exclusive	4	1 808	22 600
CIVIC (5 PORTES)			
1.4 i-VTEC 100 ch Elegance	5	0	20 360
1.4 i-VTEC 100 ch Executive	5	0	21 760
1.8 i-VTEC 142 ch Executive	8	500	24 060
1.8 i-VTEC 142 ch Executive Navi	8	500	25 260
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	23 210
1.6 i-DTEC 120 ch Executive	6	0	24 610
1.6 i-DTEC 120 ch Executive Navi	6	0	25 180
Surcôt BVA (1.8 i-VTEC) : BVM + 1 200 €			

Surcôt : berline + 1 100 €

INSIGHT HYBRID			
1.3 i-VTEC Hybrid 88 ch Elegance	5	1 881	23 580
1.3 i-VTEC Hybrid 88 ch Executive	5	1 963	24 580
NOUVEAU CR-Z			
1.5 i-VTEC Hybrid 128 ch GT	6	0	26 370
ACCORD			
2.2 i-DTEC 150 ch Elegance Plus	8	250	33 400
2.2 i-DTEC 150 ch Luxury	8	250	37 100
2.2 i-DTEC 150 ch Luxury AT	9	2 200	38 300

Surcôt berline + 900 €

ACCORD TOURER (BREAK)			
2.0 TDCi 185 ch S/S ST	10	0	30 500

CR-V			
2.0 i-VTEC 150 ch Comfort	9	2 200	25 320
2.0 i-VTEC 150 ch 4WD Elegance Navi AT	9	2 200	35 900
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6	0	27 220
2.2 i-DTEC 150 ch 4WD Comfort	8	900	34 350
2.2 i-DTEC 150 ch 4WD Elegance Navi AT	9	1 600	37 050
Surcôt Elegance : Comfort + 2 250			
Surcôt Elegance Navi : Elegance + 1 000 €			
Surcôt Executive : Elegance Navi +50 €			
Surcôt Executive Navi / Exclusive Navi : Executive + 1 550 €			
Surcôt Innova : Executive Navi / Exclusive Navi + 1 600 €			

HYUNDAI

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	28 900
1.6 CRDi 128 ch Dynamic	5	0	23 900
1.6 CRDi 128 ch Sport	5	0	26 200
CEE'D			
1.4 100 ch ISG Motion	5	0	17 500
1.6 GDI 135 ch Active	6	250	20 800
1.4 CRDi 90 ch Motion	5	0	19 500
1.6 T-GDI 204 ch GT	12	2 200	24 490
1.6 CRDi 110 ch Style	5	0	21 900
1.6 CRDi 128 ch Active	5	0	23 000
Surcoût Style : Motion + 1 000 €			
Surcoût Premium : Active + 2 000 €			
Surcoût DCT : BVM + 1 300 €			
CEE'D SW (BREAK)			
1.6 GDI 135 ch ISG Style	7	0	20 900
1.6 GDI 135 ch ISG Active	7	0	22 000
1.4 CRDi 90 ch Style	5	0	21 500
1.6 CRDi 110 ch Style	6	0	22 900
1.6 CRDi 128 ch Active	7	0	24 000
Surcoût Premium : Active + 2 000 €			
Surcoût DCT : BVM + 1 200 €			
CARENS			
1.6 GDI 135 ch ISG Motion	8	500	21 700
1.7 CRDi 115 ch ISG Motion	6	0	23 900
1.7 CRDi 136 ch Active	7	0	27 400
Surcoût Style : Motion + 1 200 €			
Surcoût Active : Style + 1 700 €			
Surcoût Premium : Active + 2 400 €			
Surcoût BVA : BVM + 1 200 €			
SPORTAGE			
1.6 ISG 140 ch 4x2 Style	8	900	22 850
1.7 CRDi ISG 115 ch 4x2 Style	6	100	25 150
2.0 CRDi 136 ch 4x2 Active	8	900	29 250
2.0 CRDi 136 ch 4x4 Active BVA	8	3 000	32 250
2.0 CRDi 136 ch 4x4 Premium	8	2 200	33 050
2.0 CRDi 136 ch 4x4 Premium BVA	8	3 600	34 750
2.0 CRDi 184 ch 4x4 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			
2.0 S4 240 ch Pure	15	6 500	41 300
2.2 eD4 150 ch Pure 4x2	9	0	33 500
2.2 TD4 Pure	9	2 200	35 350
2.2 SD4 190 ch Pure	12	900	38 200
Surcoût finition Dynamic : finition Pure + 8 500 €			
Surcoût finition Prestige : finition Dynamic + 800 €			
EVOQUE COUPÉ			
Surcoût : 5 portes + 1 000 €			
DEFENDER			
90 Hard Top/Pick Up 122 ch E	10	8 000	27 020
90 Station Wagon 122 ch E	10	8 000	29 020
110 Hard Top 122 ch E	10	8 000	30 270
130 Simple Cab 122 ch E	10	8 000	31 690

Surcoût finition S : finition E + 1 800 €			
Surcoût finition SE : finition S + 1 800 €			
DISCOVERY 4			
3.0 V6 340 ch SE	25	NC	55 200
3.0 V6 340 ch HSE	25	NC	61 800
3.0 TDV6 211 ch	14	8 000	44 600
3.0 TDV6 211 ch S	14	8 000	47 300
3.0 TDV6 211 ch SE	14	8 000	53 500
3.0 TDV6 211 ch HSE	14	8 000	59 900
3.0 SDV6 256 ch SE	17	8 000	55 600
3.0 SDV6 256 ch HSE	17	8 000	62 000
RANGE ROVER SPORT			
5.0 V8 510 ch HSE Dynamic	43	8 000	89 500
5.0 V8 510 ch Autobiography Dynamic	43	8 000	100 100
3.0 TDV6 256 ch S	14	8 000	60 300
3.0 TDV6 256 ch SE	16	8 000	65 500
3.0 TDV6 256 ch HSE	16	8 000	72 200
3.0 SDV6 292 ch SE	19	8 000	70 300
3.0 SDV6 292 ch HSE	19	8 000	76 000
3.0 SDV6 292 ch HSE Dynamic	19	8 000	78 500
4.4 SDV8 340 ch HSE	NC	NC	83 100
4.4 SDV8 340 ch HSE Dynamic	NC	NC	85 600
4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography	NC	NC	94 700
4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography Dyn.	NC	NC	96 700
3.0 SDV6 340 ch Hyo. HSE	NC	NC	86 800
3.0 SDV6 340 ch Hyo. HSE Dynamic	NC	NC	88 400
3.0 SDV6 340 ch Hyo. HSE Autobiography	NC	NC	96 900
RANGE ROVER			
5.0 V8 510 ch Supercharged	44	8 000	117 300
5.0 V8 510 ch Supercharged Autobiography	44	8 000	130 900
3.0 TDV6 258 ch HSE	NC	NC	92 300
3.0 TDV6 258 ch Vogue	NC	NC	102 400
3.0 TDV6 258 ch Autobiography	NC	NC	116 000
4.4 SDV8 340 ch Autobiography	22	8 000	128 200
3.0 SDV6 340 ch Hyo. Autobiography	NC	NC	130 200
LEXUS			
			
SIVAM Levallois, Concessionnaire Lexus			
0142 70 40 70			
SIVAM Asnières, Réparateur agréé			
0146 13 51 00			
SIVAM Paris Sud, Réparateur agréé			
0155 43 55 00			
www.sivam.fr			
			
La poursuite de la perfection			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CT			
200h 136 ch	4	2 457	29 790
200h 136 ch Pack	5	2 556	30 990
200h 136 ch F SPORT / Luxe	5	2 927	35 490
200h 136 ch Executive	5	3 300	42 890
IS			
250 207 ch Luxe	13	6 500	42 990
250 207 ch F SPORT	13	8 000	43 590
250 207 ch Executive	13	8 000	49 390
250 207 ch F SPORT Executive	13	8 000	51 390
300h	9	3 142	38 090
300h Pack	9	3 267	39 790
300h Luxe / F SPORT	9	3 300	46 990
300h Executive	9	3 300	53 390
300h F SPORT Executive	9	3 300	56 690
GS			
300h 223 ch Luxe	9	3 300	56 900
300h 223 ch F SPORT	9	0	67 100
300h 223 ch Executive	9	0	67 900
450h 345 ch Pack Luxe	19	500	67 500
450h 345 ch Pack Executive	19	500	77 300
450h 345 ch Pack Sport	19	500	78 700
RC F			
5.0 V8 477 ch	38	8 000	79 790
5.0 V8 477 ch GT	38	8 000	88 790
5.0 V8 477 ch Carbon	38	8 000	91 990
LS			
460 4.6 V8 380 ch Luxe	29	8 000	106 700
460 4.6 V8 380 ch F SPORT	29	8 000	111 700
460 4.6 V8 380 ch Executive	29	8 000	123 700
600h 445 ch Luxe	28	6 500	123 500
600h F SPORT	28	6 500	129 500
600h Pack Executive	28	6 500	142 500
600h L Executive	28	6 500	150 500
NX			
300h 197 ch	8	0	39 590
200h 238 ch Luxe	13	6 500	50 890
Surcoût Pack : NX + 2 000 €			
Surcoût F SPORT : Luxe + 7 000 €			
Surcoût Executive : F SPORT + 4 000 €			
Surcoût 4WD : 2WD + 1 300 €			
RX			
450h 3.5 V6 249 ch 2WD Pack	15	250	63 500
450h 3.5 V6 249 ch 2WD Luxe	15	250	67 700
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Sport	15	500	74 600
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Executive	15	500	78 600
Surcoût 4WD : 2WD + 1 400 €			
MASERATI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
GHIBLI			
3.0 V6 330 ch	23	8 000	68 700
3.0 V6 410 ch S	31	8 000	81 400
3.0 V6 410 ch S Q4	31	8 000	84 400
3.0 V6 275 ch	17	2 200	66 750
GRANTURISMO			
4.2 V8 405 ch	32	8 000	114 500

4.7 V8 460 ch Sport	38	8 000	125 900
4.7 V8 460 ch Sport CC	36	8 000	131 500
4.7 V8 460 ch MC Stradale	38	8 000	154 850
GRANCABRIO			
4.7 V8 440 ch	36	8 000	135 200
4.7 V8 460 ch S	36	8 000	142 400
4.7 V8 460 ch MC Stradale	38	8 000	153 700
QUATTROPORTE			
3.0 V6 410 ch S	31	8 000	105 650
3.0 V6 410 ch S Q4	31	8 000	109 850
3.8 V8 530 ch GTS	44	8 000	148 850
3.0 V6 275 ch	17	2 200	96 800
MAZDA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MAZDA2 (5 PORTES)			
1.3 MZR 75 ch Éléance	4	0	14 400
1.5 MZR 102 ch Dynamique	6	0	17 050
1.5 MZR 102 ch Dynamique BVA	6	500	17 850
1.6 MZ-CD 95 ch Éléance	5	0	16 700
1.6 MZ-CD 95 ch Dynamique	5	0	18 400
NOUVELLE MAZDA3			
2.0 Skyactiv-G 120 ch Éléance	6	0	22 700
2.0 Skyactiv-G 165 ch Dynamique	9	0	25 000
2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection	9	0	28 400
2.2 Skyactiv-D 150 ch Éléance	7	0	27 300
2.2 Skyactiv-D 150 ch Dynamique	7	0	29 100
2.2 Skyactiv-D 150 ch Sélection	7	0	32 500
MAZDA5 (7 PLACES)			
1.8 MZR 115 ch Harmonie	7	2 200	22 600
2.0 MZR DSI 150 ch Éléance	9	2 200	25 600
1.6 MZR-CD 115 ch Éléance	6	250	27 000
1.6 MZR-CD 115 ch Dynamique	6	250	29 450
MAZDA6 (5 PORTES)			
2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection	9	250	32 400
2.5 Skyactiv-G 192 ch Sélection BVA	11	900	37 150
2.2 Skyactiv-D 150 ch Harmonie	7	0	28 650
2.2 Skyactiv-D 150 ch Éléance	7	0	30 200
2.2 Skyactiv-D 175 ch Sélection	9	0	36 250
MAZDA6 FASTWAGON (BREAK)			
Surcoût : berline + 950 € (diesel uniquement)			
MX-5			
1.8 MZR 126 ch Éléance	8	2 200	24 350
1.8 MZR 126 ch Éléance Cuir	8	2 200	25 450
2.0 MZR 160 ch Performance	10	3 600	29 000
MX-5 ROADSTER COUPÉ			
1.8 MZR 126 ch Éléance Cuir	8	2 200	27 650
2.0 MZR 160 ch Performance	10	3 600	31 700
2.0 MZR 160 ch Activematic	10	3 600	32 200
CX-5			
2.0 160 ch Sélection 4x4	9	1 600	35 300
2.0 165 ch Harmonie 4x2	9	250	25 790
2.2 MZR-CD 150 ch Harmonie 4x2	8	0	27 590
2.2 MZR-CD 150 ch Éléance 4x2	8	0	29 800
2.2 MZR-CD 150 ch Dynamique 4x2	8	0	31 900
2.2 MZR-CD 175 ch Sélection 4x4	8	250	37 800
Surcoût BVA : BMW + 2 000 €			
MERCEDES			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CLASSE A			
180 BE 122 ch Intuition	6	0	24 950
200 BE 156 ch Intuition	7	0	28 700
250 BE 211 ch DCT Inspiration	8	900	36 300
250 BE 211 ch 4Matic DCT Inspiration	8	900	38 150
45 AMG 4Matic 360 ch 2	4	2 200	52 600
160 CDI 90 ch Intuition	4	0	25 100
180 CDI 109 ch Intuition	6	0	26 950
200 CDI BE 136 ch Intuition	8	0	28 450
220 CDI BE 170 ch Inspiration	8	0	35 750
Surcoût Inspiration : Intuition + 2 350 €			
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 800 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 3 800 €			
Surcoût Sport : Fascination + 4 500 €			
CLASSE CLA			
180 BE 122 ch Inspiration	6	0	29 000
180 122 ch Inspiration	7	0	29 200
200 156 ch Inspiration	8	0	32 800
250 DCT 211 ch Inspiration	12	500	38 550
250 4Matic DCT 211 ch Inspiration	12	1 600	40 750
45 AMG 4Matic 360 ch	24	2 200	60 600
180 CDI 109 ch Inspiration	6	0	31 900
200 CDI 136 ch Inspiration	7	0	34 150
200 CDI 4Matic 136 ch Inspiration	7	NC	38 450
220 CDI 170 ch Inspiration	9	0	38 150
220 CDI 4Matic 170 ch Inspiration	9	NC	40 350
Surcoût Inspiration : Inspiration + 3 900 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 4 000 €			
CLASSE GLA			
200 156 ch Intuition	8	150	30 400
250 211 ch Inspiration	12	500	37 800
250 4Matic 211 ch Inspiration	12	1 600	40 000
45 AMG 4Matic 360 ch	24	2 200	58 900
180 CDI 109 ch Intuition	5	0	30 900
200 CDI 136 ch Intuition	7	0	32 900
200 CDI 4Matic 136 ch Intuition	7	0	37 300
220 CDI 170 ch Inspiration	9	0	38 900
220 CDI 4Matic 170 ch Inspiration	9	0	41 100
Surcoût Inspiration : Intuition + 1 600 €			
Surcoût Sensation : Inspiration + 2 400 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 5 050 €			
NOUVEAU CLASSE B			
180 122 ch Intuition	6	0	26 700
200 156 ch Inspiration	8	250	29 350
250 211 ch Inspiration BVA7	12	500	36 500
160 CDI 90 ch Intuition	5	0	27 300
180 CDI 109 ch Intuition	5	0	28 850
200 CDI 136 ch Intuition	7	0	30 500
220 CDI 177 ch Inspiration BVA7	9	0	37 200
Surcoût Inspiration : Intuition + 2 150 €			
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 850 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 5 000 €			
NOUVELLE CLASSE C			
180 156 ch	8	0	33 950
200 184 ch	10	0	36 600
250 211 ch	12	0	40 050
180 BlueTEC 116 ch	6	0	33 100
200 BlueTEC 136 ch	7	0	35 600
220 BlueTEC 170 ch	9	0	38 400

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 COUPÉ			
Cooper 122 ch	7	0	21 700
Cooper S 184 ch	10	250	26 750
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	33 050
Cooper SD 143 ch	7	0	27 350

MINI ROADSTER			
Surcoût : Mini coupé + 1 550 €			

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

MITSUBISHI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
------	----	------	------

I-MIEV			
Électrique 69 ch	1	6 300	28 900

SPACE STAR			
1.0 MIVEC 71 ch In	4	0	9 690
1.0 MIVEC 71 ch AS&G Invite	4	0	10 990
1.0 MIVEC 71 ch AS&G Selection Invite	4	0	11 640
1.2 MIVEC 80 ch AS&G Intense	4	0	14 100
1.2 MIVEC 80 ch AS&G Slection 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 Di-D 200 ch Invite	13	6 000	37 200
3.2 Di-D 200 ch Intense	13	6 000	40 800
3.2 Di-D 200 ch Instyle BVA	13	6 000	48 100

PAJERO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 2 900 € (Inform) ; + 3 100 €			

NISSAN



Trouvez votre Nissan sur www.nissan-avenir.com



TYPE	CV	B/M*	PRIX
MICRA (5 PORTES)			
1.2 80 ch Visia	5	0	11 650
1.2 80 ch Visia Pack	5	0	12 900
1.2 80 ch Acenta	5	0	13 560
1.2 80 ch Connect Edition	5	0	14 860
1.2 80 ch Tekna	5	0	15 800
1.2 DIG-S 98 ch Visia	5	0	13 810
1.2 DIG-S 98 ch Acenta	5	0	14 960
1.2 DIG-S 98 ch Connect Edition	5	0	16 260
1.2 DIG-S 98 ch Tekna	5	0	17 200

NOTE			
1.2 80 ch Visia	5	0	13 650
1.2 80 ch Acenta	5	0	14 850
1.2 80 ch Connect Edition	5	0	16 350
1.2 DIG-S 98 ch Visia	5	0	16 650
1.2 DIG-S 98 ch Connect Edition	5	0	17 750
1.2 DIG-S 98 ch Tekna	5	0	18 850
1.5 dCi 90 ch Visia	5	0	15 950
1.5 dCi 90 ch Acenta	5	0	17 150
1.5 dCi 90 ch Connect Edition	5	0	18 550
1.5 dCi 90 ch Tekna	5	0	19 750

NOUVEAU JUKE			
1.6 94 ch Visia	7	250	15 990
1.6 94 ch Visia Pack	7	250	17 350
1.2 DIG-T 115 ch Visia	NC	0	19 150
1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition	NC	0	20 750
1.6 117 ch Xtronic Acenta	NC	250	20 050
1.6 DIG-T 190 ch Connect Edition	11	2 200	22 850
1.6 DIG-T 190 ch Tekna	11	2 200	24 750
1.5 dCi 110 ch S/S Visia Pack	6	0	19 550
1.5 dCi 110 ch S/S Acenta	6	0	20 950
1.5 dCi 110 ch S/S Tekna	6	0	24 450

LEAF			
109 ch Visia	5	6 300	30 290
109 ch Acenta	5	6 300	33 290
109 ch Tekna	5	6 300	35 690

PULSAR			
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	0	18 790
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	21 290

Surcoût Acenta : Visia + 1 900 €			
Surcoût Connect Edition : Acenta + 800 €			
Surcoût Tekna : Connect Edition + 2 350 €			

NOUVEAU QASHQAI			
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	0	21 990
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	0	24 040
1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition	6	0	25 790
1.2 DIG-T 115 ch Tekna	6	0	28 140
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	24 490
1.5 dCi 110 ch Acenta	5	0	26 540
1.5 dCi 110 ch Connect Edition	5	0	28 290
1.5 dCi 110 ch Tekna	5	0	30 640
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	28 740
1.6 dCi 130 ch Connect Edition	7	0	30 490
1.6 dCi 130 ch Tekna	7	0	32 840
Surcoût All Mode (4x4) : + 2 200 € (dCi 130 ch uniquement)			

NOUVEAU X-TRAIL			
1.6 dCi 130 ch Visia	7	0	27 700
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	29 900
1.6 dCi 130 ch Connect	7	0	32 250
1.6 dCi 130 ch Tekna	7	0	34 400
Surcoût boîte Xtronic : BMW + 1 500 €			

MURANO			
3.5 V6 234 ch	17	8 000	50 190
2.5 dCi 190 ch	12	8 000	50 190

PATHFINDER			
2.5 dCi 190 ch XE 7 pl.	12	8 000	39 590
2.5 dCi 190 ch SE 7 pl.	12	8 000	43 290
2.5 dCi 190 ch LE 7 pl.	12	8 000	47 690
3.0 V6 dCi 231 ch	16	8 000	54 490

370 Z COUPÉ			
3.7 V6 328 ch	23	8 000	32 900
3.7 V6 328 ch Pack	23	8 000	36 100
3.7 V6 344 ch Nismo	25	8 000	45 000

370 Z ROADSTER			
3.7 V6 328 ch Pack	23	8 000	39 100

GT-R			
3.8 V6 550 ch Premium Edition	47	8 000	94 200
3.8 V6 550 ch Black Edition	47	8 000	95 300
3.8 V6 550 ch Gentleman Edition	47	8 000	98 200
3.8 V6 600 ch Nismo	53	8 000	150 000

OPEL

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ADAM			
1.2 Twinport 70 ch	4	0	10 990
1.2 Twinport 70 ch Jam	4	0	13 640
1.4 Twinport 87 ch S/S Jam	5	0	14 350
1.4 Twinport 87 ch S/S Glam	5	0	15 500
1.4 Twinport 87 ch S/S Slam	5	0	15 900
1.0 ECOTEC 115 ch Glam	6	0	17 700
1.0 ECOTEC 115 ch Slam	6	0	18 100

ADAM ROCKS			
1.4 Twinport 87 ch S/S	5	0	17 450
1.0 ECOTEC 115 ch	6	0	19 650

AGILA			
1.0 68 ch Essentia	4	0	11 690
1.0 68 ch Edition	4	0	13 060
1.0 68 ch S/S ecoFLEX Edition	4	0	13 360
1.2 94 ch Edition	5	0	13 460
1.2 94 ch S/S Edition	5	0	13 760
1.2 94 ch S/S Edition BVA	5	150	14 460

NOUVELLE CORSA (5 PORTES)			
1.4 90 ch Essentia	5	0	13 090
1.4 90 ch Edition	5	0	14 690
1.4 90 ch Cosmo BVA	5	250	17 990
1.4 Turbo 100 ch S/S Edition	5	0	15 490
1.4 Turbo 100 ch S/S Color Edition	5	0	16 390
1.4 Turbo 100 ch S/S Cosmo	5	0	17 690
1.0 Ecotec Turbo 115 ch S/S Cosmo	6	0	18 590
1.3 CDTi 75 ch Edition	4	0	16 990
1.3 CDTi 95 ch ecoFLEX S/S Edition	4	0	17 990
1.3 CDTi 95 ch ecoFLEX S/S Color Edition	4	0	18 890
1.3 CDTi 95 ch ecoFLEX S/S Cosmo	4	0	20 190

MERIVA			
1.4 Twinport 100 ch Essentia	6	250	15 690
1.4 Twinport 100 ch Edition	6	250	18 080
1.4 Twinport 120 ch S/S Edition	7	0	19 030
1.4 Twinport 120 ch S/S Cosmo	7	0	20 430
1.4 Twinport 120 ch S/S Cosmo Pack	7	0	21 830
1.4 Twinport 120 ch GPL Edition	8	0	20 580
1.6 CDTi 95 ch S/S Edition	5	0	19 880
1.6 CDTi 95 ch S/S Cosmo	5	0	21 280
1.6 CDTi 110 ch S/S Edition	6	0	20 680
1.6 CDTi 110 ch S/S Cosmo	6	0	22 080
1.6 CDTi 110 ch S/S Cosmo Pack	6	0	23 480
1.7 CDTi 110 ch S/S Cosmo BVA	7	2 200	23 380
1.6 CDTi 136 ch S/S Cosmo	6	0	22 880
1.6 CDTi 136 ch S/S Cosmo Pack	6	0	24 280

MOKKA			
1.6 115 ch S/S Edition 4x2	6	1 600	18 990

1.4 Twinport 140 ch S/S Edition 4x2	8	250	20 710
1.4 Twinport 140 ch S/S Edition GPL 4x2	8	250	22 660
1.7 CDTi 130 ch S/S Edition 4x2	7	0	22 700
Surcoût 4x4 : 4x2 + 1 900 €			

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)			
Surcôt : berline finition Access/Active + 1 200 €			
Surcôt : berline Allure/GT + 1 600 €			
Surcôt : 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	52 703
3.4 325 ch S	22	6 500	65 828
3.4 340 ch GTS	NC	NC	75 548

BOXSTER			
2.7 265 ch	17	6 500	50 543
3.4 315 ch S	21	8 000	61 868
3.4 330 ch GTS	NC	NC	71 708

911 COUPÉ (TYPE 991)			
3.4 350 ch Carrera	24	8 000	92 243
3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	99 398
3.4 350 ch Carrera 4 S	25	8 000	111 323
3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	107 123
3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	114 278
3.8 400 ch Carrera 4 S	25	8 000	126 203
3.8 475 ch GT3	39	8 000	139 568
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	164 468
3.8 560 ch Turbo S	47	8 000	197 948

911 (TYPE 991) CABRIOLET			
3.4 350 ch Carrera	24	8 000	105 083
3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	112 238
3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	119 963
3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	127 118
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	176 948
3.8 520 ch Turbo S	47	8 000	210 788

PANAMERA			
3.6 V6 DI 310 ch Panamera	21	8 000	85 325
3.6 V6 DI 310 ch Panamera 4	21	8 000	90 605
3.0 V6 416 ch e-Hybrid S	22	NC	112 685
3.0 V6 420 ch S	31	8 000	104 045
3.0 V6 420 ch 4S	31	8 000	109 445
3.0 V6 420 ch 4S Executive	31	8 000	135 125
4.8 V8 440 ch GTS	34	8 000	123 965
4.8 V8 520 ch Turbo	42	8 000	148 565
4.8 V8 520 ch Turbo Executive	48	8 000	168 085
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 S&E 70 ch Life	4	0	10 800
0.9 S&E 70 ch Zen	4	0	12 300
0.9 S&E 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 Allié	5	0	10 290

CLIO COLLECTION (5 PORTES)			
1.2 16V 75 ch Allié	5	0	10 890

CLIO IV (5 PORTES)			
1.2 16V 75 ch Life	4	0	13 300
1.2 16V 75 ch GPL Life	4	0	14 100
1.2 16V 75 ch Zen	4	0	15 100
TCE 90 ch eco2 Zen	5	0	16 100
TCE 90 ch Energy eco2 Zen	5	0	16 400
TCE 90 ch eco2 Intens	5	0	17 850
TCE 90 ch Energy eco2 Intens	5	0	18 150
TCE 90 ch Energy eco2 Initiale Paris	5	0	21 500
TCE 120 ch eco2 EDC Intens	6	0	20 250
TCE 120 ch eco2 EDC Initiale Paris	6	0	23 600
TCE 120 ch eco2 EDC GT	6	0	21 550
1.6 Turbo 200 ch R.S. EDC6	11	500	25 650
dCi 75 ch eco2 Life	4	150	16 100
dCi 75 ch eco2 Zen	4	150	17 600
dCi 75 ch eco2 Intens	4	0	19 350
dCi 90 ch eco2 Zen	4	150	18 200
dCi 90 ch Energy eco2 Zen	4	150	18 700
dCi 90 ch eco2 Intens	4	0	19 950
dCi 90 ch Energy eco2 Intens	4	150	20 450

dCi 90 ch Energy Zen	4	150	20 300
dCi 90 ch eco2 Intens EDC	4	0	21 850
dCi 90 ch Energy eco2 Initiale Paris	4	150	23 800
dCi 90 eco2 EDC Initiale Paris	4	0	25 200

CLIO IV ESTATE (BREAK)

Surcôt : berline : Access +600 €

CAPTUR			
TCE 90 ch eco2 Energy Life	5	0	16 100
TCE 120 EDC Zen	6	0	20 100
dCi 90 ch eco2 Energy Life	4	0	18 300
dCi 90 ch EDC Zen	5	0	21 600

Surcôt Zen : Life + 1 900 €
Surcôt Intens : Zen + 1 700 €

MÉGANE COUPÉ			
TCE 115 ch Intens	6	0	24 000
TCE 130 ch Intens	7	0	24 800
TCE 130 ch Bose Edition	7	0	26 300
TCE 130 ch Bose Edition EDC	7	0	27 800
2.0T 265 ch S/S RS	16	2 200	32 050
2.0T 275 ch S/S RS Trophy	16	2 200	38 000
dCi 95 ch Intens	5	0	25 300
dCi 110 ch Energy Intens	5	150	26 950
dCi 110 ch EDC Intens	6	0	28 150
dCi 110 ch Energy Bose Edition	5	150	28 450
dCi Energy 130 ch Intens	6	0	28 150
dCi Energy 130 ch Bose Edition	6	0	29 650
dCi 165 ch GT	9	500	32 300

MÉGANE COUPÉ-CABRIOLET			
TCE 130 ch GT-Line	7	500	30 250
TCE 130 ch Intens	8	1 600	31 450
dCi Energy 110 ch GT Line	6	0	31 900
dCi 110 ch EDC GT Line	6	0	33 100
dCi 130 ch Energy GT Line	7	0	33 150
dCi 130 ch Energy GT Line	7	0	34 350

MÉGANE			
TCE 115 ch Energy Life	6	0	20 700
TCE 115 ch Energy Zen	6	0	22 300
TCE 130 ch Energy Zen	7	0	23 100
TCE 130 ch Energy Bose	7	0	25 500
dCi 95 ch Life	5	0	22 000
dCi 95 ch Zen	5	0	23 600
dCi 110 ch Energy Life	6	150	23 650
dCi 110 ch Energy Zen	6	150	25 250
dCi 110 ch Energy Bose	6	150	27 650
dCi 110 ch EDC Zen	6	0	26 450
dCi 110 ch EDC Bose	6	0	28 850
dCi 130 ch FAP Energy Zen	6	0	26 450
dCi 130 ch FAP Energy Bose	6	0	28 850
dCi 165 ch Bose Edition	9	500	29 450

MÉGANE ESTATE (BREAK)

Surcôt : berline + 800 €

SCÉNIC (5 PLACES)			
TCE 115 ch Energy Life	6	150	23 900
TCE 130 ch Energy Zen	7	250	26 600
dCi 95 ch Life	5	0	24 600
dCi 110 ch Life	6	0	25 700
dCi 110 ch Energy Life	6	0	26 400
dCi 110 ch EDC Zen	6	0	29 500
dCi 130 ch Energy Bose	7	0	31 800
dCi 150 ch BVA Bose	9	3 000	33 400

Surcôt Zen : Life + 2 200 €
Surcôt Bose : Dynamique + 1 200 €
Surcôt Initiale : Bose + 3 000 €

SCÉNIC XMOD (5 PLACES)			
TCE 115 ch Energy Zen	6	250	26 150
TCE 130 ch Energy Bose	7	0	29 500
dCi 110 ch Zen	6	0	27 950
dCi 110 ch EDC Zen	6	0	29 450
dCi 110 ch EDC Bose	6	0	32 400
dCi 110 ch Energy Zen	6	0	28 450
dCi 110 ch Energy Bose	6	0	31 600
dCi 130 ch Energy Bose	7	0	32 400

GRAND SCÉNIC (5 PLACES)			
TCE 130 ch Energy Life	7	500	24 700
dCi 110 ch Life	6	0	26 100
dCi 110 ch Energy Life	6	0	26 800
dCi 130 ch Energy Bose	7	0	32 200
dCi 150 ch BVA Bose	9	3 000	33 800

Surcôt Zen : Life + 2 100 €
Surcôt Bose : Dynamique + 1 200 €
Surcôt Initiale : Bose + 3 000 €

GRAND SCÉNIC (7 PLACES)

Surcôt : Grand Scénic 5 places + 700 €

LAGUNA COUPÉ			
dCi 110 ch eco2 Zen	6	0	30 850
dCi 110 ch eco2 Zen EDC	6	0	32 350
dCi 150 ch Energy eco2 Zen	8	0	32 450
dCi 175 ch Intens	9	0	36 950
dCi 175 ch Intens	10	900	39 250

LAGUNA			
dCi 110 ch Zen	6	0	28 400
dCi 110 ch Bose Edition	6	0	29 800
dCi 130 ch Energy Zen	7	0	30 100
dCi 130 ch Energy Bose Edition	7	0	31 500
dCi 130 ch Energy Intens	7	0	33 500
dCi 175 ch Energy Bose Edition	10	0	32 600
dCi 175 ch Energy Intens	10	0	34 600

LAGUNA ESTATE

Surcôt : berline + 1 200 €

LATITUDE			
dCi 150 ch Initiale	8	0	39 650
dCi 175 ch Initiale BVA	10	2 200	41 650

ESPACE			
dCi 130 ch Zen	7	500	36 450
dCi 150 ch Zen	8	500	38 450
dCi 175 ch Zen BVA	10	2 200	40 450
dCi 175 ch Intens	10	500	41 850
dCi 175 ch Intens BVA	10	2 200	43 850
dCi 175 ch Initiale	10	500	46 650
dCi 175 ch Initiale BVA	10	2 200	51 650

GRAND ESPACE

Surcôt : Espace + 1 200 €

KOLEOS			
dCi 150 ch Zen	8	900	29 750
dCi 150 ch Bose Edition	8	900	30 550
dCi 150 ch Intens	8	900	33 550
dCi 175 ch Bose Edition 4x4	10	2 200	32 150
dCi 175 ch Initiale 4x4	10	2 200	35 150

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MII (3 PORTES)			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 460
1.0 75 ch Style	4	0	11 430
1.0 75 ch Style BVA	4	0	11 980

Surcôt Style : Reference + 950 €

MII (5 PORTES)

Surcôt : 3 portes + 475 €

1.2 70 ch Reference	5	0	12 405
1.4 85 ch Style ITE	5	0	14 630
1.2 TSI 105 ch FR	6	0	17 120
1.2 TSI 105 ch FR DSG	6	0	18 450
1.4 TSI 150 ch FR ACT	9	0	19 800
1.4 TSI 150 ch FR DSG	9	250	20 475
1.4 TSI 180 ch Cupra DSG	9	250	22 305
1.2 TDI 75 ch Ec motive Reference	4	0	14 630
1.6 TDI FAP 90 ch Reference	5	0	15 155
1.6 TDI FAP 105 ch FR	5	0	19 170
2.0 TDI FAP 143 ch FR	7	0	20 500

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

Surcôt BVA : BMW + 2 000 €

SUZUKI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CELÉRIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Avantage	4	0	8 890
1.0 68 ch Privilege	4	0	10 490
1.0 68 ch Pack Auto BVA	4	0	12 690
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4	0	12 190
SWIFT (3 PORTES)			
1.3 WT 92 ch Avantage	5	0	11 790
1.3 WT 92 ch Privilege	5	0	12 790
1.3 WT 92 ch Pack	5	0	14 280
1.3 WT 92 ch So'city	5	0	14 960
1.3 DDS 75 ch Privilege	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

Surcôt BVA : BMW + 1 100 €

Surcôt : 3 portes + 600 €

JIMNY			
1.3 80 ch JX	6	2 200	13 860
1.3 80 ch JLY	6	2 200	15 510

SX4 S-CROSS			
1.6 WT 120 ch Avantage	6	0	18 990
1.6 WT 120 ch Privilege	6	0	20 590
1.6 WT 120 ch Privilege AllGrip	6	0	22 490
1.6 WT 120 ch Pack	6	0	22 290
1.6 WT 120 ch Pack AllGrip	6	0	24 190
1.6 WT 120 ch Style AllGrip BVA	6	0	26 990
1.6 DDS 120 ch Privilege	6	0	22 590
1.6 DDS 120 ch Privilege 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 WT-i 69 ch Active	4	0	13 500
1.0 WT-i 69 ch Tendence	4	0	14 400
1.0 WT-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 Tendence	5	0	17 100
1.4 D-4D 90 ch Style	5	0	18 800

NOUVELLE YARIS (5 PORTES)			
1.0 WT-i 69 ch Active	4	0	14 100
1.0 WT-i 69 ch Tendence	4	0	15 000
1.0 WT-i 69 ch Dynamic	4	0	15 700
1.0 WT-i 69 ch Design	4	0	17 000
1.3 WT-i 100 ch Dynamic	5	0	16 850
1.3 WT-i 100 ch Style	5	0	17 850
1.3 WT-i 100 ch Lounge	5	0	19 050
HSD 100 ch Dynamic	5	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 Tendence	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

Surcôt bolte Multidrive CVT (WT-i 100 ch): BMW + 2 200 €

VERSO S			
1.3 WT-i 100 ch Dynamic	5	0	17 600
1.3 WT-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

Surcôt : berline 5 p + 1 100 €

VERSO 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

Surcôt : 5 places + 700 €

PRIUS III			
HSD 136 ch Dynamic 15'	4	2 334	28 300
HSD 136 ch Dynamic 17'	4	2 384	28 900
HSD 136 ch Lounge 17'	4	2 739	33 200
Rechargeable 136 ch Dynamic	4	4 000	37 300
Rechargeable 136 ch Lounge	4	4 000	43 400

PRIUS +			
HSD 136 ch Active	4	2 656	32 200
HSD 136 ch Dynamic	4	2 780	33 700
HSD 136 ch Sky View	4	2 862	34 700
HSD 136 ch Lounge	4	3 073	37 250

AVENSIS			
WT-i 147 ch Dynamic	8	1 600	27 400
D-4D 124 ch Dynamic	6	0	28 650
D-4D 150 ch Lounge	8	500	35 150
D-CAT 150 ch Lounge BVA	8	2 200	36 650

Surcôt version 4 portes (diesel uniquement) : + 1 000 €

RAV4			
WT-i 151 ch Le Cap 4x4	9	2 200	27 690
WT-i 151 ch Life 4x4	9	2 200	30 590
D-4D 124 ch Le Cap	7	0	26 690
D-4D 124 ch Le Cap 4x4	7	250	28 590
D-4D 124 ch Life	7	0	29 590
D-4D 124 ch Life 4x4	7	250	31 490
D-4D 150 ch Life 4x4	8	900	32 490
D-CAT 150 ch Life BVA 4x4	9	3 000	33 990

Surcôt Life : LeCap + 2 900 €

Surcôt Life Edition : LeCap + 400 €

Surcôt Club/Sport Edition : Life Edition + 1 800 €

Surcôt Lounge : Club/Sport Edition + 2 700 €

LAND CRUISER (3 PORTES)			
D-4D 190 ch Le Cap	12	8 000	37 350
D-4D 190 ch Life	12	8 000	41 950
D-4D 190 ch Légende	12	8 000	44 450
D-4D 190 ch Lounge	12	8 000	48 850

LAND CRUISER (5 PORTES)			
D-4D 190 ch Le Cap	12	8 000	40 050
D-4D 190 ch Life	12	8 000	45 550
D-4D 190 ch Légende	12	8 000	50 050
D-4D 190 ch Lounge	12	8 000	54 850
D-4D 190 ch Lounge Pack Techno	12	8 000	63 250

LAND CRUISER SW			
D-4D V8 286 ch Légende 5 pl.	19	8 000	74 600
D-4D V8 286 ch Légende 7 pl.	19	8 000	77 000
D-4D V8 286 ch Lounge 5 pl.	19	8 000	87 600
D-4D V8 286 ch Lounge 7 pl.	19	8 000	89 700

2.0 200 ch GT86

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
UPI (3 PORTES)			
1.0 60 ch take up!	3	0	10 000
1.0 60 ch BlueMotion take up!	3	0	10 550
1.0 60 ch move up! ASG5	3	0	12 180
1.0 75 ch take up!	4	0	10 780
1.0 75 ch BlueMotion take up!	4	0	12 520
1.0 75 ch move up! ASG5	4	0	12 850

Surcôt move up! : take up! + 1 400 €

Surcôt high up! : move up! + 2 190 €

UPI (5 PORTES)			
1.0 75 ch Cross up!	4	0	15 320
e-up! électrique 60 kW (82 ch)	2	6 300	26 250

Surcôt : 3 portes + 480 €

NOUVELLE POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Trendline	4	0	12 900
1.0 75 ch Trendline	4	0	13 600
1.2 TSI 90 ch BM Confortline	5	0	16 300
1.2 TSI 90 ch BM Confortline DSG7	5	0	17 900
1.2 TSI 110 ch BM Sportline	6	0	19 500
1.2 TSI 110 ch BM Sportline DSG7	6	0	21 100
1.4 TSI 150 ch ACT BlueGT	NC	0	22 700
1.4 TSI 150 ch ACT BlueGT DSG7	NC	0	24 300
1.4 TDI 75 ch BM Trendline	4	150	15 900
1.4 TDI 90 ch BM Confortline	4	150	18 400
1.4 TDI 90 ch BM Confortline DSG7	4	0	20 000
1.4 TDI 105 ch BM Sportline	NC	NC	20 900

Surcôt Confortline : Trendline + 1 800 €

Surcôt Sportline : Confortline + 1 800 €

Surcôt : berline 3 p. + 650 €

GOLF VII (3 PORTES)			
1.2 TSI 85 ch BlueMotion Trendline	5	0	18 150
1.2 TSI 105 ch BM Trendline	5	0	20 500
1.4 TSI 125 ch Trendline	6	0	21 500
1.4 TSI 150 ch ACT BM Confortline	7	0	26 050
2.0 TSI 220 ch GTI	12	250	32 900
2.0 TSI 230 ch GTI Performance	13	250	33 980
2.0 TSI 300 ch R	19	2 200	41 300
1.6 TDI 90 ch BM Trendline	4	0	22 800
1.6 TDI 105 ch BM Trendline	5	0	23 450
1.6 TDI 110 ch BM Trendline	5	150	24 250
2.0 TDI 150 ch BM Confortline	7	0	28 110
2.0 TDI 184 ch BM GTD	9	0	33 900

Surcôt DSG : BMW + 1 830 €

Surcôt Confortline : Trendline + 2 080 €

Surcôt Carat : Confortline + 2 260 €

GOLF VII (5 PORTES)			
Surcôt : berline 3 p. + 790 €			
1.4 TSI Hybride 204 ch GTE	6	4 000	38 500
e-Golf 115 ch (85 kW)	3	6 300	36 790

GOLF VII SW (BREAK)			
1.2 TSI 85 ch BlueMotion Trendline	5	0	19 700
1.2 TSI 105 ch BM Confortline	5	0	23 970
1.4 TSI 122 ch Trendline	6	0	22 860
1.6 TDI 90 ch Trendline	5	0	24 200
1.6 TDI 105 ch BlueMotion Trendline	5	0	24 810
1.6 TDI 105 ch BM Confortline 4Motion	5	0	28 840
1.6 TDI 110 ch BM Trendline	5	150	25 620
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	29 480

Surcôt DSG : BMW + 1 830 €			
Surcôt Confortline : Trendline + 2 080 €			
Surcôt Carat : Confortline + 2 080 €			

GOLF SPORTSVAN			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 490
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	23 49

Une croisière exceptionnelle de Saint-Petersbourg à Moscou

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

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

Les points forts de l'Auto-Journal Croisières

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

Renseignements - réservation : 01 41 33 59 00*

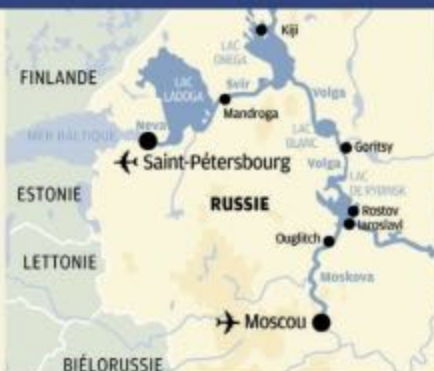
* prix d'un appel local

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

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



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



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

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

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

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

Informations - réservation : 01 41 33 59 00

(*Prix d'un appel local)

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

En précisant le CODE : AJ CERU15P

CroisiEurope

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

L'auto-Journal
CROISIÈRES

Chut,
il dort.



**S'ils mentent à leurs enfants, imaginez ce qu'ils
vous raconteront pour vous vendre leur voiture.**

Pour acheter votre véhicule d'occasion en toute confiance :

Das WeltAuto.

Les Occasions garanties du Groupe Volkswagen.



aj

LA COTE DE L'OCCASION

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
ALFA ROMEO						
MILO						
1.4 T-JET 170 ch QV	★★★★	16515	14820	13030	11250	9990
1.3 JTDm s/s 85 ch Distinctive	★★★★	14000	11990			
1.3 JTDm s/s 95 ch Distinctive	★★★★	14675	11185	9705	8955	8175
1.6 JTDm s/s 120 ch Distinctive	★★★★	15555	13275	11440	9470	8820
147						
1.9 JTD M-JET 120 ch Distinctive	★★★★				9065	7030
1.9 JTD M-JET 150 ch Distinctive	★★★★				9250	8930
GIULIETTA						
1.4 TB 170 ch s/s Distinctive	★★★	19150	16800	14515	12510	
1.6 JTDm 105 ch s/s Distinctive	★★★★	17230	14430	12675	10930	
2.0 JTDm 140 ch s/s Distinctive	★★★★	17715	14710	12840		
2.0 JTDm 170 ch s/s Distinctive	★★★★	19420	16225	14250	12270	
159						
1.9 JTDm 120 ch Distinctive	★★★★				9125	7690
2.0 JTDm 136 ch Distinctive	★★★★	19250	16020	12320	11455	
1.9 JTDm 150 ch Distinctive	★★★★				11170	9755
2.0 JTDm 170 ch Distinctive	★★★★	19530	17070	13125	10175	8580

Audi Occasion
:plus

Alantis Trocadéro
76 rue de Longchamp - Paris 16
Tél. 01 56 26 12 20

Alantis Paris Ouest
1 pl. Guynemer - 78 St Germain en Laye
Tél. 01 39 21 50 50
www.alantis.com

A1						
1.4 TFSI 185 ch Ambition Luxe S tronic	★★★★	23615	20495	17920		
1.6 TDI 90 ch Ambition	★★★★	16795	14350	12185		
1.6 TDI 105 ch Ambition	★★★★	17990	15355	13030	11460	
2.0 TDI 143 ch Ambition	★★★★	20265	17195			
A3						
1.4 TFSI 122-125 ch Ambition	★★★★	20225	18460	16165	13755	12695
1.8 TFSI 160-180 ch Ambition	★★★★		19680	17180	14565	12755
1.6 TDI 105 ch Ambition	★★★★	20820	17810	15190	12700	
2.0 TDI 140-150 ch Ambition	★★★★	23895	19015	16260	13640	11695
2.0 TDI 170-184 ch Ambition	★★★★	24040	19510	16625	13865	11955
A3 CABRIOLET						
1.2 TFSI 105 ch Ambition	★★★★	22820	20140	17200	14660	
1.4 TFSI 125 ch Ambition	★★★★	23255	20440	17405		
1.8 TFSI 160 ch Ambition	★★★★	25825	22710	19300	16345	14160
1.9 TDI 105 ch Ambition	★★★★	24310	20605	18035	12820	
2.0 TDI 140-150 ch Ambition	★★★★	26635	22715	17865	14470	12195
A4						
1.8 TFSI 160-170 ch Ambition	★★★★	23000	19195	16645	14495	12835
2.0 TDI 136 ch Ambition	★★★★	22870	19680	17015	14240	12335
2.0 TDI 143-150 ch Ambition	★★★★	24755	21625	17045	14315	12325
2.0 TDI 170-177 ch Ambition	★★★★	26090	22460	18065	15200	13100
2.7 TDI 190 ch Ambition	★★★★			18385	15305	13050
3.0 TDI 204 ch Ambition	★★★★	27900	24010			
A4 ALLROAD QUATTRO						
2.0 TDI 143-150 ch Ambition	★★★★	31470	27585	22635	19330	
2.0 TDI 170-177 ch Ambition	★★★★	34020	29465	24415	10850	18440
A5 COUPÉ						
2.0 TDI 170-177 ch Ambition	★★★★	31315	26780	21105	17185	14880
2.7 V6 TDI 190 ch Ambition	★★★★			22420	18210	15735
3.0 TDI 204 ch Ambition Multitronic A	★★★★	33655	28775	24895	20135	17365
A5 CABRIOLET						
2.0 TDI 170-177 ch Ambition	★★★★		27030	25465	21040	18070
2.7 TDI 190 ch Ambition	★★★★			29635	24280	
3.0 TDI 204 ch Ambition Multitronic	★★★★	37240	30350	30185	24490	21045
A6						
2.7 TDI 190 ch Ambition	★★★★			23040	21075	18435
3.0 TDI 240 ch Quattro Ambition	★★★★				18015	15700
3.0 TDI 245 ch Quattro Ambition S tronic	★★★★	36785	30920	24320		
3.0 BITDI 313 ch Quattro A.Luxe Tip.	★★★★	45770	38820			
A6 ALLROAD QUATTRO						
2.7 TDI 190 ch Ambition Tiptronic A	★★★★			24970	21240	18860
3.0 TDI 204 ch Ambition	★★★★	40330	35340			
3.0 TDI 240-245 ch Ambition	★★★★	42710	37500	25160	21405	19005
3.0 BITDI 313 ch Ambition Tiptronic	★★★★	49745	43670			
A7 SPORTBACK						
3.0 TDI 204 ch Ambition Multitronic 8 A		42950	37100	29235		
3.0 TDI 245 ch Q. Ambition S tronic 7		48450	41950	32380		
3.0 BITDI 313 ch Q. Ambition Luxe 8		54300	47185			
A8						
3.0 TDI 204 ch Avus Tiptronic A		61660	51975	43200		

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
BMW						
3.0 TDI 250 ch Quattro Avus Tiptronic A		63030	52935	41035		
4.2 TDI 350 ch Quattro Avus Tiptronic A		71710	59835	46255	36990	33165
Q3						
2.0 TDI 140 ch Ambition	★★★★	28175	25395			
2.0 TDI 177 ch Quattro Ambition S tronic	★★★★	30340	27150			
Q5						
2.0 TDI 143-150 ch Quattro Ambition	★★	31390	28080	24695	21250	
2.0 TDI 170-177 ch Quattro Ambition	★★★	35290	30600	25585	21895	19300
3.0 TDI 240-245 ch Q. Amb. S tronic 7	★★★★	42450	36820	30220	25770	22685
Q7						
3.0 TDI 204 ch Quat. Amb. Tip. A 7PL		41980	36400	30240		
3.0 TDI 245 ch Quat. Amb. Tip. A 7PL		43990	38205	32230		
4.2 V8 TDI 340 ch Quat. Amb. L. Tip A 6PL		62920	54550	45270	37640	
TT COUPÉ						
1.8 TFSI 160 ch	★★★	26830	23055	20420	17000	14610
2.0 TFSI 200-211 ch	★★★★	31080	26725	23690	19745	15875
2.0 TDI 170 ch Quattro	★★★★	31900	27425	23680	19760	14900

ECM-CAR Premium

01 49 65 21 21
MONTROUGE


134-136 Avenue Aristide Briand (D920-N20)
www.ecm-car.com

Centre BMW Service **Centre MINI Service**

SÉRIE 1 5P.						
120i 170 ch Confort	★★★★		17135	14300		
116d 115-116 ch Lounge	★★★★	18930	14420	12235	9965	
118d 143 ch Lounge	★★★★	23475	15565	13200	10690	
120d 177-184 ch Lounge	★★★★	25100	16995	14425	12975	
123d 204 ch Confort	★★★★		19485	16460	13705	
125d 218 ch Lounge	★★★★	26325				
SÉRIE 1 COUPÉ						
120i 170 ch Confort	★★★★	24165	21200	19200	16700	
125i 218 ch Confort	★★★	26960	23625	21140	18365	16120
118d 143 ch Confort	★★★★	22585	18730	15645	12565	
120d 177 ch Confort	★★★★	24515	20290	17040		
123d 204 ch Confort	★★★★	27000	22330	18615	14785	12605
SÉRIE 1 CABRIOLET						
120i 170 ch Confort	★★★★			15850	13655	
125i 218 ch Confort	★★★★			20390	14440	
118d 143 ch Confort	★★★★			14645	12490	
120d 177 ch Confort	★★★★			15708	13375	
123d 204 ch Confort	★★★★			15965	13490	
SÉRIE 3						
318i 143 ch Confort	★★★★			16840	14300	13125
320i 170-184 ch Confort	★★★★	27815	24265	18070	15900	13340
325i 218 ch Confort	★★★★			21655	17680	15540
330i 272 ch Confort	★★★★			18610	15565	13285
335i 306 ch Confort	★★★★	34190	30740	20040	16560	14050
316d 115 ch Edition	★★★★	26160	21890	14650	12555	
318d 143 ch Confort	★★★★	26660	22450	16370	13305	11750
320d 163 ch Ed Edition	★★★★		24010	22500	14876	
320d 177-184 ch Confort	★★★★	35525	29485	17825	15840	13400
325d 197-204 ch Confort	★★★★	35840	31025	19045	15705	13360
330d 231-245-254 ch Confort	★★★★	36020	32040	20810	17085	14455
335d 266 ch Confort A	★★★★			24575	19765	17560
SÉRIE 3 COUPÉ						
320i 170 ch Confort	★★★	28120	24090	20300	17165	14325
325i 218 ch Confort	★★★★	31860	27220	22755	19185	14585
330i 272 ch Confort	★★★★	36040	30540	24070	20380	16340
335i 306 ch Confort	★★★★	39580	33680	25260	21045	18670
320d 177-184 ch Confort	★★★★	28980	24870	19835	16300	
325d 184-197 ch Confort	★★★★	31160	26685	21085	17295	13585
330d 231-245 ch Excellis	★★★★	33520	28655	22640	18480	
335d 266 ch Confort Steptronic	★★★★		30420	23605	18985	15300
SÉRIE 3 CABRIOLET						
330i 272 ch Confort	★★★★	38745	32000	26865	21910	18430
335i 306 ch Confort	★★★★	40205	33095	27530	22345	18535
320d 184 ch Confort	★★★★	32375	27375	22975	19335	
325d 204 ch Exclusive	★★★★	36820	31220	26360	22230	14905
330d 245 ch Confort	★★★★	40670	34575	29660	23760	16370

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
SÉRIE 3 GRAN TURISMO						
320d 184 ch Executive		37020				
SÉRIE 5						
525d 204-218 ch Confort	★★★★	33945	29980	25830	21465	16245
530d 245-258 ch Excellis	★★★★	40340	34540	27800	19565	17235
535d 300-313 ch Excellis A	★★★★	44110	37095	31150	20445	17815
SÉRIE 5 GRAN TURISMO						
530d 245 ch Exclusive A	★★★★	23100	44505	36740	30640	
535d xDrive 300 ch Excellis A	★★★★	54420	41675	34420		
SÉRIE 6						
635d Coupé 286 ch A				30100	25075	21560
635d Cab 286 ch A				36660	30770	26975
SÉRIE 7						
730d A		57840	40395	31060	24915	20635
740d / 745d Exclusive A		70450	51400	40110	32725	
750d Luxe		81090				
X1						
sDrive 18d 143 ch Confort	★★★★	28275	22845	19645	16425	
xDrive 20d 163 ch EfficientDynamics	★★★★	27000				
sDrive 20d 177-184 ch Confort	★★★★	30355	22740	19570	16265	
xDrive 23d 204 ch Confort A	★★★★		27430	23500	19540	
X3						
xDrive 20d 177-184 ch Confort	★★★★	33955	29670	25915		
xDrive 30d 218-254 ch Confort	★★★★	39060	34480	30620		
X5						
xDrive 3.0d 235 ch A	★★★★★	42500	35590	30630	26110	
xDrive 40d 306 ch A	★★★★★	50085	41840	33045	28040	
xDrive M50d 381 ch A	★★★★★	66110	55430			
X6						
xDrive 30d 235-245 ch Exclusive A		61740	52865			
xDrive 35d 286 ch Exclusive A		64695	55170			
xDrive 40d 306 ch Exclusive A		70960	61975			
Z4 ROADSTER						
18i 156 ch		23280				
23i 184 ch		30095	29925			
23i 204 ch				22880	19470	17100
sDrive 28i 245 ch		34625				
sDrive 30i 306 ch			26300			
sDrive 35i 340 ch		38400	42450	36040		
CHEVROLET						
SPARK						
1.0 68		6700	5195	4390	3635	
1.2 81 LT		7190	7040	5930	4875	
AVEO						
1.4 100 ch LT		10320	9130	6680	5265	4650
1.3 VCDi 75 ch s/s LS		9190	7840			
CRUZE						
1.7 VCDi 130 ch / 2.0 VCDi 125 ch LS	★★★★	16485	11370	9940	8365	7250
2.0 VCDi 150-163 ch LT	★★★★	16745	12655	10375	8980	7740
ORLANDO						
2.0 VCDi 130 ch LT+		19065	14375	12400		
2.0 VCDi 163 ch LTZ		20515	15220	13135		
CAPTIVA						
2.0 VCDi 163 ch LS / Family Pack	★★★★	21095	17295	14265		
2.0 VCDi 184 ch LTZ	★★★★	25275	20815	17210		
CHRYSLER						
PT CRUISER						
2.2 CRD Limited	★★★★★			11145	9355	8205
300C						
3.0 CRD A	★★★★			19520	16515	14505
GRAND VOYAGER						
2.8 CRD LX A	★★★			18060	14870	13825
CITROËN						
C1						
1.0 Airdream	★★★★	8320	6755	6360	4535	3970
HDI 55 ch Airdream	★★★★				5290	4580
C3						
1.1	★★		8170	6895	5700	5120
VTI 68 ch Attraction	★★★★★	9285				
1.4 Ambiance	★★★★		8685	7355	6120	5650
VTI 95 ch	★★★★★	11680	10075	8500	6995	
VTI 120 ch Exclusive	★★★★★	12820	11090	9305	7630	
1.4 HDi	★★★★★	9905	8230	8495	6360	5520

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
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
D53						
VTi 95 ch Chic	★★★		11995	10415	8955	
VTi 120 ch So Chic	★★★★	15335	13155	11480	9735	
THP 150-155 ch Sport Chic	★★★★		14865	12905	10890	
e-HDI 90 ch / HDI 90 ch So Chic	★★★★	18135	13795	11645	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	8985	7375	6485
THP 140 ch	★★★★				8820	7705
THP 150 ch Exclusive	★★★★	17560	14125	11670	8675	7600
HDI 92 ch	★★★★	14150	11590	10125	7885	6860
HDI 110 ch Exclusive	★★★★	16800	12155	10630	8445	7405
HDI 140-150 ch Exclusive	★★★	18940	15630	13700	9670	8485
D54						
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 110 ch Airdream	★★★★	15890	12875	10935	9155	8955
e-HDI 115 ch Attraction	★★★★	18255				
HDI 138 ch Confort BMP6	★★★★				10340	9510
HDI 150 ch Millennium	★★★★		14784	12585		
C4 AIRCROSS						
HDI 115 ch Attraction		18830	16010			
HDI 150 ch Confort		21385	18175			
C5						
HDI 110-115 ch Attraction	★★★★	15840	12580	10725	9180	7995
HDI 140 ch Confort	★★★★	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-CROSSER						
HDI 160 ch Exclusive	★★★★	22905	18865	17750	14900	12000
DACIA						
SANDERO						
1.2 75 ch / 1.4 MPI 75 ch Ambiance	★★★★	6045	5615	5090	4390	3920
TCE 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Lauréate	★★★★	7740	6975	6080	5530	5790
1.5 dCi 70 ch Ambiance	★★★	9065	8800	6630	5775	5350
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	★★★★	10460	9425	7530	6605	6115
LOGAN						
1.2 75 ch / 1.4 MPI	★★	5760	5165	4610	3770	3325
Tc 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Lauréate	★★★★	7475	6825	5230	4940	4385
1.5 dCi 70 ch Ambiance	★★★★	8130	7915	5910	5155	4500
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	★★★★	9475	8320	6700	5825	5080
LODGY						
1.5 dCi 90 ch Ambiance	★★★★	11690	10255			
1.5 dCi 110 ch Ambiance	★★★★	11515	10115			
DUSTER						
1.5 dCi 90 ch 4x2 Ambiance	★★★	13170	10945	10015	8400	
1.5 dCi 110 ch 4x2 Ambiance	★★★	13575	11315	10345	9060	
FIAT						
500						
11.3 MJet 75 ch Pop	★★★				6500	5555
1.3 MJet 95 ch s/s Lounge	★★★	12155	10485	9340	7690	
500L						
11.3 MJet 85 ch Easy BVA		15590				
1.6 MJet 105 ch Easy		16655				
PANDA						
0.9 85 ch TwinAir Easy	★★★	10110	8640			
1.3 MJet Emotion	★★★	11715	7065	5800	5175	
GRANDE PUNTO						
1.3 MJet 90 ch Dynamic	★★★★				5925	5210
1.6 MJet 120 ch Emotion	★★★★				6275	5620
PUNTO EVO						
1.2 65-69 ch Dynamic	★★	8715	7645	6410	5570	
1.4 77 ch Dynamic	★★	8855	7920	6460	5830	
1.4 MultiAir 105 ch s/s Dynamic	★★★★	9910	8320	7475	6390	
1.3 MJet 75 ch s/s Dynamic	★★★★	9635	8030	6285	5280	
1.3 MJet 85 ch s/s Dynamic	★★★★	10310	8735	7145	6030	
1.6 MJet 120 ch Emotion	★★★★			8760	6645	5690
BRAVO						
1.4 90 ch Dynamic	★★	11750	9910	7720	6320	5405
1.4 T-Jet 120 ch Dynamic	★★★★	12500	10540	7875	6410	5420
1.4 MultiAir 140 ch Emotion /						
1.4 T-Jet 150 ch Elegance	★★★★	13380	11280	8875	6940	6335
1.6 MJet 90 ch Dynamic /						
1.9 MJet 90 ch Dynamic	★★★★			8055	6325	5185
1.6 MJet 105 ch Dynamic	★★★★	13465	11205	8340	6545	5370
1.6 MJet 120 ch Dynamic	★★★★	13645	11350	8660	7005	5680
IDEA						
1.3 MJet 95 ch s/s Dynamic			8570	6850	5530	4620
SEDICI						
1.9 MJet 4x2 Dynamic				10310	8750	6715
2.0 MJet 4x4 Dynamic		17560	11335	9175	7820	5560
ULYSSE						
2.0 MJet Active					8780	7215
FREEMONT						
2.0 MJet 140 ch 4x2		22665	18970			
2.0 MJet 170 ch 4x2		23860	20235			
FORD						
KA						
1.2 69 ch Trend / Titanium	★★★	8575	7800	6340	5310	5060
1.3 TDCi 75 ch s/s Titanium	★★★	9190	8555	7025	6350	5620
FIESTA						
1.6 120 ch Ghia	★★★★	11560	10675	9075	7725	6455
1.0 EcoBoost 125 s/s Titanium	★★★★	14420	11575			
1.4 TDCi 68-70 ch Ghia	★★★★		8230	7055	5910	5165

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
1.5 TDCi 75 ch Trend	★★★★	9725				
1.6 TDCi 95 ch Ghia	★★★★	10635	9610	8460	7130	6680
FUSION						
1.6 100 ch Plus				7820	6565	5720
1.4 TDCi 68 ch Plus					6320	5540
1.6 TDCi 90 ch Plus					6680	5860
FOCUS						
1.6 T-VCT 125 ch Titanium PowerShift A	★★★★	16645	13540			
2.0 145 ch Ghia	★★★			10750	9460	8520
1.6 SCTi 150 ch Titanium	★★★★	16520	13455	11275		
1.6 TDCi 90-95 ch s/s Titanium	★★★★	13655	11305	9820	7950	7110
1.6 TDCi 110-115 ch s/s Titanium	★★★★	15835	13280	11890	8135	7480
1.8 TDCi 115 ch Trend	★★★				7650	6800
2.0 TDCi 136-140 ch Titanium	★★★★	15985	13340	11905	8580	7610
2.0 TDCi 163 ch Titanium	★★★★	16580	16865	12390		
B-MAX						
1.0 125 ch s/s Titanium	★★★★	15115	13180			
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	★★★	13460	11360			
1.6 TDCi 95 ch Titanium	★★★★	14815	12475			
MONDEO						
2.0 TDCi 140 ch Trend / Ghia	★★★★	18175	14545	12325	9355	
2.0 TDCi 163 ch Titanium /						
2.2 TDCi 175 ch Ghia	★★★★	19675	16850	14225	10520	
2.2 TDCi 200 ch Sport Edition	★★★★	20065	17840	15080		
2.0 TDCi 136-140 ch Titanium	★★★★	19565	16105	13595	9070	7910
2.0 TDCi 163 ch Titanium	★★★★	19935	16395	13825		
S-MAX						
2.0 TDCi 140 ch Trend		22210	19125	16310	13845	
2.0 TDCi 163 ch Sport Edition /						
2.2 TDCi 175 ch Titanium		24555	21090	17845	15150	
2.2 TDCi 200 ch Sport Edition		26910	23060	19485		
KUGA						
2.0 TDCi 136-140 ch 4x4 Titanium	★★★★	25252	24275	20145	15185	12865
2.0 TDCi 163 ch 4x4 Titanium	★★★★	27700	23825	19165	16095	
GALAXY						
1.6 TDCi 115 ch Titanium /						
1.8 TDCi 125 ch Ghia	★★	23385	19855	15635	12940	11450
2.0 TDCi 140 ch Ghia	★★★	24350	20600	16140	13204	11785
2.0 TDCi 163 ch Titanium /						
2.2 TDCi 175 ch Ghia	★★★★	25550	21490	16735	13540	11960
HONDA						
JAZZ						
1.2 i-VTEC Elegance / 1.2 i-DSi Drive	★★★	11000	9485	7780	6950	6145
1.4 i-VTEC / 1.4 i-DSi Elegance	★★★★	12120	10780	8870	7430	6570
Hybrid 1.3 i-VTEC	★★★★	14275	12585	10930		
CIVIC						
1.4 i-VTEC Comfort / 1.4 i-DSi Comfort	★★★			10800	8660	7650
1.8 i-VTEC Sport	★★★★	17800	14025	12190	10270	9110
2.2 i-CTDi Comfort	★★★★	19680	17115	15225	11470	9625
ACCORD						
2.2 i-DTEC Elegance / 2.2 i-CTDi Sport	★★★★	27310	23830	19355	11465	9770
2.2 i-DTEC 180 S	★★★★	21165	17985	14465		
CR-V						
2.2 i-DTEC Comfort / 2.2 i-CTDi Elegance	★★★★	28875	25200	21365	14600	11885
HYUNDAI						
i10						
1.1 66 ch		6635	5880	5130		
1.2 78 ch Pack		7295	6960	5955		
1.1 CRDi 75 ch Pack					4625	4270
i20						
1.2 78-85 ch Pack		9520	8255	6980	5260	4570
1.4 100 ch Pack Sens.		11930				
1.1 CRDi 75 ch /						
1.4 CRDi 75 ch Pack Clim		10475	8620	7265	6140	5420
1.4 CRDi 90 ch Pack Color Comfort		11920	9840	7775	6510	5735
i30						
1.4 Pack Clim	★★★	13730	11080	8005	6845	6385
1.6 CRDi 90 ch Pack Clim	★★★	15475		8035	6300	5720
1.6 CRDi 115 ch Pack Comfort	★★★★	16885	14365	9405	7660	6365
2.0 CRDi 140 ch Pack Luxe	★★★★				8170	6955
i40						
1.7 CRDi 115 ch Pack Sensation		17210	14590			
1.7 CRDi 136 ch Pack Premium		20790	17715			
ix20						
1.4 CRDi 90 ch Pack Inventive		12380	10255			
1.6 CRDi 115 ch Pack Premium		16000	13285			
ix35						
1.7 CRDi 115 ch 2WD Pack Edition		18960	16550	14035		
2.0 CRDi 136 ch 2WD Pack Edition		24990	20185	17230		
ix55						
3.0 V6 CRDi 240 ch 4WD Pack Premium BVA		31680	27990	22520	19115	17175
JAGUAR						
 Marne La Vallée						
Véhicules Neufs et Occasions						
Tél : 01 64 68 40 00						
www.jaguar-marne-la-vallee.fr						
XF						
2.0D 190 ch / 2.7D 200 ch						
Bi-turbo Luxe BVA	★★★★	31370	25685	21670	20460	17125
3.0 V6 D 240 ch Luxe BVA	★★★★	40175	31030	26280		
3.0 V6 D S 275 ch Luxe Premium BVA	★★★★	42550	36270	30580	22590	18765
F-TYPE CABRIOLET						
3.0 340 ch BVA		57250				
3.0 380 ch BVA		66250				
5.0 495 ch BVA		77470				
XJ						
V6 3.0D 275 ch Luxe		58365	43715	34295	28100	
XK						
Coupé 5.0 V8 385 ch BVA		64655	51990	38850	29520	23800
Cabriolet 5.0 V8 385 ch BVA		68975	58645	43615	33395	27225
JEEP						
WRANGLER						
2.8 CRD 177-200 ch Rubicon / Sahara BVA	★★★★	30710	27240	24325	16940	15890
COMPASS						
2.0 CRD 136-140 ch Limited		21675	18140	15380	11535	10065
2.2 CRD 163 ch Overland		23895	20000	17975		
CHEROKEE						
2.8 CRD Limited A				18865	14425	12710

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
200 BlueEfficiency Fascination	★★★★	27650	23955			
250 Fascination	★★★★	31995	27785			
180 CDI Fascination	★★★★	22450	18940			
200 CDI Fascination	★★★★	23715	20025			
220 CDI Fascination	★★★★	30735	25800			
CLA						
180 BlueEfficiency Inspiration	★★	22570				
200 BlueEfficiency Fascination	★★★	30875				
250 Fascination	★★★★	34635				
180 CDI Fascination	★★★★	27965				
200 CDI Fascination	★★★★	33740				
220 CDI Fascination	★★★★	37370				
CLASSE B						
160 BlueEfficiency Classic / 150	★★		12980	11315	10420	
180 BlueEfficiency / 170	★★★★	19805	16835	14230	12325	10975
200	★★★★	22115	18600	15390	1320	11860
250 Design	★★★★	27860	19485			
200 Turbo	★★★★			14040	12470	
180 CDI	★★★★	24065	20910	14600	12235	10405
200 CDI	★★★★	23575	20535	16100	13280	11230
CLASSE C						
180 CDI BlueEfficiency Avantgarde	★★	25645	21290	18415	14905	
200 CDI BlueEfficiency Classic	★★★★	27065	22355	19140	14885	13675
220 CDI BlueEfficiency Classic	★★★★	28870	23895	20390	15810	13580
250 CDI BlueEfficiency Avantgarde	★★★★	31785	26475	22840	16470	14085
320 / 350 CDI Avantgarde	★★★★	36546	30415	22210	20140	15750
300 CDI BE Avantgarde 4-MATIC A	★★★★	36930	30730			
SLK						
200 K						
250 K BlueEfficiency BVA						
280 / 300						
350						
250 CDI BlueEfficiency BVA						
CLASSE E						
200 CDI Classic	★★	30305	28785	24735		
220 CDI Classic	★★	33135	30425	25830	19560	17170
250 CDI BE Avantgarde Executive	★★★★	34925	31980	27135	20510	17975
300 BlueTEC Classic BVA	★★★★	37345	34115	28965		
320 / 350 CDI Classic BVA	★★★★	40240	35885	30260	23540	20520
CLASSE E COUPÉ						
220 CDI BlueEfficiency	★★	34700	28535	24280	20405	
250 CDI BlueEfficiency	★★★	37080	30185	25710	21515	18580
350 CDI BlueEfficiency Executive A	★★★★	46195	36140	30660	25780	22275
CLASSE E CABRIOLET						
220 CDI BlueEfficiency	★★	36915	31270	26120	21785	
250 CDI BlueEfficiency	★★★	38395	32905	27505	22860	
350 CDI BE Executive BVA	★★★★	47700	38240	30910	25610	
CLS						
250 CDI BlueEfficiency BVA	★★★★	48840	42535	35170		
320 CDI A / 350 CDI	★★★★	52465	45460	35795	24680	21150
CLASSE S						
250 CDI L BlueEfficiency BVA		51865	40280	33385		
350 CDI / 320 CDI		60595	46730	40100	30890	26275
SL ROADSTER						
300 BVA				46965	40145	36015
350 BlueEfficiency BVA		72730	63170	51125	43840	39250
500 BlueEfficiency BVA		90985	78970	62710	53865	48275
CLASSE R						
300 CDI 7 PL BE BVA			35115	29745	25300	20525
GLK						
200 CDI BlueEfficiency		29490	25615			
220 CDI BlueEfficiency		30785	26715	22445	18550	
250 CDI BlueEfficiency 4MATIC BVA		38390	33355	26435	21910	
350 CDI / 320 CDI		41560	36125	27130	22150	18890
CLASSE M						
300 / 280 CDI BVA				30120	25320	22065
320 CDI BVA				31610	26590	22060
250 BlueTEC BVA		45940	39860			
300 CDI BlueEfficiency BVA			34020	31735	26525	
350 BlueTEC BVA		49745	43175			
GL						
320 CDI A / 350 CDI		56265	50990	43975	36875	32730
420 CDI A / 450 CDI				47985	40000	35645
MINI						
MINI						
75 ch One	★★★	13340	12045	11020	8760	7640
95 ch One	★★★	13550	12160	10960	9315	8135
120 ch Cooper	★★★★	16050	14370	12940	10675	9340
175-184 ch Cooper S	★★★★	20605	18405	16515	13060	11145
211 ch John Cooper Works	★★★★	24525	21960	19750	15710	13855
D 110 ch Cooper	★★★★	15035	13360	11840	9840	8510
SD 143 ch Cooper S	★★★★	17195	15085	13295		
MINI CABRIOLET						
One 95-98 ch	★★★	16845	15075	13450	11815	
Cooper 120-122 ch	★★★	19395	17190	15165	12820	11465
Cooper S 184 ch	★★★★	22740	20110	17590	15130	13110
D 112 ch Cooper	★★★★	20475	18110	16090		
SD 143 ch Cooper S	★★★★	22840	20170	18055		
MINI COUPÉ						
122 ch Cooper	★★★★	17460	15605			
184 ch Cooper S	★★★★	20980	18585			
SD 143 ch Cooper S	★★★★	20500	17595			
MINI CLUBMAN						
95 ch One	★★★	14480	12930	11625	9940	8685
120 ch Cooper	★★★★	17475	15520	13885	11165	9785
184 ch Cooper S	★★★★	21310	18930	16835	12665	12275
D 90 ch One	★★★★	14880	12940	11280		
110 ch Cooper	★★★★	18380	15960	13975	10190	8660
SD 143 ch Cooper S	★★★★	20795	18030	15880		
MINI PACEMAN						
122 ch Cooper	★★★★	21450				
184 ch Cooper S	★★★★	24660				
D 90 ch One	★★★★	24490				
SD 143 ch Cooper S	★★★★	26070				
MINI COUNTRYMAN						
98 ch One	★★★	17340	15570	14135		
122 ch Cooper	★★★★	19270	17260	15540		
184 ch Cooper S	★★★★	23615	21080	18910		
218 ch John Cooper Works	★★★★	29690				
D 90 ch One	★★★★	18830	16865	15100		
D 112 ch Cooper	★★★★	21060	18720	16740		
D 143 ch Cooper S	★★★★	24110	21470	19380		
MINISUBISHI						
ASX						
1.8 Di-D Instyle		21205	17070	16500		
1.8 Di-D Instyle 4x4		23185	20475	17170		
OUTLANDER						
2.2 Di-D 156 Instyle TC-SST		29840	23310	19065	15905	
2.2 Di-D 177 Instyle			23390	16910		

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
PAJERO LONG						
3.2 Di-D Instyle BVA		36940	31365	26185	22405	19215
NISSAN						
PIXO						
1.0 68 ch Acenta		6540	5580	4705	3990	
MICRA						
1.2 65 ch Acenta	★★				6175	4950
1.2 80 ch Acenta	★★★★	10000	8100	6550		
1.4 88 ch Lolita Lempicka	★★★★				7355	6310
1.2 DIG-S Acenta	★★★★	10075	8145			
1.5 dCi 86 ch Lolita Lempicka	★★★				6415	5545
NOTE						
1.4 88 ch Visia		11970	10365	8640	6805	6015
1.6 110 ch Acenta		12425	10750	8980	7305	6460
1.5 dCi 86 ch Life		11290	9385	8030	7275	6310
1.5 dCi 106 ch Life					7750	6715
JUKE						
1.4 94 ch		12870				
1.6 117 ch Acenta	★★★	17160	14745	11140		
1.6 DIG-T 190 ch Acenta	★★★	20820	17855	12235		
1.6 Turbo Nismo	★★★★	22925				
1.5 dCi 110 ch Visia	★★★★	14975	13090	11125		
QASHQAI						
1.5 dCi 106 ch Visia	★★★★	16725	14375	12145	10430	9245
1.6 dCi 130 ch s/s Acenta	★★★★	18740	16035	14350	13815	11735
2.0 dCi 150 ch Acenta	★★★★	23025	21225	13910	11935	
X-TRAIL						
2.0 dCi 150 ch 4x4 LE		23735	22400	19230	14820	12980
PATHFINDER						
2.5 dCi 171 ch 7PL SE					16700	14965
2.5 dCi 190 ch 7PL LE		34030	29130	24020	20325	
3.0 V6 dCi 231 ch 7PL BVA		38110	32590			
370Z						
Coupé 3.7 V6 328 ch GT Edition		31935	28415	24390	20865	18590
Roadster 3.7 V6 328 ch Pack		33025	29000	24040	20480	
OPEL						
AGILA						
1.0 65 ch	★★★★	8860	7205	6335	5325	4630
1.2 86 ch	★★★★				5640	4920
1.2 94 ch s/s	★★★★	9135	7755	6610		
1.3 CDTI 75 ch	★★★				5270	4565
CORSA						
1.4 120 ch s/s Cosmo	★★★★	11230				
1.3 CDTI 75 ch Cosmo	★★★	10750	7790	6735	6200	
1.3 CDTI 90-95 ch Cosmo	★★★★	11000	9680	8360	6865	
1.7 CDTI 125 ch Cosmo	★★★	11300	10020	8645	7270	
ASTRA						
1.4 120 ch s/s Edition	*	15520	12725			
1.4 140 ch / 1.8 140 ch Cosmo	★★★★	16050	13075	11385		
1.3 CDTI 90-95 ch Enjoy	★★★★		10020	9670	8615	5860
1.7 CDTI 100-110 ch Enjoy	★★★	16580	12435	11735	7045	6145
1.7 CDTI 125 ch Magnetic	★★★★	16965	13965	11905	7205	6220
2.0 CDTI 160-165 ch Cosmo	★★★★	17215	13915	11415		
INSIGNIA						
2.0 CDTI 130 ch Connect Pack	★★★★	19050	15600	13945	11880	10620
2.0 CDTI 160 ch Cosmo	★★★★	22950	19100	14935	12710	11470
2.0 CDTI 195 ch s/s Cosmo Pack	★★★★	26580	21145			
MERIVA						
	★★★★		9425	8225	7220	6750
1.7 CDTI 110 ch Edition	★★★★	14180	12335	10410		
1.7 CDTI 125-130 ch Cosmo	★★★★	14555	12075	10385	8900	
ZAFIRA						
1.7 CDTI 110 ch Edition	★★	16225	13450	11240	8705	7625
1.7 CDTI 125 ch Magnetic	★★★	17410	14150	12010	9185	7625
ZAFIRA TOURER						
2.0 CDTI 130 ch Cosmo	★★★	20675	17030			
1.6 CDTI 136 ch Cosmo	★★★★	21645				
2.0 CDTI 165 ch Cosmo	★★★★	22365	18150			
2.0 CDTI 195 ch Cosmo	★★★★	22920				
MOKKA						
1.6 115 ch Cosmo		14860	13715			
1.4 140 ch Cosmo		18750	15715			
1.7 CDTI 130 ch Cosmo		20375	16955			
ANTARA						
2.2 CDTI 163 ch 4x4 Cosmo Pack		20680	17070	14205		
2.2 CDTI 184 ch 4x4 Cosmo Pack		22970	18915	16705		
PEUGEOT						
107						
1.0 12V 68 ch Trendy	★★★★	8950	7965	7165	5800	5105
1.4 HDi 54 ch Trendy	★★★★				5180	4480
1007						
1.4 75 ch Trendy					5620	4950
1.4 HDi 70 ch Sporty					6340	5555
1.6 HDi 110 ch Sporty					6355	5510
206+						
1.1 60 ch Access	★★	9280	7030	6385	5395	4740
1.4 75 ch Sportium	★★★	9985	8680	7870	5565	4880
1.4 HDi 70 ch Access	★★★★	10025	8635	6445	5690	5045
207						
1.4 75 ch Urban	★★★★			6840	6950	5300
1.4 VTI 95 / 1.6 VTI 95 ch Active	★★★			8115	6705	6500
1.6 VTI 120 ch Premium	★★★★			9265	7315	6505
1.6 THP 150 ch Premium Pack	★★★★			10000	8600	
1.4 HDi 70 ch Trendy	★★★			7835	6675	6215
1.6 HDi 90 ch Premium	★★★★			8600	7310	6430
1.6 HDi 110 ch Féline	★★★★			9685	8320	7790
207 CC						
1.6 VTI 120 ch Sport Pack	★★★★	17320	14775	12420	10185	
1.6 THP 150 ch Féline	★★★★	17390	14795	12425	10160	
1.6 HDi 110 ch Féline	★★★★	16210	14500	12410	10260	
208						
VTi 68 ch Confort	★★★	9200	6965			
VTi 82 ch Allure	★★★★	12150	10685			
VTi 120 ch BVA Allure	★★★★	14430	13980			
THP 155 ch Féline	★★★★	16700	14115			
Hdi 68 ch Confort	★★★	11500				
e-HDi 92 ch Allure	★★★★	14450	12220			
e-HDi 115 ch Allure	★★★★	15100	14675			
2008						
VTi 82 ch Access	★★★	12170				
VTi 120 ch Allure	★★	16260				
Hdi 68 ch Access	★★★★	12580				
e-HDi 92 ch Active	★★★★	15030				
e-HDi 115 ch Féline	★★★★	16950				
308						
1.4 VTI 95 ch Confort	★★	11770	9930	8870	7375	6280
1.6 VTI 120 ch Navteq	★★★★	15180	12775	11365	7790	7165

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 •

ÉVEILLEZ VOTRE CÔTÉ NOBLE



NOUVEAU SUBARU OUTBACK

Racé et tout en souplesse avec sa boîte Lineartronic, l'Outback se révèle d'une douceur féline en toutes circonstances. En ajoutant son système EyeSight, vous bénéficiez d'un dispositif de repérage des obstacles incroyable. L'œil du tigre en plus rapide...

EyeSight
Driver Assist Technology

GARANTIE
ASSISTANCE
3
ans

WWW.SUBARU.FR
REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK



SUBARU

Confidence in Motion®

Gamme Outback à partir de 38 350 €. **Modèle présenté :** Outback 2.0D Luxury Eyesight (PM incluse) : 43 900 €. Tarif public au 1^{er} mai 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.

AUTOMOTION

Automotion Paris Ouest
57, Boulevard Richard Wallace
92800 PUTEAUX - Tél : 01.46. 25.00.80

Automotion Lyon
10 rue des Frères Bertrand
69200 VENISSIEUX - Tél : 04.72.61.07.29

Jeep, avec



LIBRE PAR NATURE



ENEZ DÉCOUVRIR LA GAMME JEEP®

Le Renegade, le SUV compact disponible en 2 ou 4 roues motrices, le Cherokee équipé d'une boîte de vitesses à 9 rapports, le Grand Cherokee, et les mythiques Wrangler et Wrangler Unlimited. À essayer chez votre distributeur Jeep®.

Consommations mixtes (l/100km) gamme Grand Cherokee: 7,5 à 14,0, gamme Renegade: 4,5 à 6,9, gamme Cherokee: 5,3 à 9,6, gamme Wrangler: 7,1 à 11,7. Émissions de CO₂ (g/km) gamme Grand Cherokee: 198 à 327, gamme Renegade: 120 à 160, gamme Cherokee: 139 à 223, gamme Wrangler: 187 à 273. Jeep® est une marque déposée FCA US LLC.

Jeep®

US CARS

199 bd de la république

92210 Saint Cloud (Hippodrome) - 01 47 71 88 00

www.pax-automobiles.com





Audi Sport

Cinq sur Cinq. Cylindres.

Nouvelle Audi RS 3 Sportback,
avec motorisation 5 cylindres 2.5 TFSI.



Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**.

Audi RS 3 Sportback : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 8,1 - 8,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 189 - 194.

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 VOLVO XC90



À DÉCOUVRIR CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE ACTENA

actena.fr

GAMME VOLVO XC90 : consommation Euromix (l/100 km) : de 2.1 à 8.0 - CO₂ rejeté (g/km) : de 49 à 184.

Actena
Automobiles
www.actena.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



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

Mercedes Classe A à partir de 299 €^{TTC} /mois* sans apport



Mercedes-Benz
Le meilleur, sinon rien.

Techstar

www.techstar.fr

Vert-Saint-Denis

140, avenue Anna Lindh - 01 64 14 15 16

Avon

72, avenue de Valvins - 01 64 22 64 22

Montévrain/Val d'Europe

1, impasse du Clos Rose - 01 60 94 01 22

Champs-sur-Marne

5, allée des Frênes - 01 64 73 28 00

Meaux

137, avenue de la Victoire - 01 60 09 99 99

Beauvais

Rue du Moulin de Bracheux - 03 44 05 47 00

Compiègne

ZAC Mercières - Avenue Marcelin Berthelot - 03 44 23 08 22

Saint-Maximin

581, avenue de la Paix - 03 44 53 95 15

Amiens

5, rue Alain Bombard - ZA La Haute Borne - 03 22 70 02 80

*En Location Longue Durée. Exemple pour une Mercedes Classe A 160 CDI Intuition BM6 avec 37 loyers mensuels de 299 €^{TTC}. Frais de dossier 224 €^{TTC} inclus dans le 1^{er} loyer. **Modèle présenté** : Mercedes Classe A 160 CDI Fascination BM6 avec peinture métallisée, avec 37 loyers mensuels de 417 €^{TTC}. Frais de dossier 308 €^{TTC} inclus dans le 1^{er} loyer. **Au prix tarif remisé du 03/01/2015, en LLD 37 mois, hors assurances facultatives et pour 60 000 km maximum. Offre valable pour toute commande entre le 01/04/2015 et le 30/06/2015 et livraison jusqu'au 30/09/2015, dans la limite des stocks disponibles chez les Distributeurs participants, sous réserve d'acceptation du dossier par Mercedes-Benz Financement - 7, av. Nicéphore Niepce - 78180 Montigny-le-Bretonneux. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177, N° ICS FR77ZZZ149071. **Consommations mixtes de la Classe A (hors AMG) de 3,6 à 6,6 l/100 km - CO₂ de 92 à 154 g/km.**



Innovation
that excites

EN JUIN, DÉCOUVREZ
L'OFFRE QUI A TOUT COMPRIS.

PORTES OUVERTES DU 12 AU 14 JUIN



NISSAN JUKE

À PARTIR DE

199 €/MOIS⁽¹⁾

4 ANS D'ENTRETIEN
INCLUS

SANS APPORT - SANS CONDITION⁽²⁾⁽³⁾

- Toit ouvrant panoramique vitré*
- Aide au stationnement avec 4 caméras*
- Personnalisation intérieure et extérieure*

*Équipements disponibles de série ou en option selon versions sauf Visia.



www.nissan-avenir.com

MOLITOR AUTOMOBILES

48, rue Molitor
75016 Paris
Tél. : 01 46 51 80 60

VIROFLAY

188, av. du G^{ral} Leclerc - RN 10
78220 VIROFLAY
Tél. : 01 30 24 08 22

LES ULIS

4, av. des Tropiques ZA des Courtaboeuf 2
91955 LES ULIS
Tél. : 01 60 92 12 00

CORBEIL

56, av. du 8 Mai 1945
91100 CORBEIL ESSONNES
Tél. : 01 64 96 51 91

ETAMPES

Garage du rampart
RN 20 Morigny - 91150 ETAMPES
Tél. : 01 64 96 35 45

MONTRouGE

83, av. Aristide Briand - RN 20
92120 MONTRouGE
Tél. : 01 40 92 77 00

MAUREPAS

6 bis, rue Alfred Kastler
Zonepariwest 78310 MAUREPAS
Tél. : 01 30 16 46 55

STE GENEVIEVE

82, route de Corbeil
91700 S^{te} GENEVIEVE DES BOIS
Tél. : 01 69 04 29 51

VIRY CHATILLON

129, av. du G^{ral} de Gaulle
91170 VIRY CHATILLON
Tél. : 01 60 47 99 10

NISSAN - AVENIR

Innover autrement. (1) Exemple pour un Nissan JUKE Visia 1.6L 94 neuf en Location Longue Durée sur 49 mois, 40 000 km maximum, premier loyer de 1 944 € (2) puis 48 loyers de 199 € entretien inclus (3). 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** : Nissan JUKE Tekna DIG-T 115 avec option peinture métallisée et Pack extérieur Creative Line, premier loyer de 2 898 € (2) puis 48 loyers de 331 € entretien inclus (3). (2) Premier loyer pris en charge par votre Concessionnaire NISSAN. (3) Comprenant les prestations d'entretien et pièces d'usure (**hors pneumatiques**) selon conditions contractuelles sur 49 mois / 40 000 km (au premier des deux termes échus), incluses dans le loyer financier pour 1 €/mois. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au 30 juin 2015 chez les Concessionnaires Nissan participants. NISSAN WEST EUROPE SAS au capital de 5 610 475 € - RCS Versailles n° B 699 809 174 - Parc d'Affaires du Val Saint-Quentin - 2, rue René Caudron - CS 10213 78961 Voisins-le-Bretonneux Cedex.

Consommations gamme cycle mixte (l/100km) : 4,0 - 7,5. Émissions CO₂ (g/km) : 104 - 172.

14 590 €
sous condition de reprise⁽¹⁾

224 €/mois⁽²⁾
SANS APPORT
ENTRETIEN INCLUS



JUSQU'À
5 500 €
d'avantage client*

TOUTE LA GAMME
JAZZ HYBRID DISPONIBLE
IMMÉDIATEMENT CHEZ JAPAUTO

*Avantage client composé d'une remise Japauto de 4 040 € et de 1 500 € d'aide à la reprise dédiée à un véhicule de plus de 8 ans (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise du véhicule par Japauto). (1) Prix de la Jazz 1.3 i-VTEC Hybrid au prix catalogue de 20 130 € peinture métallisée incluse, frais d'immatriculation, et déduction faite d'une remise Japauto de 4 040 € et de 1 500 € d'aide à la reprise dédiée à un véhicule de plus de 8 ans (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise du véhicule par Japauto). Offre valable sur Jazz 1.3 i-VTEC Hybrid immatriculée le 31/03/2015, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 03/03/2015. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 15/06/2015, dans la limite des stocks disponibles. Consommation cycle mixte : 4,5 l/100 km. Emissions de CO2 : 104 g/km. Modèle présenté : Jazz 1.3 i-VTEC Hybrid LUXURY au prix catalogue de 21 300 € hors peinture métallisée. (2) Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager. Location avec Option d'Achat (LOA) sur 48 mois et 40 000 km : pour l'achat d'une JAZZ 1.3 i-VTEC Hybrid au prix remis de 14 590 € hors frais d'immatriculation et sous condition de reprise, vous payez mensuellement pendant 48 mois 205,72 € dont 48 loyers de 205,72 € de remboursement, hors assurance facultative. Le montant total dû hors option d'achat est de 9 874,56 €. Option d'achat de 7 295 €. Le montant total dû option d'achat incluse est de 17 169,56 €. Le coût mensuel de l'assurance facultative Sécurité est de 16,05 € et s'ajoute aux loyers ci-dessus. Offre réservée aux particuliers majeurs, valable du 02/05/15 au 15/06/15. Vous disposez d'un droit de rétractation. Sous réserve d'acceptation du dossier de LOA par Honda Finance, marque et département de CA Consumer Finance. SA au capital de 346 546 434 € - rue du bois sauvage, 91038 Evry cedex, 542 097 522 RCS Evry, intermédiaire d'assurance inscrite à l'ORIAS (organisme pour le registre des intermédiaires d'assurance) sous le n° 07008079. (www.orias.fr). CA Consumer Finance est soumise au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, 61 rue Talibout, 75436 Paris Cedex 09. Cette publicité est diffusée par votre distributeur agréé Honda qui est intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance et apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. Le loyer de 229,06 €/mois comprend la prestation d'entretien selon le contrat d'entretien ICARE, au tarif mensuel promotionnel de 17,70 €/mois. Service proposé par Icare Assurance, entreprise régie par le code des assurances, S.A. au capital de 1 276 416 € - RCS Nanterre B 327 061 339. Photo non contractuelle.



HONDA À PARIS

Paris - Grande Armée | 29, avenue de la Grande Armée - 16°
01 45 00 14 51

Paris - Porte de Saint Cloud | 147, boulevard Murat - 16°
01 53 84 20 30

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com

Paris - République | 32, avenue de la République - 11°
01 43 14 38 38

Courbevoie | 100, boulevard de Verdun
01 41 88 30 30



TOUTE LA GAMME SUV MAZDA

PORTES OUVERTES LES 13 ET 14 JUIN

ESSAI NOUVEAU CX3

NOUVEAU MAZDA CX3



MAZDA CX5



CONDITIONS SPECIALES ENTREPRISES PROFESSIONS LIBÉRALES VTC & UBER : NOUS CONSULTER



Mazda 2



Mazda 3



Mazda CX 5



Mazda 6

TOUTE LA GAMME DISPONIBLE AUX MEILLEURS TARIFS
— MAZDA AUSTERLITZ - 01 47 07 15 18 - 20, bd de l'Hôpital 75005 Paris —

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



• **Audi A1 Ambition 1.4 122cv 16 000 €**
Sept. 2012, 18 300 km, 3pts, ess., boîte
séquentielle 5tronic 7 rapports, bluetooth,
parfait état, 1ère main. (rf9352).
06 20 59 33 58 ou 01 45 20 96 31
rogerheimendinger@gmail.com



• **VW Touareg 2.5 TDI RS 174ch 9 000 €**
2004, cuir beige, BVA, xénon, radar
recul, JA18, parot bluetooth, GPS, sièges
chauff., TO, volant multi, 198 000 km,
entret VW, aucun frais à prévoir, Dépt.78.
06 85 45 44 15



• **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.
06 51 74 75 24

• **Renault Clio 3 diesel 10 000 € à déb.**
2008, 75 000 km, boîte robotisée, courroie
de distribution neuve avec équipement
volant pour handicapé. Dépt. 81. (rf9342)
05 63 74 81 69 ou 06 77 43 45 10

• **Audi RS4 Berline BVM6 (B7) 29 500 €**
08/06, 97.000 km, gris Daytona, cuir noir et
tissus noir/alu Audi Exclusive, pack alu mat,
GPS Plus, châssis sport +, adaptative light,
grosse rév effectuée, entretien très méticuleux,
DRC complet récent. 06 69 94 49 16

Véhicules de direction
Véhicules du Personnel
Usine de POISSY
PEUGEOT & CITROËN
Tél : 01 30 19 22 00
01 30 19 72 27
Fax : 01 30 19 52 10
du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00
samedi sur rendez-vous
www.info-auto.org

Aa Aramisauto.com

VENDRE
VOTRE VOITURE

- Estimation en 2 min
- Sans obligation d'acheter une nouvelle voiture
- Vendue et payée en 24h !

www.AramisAuto.com
0 811 365 804
(prix d'un appel local)

1er Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW
Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20
aupe@lesvoituresdelannee.com



• **BMW 1.25 IA Luxe Ess. 21 900 €**
2010, 52 000 km, 218ch, BVA, gris métal,
cuir noir bois, aide park. av/ar, alarme,
sièges av. chauff. sport élect à mémoire,
système audio CD, vitres ar. surentées.
Dépt 94. (rf9342) 06.07.61.22.80

VENDEZ VOTRE VOITURE AVEC L'AUTO-JOURNAL

OFFRE RESERVEE AUX PARTICULIERS *



FORFAIT
2 PARUTIONS

29^{TTC} €

Envoyez nous 1 photo et le texte de votre annonce :

1. Par email : sylviane.ragusa@mondadori.fr

Paiement par CB sécurisé.

2. Par courrier : Mondadori Magazines France,
TSA 70002, L'Auto-Journal, service PA, 8 rue François Ory,

92543 Montrouge cedex.

Paiement par chèque à l'ordre d'EMAS.

3. Par téléphone : 01 41 33 55 54

Paiement par CB sécurisé.

* Professionnels : nous contacter

Marque : _____

Modèle : _____

Année : _____ Km : _____ Descriptif : _____

Nom / Prénom* : _____

Prix : _____ Téléphone : _____

Adresse* : _____

Mail : _____

* Données confidentielles, ne paraîtront pas dans l'annonce.

NOUVEAU

VITARA!

disponible en stock



Way of Life!

*CAPITAL REPRISE
DE 2 000 €
SUR TOUTE
LA GAMME
VITARA

A partir de
17 490 € TTC*



Disponible en motorisation Essence ou Diesel

Toute la gamme SUZUKI disponible aux meilleures conditions

Retrouvez l'univers Suzuki Paris sur facebook www.facebook.com/suzuki.paris

3 CONCESSIONS EXCLUSIVES SUZUKI À PARIS

Pyrénées Automobiles - 117 bis rue des Pyrénées - Paris 20

Paris 18 Automobiles - 85 Boulevard Ney - Paris 18

Beaugrenelle Rive Gauche 65 bis rue des Entrepreneurs - Paris 15



* Visuel non contractuel, offre valable sur véhicule en stock et dans la limite des stocks disponibles en concession.

Vulcanet

Shampooing
carrosserie

Polish

Nettoyant
vitres

Dégoudronnant

Brillant Pneu

Protection

Tableau de bord

Anti-pluie
pare-brise

Démoustiquant

Se range dans le coffre

Lustrant
peinture

Nettoyant
jantes

Brillant
pare-choc

Brillant
chrome

Moquette

Alcantara

Skaï

Cuir

Sans machine spéciale



Il remplace tout les produits de nettoyage.

Une boîte = + ou - 40 lavages

2,20€ le nettoyage intérieur et extérieur

www.vulcanet.fr

C'EST TROP !



GROUPONS NOUS ENSEMBLE !

ADHÉSION GRATUITE !

www.citoyensdelaroute.org

L'auto-journal

PRO

FESIONNELS

RÉSERVEZ VOTRE EMPLACEMENT

ICI

CONTACTEZ

JULIE ALDABO 01 41 33 55 45

MARC QUEILLÉ 01 41 33 55 72



AVANT LE 30 JUIN

Aramisauto.com



LES



DERNIÈRES



MINUTES



DISPONIBILITÉ
IMMÉDIATE

JUSQU'À
-40%

STOCK
LIMITÉ

WWW.ARAMISAUTO.COM



Une question ? Un conseil ?
Contactez-nous au

0 811 365 804

(prix d'un appel local)



23 AGENCES EN FRANCE

Aramisauto c'est :

- Plus de 30 marques de voitures neuves et d'occasion
- Satisfait ou 100% remboursé (15 jours - 1000km)
- Voitures d'occasion reconditionnées garanties 12 mois minimum

auto-journal

PRO FESSIONNELS

RÉSERVEZ VOTRE EMPLACEMENT ICI

CONTACTEZ
JULIE ALDABO 01 41 33 55 45
MARC QUEILLÉ 01 41 33 55 72

AUTO-IES .com
Voitures neuves moins chères

- Satisfait ou remboursé 15j / 1000 km
- + de 400 modèles en stock ou en arrivage
- Livraison à domicile

JUSQU'À -38% SUR VOTRE VOITURE NEUVE

JUSQU'À	À PARTIR DE	MODÈLE
-20,5%	12 744 € TTC	NISSAN JUKE
-24,3%	20 971 € TTC	FORD KUGA
-18,5%	14 411 € TTC	RENAULT CAPTUR
-18,4%	25 724 € TTC	AUDI Q3

www.auto-ies.com

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 3/06/2015. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur www.auto-ies.com. Photo non contractuelles.

Anciennes et Modernes



ASSURANCE COLLECTION
à partir de **20 €**
Garanties RC + Déf. Pénale et Recours + Prêt du Volant + Trajet Travail Occasionnel pour un véhicule d'avant 1975. Tarif au 01.06.2015. Hors coût de police.

ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES
à partir de **273 €**
Tarifs minimum annuels en cours le 01.06.2015, pour une New Beetle, s'adressant à un homme de 39 ans vivant à Toulouse (31), conduite couple, utilisant son véhicule pour se rendre à son lieu de travail et la promenade, bénéficiant d'un bonus de 50%, entre autres critères.

Quattro ASSURANCES
www.quattro.fr
DEVIS EN LIGNE
www.quattro.fr
05 65 100 100

ILS LES ASSURENT A PETIT PRIX !

POUR 29 €/AN PRÉSERVEZ VOTRE PERMIS



- Retour à domicile en Taxi en cas d'impossibilité de conduire (exemple : une soirée exceptionnellement arrosée !!)
- Envoi d'un chauffeur en cas d'immobilisation de la voiture suite à un excès de vitesse supérieur à 40 km/h
- Organisation et prise en charge d'un stage de récupération de points
- Informations réglementaires sur le permis à points

Rendez-vous sur **www.assistancepermis.fr**
ou au **05 65 100 100**

En partenariat avec **MONDIAL ASSISTANCE** et **Quattro ASSURANCES**

Zone libre



L'actu auto croquée par Goubelle

**AUTOMOBILE: DES PASTILLES ÉCOLO
POUR BÉNÉFICIER DE PASSE-DROITS**

2 GRAMMES D'ALCOOL
DANS LE SANG!!

OUI, MAIS J'AI
LA PASTILLE
VERTE!



Goubelle

DANS L'AUTO-JOURNAL
DU 25 JUIN 2015
N° 936

- 1^{ers} ESSAIS: Aston Martin Vantage S, Opel Karl
- COMPARATIF: Volvo XC90 / BMW X5 / Range Rover Sport



YANN LEFEBVRE

- FACE-À-FACE: Renault Kadjar / Nissan Qashqai
- REPORTAGE: l'Eco-marathon Shell

[ET AUSSI...
EN KIOSQUE]

MAXI TESTS N°2

Ne cherchez pas, les essais les plus complets et les plus détaillés de la presse auto sont dans *L'Auto-Journal*. Votre magazine vous propose le n° 2 de *Maxi Tests*, qui passe au crible les dernières nouveautés. Et en bonus, un dossier spécial qui recense les 100 modèles qui accélèrent le plus fort. Prix: 4,70 €



Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

ACTUELLEMENT



Innovation
that excites

NISSAN CROSSOVERS

EN JUIN, DÉCOUVREZ L'OFFRE QUI A TOUT COMPRIS.



NISSAN JUKE

À PARTIR DE
199 €/MOIS⁽¹⁾

NISSAN QASHQAI

À PARTIR DE
289 €/MOIS⁽³⁾

NISSAN X-TRAIL

À PARTIR DE
369 €/MOIS⁽⁴⁾

**4 ANS D'ENTRETIEN INCLUS
SANS APPORT - SANS CONDITION**

⁽²⁾⁽⁵⁾



Réservez votre essai sur nissan.fr

PORTES OUVERTES DU 12 AU 14 JUIN

Innové autrement. (1) Exemple pour un Nissan JUKE Visia 1.6L 94 neuf, premier loyer de 1 944 €⁽²⁾ puis 48 loyers de 199 € entretien inclus⁽⁵⁾. **Modèle présenté** : Nissan JUKE Tekna DIG-T 115 avec option peinture métallisée et Pack extérieur Creative Line, premier loyer de 2 898 €⁽²⁾ puis 48 loyers de 331 € entretien inclus. (3) Exemple pour un Nissan QASHQAI Visia DIG-T 115 neuf, premier loyer de 2 003 €⁽²⁾ puis 48 loyers de 289 € entretien inclus⁽⁵⁾. **Modèle présenté** : Nissan QASHQAI Tekna DIG-T 115 avec options peinture métallisée et toit panoramique en verre, premier loyer de 2 678 €⁽²⁾ puis 48 loyers de 387 € entretien inclus. (4) Exemple pour un Nouveau Nissan X-TRAIL Visia dCi 130 neuf, premier loyer de 2 267 €⁽²⁾ puis 48 loyers de 369 € entretien inclus⁽⁵⁾. **Modèle présenté** : Nouveau Nissan X-TRAIL Tekna dCi 130 avec option peinture métallisée, premier loyer de 2 867 €⁽²⁾ puis 48 loyers de 503 € entretien inclus. (2) Premier loyer pris en charge par votre Concessionnaire NISSAN. (5) Location Longue Durée sur 49 mois, 40 000 km (60 000 km pour X-TRAIL) maximum, entretien comprenant les prestations d'entretien et pièces d'usure (**hors pneumatiques**) selon conditions contractuelles sur 49 mois / 60 000 km (au premier des deux termes échus), incluses dans le loyer financier pour 1 € / mois. 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. Offres réservées aux particuliers, non cumulables avec d'autres offres, valables jusqu'au 30/06/15 chez les Concessionnaires participants. NISSAN WEST EUROPE SAS au capital de 5 610 475 € - RCS Versailles B 699 809 174 - Parc d'Affaires du Val Saint-Quentin - 2, rue René Caudron - CS 10213 - 78961 Voisins-le-Bretonneux Cedex.

Nissan JUKE : Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 4,0 - 7,5. Émissions CO₂ (g/km) : 104 - 172.

Nissan QASHQAI : Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 3,8 - 6,0. Émissions CO₂ (g/km) : 99 - 138.

Nissan X-TRAIL : Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 4,9 - 5,4. Émissions CO₂ (g/km) : 129 - 143.

+ LES GOÛTS
D'UNE LÉGENDE* +



BK RCS Strasbourg 775 614 308

— 1128 —
+ GRIMBERGEN +
BIÈRE D'ABBAYE - ABDIJBIER

*Grimbergen, une gamme large de bières, la légende de la marque née en 1128.

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.