

N°939

NOUVELLE  
FORMULE



ESSAI

JAGUAR XE 2.0D  
À LA HAUTEUR  
DES ALLEMANDES ?



# FUTURE PEUGEOT

LES TROIS ARMES SECRÈTES DE LA PROCHAINE STAR FRANÇAISE

# 508



## ENQUÊTE

TOUTES LES TECHNOS QUI VONT  
CHANGER L'AUTOMOBILE



QUELS SUV POUR DÉTRÔNER LES CAPTUR ET 2008 ?



COMPARATIF → FIAT 500X / HONDA HR-V / JEEP RENEGADE / RENAULT CAPTUR / PEUGEOT 2008 / MAZDA CX-3 / NISSAN JUKE

**30 ans 4MATIC**



# Nouveau GLC.

**Profiter du meilleur, sur tous les terrains.**

Design sportif, habitabilité et polyvalence optimales, motorisations performantes et efficientes, le Nouveau GLC a tous les atouts pour vous séduire.

**Mercedes-Benz**

The best or nothing.



Consommations mixtes du Nouveau GLC de 5,0 à 7,1 l/100 km. Emissions de CO<sub>2</sub> de 129 à 166 g/km.



**30!ans 4MATIC**



## Nouveau GLE.

Profiter du meilleur, sur tous les terrains.

Digne successeur de la Classe M, le Nouveau GLE propose des nouvelles motorisations aussi performantes qu'efficientes : un diesel n'émettant que 140 g/km de CO<sub>2</sub> et un moteur hybride rechargeable offrant 442 ch pour seulement 78g de CO<sub>2</sub> et 3,3 l/100 km.

**Mercedes-Benz**

The best or nothing.



Consommations mixtes du GLE (moteurs hybride rechargeable et AMG compris) de 9,3 à 11,8 l/100 km.  
Emissions de CO<sub>2</sub> de 216 à 276 g/km.



**30!ans 4MATIC**



## Nouveau GLE Coupé.

**Profiter du meilleur, sur tous les terrains.**

A l'image de ses lignes athlétiques et racées, le Nouveau GLE Coupé offre 5 motorisations ultra performantes dont 3 AMG (jusqu'à 585 ch). L'enfant terrible de la nouvelle génération de SUV Mercedes-Benz.

**Mercedes-Benz**

The best or nothing.



Consommations mixtes du GLE Coupé (motorisations AMG comprises) de 6,9 à 11,9 l/100 km. CO<sub>2</sub> de 180 à 278 g/km.



Alfa Romeo avec



# PASSION À CIEL OUVERT



## NOUVELLE ALFA ROMEO 4C SPIDER

Émission CO<sub>2</sub> : 161 g/Km. Consommation mixte : 6,9 l/100 km. FCA France SA au capital de 96 000 000 € - 6, rue Nicolas Copernic, ZA Elancourt - Trappes, 78190. 305 493 173 RCS Versailles. [Alfa Romeo France](#) [www.alfaromeo.fr](http://www.alfaromeo.fr) - La mécanique des émotions.

HEMPHERÈRE DRONE A. TBSTA

*La meccanica delle emozioni*



# Sommaire [N° 939]

16



*Tous les plaisirs  
de l'automobile*

**du 20 août au  
2 septembre 2015**



78

82



B. ASSET

104

38

98

90

56

56

112

116

118

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125&lt;/

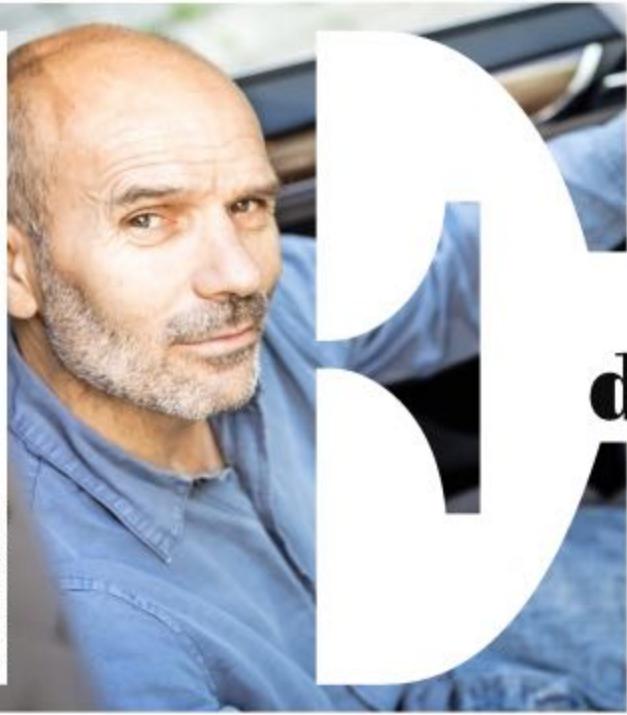


# L'INSTANT CHANEL



CHANEL REMPORTE LE 30ÈME GRAND PRIX  
DE LA PUBLICITÉ PRESSE MAGAZINE.  
DEPUIS TOUJOURS, LA PRESSE MAGAZINE  
OFFRE À CHAQUE LECTEUR DES INSTANTS UNIQUES.

[WWW.PRESSEMAGAZINE.COM](http://WWW.PRESSEMAGAZINE.COM) / SEPM MARKETING & PUBLICITÉ



dito

G. l'Hospital.

Rédacteur en chef adjoint  
guy.lhospital@mondadori.fr

## QU'ON SE LE DISE...

*Peugeot is back!* Vous voudrez bien me pardonner d'employer pour l'occasion la langue de Shakespeare, mais celle-ci s'impose pour la 508. Le temps de la familiale franco-française dotée de solides qualités routières, mais insuffisantes pour creuser un sillon hors de nos frontières, est révolu. La 508 est pensée pour plaire au plus grand nombre. Pas une simple cote mal taillée entre deux segments, mais une véritable voiture mondiale, imaginée pour s'adapter aux différents marchés.

C'est ce qui ressort du dossier que nous lui avons dédié (p. 16). Ses géniteurs ont su profiter de toute la souplesse qu'offrait la plate-forme EMP2 (Peugeot 308, Citroën C4 Picasso) pour minimiser les coûts et consacrer l'investissement à la qualité de fabrication et au style. Pari gagné ? Trop tôt pour le dire, mais vous découvrirez qu'elle semble enfin bien armée pour aller se frotter aux allemandes.

Le projet R85 n'est pas encore suffisamment avancé pour que nous ayons eu connaissance de tous ses détails et, notamment, de son niveau d'équipement. Souhaitons que le Lion se soit intéressé suffisamment tôt – c'est ce que semble indiquer notre essai du concept Exalt – aux dernières technologies que nous vous présentons (p. 38) : affichage tête haute optimisé, caméra 3D, parking

et demi-tour 100 % automatisés... Les trois prochaines années promettent de surprenantes avancées technologiques. Toutes utiles ?

Pour nous faire rêver, les 5 supersportives que nous avons eu la chance d'essayer (p. 73) n'ont nul besoin de gadgets dernier cri. La conduite autonome, très peu pour elles ! Leur V8, V10, V12 ou flat 6 suffit largement à notre bonheur. Et au vôtre ?

Plus terre à terre mais très tendance, les nouveaux SUV urbains s'organisent pour tenter de déstabiliser le Renault Captur et le Peugeot 2008. Dernière attaque en règle par les japonais Mazda CX-3 (p. 59) et Honda HR-V (p. 60). L'occasion de faire le point sur ce segment décidément très animé. Enfin, épandez bien la fiche technique de notre essai complet sur la Jaguar XE 2.0D (p. 48). Nouveau bloc maison, BVA8 et structure allégée, cette rivale de la BMW Série 3 promet beaucoup. Verdict depuis les pistes de Montlhéry.

*L'élégant break de chasse 508 accueillera jusqu'à 7 personnes*



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

ça vous a fait réagir...

En vacances, je me suis focalisé sur le Citroën C4 Aircross, modèle réputé sans succès. Il me semble qu'on en croise vraiment beaucoup en province, qu'en disent les chiffres ?  
**Patrick Bolle**  
Nous n'avons pas le détail des ventes du C4 Aircross par départements mais, comme vous, nous constatons une différence entre Paris et certaines régions. Cependant, il s'est vendu 2 410 C4 Aircross sur les six premiers mois de l'année 2015 en France contre 6 390 Tiguan, pourtant en fin de carrière. Ce qui en dit long sur son non-succès commercial.

Je vois fondre le patrimoine automobile sans que personne n'en parle. À quand un article sur Lancia avant que la marque ait disparu ? Ou bien sur les cabriolets français ? Si vous incarnez la passion de l'automobile, parlez-en avant qu'il n'y ait plus que des autos sans âme...  
**L. Dreux**

Il se trouve (et c'est assez rare) que nous consacrons notre sujet Rétro (p. 106) à une Lancia Gamma. Quant aux cabriolets français, nous pouvons vous donner quelques raisons d'espérer un article à ce sujet dans un prochain numéro.

ON A AIMÉ,  
CETTE QUINZAINE



RETROUVEZ LA VIDÉO

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

## Lexus surfe sur l'azote

Les premiers essais du Lexus Hoverboard ont été réalisés à Barcelone sur une piste magnétique de 200 mètres. Cette technologie met en œuvre deux réservoirs cryostatiques dans lesquels un matériau supraconducteur est conservé à - 200 °C environ dans de l'azote liquide. La planche est ensuite placée au-dessus d'une piste à aimants permanents.

Le champ magnétique est figé à l'intérieur des supraconducteurs de la planche, une force suffisante pour maintenir celle-ci en lévitation et permettre de se tenir debout et de réaliser différentes figures. Le skateur Ross McGouran décrit des sensations sans frottements, assez différentes de celles éprouvées sur une planche classique.



# 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/100 km) : 3,8/5,8.  
Émissions CO<sub>2</sub> min/max (g/km) : 99/130. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande 



**RENAULT**  
La vie, avec passion



# Les 3 atouts de la 508 II

Avec 13 modèles prévus au catalogue en 2022, Peugeot sera le label le mieux doté de PSA. Au rayon des berlines classiques, la future 508 démontrera qu'une française peut (enfin !) se mettre au niveau des allemandes, tout en prenant le contre-pied de sa grande rivale, la Renault Talisman. Par Florian Chopin

## PEUGEOT 508 II



### LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 27 000 €

Commercialisation :  
fin 2017



# Une stratégie cohérente

**L**'horizon semble s'éclaircir pour PSA. Le groupe vient en effet d'annoncer qu'il a renoué avec les bénéfices, du moins pour le premier semestre 2015 (571 millions d'euros de résultat net contre 114 millions de perte pour la même période en 2014). Une tendance qui devrait se confirmer, selon les estimations des experts, qui annoncent une progression du marché en Europe (+ 6 %) et en Chine (+ 3 %). Dans ce contexte prometteur, Peugeot est la marque qui tire le mieux son épingle du jeu. En France, en juillet, elle prend la tête du classement des ventes avec 18,19 % de parts de marché, soit 3,5 points de mieux que Renault. Ainsi, sur le premier semestre, Peugeot est le constructeur français le plus performant (+ 8,5 %) et il place trois modèles dans le top 5 des ventes : 208 (2<sup>e</sup>), 308 (4<sup>e</sup>), 2008 (5<sup>e</sup>). Au niveau mondial, Peugeot affiche une progression de 3,9 % sur la première partie de 2015 et poursuit

la tendance enregistrée en 2014 (+ 4,3 %). La 308 devient son best-seller mondial. Une auto entièrement remaniée, aussi bien sur le plan du style qu'au niveau technique. La plate-forme EMP2 est un véritable souffle d'air frais pour la firme, qui souffre jusqu'ici de plates-formes vieillissantes – dont l'utilisation perdurera encore quelques années. Elle servira ainsi de base à la future 508, mettant ainsi un terme à l'utilisation de la PF3, qui remonte, chez Peugeot, aux calendes grecques. En agissant de la sorte, Peugeot entend repositionner son offre. Il faut dire qu'à l'horizon 2022, la C5 aura disparu du catalogue Citroën et qu'aucune berline classique ne pointera le bout de son museau dans celui de DS. La plate-forme EMP2 devant permettre d'alléger les autos, inutile de ➤

Exclusif  
**AJ**



La future 508 affichera un style plus élancé que l'actuelle, pour offrir une silhouette de berline plus dynamique, à la limite du coupé. Elle se fera ainsi plus élégante.

proposer un modèle encombrant, et donc lourd. La future 508 affichera ainsi des dimensions en recul par rapport à celles de l'actuelle version, pour se caler aux alentours de 4,75 m. Reprenant les lignes élégantes et racées du concept Exalt (*à l'essai p. 26*), la future 508 en conservera la silhouette élancée et basse. Une sorte de coupé 5 portes (le coffre s'ouvrira via un hayon) à la française. L'empattement retenu par les ingénieurs sera celui du Citroën C4 Picasso (2,79 m). Toutefois, Peugeot se réserve la possibilité d'utiliser la plus grande dimension (2,84 m, comme le Grand C4 Picasso) pour la version break.

Outre l'empattement, ce dernier bénéficiera d'une longueur accrue, notamment au niveau du porte-à-faux arrière. L'idée est de pouvoir disposer (en option) de deux strapontins supplémentaires dans le coffre, comme ce fut le cas pour la 1<sup>re</sup> génération de 308 SW... Ce statut de break 7 places ne l'empêchera toutefois pas d'être élégant. Peugeot l'agrémentera en effet d'une ligne de toit aussi originale que pratique, grâce à un double bossage permettant de conserver une garde au toit suffisante tout en maintenant une silhouette longiligne rappelant celle d'un shooting brake.

**En raison de la scission entre Citroën et DS, les deux marques sont en pleine mutation. En revanche, du côté de Peugeot, on sait où on met les roues. Avec la disparition programmée de la C5, la future 508 devra assumer le rôle d'unique berline "classique" du groupe. Ce sera à elle désormais de démontrer qu'une familiale peut aussi se montrer raffinée. ■**

**La déclinaison break de la 508 II reposera sur un empattement plus long et pourra embarquer jusqu'à 7 passagers.**

## Peugeot: une gamme limpide

Alors que les catalogues de Citroën et de DS sont en pleine mutation, posant notamment pas mal d'interrogations vu de l'extérieur, l'offre de Peugeot est parfaitement limpide. Ainsi, à chaque segment seront associées deux ou trois déclinaisons : berline, break et/ou SUV. À la 208 correspond le 2008 ; à la 308 les 308 SW et futur 3008 II ; à la future 508 la 508 SW et l'inédit 6008. Un découpage qui se vérifiera également au bas de l'échelle avec le 1008, qui viendra épauler la 108.

2008



6008



3008 II



ILLUS. J.-F. HUBERT





**SEAT**

MEMBRE DU GROUPE VOLKSWAGEN

MÉTHODOLOGIE  
APPROUVÉE PAR

**L'argus**

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



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

LOME STRATEUS RCS SOISSONS B602025538

TECHNOLOGY TO ENJOY

TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

\*Comparatif SEAT établi sur la base des données constructeurs collectées auprès de Jato Dynamics et selon des critères validés par L'argus. Les performances châssis/transmission/moteur et la sécurité (aides à la conduite, protection des passagers et notation Euro NCAP) des Leon SC, 5 portes et ST ont été comparées aux 10 modèles concurrents de leurs catégories respectives, les plus vendus en France sur l'année 2014 (source AAA DATA® 2014), hors modèles des marques appartenant à VOLKSWAGEN Group.

Gamme LEON : consommations mixtes (l/100 km) de 3,4 à 6,8. Émissions de CO<sub>2</sub> (g/km) : de 89 à 158.

**SEATSECOMPARE.COM**

# 2

## *Des armes face aux allemandes*

**E**n matière d'automobiles haut de gamme, les allemands (Audi, BMW et Mercedes) font office de référence. Si le chemin est encore long pour Peugeot, la dernière mouture de la 308 montre que la marque est sur la bonne voie. Une voie qu'empruntera la 508 II. Basée sur la plate-forme EMP2 de la 308, la future berline au nom de code R85 devait initialement se positionner comme une tricorps compacte, mesurant environ 4,55 m. Elle se serait ainsi retrouvée entre une Audi A3 Sedan et une Mercedes CLA. Un segment de niche trop peu

### AUDI A4

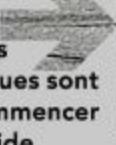
 Sous sa ligne classique, elle cache un habitacle repensé et des dessous inédits, dont une future hybride rechargeable.



Exclusif  
**AJ**



### BMW SÉRIE 3

 Le restylage est très sobre, mais les évolutions techniques sont nombreuses, à commencer par une offre hybride rechargeable puissante.



rentable pour un constructeur généraliste qui veut rationaliser sa gamme. Le cahier des charges a donc été revu pour proposer un encombrement plus grand, permettant à l'auto de venir face aux berlines familiales (Audi A4, BMW Série 3, Mercedes Classe C). Mais une longueur similaire à ces modèles ne suffit pas pour prétendre appartenir à leur cercle très fermé. La future 508 devra adopter de nombreux codes aussi exigeants que nécessaires.

Le premier d'entre eux concerne sa ligne. Fini la silhouette lourde et imposante de l'actuelle 508, place à un profil plus fin, à la limite du coupé. D'ailleurs, en interne, on parle de "berline dynamique". Selon nos informations, l'auto adoptera un look plus contemporain que le concept Exalt, avec une cellule habitable moins reculée.

Autres points à ne pas rater : la qualité perçue et la finition. Cela passe par un choix de matériaux irréprochables. Peugeot s'est d'ailleurs lancé dans la

recherche de nouveaux éléments. Baptisée par les ingénieurs Onyx Project (du nom du concept exposé au Mondial de Paris 2012), cette étude porte sur l'utilisation de matériaux recyclés ou bruts sans traitement. Oublié le costume rayé recouvrant la planche de bord de l'Exalt ou encore les pages saumon du *Figaro économique* compactées pour former sa console, la 508 ne sera pas aussi originale, mais Peugeot fera évoluer les plastiques durs ou moussés qui orneront son habitacle tout en améliorant les ajustements et en réduisant les jeux.

Toujours à l'intérieur, la 508 disposera de la 2<sup>e</sup> génération du i-Cockpit. Si les compteurs seront toujours visibles par-dessus un petit volant (désormais aplati en haut et en bas), ils offriront un effet de transparence qui permettra de voir le pare-brise au travers. On se rapproche d'un affichage tête haute conventionnel sans avoir besoin d'un système pour projeter les informations.



## MERCEDES CLASSE C

**Mercedes a dépoussiéré son style et la Classe C apparaît comme une familiale tendance. Elle dispose de deux motorisations hybrides.**



L'écran tactile destiné à l'infodivertissement disposera de commandes physiques prenant la forme de touches de piano, comme apparues sur la console du concept Exalt. Il sera plus large et sera doté d'une interface homme-machine retravaillée par les nouveaux génies en informatique du studio UNIS (Univers numérique des IHM\* styles).

Enfin, pour espérer rivaliser pied à pied avec les berlines allemandes, la 508 doit être au top en termes de dynamisme et de motorisations. En s'appuyant sur la base technique de la 308, la future 508 n'aura rien à craindre sur le premier point. En revanche, sur le second, le chantier semble titanique. La marque ne dispose de rien de plus puissant que les 270 ch tirés de son 1.6 THP, en attendant l'arrivée du nouveau système hybride rechargeable (essence) prévu pour 2019. Côté boîte, l'auto sera équipée d'une version à 8 rapports de la transmission automatique Aisin avec commandes électriques.

**En partant du style de l'Exalt et de l'architecture de la 308, la future 508 se dote d'excellentes bases pour concurrencer les allemandes. En revanche, Peugeot devra démontrer son savoir-faire technologique, notamment via sa nouvelle interface d'info-divertissement. Reste à convaincre qu'avec uniquement des 4 cylindres et l'apport d'un système hybride, elle pourra procurer performances et sobriété. ■**

\*Interfaces homme-machine

Entre style et pratique, Peugeot a placé le curseur sur le premier critère. Le break s'apparentera à un shooting brake.



## Un large éventail de rivales

Si la gamme 508 ne comptera que deux carrosseries, une berline et un break, Peugeot parviendra à se placer devant de nombreux prétendants allemands. Outre les berlines classiques, la future 508, avec son look de coupé 5 portes, viendra faire face aux Audi A5 Sportback (voire future A5 Shooting Brake) et BMW Série 4 Gran Coupé. Mais elle pourra également faire de l'ombre à la Mercedes CLA Shooting Brake.



Audi A5 Sportback



Mercedes CLA Shooting Brake



BMW Série 4 Grand Coupé

F. KIRCHBAUER

Exclusif  
AJ

# OFFREZ-VOUS UN BON COUP DE BALAI

BALAI D'ESSUIE-GLACE  
CLASSIC N°12

**TECH9**

**4€50**

Pour vous permettre de prendre la route en toute sérénité, les experts de l'Auto E.Leclerc ont sélectionné TECH9, une gamme de produits pour véhicules aussi économique que performante. De l'huile de moteur jusqu'aux essuie-glaces, avec TECH9, vous êtes toujours prêt à prendre la route.



OFFRE VALABLE DU 22 JUIN AU 21 SEPTEMBRE 2015. Magasins participants : [www.e-leclerc.com](http://www.e-leclerc.com)

ALLO E.Leclerc

N°Cristal 09 69 32 42 52

APPEL NON BURSTAK

Du lundi au samedi de 8h30 à 19h sauf les jours fériés et de 8h30 à 18h les veilles de jour férié.

LA PERFORMANCE C'EST AUSSI LE PRIX

**l'auto**  
E.Leclerc L

# 3

## *Le contre-pied parfait de la Renault Talisman*

### Gamme des moteurs et boîtes

	<b>Renault Talisman</b>	<b>Peugeot 508 (prévisions)</b>
Moteurs essence	1.6 TCe 150 et 200	1.2 THP 130 et 156, 1.6 THP 170, 205 et 270
Moteurs diesel	1.5 dCi 110, 1.6 dCi 130 et 160	1.5 HDi 100 et 130, 2.0 HDi 150 et 180
Boîtes	BVM6, BVMR6 et 7	BVM6, BVA6 et 8

Le confort avant tout pour la Talisman. La grande berline Renault offre un espace royal à ses passagers, notamment aux places arrière.



La Renault Talisman adopte, en option, le système 4Control : des roues arrière directrices. Appréciable pour les manœuvres et l'agilité. Bref, pour le plaisir.

Pour épauler les blocs thermiques, une offre hybride rechargeable est prévue pour 2018.

### RENAULT TALISMAN



**A**vec sa Talisman, Renault voit grand, notamment à l'intérieur, où, selon nos premières mesures, l'habitabilité de l'auto est largement au-dessus de la moyenne de sa catégorie. Il faut dire que l'ex-Régie a fait ce qu'il fallait en encombrement : avec 4,85 m de longueur, la Talisman est l'une des familiales les plus grandes du marché. Pas du tout l'optique prise par Peugeot pour sa future 508. N'allez pas croire que le Lion se moque de votre confort et de votre bien-être en rognant sur votre espace vital. Bien au contraire, mais Peugeot a pris le problème dans l'autre sens. Afin de réduire le poids, ennemi de la performance et de la sobriété, les ingénieurs ont contenu les dimensions de l'engin mais, pour ne pas grever l'habitabilité, ils ont adopté de nouveaux sièges plus fins (et donc plus légers...). La 508 suivra ainsi l'exemple de la récente Audi A4 qui, dans un encombrement moindre que celui de la Talisman, parvient à faire jeu égal en habitabilité... Une autre preuve, s'il en fallait une nouvelle, que Peugeot entend se positionner

sur un marché plus haut de gamme. Malheureusement, dans cette affaire, c'est le volume du coffre qui en pâtira. En effet, il devrait s'établir autour de 450-500 dm<sup>3</sup>, soit très loin des 608 dm<sup>3</sup> de la Renault. Mais il sera plus facile d'accès grâce à son ouverture via un hayon.

En économisant du poids, Peugeot compte bien proposer une auto aussi agile que la Renault, qui pourra être épaulée par le système 4Control. Le Driver Sport Pack sera opposé au Multi-Sense qui, selon Renault, offrira une amplitude de réglages très étendue entre le mode Confort et le Sport. À cela, Renault ajoutera une suspension pilotée. Dans les deux cas, les technologies hybrides arriveront très tardivement.

**Nul besoin d'être grande pour être habitable. La future 508 ne sera certes pas aussi spacieuse que la récente Talisman, mais Peugeot fait le choix du dynamisme en allégeant son auto aussi bien sur la balance que visuellement. Un choix qui se retrouve dans la panoplie des équipements, avec une Renault qui a recours à de nombreux artifices électroniques pour procurer des sensations... ■**



Deux visions de la berline familiale s'affrontent : confort et habitabilité (Talisman) et style et dynamisme (508 II).



*Outre les 4 cylindres de dernière génération, la 508 II disposera également de blocs 3 cylindres essence.*

*Peugeot proposera un système hybride avec un moteur électrique placé sur l'essieu arrière. Mais il n'est pas prévu avant 2019.*



On oublie très vite que l'Exalt n'est encore qu'un concept. Surtout dans cette nouvelle livrée bleu nuit. Et si on partait en week-end ?

PHOTOS PILOU



Sur voie rapide, la future 508 pourra maintenir son cap, voire déboîter toute seule. Mais l'Exalt est un concept, qui ne dépasse pas les 40 km/h...

“ Bien qu'il ne s'agisse encore que d'un concept, l'Exalt paraît si réaliste qu'on s'imagine déjà, sans mal, au volant de la future 508. Gageons que Peugeot conserve cet esprit pour sa future berline... ”



## *Un avant-goût de la future 508...*



En rendant plus réaliste la robe de son concept Exalt, Peugeot a réduit l'écart avec la future 508. Impossible pour *L'Auto-Journal* d'attendre trois ans. Petit voyage dans un futur pas si lointain...

**M**ai 2018, Mélina, responsable des essais, me propose les clefs de la nouvelle 508 des 10 000 km, "*histoire de lui mettre des bornes*". Avec le viaduc du 8 mai qui se profile, je ne vais pas m'en priver. Je regarde déjà sur le Net où je vais pouvoir emmener madame, mais surtout, la route que nous allons emprunter. L'autoroute, oui, histoire de rallier le sud de la France (et le soleil) le plus rapidement. J'en profiterai pour voir ce que le nouveau bloc 1.5 HDi 130 ch vaut vraiment (il est développé, comme le précédent 1.6 HDi, en partenariat avec Ford). J'aurais certes préféré taquiner les 270 ch du 1.6 THP, ou même la version hybride essence de plus de 300 ch avec son moteur électrique sur l'essieu arrière. Mais pour cet exercice typique, *L'Auto-Journal* cible le cœur des ventes d'un modèle et, de son côté, Peugeot entend, avec cette nouvelle 508, reprendre position au sein des flottes d'entreprise. Je m'en contente donc et apprécie la douceur de fonctionnement du duo que ce moteur forme avec la boîte EAT6.

J'en profite surtout pour tester la conduite semi-autonome mise au point par le groupe PSA. Outre les embouteillages, le système gère l'allure de l'auto et les dépassements sur voie rapide. Ma passagère est bluffée, ➤

L'ouverture du coffre de l'Exalt est originale. La cinématique de celui de la 508 II sera plus classique, mais l'auto disposera bel et bien d'un hayon.



PHOTOS PILOU

nous pouvons discuter tranquillement sans (trop) nous préoccuper de la route. C'est bien, mais un peu frustrant, car on m'a dit tellement de bien du châssis de l'auto que j'aimerais en reprendre le contrôle complet. Je prends la première sortie en vue de dénicher une route plus sinuuse. Les palettes situées derrière le petit volant facilitent les passages de rapports rapides et les compteurs lisibles par-dessus le cerceau aplati à son sommet permettent de conserver le regard loin sur la route. Le travail réalisé sur le châssis EMP2 est impressionnant, l'auto est légère, agile et les 130 petits chevaux de son diesel ne sont qu'une mise en bouche. La 508 en veut plus...

Pilou, notre photographe, me demande de me placer aux côtés d'Aurélie, qui a la gentillesse de jouer notre mannequin d'un jour. Ai-je rêvé cette balade ? La voiture est pourtant là, dans son élégante livrée bleu nuit, recouvrant un habitacle très horizontal. Même le moteur est de série... Toutefois, à la sonorité, il ne s'agit pas d'un mazout mais du 1.6 THP de la 308 GTi. Qui s'en plaindra !

**Retour à la réalité. Mon escapade à l'autre bout de la France n'était qu'une virée sur la piste de Mortefontaine (Oise) avec l'Exalt, et non la future Peugeot 508. Pourtant cela paraissait si vrai... ■**



À bord de l'Exalt, l'espace est compté mais l'ambiance fait très cocon. La future 508 proposera plus d'aisance. Ouf !



Reposant sur la même base que la 308 II, la 508 devrait afficher un toucher de route similaire, lui permettant de rivaliser avec les meilleures allemandes de la catégorie. Encore trois ans à attendre... //

Rare pour un concept, l'Exalt repose sur une plate-forme de série, l'EMP2. Elle servira également de base technique à la future berline 508.

Je vais le mettre au fond  
d'un tiroir pour qu'il ne  
s'abîme jamais.



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.





# L'ÉCLAIR DE LUCIDITÉ

Exclusif  
AJ

Alors que ses rivales s'étaient déjà mises au régime, l'ancienne Astra continuait à prendre du poids. La nouvelle effectue un virage à 180°: plus légère, moins longue mais plus habitable. L'heure de l'Astra aurait-elle sonné? Par Florian Chopin



Moins de boutons sur la planche de bord pour une meilleure ergonomie, grâce au large écran tactile (7 ou 8 pouces).

**N**ous avons écouté nos clients." Uwe Müller, responsable du design extérieur de la nouvelle Astra, ne nous laisse pas le temps de poser notre première question. Et il enchaîne fièrement: "Nous avons baissé le poids de notre auto, réduit ses dimensions tout en augmentant son habitabilité et nous avons fait disparaître de nombreux boutons sur la console." Le style de cette nouvelle génération d'Astra est directement induit par ce régime. Plus courte (- 5 cm à 4,37 m), plus basse (- 2,5 cm à 1,485 m), plus étroite (- 0,6 cm à 1,809 m) que l'ancienne, l'auto s'apparente à une boule de nerfs. "C'est un athlète qui sort de la salle de gym", plaisante Uwe Müller en nous montrant les lignes tendues tels des muscles saillants, un effet de style permettant d'étirer l'auto en longueur et de bien l'asseoir en largeur. "Nous voulions affirmer l'aspect solide et sécurisant de l'auto", nous explique M. Müller, en nous montrant les chromes de la calandre se poursuivant dans les optiques. Ces dernières peuvent adopter la technologie IntelliLux LED qui permet de rester en feux de route sans pour autant gêner les autres usagers.

À l'intérieur, fini la console surchargée de boutons. Désormais, la présentation est plus horizontale, avec une organisation par strates, bien aidée par un écran d'infodivertissement tactile (7 pouces en standard et 8 pouces sur les versions plus huppées). Face au conducteur, les compteurs très classiques s'écartent pour laisser place à un écran plus grand pour l'ordinateur de bord. Concernant l'habitabilité, le cahier des charges est respecté, notamment pour les passagers arrière qui disposent d'un espace en net progrès aux jambes. Ce n'est toutefois pas le cas en largeur aux coudes. Quant au coffre, il gagne 19 m<sup>3</sup> pour offrir 370 cm<sup>3</sup>.

Pour la partie technique, Horst Bormann, responsable performance du projet, affirme que "cette Astra repose sur une toute nouvelle architecture faite d'acier haute performance et d'aluminium afin d'obtenir l'allégement voulu". D'après les chiffres fournis par Opel, les résultats sont impressionnantes:



## Celle qu'elle remplace

L'ancienne Astra était loin d'être disgracieuse, mais lourde, encombrante et peu habitable. On pouvait aussi lui reprocher une ergonomie floue et une qualité approximative. Et même

avec des équipements inédits à l'époque (aide au stationnement semi-automatique, lecture des panneaux de signalisation...), difficile de soutenir la comparaison avec ses rivales.

de 120 à 200 kg perdus selon les versions. Mais au-delà de la réduction de la masse, c'est surtout la répartition qui a évolué, pour parvenir à 60/40 avec un positionnement de la batterie sous le coffre.

Parmi les moteurs, le 3 cylindres essence de la Corsa délivre ici 105 ch, laissant ainsi de la place pour le nouveau 1.4 turbo (125 et 150 ch). "Nous avons également repensé nos boîtes dont les rapports étaient trop longs. C'était bon pour l'homologation en CO<sub>2</sub>, mais pas pour les accélérations", concède M. Bormann. Si les rejets de CO<sub>2</sub> restent à des niveaux bas grâce au régime subi, les performances devraient également en bénéficier. Vivement les premiers essais, prévus peu après le Salon de Francfort (du 17 au 27 septembre 2015). ■



**L'avis de Florian Chopin :** Opel a enfin ouvert les yeux sur les défauts de son Astra. Sans vraiment faire dans l'originalité, elle répond parfaitement aux attentes du marché et se place en rivale sérieuse des VW Golf et Peugeot 308. Sur le papier, ça fonctionne. Gageons qu'il en sera de même sur la route.



Grâce à des astuces de designer, l'Astra semble étirée en largeur, pourtant elle est plus étroite de 0,6 cm que l'ancienne.

**LES INFOS CLÉS**

Prix estimé : à partir de 37 000 €

Commercialisation : décembre 2015



# Modèle réduit

**Après la berline Classe C, sorte de Classe S en miniature, Mercedes renouvelle l'expérience sur le coupé familial.** Par **Florian Chopin**

**V**ous aimez la Classe S Coupé mais vous ne disposez pas de 140 000 € pour vous l'offrir ? Il vous reste les miniatures. Mais chez Mercedes, on a un sens du commerce plus développé. Aussi, plutôt qu'un modèle au 1/28, la marque peut vous proposer une auto 10 % plus petite. Il s'agit de la Clase C Coupé. À bien y regarder, elle affiche de nombreuses similitudes avec sa grande sœur : mêmes lignes tendues sur les flancs, même dessin des feux arrière, même chute rapide du pavillon... Le tout dans des dimensions réduites. Premier avantage, l'encombrement, avec 4,69 m de longueur au lieu de 5,02 m ; il sera plus aisément de trouver une place pour stationner. Par ailleurs, les proportions sont plus équilibrées, grâce à des porte-à-faux plus courts.

Même constat pour l'habitacle, où les différences sont toutefois plus notables. Le coupé reprend ici exactement le même agencement que dans la berline Clase C, avec des habillages aux ambiances plus sportives.

Mercedes démocratise la technologie de sa Clase S dans ce coupé familial

Les passagers arrière bénéficient directement des 8 cm supplémentaires dévolus à l'empattement. Ce n'est pas Byzance, mais c'est toujours ça de gagné en aisance aux genoux.

Pour la partie mécanique, le coupé affiche une assiette abaissée de 15 mm par rapport à la berline et peut disposer de deux types de réglage des trains roulants. Sa gamme de moteurs standard est bien loin des V8 du grand coupé. Mercedes ne propose que des 4 cylindres, en attendant la version AMG : ils vont de 156 à 245 ch (essence) et de 170 à 204 ch (diesel).

En revanche, au rayon des équipements, ce coupé n'a rien d'un modèle réduit. Il intègre, en option, la suspension pneumatique ainsi que de nombreux systèmes de conduite semi-

autonome comme le régulateur de vitesse adaptatif de 0 à 200 km/h...

**Pour 25 % du prix de base d'une Clase S Coupé, vous pouvez avoir un modèle quasiment similaire, du moins dans sa présentation. Si certains trouveront qu'elle "n'est pas assez chère", cette version de la Clase C devrait néanmoins combler les fans de coupés familiaux.** ■



La gamme comprendra des versions diesel (de 170 à 204 ch) et une transmission intégrale.



La présentation est identique à celle de la berline Clase C. Mais certains matériaux font plus sportif.

Fiat avec



FIAT

# L'ENNUI EST EXCLU



## FIAT 500X. LE NOUVEAU CROSSOVER

À PARTIR DE 199€/MOIS<sup>(1)</sup> SANS APPORT ET SANS CONDITION



LLD sur 49 mois et 60 000 km. (1) Exemple pour une Fiat 500X 1.6 110 ch au tarif constructeur du 01/06/2015 en Location Longue Durée sur 49 mois et 60000 km maximum, soit 49 loyers mensuels de 199 € TTC. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/09/2015 dans le réseau Fiat participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par FAL Fleet Services, SAS au capital de 3000 000 € - 6 rue Nicolas Copernic - ZA Trappes Élancourt 78190 Trappes - 413 360 181 RCS Versailles. Modèle présenté: Fiat 500X Lounge 1.6 E-Torq 110ch avec option peinture pastel extra-série (328€/mois).

CONSOMMATION CYCLE MIXTE (L/100 KM) : 4,1 à 6,7 ET ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> (G/KM) : 107 à 157.

[www.fiat.fr](http://www.fiat.fr)



FABRICANT  
D'OPTIMISME

# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De  
à  
**Z**  
Par Daniel Carroux

## HONDA

**Jazz** La Jazz ne carbure plus qu'à l'essence ; on peut regretter l'abandon de l'hybride. Le seul moteur qui reste est un 4 cylindres 1.3 à injection directe. Il libère 102 ch sans l'aide d'un turbo et s'associe, au choix, à une BVM6 ou à une boîte CVT à 7 rapports présélectionnés. Les consommations en cycle mixte s'établissent, respectivement, à 5,1 et 4,8 l/100 km (jantes de 15 pouces). Pas de malus à prévoir. Quant aux prix, ils varient de 16 100 € à 19 100 € pour la boîte manuelle, selon cinq finitions richement pourvues à partir de la seconde, baptisée Executive (dispositif multimédia à base d'écran tactile, notamment). La CVT n'est disponible que sur les exécutions les plus luxueuses : Executive Navi et Exclusive Navi, facturées 18 640 et 20 240 €.



Honda Jazz



Hyundai Tucson

## HYUNDAI

**Tucson** Le SUV compact siglé Hyundai renoue avec le patronyme Tucson. C'est tout de même plus parlant que le précédent ix35... Côté essence, le nouvel arrivant reçoit les deux variantes d'un 4 cylindres 1.6 dit GDi. La première atteint 132 ch en se passant d'un turbo et la seconde fournit 177 ch, turbo aidant, d'où le nom T-GDi. Cette motorisation est associée, sans autre choix, à une boîte robotisée à double embrayage et 7 rapports (DCT-7), ainsi qu'à la transmission 4x4. Ces versions écoperont d'un malus de 900 et 2 200 €. Leurs prix vont de 22 750 à 37 150 €. En ce qui concerne le diesel, les trois

blocs de feu l'ancien ix35 reprennent du service, sans changement notable de leur puissance et sous une formule moins énergivore. Il s'agit des 1.7 CRDi 115 (BVM6, 4x2), 2.0 CRDi 136 (BVM6, 4x2 ou 4x4) et 2.0 CRDi 185 (BVA6 et 4x4). Les diesels 4x2 échappent au malus, mais pas les 4x4 (respectivement 250 et 2 200 €).

Les prix du 1.7 CRDi 115 s'étaisent de 25 250 à 33 000 € et ceux du 2.0 CRDi 136 4x2, de 29 450 à 35 550 €. Comptez 34 150 ou 37 750 € pour la version 4x4. Le 2.0 CRDI 185 réclame, quant à lui, 37 150 € ou 40 950 €. À ce prix-là, le client a droit au volant chauffant et aux sièges ventilés...

## MITSUBISHI

**L200** Grâce à un poids contenu, le L200 affiche des consommations mixtes inédites pour un gros pick-up, de 6,4 à 6,6 l/100 km selon la motorisation choisie : 4 cylindres 2.4 Mivec 154 ou 181 ch. Pas de malus, les pick-up étant considérés comme des utilitaires. Le 154 ch est associé à une transmission 4x4 enclenchable, un classique pour l'espèce, et son homologue de 181 ch fait cause commune avec une transmission 4x4 permanente, agrémentée d'un réducteur, une rareté pour le coup. Elle est alors livrée avec une BVA6 avec palettes au volant. En Double Cab, le 154 ch coûte 31 400 €. Il faudra débourser de 35 300 à 39 950 € pour la version 181 ch, BVA incluse.

# Nos innovations sont là où vous ne les attendez pas.



**Notre quotidien, c'est d'améliorer sans cesse le vôtre.**

Rendre votre quotidien plus confortable et plus sûr : voilà ce qui motive Bosch à innover chaque jour dans des secteurs tels que la mobilité, l'industrie, les biens de consommation, les énergies et le bâtiment. Avec 4,7 milliards d'euros investis et 4 600 brevets déposés en 2014, Bosch construit jour après jour un avenir plus durable. [www.bosch.fr](http://www.bosch.fr)



**BOSCH**

Des technologies pour la vie



[twitter.com/BoschFrance](https://twitter.com/BoschFrance)

# MINI

**Clubman** Un moteur, un prix. Ainsi se présente la gamme du nouveau break Clubman, réduite à trois motorisations en début de carrière. Par ordre de puissance sont recensés un 3 cylindres essence 1.5 de 136 ch, alias Cooper, un inédit 4 cylindres diesel 2.0 de 150 ch, alias Cooper D, et un 4 cylindres essence 2.0 de 192 ch, alias Cooper S. La BVM6 est l'offre de base pour toute la gamme. Moyennant supplément, non communiqué à cette heure, les deux 4 cylindres peuvent recevoir le renfort d'une BVA8, le 3 cylindres se contentant pour sa part d'une BVA6. Seul le Clubman Cooper S est soumis au malus, lequel s'abaisse avec la boîte auto - 500 et 250 €. Les Mini Clubman Cooper, Cooper D et Cooper S sont respectivement facturés 24 900, 27 900 et 29 500 €.

# TOYOTA

**Avensis** Remodelée en profondeur, l'Avensis propose trois moteurs : un essence et deux diesels. Dans le premier cas, le bloc retenu est le 1.8 VVT-i de 147 ch associé, au choix, à une BVM6 ou à une boîte CVT (de 28 900 à 32 900 € les deux transmissions confondues, malus de 250 ou 900 € en fonction des finitions). Dans le second, l'inédit 1.6 D-4D de 112 ch fait son apparition et le 2.0 D-4D de 143 ch répond désormais à la norme Euro 6. La BVM6 est de rigueur, comme le stop/start. L'Avensis D-4D 112 n'est déclinée que sous deux exécutions aux prix de 29 500 et 30 500 €. La version animée par le D-4D 143 a droit à une finition supplémentaire, la plus haute en gamme dite Lounge, et se négocie de 30 500 à 33 000 €. Le break Touring Sports calque sa gamme sur celle de la berline, pour 1 000 € supplémentaires.



# OPEL

**Mokka** Le SUV urbain Mokka reçoit un second diesel, au côté du 1.6 CDTI de 136 ch. Il s'agit en l'occurrence d'une variante de ce même 1.6 CDTI, dégonflée à 110 ch mais à peine moins surchargée de couple : 300 Nm libérés à 2 000 tr/mn. Cela en dit long sur les compétences de cette unité, à vérifier volant en mains le moment venu. L'objet est associé à une BVM6 et n'entraîne que les roues avant, sans autre choix. Sa consommation en cycle mixte s'élève à 4,1 l/100 km, le stop/start servi de série aidant. Bien sûr, pas de malus. Le Mokka 1.6 CDTI 110 est disponible en finitions Edition et Cosmo, aux prix de 22 900 et 24 350 €.

**Insignia** L'Insignia se débarrasse des deux variantes de 120 et 140 ch de son diesel 2.0 CDTI. Ces unités sont remplacées par deux déclinaisons du même 1.6 CDTI fortes

de 120 et 136 ch. Cette réduction de la cylindrée induit une baisse (avec stop/start livré de série) de la consommation mixte, limitée à 3,9 l/100 km dans le premier cas et à 3,8 l/100 km dans le second. En sus, l'Insignia 1.6 CDTI 136 a droit au dispositif EcoFlex (pneus à faible résistance au roulement, notamment), ce qui donne des émissions de CO<sub>2</sub> situées sous la barre des 100 g/km (99 g/km). Les gestionnaires de flottes d'entreprises soumises à la TVS apprécieront le geste. Cette version peut également s'attacher les services d'une BVA6, avec malus de 150 € à la clé. La berline 1.6 CDTI 120 s'échange contre 29 590 ou 32 510 €. Les prix de la version 1.6 CDTI 136 progressent de 33 210 à 37 310 €, BVA incluse. Il faudra ajouter 1 100 € pour le break Sports Tourer à chaque échelon.

# Volkswagen

**Jetta** La Golf à coffre, alias Jetta, bénéficie d'un second moteur, en complément de la motorisation hybride 1.4 TSI Hybrid - 170 ch cumulés. Il s'agit d'un diesel, sans surprise, présenté sous la forme d'un 4 cylindres 2.0 TDI de 110 ch, certifié Euro 6 comme il se doit. L'article fait cause commune avec une BVM5 (4 l/100 km, 103 g/km) ou la boîte robotisée DSG7 (4,1 l/100 km, 106 g/km). En mettant de côté l'exécution Confortline Business destinée aux entreprises, la Jetta diesel n'est disponible que sous la finition Confortline, riche de la climatisation bizona et d'une installation multimédia pilotée par l'intermédiaire d'un écran tactile. BVM5 : 25 990 €. DSG7 : 27 970 €.

**Passat GTE** Les gestionnaires de flottes l'attendaient avec impatience. Et pour cause, la Passat GTE n'émet du CO<sub>2</sub> qu'à raison de 37 g/km (1,6 l/100 km en cycle mixte) et est donc exonérée de la taxe sur les véhicules de société. Très clairement, les entreprises constituent la cible privilégiée de la Passat



hybride rechargeable, d'autant plus qu'elle s'affiche à des prix compétitifs face à la concurrence de même nature. La berline et le break SW réclament respectivement 47 360 et 48 680 € avant déduction du bonus de 4 000 €, une somme à comparer dans le second cas aux 57 590 €, en entrée de gamme et avant déduction du bonus, de la Volvo V60 D6 Twin Engine (diesel, 220 ch, 4 g/km) et aux 55 600 €, en entrée de gamme et avant déduction du bonus itou, de la Mercedes C 350 e break (essence, 211 ch, 49 g/km) pour mesurer tout l'intérêt de l'opération. L'hybride associe le 4 cylindres essence 1.4 TSI de 150 ch à un électromoteur fort de 115 ch, pour une puissance cumulée de 218 ch. Boîte DSG6 de rigueur. Les batteries au lithium-ion se rechargent sur le secteur, et le tout accorde une autonomie de 50 km en mode 100 % électrique.



**ebay**™

RETRouvez toutes  
vos **PASSIONS** SUR EBAY !



Scannez ce logo et découvrez  
notre inventaire !

Par Brice Perrin

# LES TECHNOS

EN 2020, DE NOMBREUSES VOITURES SERONT AUTONOMES, CONNECTÉES ET ENCORE PLUS SÛRES. D'ICI LÀ, LES INNOVATIONS VONT SE MULTIPLIER, POUR AMÉLIORER LE CONFORT, LA SÉCURITÉ, LES PERFORMANCES ET L'AGRÉMENT DE CONDUITE. TOUR D'HORIZON.

## QUI VONT CHANGER L'AUTO



### L'HYBRIDE ENFIN ABORDABLE

C'est une grosse évolution du stop/start : l'alternateur est plus puissant (15 kW) et une petite batterie lithium-ion récupère l'énergie. Le système peut lancer le moteur thermique et l'accompagner dans ses accélérations.

#### QUEL INTÉRÊT ?

- ↗ 20% de réduction de consommation
- ↗ Surcoût modéré

### VUE VIRTUELLE EN 3D

De nombreuses autos offrent une "vue d'oiseau", permettant en manœuvre de percevoir l'environnement à 360°. La version 3D utilise des caméras plus performantes, avec un angle important et une portée atteignant 50 mètres.

#### QUEL INTÉRÊT ?

- ↗ Vision panoramique bluffante !



2016



### L'ÉVITEMENT D'URGENCE ASSISTÉ

L'évitement d'urgence assisté ne réalise pas la manœuvre à la place du conducteur, mais il amplifie le mouvement du volant et le freinage pour permettre une issue sans collision.

#### QUEL INTÉRÊT ?

- ↗ Réduire le nombre de collisions et leurs conséquences

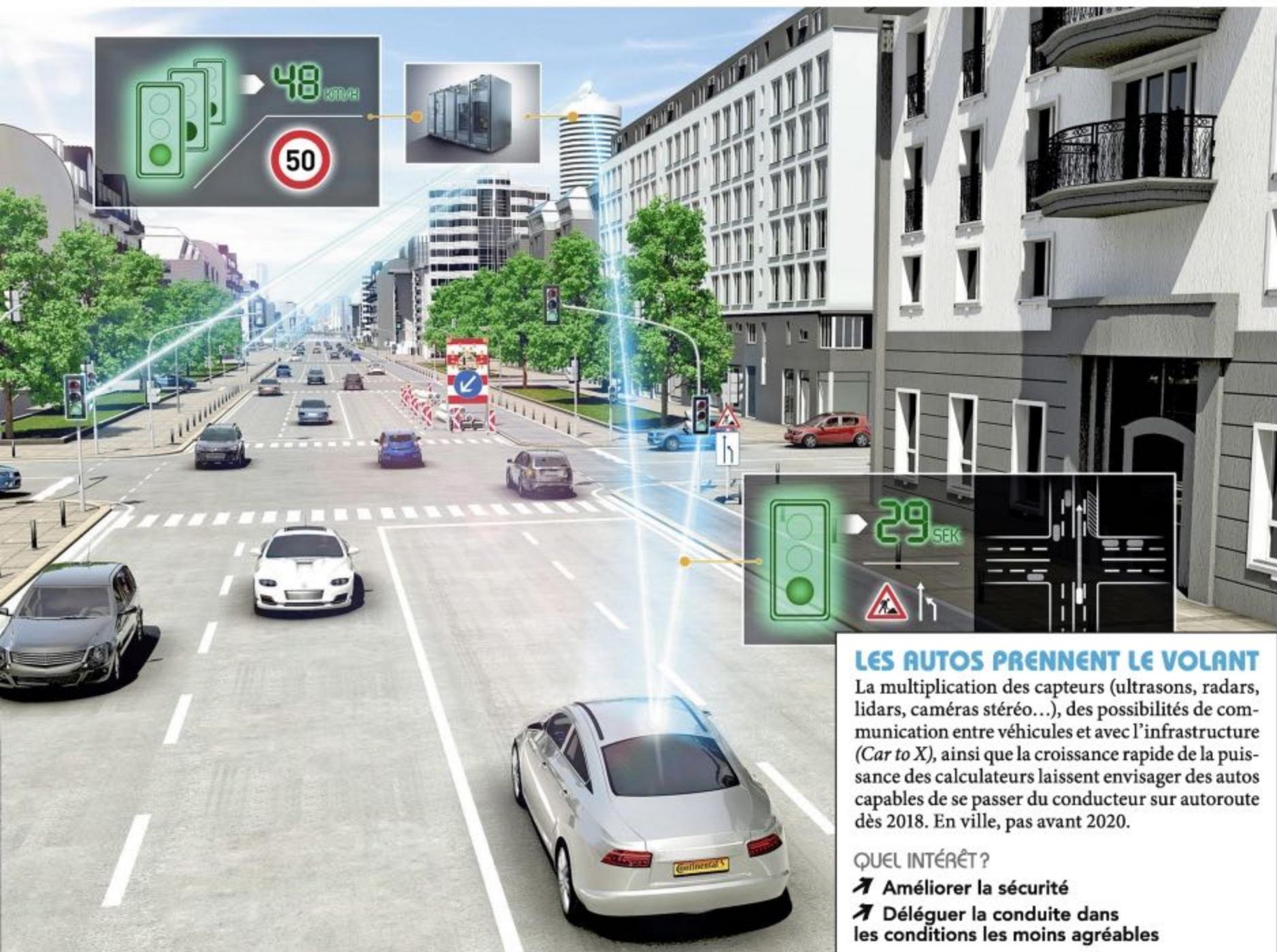
### TOUTES LES INFOS SUR LE PARÉ-BRISE

Le principe est celui de l'affichage tête haute, mais sur une surface plus importante (à terme, la quasi-totalité du pare-brise) et en 3D, avec des informations qui se superposent : direction à suivre, file à emprunter, distance avec le véhicule précédent, piéton qui s'apprête à traverser...

#### QUEL INTÉRÊT ?

- ↗ Ne plus avoir à détourner le regard quand vous utilisez navigation et aides à la conduite





## LES AUTOS PRENNENT LE VOLANT

La multiplication des capteurs (ultrasons, radars, lidars, caméras stéréo...), des possibilités de communication entre véhicules et avec l'infrastructure (*Car to X*), ainsi que la croissance rapide de la puissance des calculateurs laissent envisager des autos capables de se passer du conducteur sur autoroute dès 2018. En ville, pas avant 2020.

### QUEL INTÉRÊT ?

- ↗ Améliorer la sécurité
- ↗ Déléguer la conduite dans les conditions les moins agréables

2017

2018

## DES CAMÉRAS À LA PLACE DES RÉTROVISEURS

La technologie existe et elle est au point : dans la Volkswagen XL1, des caméras remplacent les rétros, et des écrans LED sont intégrés aux contre-portes. La contrainte n'est pas technique mais légale. Produite en petite série, la VW XL1 a pu bénéficier d'une dérogation, mais l'usage de cette technologie ne sera pas possible avant 2017.

### QUEL INTÉRÊT ?

- ↗ Vision panoramique et précise
- ↗ Esthétique et aérodynamique préservées



## STATIONNEMENT 100 % AUTOMATISÉ

Cette automatisation se fera en deux étapes : les manœuvres de créneau 100 % automatiques, comme sur la BMW i3, vont se généraliser en 2016. Puis, dès 2018, la voiture sera en mesure d'aller se garer seule sur un emplacement ou dans un parking, sans personne dans l'habitacle, en combinant capteurs et caméras.



### QUEL INTÉRÊT ?

- ↗ Gain de temps et de confort
- ↗ Ni chocs, ni frottements



### LE DEMI-TOUR AUTOMATISÉ

En associant les caméras et les capteurs à ultrasons, Jaguar Land Rover a mis au point une procédure de demi-tour 100 % autonome. La voiture détecte le trafic et, si la voie est libre, elle réalise un demi-tour parfait, en plusieurs manœuvres si nécessaire. La technologie est prête, mais il faudra plusieurs années pour régler les aspects réglementaires de cette fonction.

#### QUEL INTÉRÊT ?

- ↗ Faciliter les demi-tours
- ↗ Éviter le risque de collision (angles morts)



2018

2019

2020

### LA CONDUITE CONTRÔLÉE À DISTANCE

Impressionnant ! Nous avons vu cette technologie à l'œuvre sur un Range Rover, et ça marche : sur l'écran d'un smartphone, vous contrôlez vitesse et braquage. La version finale utilisera le wi-fi et autorisera une distance de 20 mètres entre le "pilote" et la voiture.

#### QUEL INTÉRÊT ?

- ↗ Sortir de sa voiture pour les manœuvres délicates ou les passages étroits



RALF GRÖMMINGER

### UNE CITADINE ÉLECTRIQUE QUI PARCOURT 400 KM

D'ici à 2020, le coût des batteries lithium-ion va chuter et leur densité énergétique doubler. Une batterie en contiendra deux fois plus pour un même poids. Résultat : 400 km sur une citadine ou 1 000 km sur une routière.

#### QUEL INTÉRÊT ?

- ↗ Proposer des voitures plus légères sans rogner la capacité
- ↗ 2 fois plus d'autonomie sans surcoût

### QUI S'EN SORT LE MIEUX ?

Ce sont souvent les fournisseurs (Valeo, TRW, Continental, Bosch...) qui développent les nouveaux équipements. Mais les constructeurs participent aussi au progrès. Ainsi, PSA et Renault consacrent environ 2 milliards d'euros par an à la recherche et au développement. Ils sont pourtant en retard en matière d'aides à la conduite et d'hybridation. Il faut dire que les géants de l'industrie automobile dépensent encore plus : près de 12 milliards d'euros par an pour VW, plus de 6 milliards pour Toyota, autour de 5 milliards pour BMW, Daimler et Ford\*. Difficile de lutter.

\*Données 2013, source : Industrial R&D Investment Scoreboard

### LES AUTRES TECHNOLOGIES QUI SE DÉMOCRATISENT

Les innovations arrivent rarement de façon simultanée sur l'ensemble de la production automobile : ce sont les modèles haut de gamme qui en profitent d'abord, avant les autres. L'année prochaine, plusieurs technologies récentes vont ainsi se démocratiser.

#### LA RECONNAISSANCE DES PANNEAUX

La caméra frontale permet à la voiture d'identifier les limitations de vitesse et de les reporter sur le tableau de bord ou l'écran central.

#### LE FREINAGE D'URGENCE AUTOMATIQUE

En combinant plusieurs capteurs, la voiture détecte les obstacles (piéton, véhicule) en aval et freine pour éviter les collisions.

#### L'ÉCLAIRAGE LED MATRICIEL

Une matrice de diodes procure un éclairage puissant, qui permet de rester en feux de route en éteignant seulement les LED, qui risquent d'éblouir en face.

#### LES COMMANDES GESTUELLES

Inaugurée sur la BMW Série 7, cette fonction permet de régler le volume de la radio ou d'ouvrir le toit ouvrant avec un geste de la main. Plus besoin de bouton !



# FAST & FURIOUS 7

**LA VENGEANCE EST PROCHE**



**EN DVD, BLU-RAY™ ET COFFRETS**



[jeuxvideo.com](http://jeuxvideo.com)



# Au volant avec... Arnaud Barral

Par Mathieu Chevalier



## Le directeur de VW France

Nouveaux Touran et Tiguan, Volkswagen renouvelle deux de ses best-sellers en 2015 pour réunir les conditions d'une croissance en 2016.

**L'AJ: Quel bilan du lancement de la nouvelle Passat ?**

**Arnaud Barral :** Elle progresse de 80 %, ce qui est logique mais l'ordre de grandeur est impressionnant. Il faut se souvenir que ce marché a été presque divisé par deux en cinq ans. Les moteurs de plus de 190 ch représentent 15 % des ventes et les finitions haut de gamme 30 %. Selon sa configuration, la Passat peut être généraliste ou premium.

**L'AJ: Pourquoi avoir attendu si longtemps avant de renouveler le Tiguan ?**

**A. B. :** L'actuel se vend toujours très bien. Il a fait jusqu'à 16 % de son segment et, alors qu'il est en fin de vie, il représente toujours 13 %. Mais il est temps que le nouveau arrive, car il

### OUI / NON

Développer des bornes de recharge fait-il partie du métier d'un constructeur ?

**oui**

Croyez-vous en l'hybride diesel ?

**oui**

Le WRC perd-il de son intérêt si on gagne tout le temps ?

**oui**

faut renouveler le design et remettre à jour tout ce qui est connectivité.

**L'AJ: Combien de modèles de SUV sont nécessaires pour couvrir le marché ?**

**A. B. :** Il est clair qu'il faut un SUV urbain, qui est dans les tuyaux. Après, on a la possibilité, avec notre plate-forme modulaire, de dériver les modèles. Volkswagen ne s'interdit rien. On pourrait imaginer une famille de SUV urbains, une de SUV compacts et une de SUV routiers.

**L'AJ: Le succès des SUV va-t-il compliquer la carrière du Touran ?**

**A. B. :** Le segment des monospaces, c'est toujours 200 000 voitures par an, soit 10 % du marché. Je ne pense pas qu'il augmente mais il ne baissera pas beaucoup non plus. La preuve : sur le nouveau Touran, on a déjà un très bon rythme de commandes. Le succès des SUV ne tue pas les segments traditionnels.

**L'AJ: Pourquoi commercialiser une Golf Flexfuel ?**

**A. B. :** Parce qu'il y a un intérêt pour le client en coût d'utilisation et incitations fiscales. Cela nous permet aussi d'offrir sur la Golf presque tous les modes de propulsion qui existent – essence, diesel, Flexfuel, hybride rechargeable, électrique – et des puissances allant de 85 à 300 ch.

**L'AJ: Quel bilan sur la Golf GTE ?**

**A. B. :** Très bon, puisque cette version représente jusqu'à 8 % des ventes de Golf. On voit que les clients qui achètent la GTE sont ceux qui peuvent, compte tenu de leur kilométrage quotidien, rouler toute la semaine en 100 % électrique.

**L'AJ: Si Volkswagen était une marque hors automobile ?**

**A. B. :** En 2015, Volkswagen devrait être le 1<sup>er</sup> constructeur mondial. La marque a l'aura d'entreprises comme Coca-Cola ou Apple.



### Ses 3 voitures



**RENAULT 5**  
La première



**VW TOUAREG**  
L'actuelle



**VW COCCINELLE CABRIOLET**  
Le rêve

“Sur les SUV, VW ne s'interdit rien.”



# ABONNEZ-VOUS à tous les plaisirs de l'automobile

**1 an - 25 nos**  
dont 1 n° double et le Spécial Salon

**59€ seulement !**  
~~au lieu de 90,99€~~

soit près de

**35%**  
de réduction

Abonnez-vous aussi sur [www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal](http://www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal)

## MES AVANTAGES ABONNÉS

- Je reçois mon magazine **chez moi**
- J'accède gratuitement à la version numérique identique à la version papier
- Je bénéficie d'un tarif privilégié en tant que fidèle lecteur



## Bulletin d'abonnement

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

OUI, je m'abonne à l'Auto-Journal : 1 an, 25 n° dont 1 n° double et le n° Spécial Salon pour seulement 59 € au lieu de ~~90,99 €~~\* (prix au n°) soit 35 % de réduction. (790675)

Mes coordonnées

Nom :  Prénom :

Adresse :

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

Code Postal :  Ville :  E-Mail :

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

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

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

Mode de règlement :

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

Je préfère régler par carte bancaire dont voici le n°

Date de validité :

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

Date et signature obligatoires

Offre valable 2 mois en France Métropolitaine. Tarifs étrangers, nous consulter. Mondadori France SAS au capital de 476 035 510 €. R.C.S 452 791 262, 8, rue François Ory - 92543 MONTROUGE CEDEX. Conformément à la loi "Informatique et libertés" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de suppression de ces données par simple courrier. Sauf refus de votre part, ces informations pourront être utilisées par des partenaires.



Rien à voir avec l'actuelle Audi A1 ! Le futur Q1 devrait reprendre la même base mécanique que le prochain Tiguan.



Selon nos informations, le Q1 n'hésitera pas à recourir aux services des nouveaux 3 cylindres maison. Un hybride serait aussi dans les cartons.

PHOTOS SB MEDIEU

## AUDI PRÉPARE BEL ET BIEN SON Q1

**L'offensive d'Audi sur le marché des SUV va se poursuivre avec l'arrivée prochaine du petit Q1. Un premier vrai test pour le Mini Countryman.**

La version définitive du Q1 n'est pas attendue avant la fin 2016.

**L**e marché des SUV urbains est en plein essor. Notre comparatif (*voir p. 54*) le montre bien. Toutefois, les marques haut de gamme ne semblent pas pressées de s'y engouffrer. Seul le Mini Countryman tient vaillamment la barre pour le compte du groupe BMW. Chez Mercedes, il se murmure qu'un projet, développé en partenariat avec Renault, est dans les cartons, mais chut... Cependant, du côté d'Audi, les choses se font plus tangibles. Si la rumeur d'une déclinaison SUV, prenant place sous le Q3, poursuit une certaine logique de gamme, elle devient

aujourd'hui réalité une fois que l'on visionne les premières photos volées de prototypes en pleine séance de roulage.

**On découvre ainsi un engin haut sur ses roues et relativement compact grâce à ses porte-à-faux contenus.** Il faut dire qu'il ne mesurera pas plus de 4,15 m (environ) de longueur. Ce sera toutefois 20 cm de plus que la petite A1 avec laquelle il ne partagera... rien. En effet, le Q1 reprendra la même base mécanique que le futur Volkswagen Tiguan (*voir L'AJ n°938*), soit la plate-forme MQB. Celle-ci permettra de maintenir le poids à un niveau très raisonnable, mais aussi de proposer de nouvelles motorisations, comme un système hybride (rechargeable ou non). Le gros des ventes se fera néanmoins avec des blocs thermiques conventionnels, parmi lesquels on retrouvera des 3 cylindres (essence et diesel) pouvant être associés à une boîte robotisée à double embrayage. La transmission intégrale Quattro par système Haldex sera également au rendez-vous.

**Le Q1 ne se présentera officiellement à nous qu'à l'automne 2016 pour être commercialisé dans la foulée.** Date à laquelle la version II du Countryman pourrait faire son apparition. Il faudra encore patienter quelques mois pour voir débarquer leur premier rival français, le DS 3 SUV (courant 2017).



### LES INFOS CLÉS

Commercialisation :  
**fin 2016**

Prix : à partir de **21 000 €**

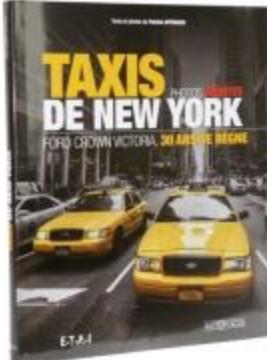
Concurrent du  
**Mini Countryman**



### TAXIS DE NEW YORK

Deux raisons de se plonger dans le livre de Patrick Affouard : l'histoire illustrée des taxis new-yorkais et des vues toujours impressionnantes de Big Apple.

**Éditions ETAI, 39 €**



## 29 AOÛT AMERICAN DREAM À MULHOUSE

[www.citedelautomobile.com](http://www.citedelautomobile.com)



C. RECOLA

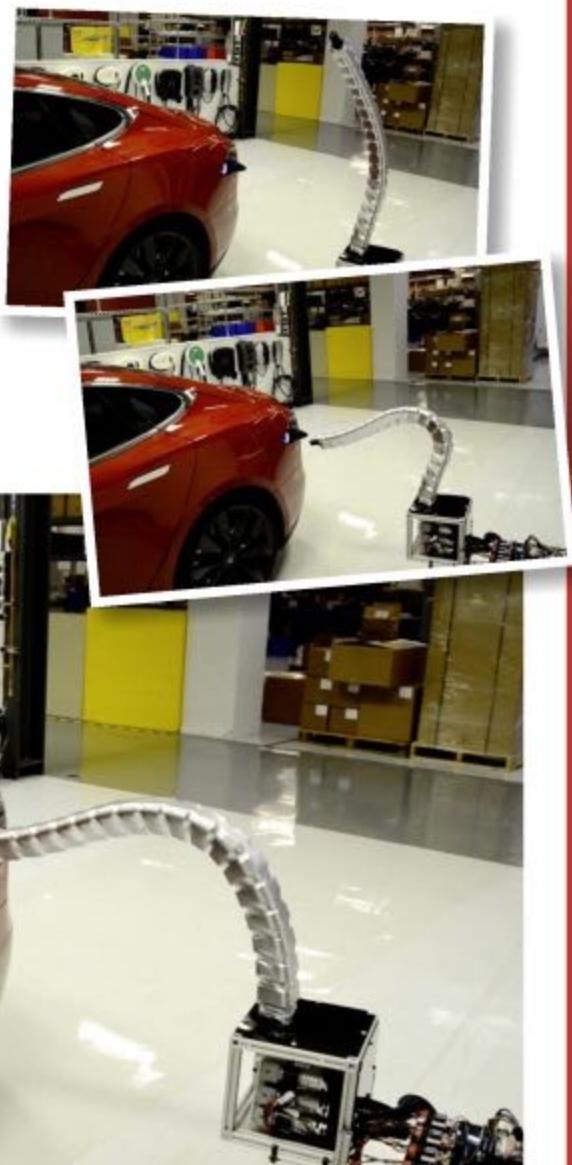
La Cité de l'Automobile de Mulhouse se met à l'heure américaine les 29 et 30 août.

De nombreux véhicules d'époque (Ford T, Pontiac...) ou modernes (Mustang, Camaro, Corvette...) y seront exposés.

## TESLA

### Un chargeur à tête chercheuse

Pour faciliter la recharge de ses voitures électriques, Tesla a mis au point un câble robotisé qui se branche automatiquement au véhicule dès que celui-ci est garé à proximité. Dans la pratique, sur la voiture, le portillon s'ouvre et le câble, qui ressemble à un serpent, vient s'enficher sur la prise. Selon Elon Musk, le très médiatique patron californien, cette solution offrirait un meilleur rendement que les systèmes de charge par induction élaborés par Audi ou Renault. Aucune date de commercialisation n'a été indiquée, mais le système sera compatible avec toutes les Model S.



Tesla préfère le câble robotisé à la recharge par induction.

### BMW entre en piste

Imaginez que, pour le Mondial de Paris 2016, le groupe PSA s'approprie l'intégralité du pavillon 6 (12 340 m<sup>2</sup>) pour ses trois marques plus une piste... Utopique ? Pas en Allemagne, et surtout pas pour un constructeur local. Ainsi, comme à chaque édition depuis 2011, BMW profitera des 12 000 m<sup>2</sup> qui lui sont alloués par les organisateurs du Salon de Francfort dans le hall 11, pour proposer un stand sur deux étages. En améliorant la gestion de cet espace, BMW est parvenu à agrandir de 100 m la piste intégrée à ce stand, qui atteint 400 m de longueur. Cela lui permettra de faire des démonstrations roulantes de ses nouveautés BMW et Mini. Idéal pour écouter le silence d'une i3 ou la sonorité enivrante d'une M3...



Sur le stand BMW à Francfort : une piste de 400 m de longueur.

# ZONE ROUGE



“Il ne faut pas aller en dessous [de 90 km/h, NDLR]: quand on va trop lentement, la pollution reprend.”

Ségolène Royal,  
ministre de l'Écologie.

La ministre contredit ici le gouvernement et la Mairie de Paris, qui avaient abaissé la vitesse à 70 km/h sur le périphérique parisien. L'impact sur la pollution n'a jamais été démontré, même Airparif n'évoque pas cette baisse comme un facteur améliorant la qualité de l'air\*. Doit-on alors remonter la vitesse ?

\*Rapport sur la qualité de l'air à Paris en 2014, publié en juillet 2015

NOUVEAUTÉ



# Ferrari

## ELLE ENLÈVE LE HAUT

C'est dans une livrée bleue, "comme le ciel azuréen" auraient dit Les Nuls, que Ferrari a présenté la déclinaison découvrable de sa 488. On s'attendait à un patronyme fleurant bon les 308 ou 328 GTS, mais la marque a préféré l'appellation Spider. Techniquement, il n'y a pas de changement avec le V8 du coupé (voir p. 76), il dispose toujours de deux turbos pour délivrer la bagatelle de 670 ch. Cela lui permet de passer de 0 à 100 km/h en 3 s. En revanche, du point de vue esthétique, la vitre permettant d'apercevoir ce bloc a disparu, en raison du mécanisme du toit. Celui-ci bascule derrière les passagers en 14 s. L'auto sera l'attraction du stand Ferrari au prochain Salon de Francfort (du 17 au 27 septembre).

Plus de 600 ch pour ce Spider grâce à un V8 turbo compressé. Il ne lui faut que 3 s pour atteindre 100 km/h.



L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE

JUSQU'AU  
**30 SEPTEMBRE**  
BULLIT À PARIS  
[www.lagaleriedelinstant.com](http://www.lagaleriedelinstant.com)



BARRY FEINSTEIN

La Galerie de l'Instant, à Paris 3<sup>e</sup>, présente de rares et beaux clichés du photographe Barry Feinstein, consacrés à Steve McQueen, son ami.

Ils partageaient une passion pour les voitures rapides et les motos.



## CARTOGRAPHIE



### LES CONSTRUCTEURS ALLEMANDS CONTRE GOOGLE

*"L'économie n'a pas le droit de laisser l'internet échoir aux Apple, Google & Cie"*, s'insurgeait, il y a quelque temps, Martin Winterkorn, le président du directoire de Volkswagen. Depuis, l'idée a fait son chemin et les groupes Volkswagen, BMW et Daimler se sont associés pour acquérir Here, le logiciel de cartographie de Nokia. Un rachat qui va permettre aux trois constructeurs de renforcer leur position dans le numérique et, surtout, d'avoir les coudées franches pour mettre au point leur propre système de navigation. Audi, BMW et Mercedes vont aussi bénéficier d'une solide avance sur la concurrence. Car Here est déjà très présent dans le monde automobile, puisque environ quatre voitures sur cinq font appel à ses services. Ce premier rachat n'est sans doute pas le dernier. Selon l'agence Bloomberg, le néerlandais TomTom réfléchirait à de nouvelles options, dont une possible vente.

### Un Koleos II rallongé, mais pas trop !

Le grand frère du Renault Kadjar ne mesurera pas 5 m de longueur, comme certains ont pu l'affirmer sur le Net.

L'auto affichera en effet une longueur de 4,63 m, soit 11 cm de mieux que le Koleos (dont il pourrait reprendre l'appellation) et 1 cm de moins que son cousin technique, le Nissan X-Trail. Comme ce dernier, il pourra embarquer jusqu'à 7 passagers.

### Le retour de la Dino...

Afin d'étendre son offre vers le bas, Ferrari préparerait un retour de la Dino... Une rumeur de plus en plus présente depuis la sortie d'un mulet de 458 à la sonorité étrange, plus proche, selon nos informateurs, d'un V6 turbo que d'un V8. Et pourquoi pas le bloc "aperçu" dans la récente Alfa Giulia Quadrifoglio ? Travailé par les ingénieurs de Ferrari, il délivre 510 ch.

### Querelle de famille pour DS en Chine

Le développement de DS en Chine ne sera viable qu'avec la nouvelle plate-forme EMP2 de PSA. Pourtant, la nouvelle marque pourrait ne pas avoir droit d'en disposer, la faute à son partenaire local, Chang'an Automobile. Son concurrent direct, Dongfeng Motor, aurait bloqué le processus en sa qualité d'actionnaire du groupe français (14 % du capital). Une décision qui n'entravera pas l'utilisation de la plate-forme en Europe.

#### Les chiffres du marché français sur les 6 premiers mois de 2015



# + 6,1 %\*

\*Immatriculations de voitures neuves par rapport à la même période en 2014.

## +54,2%

C'est la plus forte progression des immatriculations sur la période. Hyundai en est le bénéficiaire, avec 12125 véhicules vendus. Il atteint 1,2 % de parts de marché et se rapproche de son confrère Kia.

## 1017493

55,2 % de ces modèles appartiennent aux groupes français.

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées au premier semestre.

## 4940

C'est le nombre de Zoe immatriculées par Renault sur les 6 premiers mois de l'année. Avec 0,5 % de parts de marché, la citadine se place au niveau d'une Ford Focus ou d'une Audi A1.



# MÊME PAS PEUR !

Par Pascal Richard Photos Pilou

Avec la XE, Jaguar compte bien tacler les Audi A4, BMW Série 3 et autres Mercedes Classe C. Trop optimiste, la Jag ? C'est vous qui le dites...



L'objectif des ingénieurs de Jaguar était de faire de la XE une référence en matière de plaisir de conduite. On peut dire qu'elle égale au moins les meilleures.



Le capot de la XE abrite un tout nouveau moteur diesel, associé ici à une boîte auto à 8 rapports.

**L**orsque Jaguar a annoncé la sortie d'une "petite" berline destinée à élargir sa clientèle, j'ai eu l'impression de faire un bond en arrière de quelques années. En effet, le coup de la petite Jaguar, ce n'est pas la première fois que le constructeur britannique nous le fait. Ainsi, en 2001 sortait la X-Type, maladroite extrapolation, qui se voulait chic, de la Ford Mondeo. Mais cette pauvre auto ne marqua guère l'histoire de Jaguar et, surtout, elle ne fit pas perler la moindre goutte de sueur sur le front de celles qu'elle était censée bousculer, à savoir l'Audi A4, la BMW Série 3 et la Mercedes Classe C.

**Quelques années plus tard, ce sont toujours les mêmes que la nouvelle XE a en ligne de mire.**

Mais cette fois, les moyens engagés sont tout autres. Passer du giron de Ford à celui du groupe indien Tata a changé la donne, et Jaguar a beaucoup investi ces derniers mois tant en engineering qu'en moyens

de production. Résultat : la XE repose sur une toute nouvelle plate-forme, utilise un tout nouveau moteur et... est belle à se damner ! La beauté d'une voiture ne laisse rien présager de ses qualités dynamiques, mais lorsqu'une silhouette marie avec autant de talent élégance et agressivité, on se dit que l'affaire se présente bien !

Tout nouveau et "maison", le 2 litres diesel s'éveille sans éclats de voix, mais sans discréption excessive non plus ! Développant 180 ch et 430 Nm de couple, ce bloc peut, moyennant 2 500 € de plus, être associé à une boîte de vitesses automatique à 8 rapports (la même ZF qu'utilise BMW). Avec cette transmission, il fait alors preuve d'une grande douceur et les premiers mètres parcourus sur un filet de gaz se font sans le moindre à-coup. En ville, on évolue sans difficulté d'autant que, sans être parfaite, la visibilité est correcte. La douceur de la direction est également un atout. Mais avec une berline de ce calibre, il nous tarde de rejoindre la route. C'est là que le train avant à triangles superposés, l'essieu arrière →



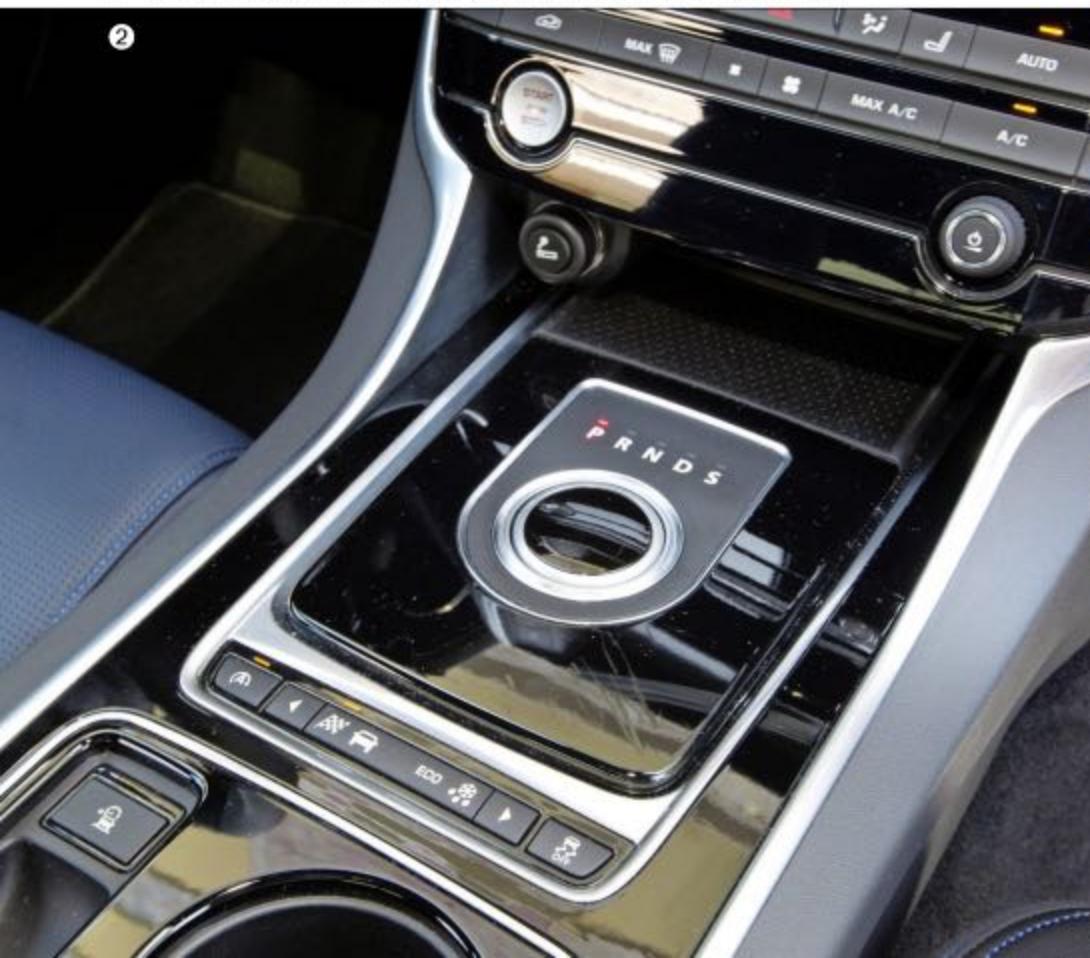
**PLUS**  
Agrément de conduite  
Bon confort  
Équipement complet

**MOINS**  
Places AR étriquées  
Coffre ridicule  
Finition perfectible

1

1- Sur le plan dynamique, la XE fait à la fois preuve d'agilité et de précision. 2- En option avec ce moteur (2500 €), la boîte de vitesses automatique à 8 rapports est un vrai plus en matière d'agrément de conduite. 3- Les places arrière manquent de largeur. Fâcheux pour une familiale. 4- Le coffre fait lui aussi partie des motifs de "fâcherie", il est à la fois étroit (392 dm<sup>3</sup>) et peu commode.

2



3



4



**LA JAGUAR XE SE PLACE D'EMBLÉE DANS LE PELOTON DE TÊTE DE LA CATÉGORIE DES FAMILIALES DE "CARACTÈRE" •••**

multibras et la caisse composée à 75 % d'aluminium doivent permettre à la XE de faire la différence avec le trio allemand !

**Après avoir fait un tour sur le circuit de Montlhéry, la XE ne tient pas toutes ses promesses, notamment en matière de poids.**

Jaguar nous l'annonçait sylphide et voilà qu'avec 1 676 kg, notre modèle d'essai ne fait pas beaucoup mieux que la moyenne de la catégorie (1 691 kg) et surtout beaucoup moins bien qu'une BMW 320d qui affiche 1 558 kg sur la balance. Au verdict du chrono, la XE 2.0D est donc un peu à la traîne.

Un peu désappointé, je reprends la route vers la vallée de Chevreuse. J'en profite pour détailler l'habitacle et constater que, si l'absence de bois et de moquette épaisse ne me gêne guère, les plastiques un peu "cheap" et les ajustements, pas très ajustés justement, me chiffonnent plus. C'est dommage, car la XE est par ailleurs agréable à vivre et le confort proposé se révèle d'un excellent niveau, du moins à l'avant ! À l'arrière, l'espace habitable est assez chiche, notamment au niveau de la garde au toit (88 cm) et de l'espace aux jambes (24 cm, soit 3 cm de moins que la moyenne de la catégorie).

Voilà que se profilent les premiers lacets. En position Dynamique, la direction à assistance électrique, si douce en ville, devient plus ferme et, surtout, beaucoup plus précise autour du point zéro. Le train avant permet de placer l'auto là où on le souhaite sans avoir à se battre tandis que, de son côté, l'essieu arrière suit le mouvement sans broncher. Propulsion "moderne", la XE propose un comportement assez neutre. À la limite et avec la complicité d'un antipatinage pas trop interventionniste, il serait possible de faire glisser un peu l'arrière pour donner plus de mobilité à l'auto. Amusant. De son côté, le moteur maison, rappelons-le, s'en sort plutôt bien. C'est vrai qu'à Montlhéry, il nous avait un peu laissés sur notre faim, mais en pleine action, il donne entière satisfaction, tout →



**1-** Jaguar a investi 500 000 € dans cette nouvelle génération de moteurs diesel, de l'argent bien placé ! **2-** En matière de confort, la XE fait preuve, malgré son comportement sportif, de beaucoup de prévenance. **3-** À bord, l'ambiance est plaisante, dommage que la finition manque un peu de rigueur. L'exécution R-Sport est richement dotée.



**L'avis de Pascal Richard**

Je suis un fan de la Série 3 depuis bien des années et, pour une fois, voilà une voiture qui me ferait hésiter...



1



3

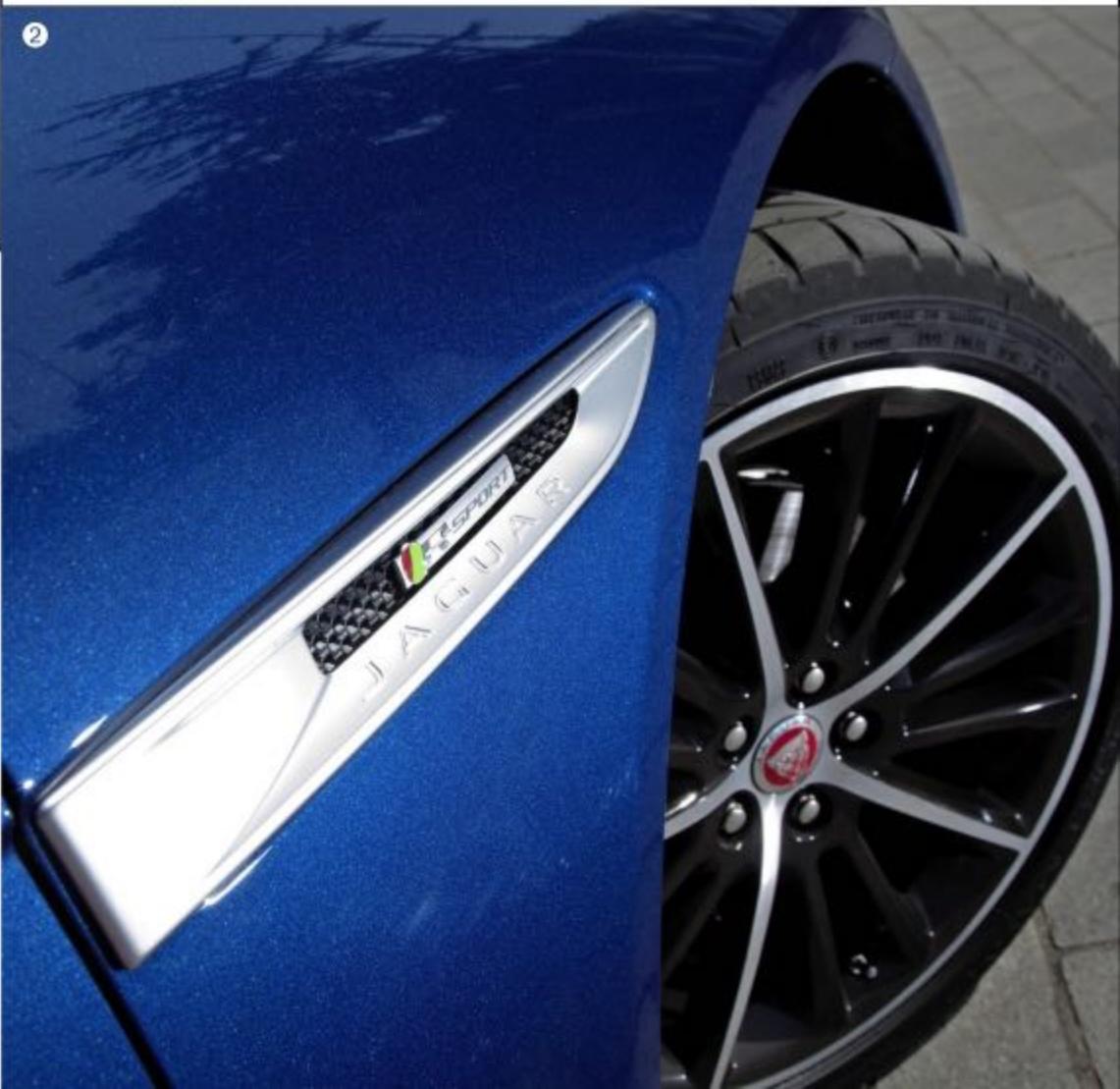
comme la boîte automatique à 8 rapports. Un dernier mot sur le freinage : si l'attaque de la pédale pourrait être un peu plus franche, les distances et l'endurance ne prétendent guère le flanc à la critique.

**Mais les meilleures choses ont une fin.  
Terminé la balade, il faut rentrer...**

... et faire les comptes ! Un label prestigieux, un contenu technologique intéressant, un équipement de série très complet en finition R-Sport, tout cela ne laissait augurer rien de bon pour les finances et pourtant... Sans parler de bonne affaire (on dépasse largement les 40 000 €), la XE affiche un bon rapport prix/équipement. Le bilan consommation n'est pas moins flatteur avec un honorable 6,5 l aux 100 km en moyenne. Dans ce domaine, la XE ne bat pas de record, mais se situe dans la moyenne de la catégorie. ■

1- La XE repose sur un châssis tout nouveau et très réussi. Le train avant se montre particulièrement précis 2- Sur cette finition, la XE reçoit de série des roues de 18 pouces, notre voiture d'essai était, elle, chaussée en 19 pouces (1 140 €) sans que le confort en pâtisse. 3- L'ensemble multimédia est à la fois complet et pratique.

2



# JAGUAR XE 2.0D 180 ch R-Sport Automatique EN CHIFFRES

53

## NOS MESURES

Depuis plus de soixante ans, nos techniciens vérifient, grâce à des appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation sur l'anneau de vitesse de 2,5 km et le circuit routier de 6,5 km de l'autodrome de Linas-Montlhéry.



## LA TECHNIQUE

### Moteur / Transmission

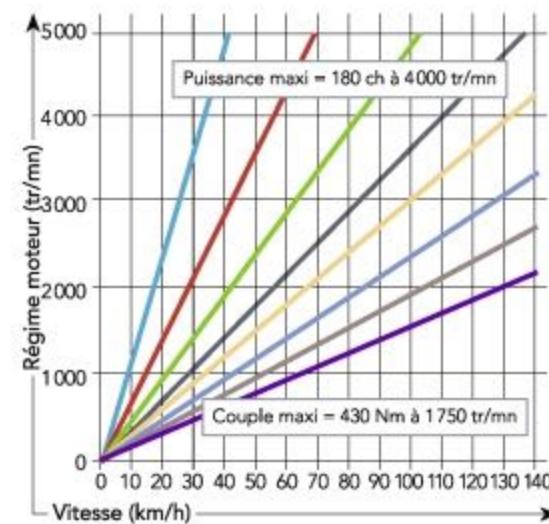
Puissance maxi	180 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	430 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1999 cm <sup>3</sup> / 10 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

### Diagramme des vitesses

La boîte automatique à 8 rapports est surmultipliée à partir de la 7<sup>e</sup>, un trait de caractère qui ne dessert ni l'exploitation du moteur, ni l'agrément de conduite. En effet, le couple du moteur et la réactivité de la boîte permettent d'être toujours bien placé dans les tours.

### Vitesse à 1000 tr/mn

En 1<sup>re</sup> = 9,69 km/h En 2<sup>e</sup> = 14,53 km/h En 3<sup>e</sup> = 21,62 km/h  
 En 4<sup>e</sup> = 27,32 km/h En 5<sup>e</sup> = 35,37 km/h En 6<sup>e</sup> = 45,62 km/h  
 En 7<sup>e</sup> = 54,31 km/h En 8<sup>e</sup> = 68,09 km/h



### Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques AV/AR	225/40 R 19 / 255/35 R 19

### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,67/1,85/1,42/2,83 m
Poids/tractable freiné	1676 kg/NC

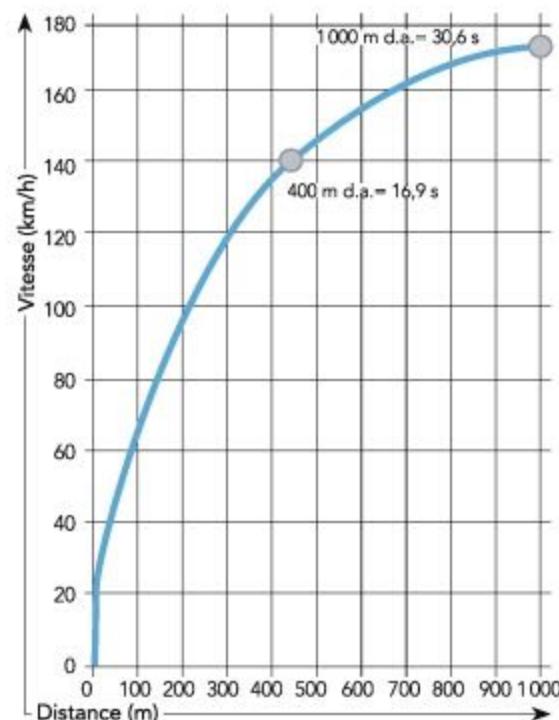
## LA CONDUITE

### Performances

1000 m départ arrêté	30,6 s
400 m départ arrêté	16,9 s
0 à 100 km/h	9,4 s
Vitesse maxi	215 km/h

### → Courbe d'accélération

Grâce à son couple généreux, la XE 2.0D démarre fort. La courbe indique une belle progression jusqu'aux 400 m. Par la suite, ça se calme un peu, mais la XE n'est jamais "poussive".



### Reprises

90 à 130 km/h en D	8,3 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en D	12,2 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en D	402 m

### Freinage

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	64 m

Au terme de cet essai, on peut affirmer que la XE est... une réussite!



## LA VIE À BORD

### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/143 cm
Garde au toit AV/AR	92/88 cm
Volume de coffre	392 dm <sup>3</sup>
Seuil de chargement	69 cm

### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	46,3/65,1/67,6 dB
------------------------	-------------------

## LE BUDGET

Prix	46 050 €
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	0 € (111 g/km)
Prix du modèle essayé*	50 890 €
Garantie	3 ans, km illimité

\*Avec options et bonus/malus inclus

### Équipements de série

6 airbags, banquette AR fractionnable 40/20/40, châssis sport, climatisation automatique, GPS, inserts en aluminium, jantes alliage de 18 pouces, ouverture des portes et démarrage sans clé, ordinateur de bord, radar de recul, sièges sport à réglages électriques, sellerie cuir...

### Options

Peinture métallisée (1 080 €), régulateur de vitesse adaptatif (1 500 €), toit ouvrant panoramique (1 500 €), suspension pilotée (1 500 €).

### Consommations

Moyenne	6,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,3/6,3/6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	862 km/56 l

### Note EuroNCAP

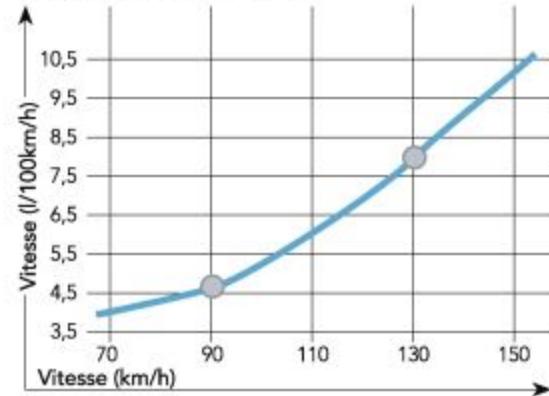
en cours

### Pays de fabrication

Grande-Bretagne

### → Consommation à vitesse stabilisée

En matière de consommation, la XE s'en sort avec les honneurs. Elle ne fait pas de miracle certes, mais elle se situe dans la moyenne de la catégorie. Ainsi, même en forçant le rythme, la consommation moyenne se situera toujours largement sous la barre des 10 l aux 100 km.



## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



On peut le dire, la XE est une alternative tout à fait crédible aux Audi A4, BMW Série 3 et Mercedes Classe C. En matière d'agrément de conduite, elle n'a rien à leur envier et si ses performances sont un peu en retrait, cela ne nuit en rien au plaisir éprouvé à son volant. Pour que tout soit parfait, il ne lui manque qu'un peu plus de rigueur de finition, un "détail".

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

# LA VILLE VUE D'EN HAUT

Par Pascal Richard  
Photos Yann Lefebvre,  
Arnaud Saunier,  
Nicolas Soler

**JEEP RENEGADE**  
1.6 MultiJet 120 ch Longitude

**RENAULT  
CAPTUR**

Energy dCi 110 ch Intens

**HONDA  
HR-V**  
1.6 i-DTEC 120 ch  
Executive Navi

**PEUGEOT 2008**  
1.6 BlueHDi 120 ch Allure



**La catégorie des petits SUV urbains est en plein essor. Les nouveautés se suivent à bon rythme. CX-3 et HR-V aujourd’hui, 500X et Renegade hier... les Captur et 2008 n’ont qu’à bien se tenir !**

Ce n'est pas là qu'on les imaginait le plus à l'aise, c'est pourtant ici, en ville, qu'ils s'épanouissent. Ils, ce sont les SUV qui, après avoir détrôné les monospaces compacts dans le cœur des familles, s'attaquent aujourd'hui aux citadines. Pour ce faire, ils ont réduit la voilure, guère plus de 4 m de longueur, histoire de ne pas transformer la recherche d'une place de stationnement en quête du... Saint Graal. Même démarche sur le plan mécanique, avec des niveaux de puissance qui ne dépassent pas, ou de peu, la centaine de chevaux. Suffisant pour parader sur les grands boulevards et partir à la campagne le temps d'un week-end. En fait, le seul domaine dans lequel ces sept petits durs ne s'interdisent rien, c'est celui du look, même si on note des approches plus ou moins excentriques.

Trêve de discours, ils sont là, prêts à en découdre, alors ne les faisons pas attendre davantage, jetons-les dans les embouteillages, histoire de voir si "l'altitude" rend la conduite en ville plus belle... ➤



# NISSAN JUKE

dCi 110 ch Connect Edition  
23 000 €

## SUR LA ROUTE

Même modestement motorisé, le Juke ne peut pas s'empêcher de jouer les durs. Un état d'esprit que l'on retrouve dès la mise en route. Ainsi, le petit diesel de 1 500 cm<sup>3</sup> fourni par Renault se fait bruyamment entendre. Le passage de la 1<sup>re</sup> nous confirme que la boîte n'est pas non plus une tendre ! C'est parti. Comme tous ses petits camarades, le Juke braque mal, 11,6 m, soit un peu plus que la moyenne de la catégorie (11,1 m). Pour mémoire, les "vraies" citadines demandent généralement un mètre de moins, ce qui n'a rien d'anodin lorsqu'on circule en ville. Haut sur pattes, le Juke permet de dominer la situation dans les embouteillages. Ça ne fait pas avancer plus vite, mais au moins, on dispose d'un horizon plus dégagé. Sur route, son agilité le rend plaisant à mener à la baguette, mais l'exercice devient rapidement fatigant tant à cause du manque de progressivité de l'amortissement que du niveau sonore... envahissant.

## LA VIE À BORD

Avec le temps, le Juke s'est lâché en ce qui concerne la présentation. Il propose aujourd'hui, avec le Nissan Design Studio, toute une gamme

d'accessoires destinés à la personnalisation. Ainsi notre voiture d'essai est-elle dotée de la Creative Line, qui permet entre autres de colorer l'habitacle grâce à des inserts rouges, blancs, jaunes ou noirs, qui viennent prendre place sur la console centrale et les contre-portes. L'ensemble n'est pas désagréable à l'œil, mais au toucher, ces plastiques durs ne sont pas du meilleur effet. Sur le plan du confort, il faudra supporter le manque de douceur de la suspension (les jantes de 18 pouces n'arrangent pas les choses) et une habitabilité modeste.

## BUDGET

En termes de tarif, le Juke est bien placé grâce à sa panoplie d'équipements plutôt flatteuse. En revanche, côté consommation, le bilan est plus nuancé. Là encore, la monte pneumatique un tantinet surévaluée ne fait pas ses affaires. ■

## LE BILAN aj ★★☆☆☆

**Le style du Juke est toujours dans le coup mais son manque de douceur et d'esprit pratique (peu de rangements, petit coffre) le desservent, au même titre que des chronos quelconques et une consommation un peu excessive.**



De la couleur, une once de sportivité, l'habitacle du Juke est plaisant... mais trop étriqué et son confort s'avère médiocre.

## À la loupe



Le Juke n'offre pas une très bonne visibilité périphérique. Toutefois, grâce à ses quatre caméras, il propose une **vue à 360° de son environnement**. Du coup, les manœuvres de stationnement deviennent un jeu d'enfant. À noter que ce système, baptisé ASM-Vision 360°, est ici monté de série.

## L'avis de Pascal Richard



Rien que pour sa bonne mine, je pourrais craquer, mais mes vertèbres me le reprocheraient rapidement !



## L'avis de Pascal Richard



Le Renegade est un SUV qui assume son statut en affichant la gueule de l'emploi, moi j'aime !



6e

# JEEP RENEGADE

1.6 MultiJet 120 ch Longitude  
**23 350 €**

### SUR LA ROUTE

Si le style extérieur du Renegade évoque plutôt la force, sa conduite, elle, n'est que douceur ! Lorsqu'on évolue en ville, cette vertu est particulièrement appréciable. D'ailleurs, sur ce terrain, le bilan aurait pu être quasi idyllique si la visibilité périphérique n'avait pas été aussi médiocre. Sur route, le Renegade propose de bonnes qualités dynamiques, mais son poids élevé (1 443 kg, c'est tout de même 200 kg de plus que le Mazda CX-3 !) le pénalise... lourdement. Résultat, il manque un peu d'agilité et, surtout, les relances sont décevantes... contrairement au freinage, qui affiche des valeurs tout à fait flatteuses.

### LA VIE À BORD

Baroudeur, presque rustique dehors, le Renegade est à l'inverse une sorte de *fashion victim* dedans ! Son habitacle est coloré (ou peut l'être en fonction des options ou des niveaux de finition), la présentation est originale, bref, l'ensemble est à la fois moderne et plaisant. Autre point fort : l'habitabilité, qui s'avère plus généreuse que la moyenne... contrairement au coffre malheureusement ! Côté confort, le bilan

est là encore très positif puisque l'amortissement se montre des plus prévenant. Une copie parfaite en somme ! Presque, car au niveau de la finition, il y a encore des progrès à faire. Ainsi, les plastiques utilisés ne sont pas très flatteurs, tandis que les différents ajustements mériteraient davantage de rigueur.

### BUDGET

Oups, il met la barre un peu haut le Renegade ! Comme ça, vu de loin, on se dit que son prix de vente n'a rien de scandaleux sauf qu'en finition Longitude, il s'accompagne d'une dotation d'équipements bien mince. Et comme un malheur ne vient jamais seul, la consommation moyenne, 6,6 l aux 100 km, est la plus élevée de ce comparatif. Voilà comment conclure un chapitre budget qui, décidément, n'est pas à l'avantage du Renegade. ■

### LE BILAN aj ★★★☆☆

Il joue les durs, le Renegade, mais son physique de GI cache des manières fort civiles. Bien adapté à la ville, à l'aise sur route, il révèle un authentique esprit de famille. Dommage que finition et consommation ne soient pas au diapason.



L'habitacle du Renegade est vaste, confortable et coloré. Malheureusement, la finition laisse apparaître quelques petites faiblesses...

### À la loupe



Comme toutes les voitures, le Renegade est une auto connectée. Son ensemble multimédia Uconnect offre de multiples fonctions et se gère de manière très intuitive. Il est associé à deux prises USB qui permettent de piloter d'autres équipements. Cet ensemble est facturé 650 €.

# FIAT 500X

1.6 MultiJet 120 ch Lounge  
24 890 €

## SUR LA ROUTE

Plus imposant que la Fiat 500 "tout court", et donc nettement plus lourd (on dépasse ici les 1 400 kg), le 500X parvient malgré tout à signer des performances tout à fait honorables. Correctes en accélération, ses prestations sont carrément d'un bon niveau en reprises. À l'usage, la Fiat se montre donc plaisante sur le plan mécanique. Un bon point qui va de pair avec un châssis efficace. On notera au passage que le 500X et le Renegade partagent la même plate-forme. Autre motif de satisfaction : une commande de boîte agréable et un étagement judicieux.

## LA VIE À BORD

Avec ses 4,25 m de longueur, le 500X fait partie des SUV urbains les plus généreux en termes de gabarit. Si son encombrement n'a pas que des avantages en ville, il lui permet au moins d'offrir une bonne habitabilité. Cela se traduit par un espace aux jambes à l'arrière assez généreux (26 cm). Moins pimpante que sa silhouette, la présentation intérieure du 500X manque un peu de fantaisie et beaucoup de rigueur. Ainsi, la finition n'est pas spécialement réussie. Pour continuer dans les détails

qui dérangent, on notera que le coffre affiche un volume de chargement un peu décevant pour une voiture de cette taille (374 dm<sup>3</sup>) et, surtout, que son seuil de chargement (77 cm) est trop haut perché. Enfin, en matière de confort, on ne peut pas dire que la Fiat soit aux petits soins avec ses occupants.

## BUDGET

Il a du charme, le 500X et, a priori, il en est conscient ! Du coup, il n'hésite pas à afficher un tarif pour le moins rondelet. Cette relative arrogance tarifaire pourrait en partie s'excuser si la dotation d'équipements faisait preuve de générosité ; hélas ce n'est pas le cas. Enfin, sur le chapitre de la consommation, le 500X MultiJet se situe dans la moyenne sans plus et les 48 l de son réservoir n'autorisent pas une autonomie record (814 km). ■

## LE BILAN aj ★★★☆☆

**En matière de charme – essentiel dans cette catégorie –, le 500X fait le plein de points, un constat qui s'applique aussi, mais dans une moindre mesure, à l'agrément de conduite. Reste à améliorer le confort et la finition.**

5<sup>e</sup>



La planche de bord reprend la teinte de la carrosserie, un détail très "500", qui apporte beaucoup sur le plan esthétique.

## À la loupe



Le 500X dispose d'un **sélecteur de mode de conduite** qui offre trois possibilités de réglage en fonction de votre humeur... ou de la météo. Ainsi, on trouve une position Sport, une position All Weather destinée à la pluie et la neige et une position Auto qui s'occupe de tout... toute seule !

### L'avis de Pascal Richard

Je l'aime bien le 500X, mais il joue un peu les précieux. Du coup, il manque de modestie côté tarif.

## L'avis de Pascal Richard



Amusant à conduire mais tellement triste à regarder, le CX-3 n'est pas beaucoup plus fun... qu'une Mazda2 !



# 3e *ex aequo*

# MAZDA CX-3

**1.5 Skyactiv-D Dynamique  
24550 €**

SUR LA ROUTE

J'en étais sûr ! Derrière son physique de dame patronnesse, le CX-3 cache un tempérament enlevé. Ainsi, sur parcours sinueux, le dernier-né de la gamme Mazda affiche une réelle aisance. Agile, il s'inscrit facilement en courbe sans prendre de roulis et en restant parfaitement stable, bien calé sur ses trains roulants. Ce potentiel dynamique de tout premier ordre nous fait alors regretter la modestie de la puissance (105 ch) qui nous laisse un peu sur notre faim. Mais il faut relativiser les choses car, face au chrono, le CX-3 s'en sort plutôt bien. Un constat qui vaut également pour le freinage.

LA VIE À BORD

S'installer au volant du CX-3 procure à peu près autant d'émotion que la lecture du manuel d'utilisation d'un lave-linge ! Point de position surélevée ici et l'ambiance générale manque singulièrement de chaleur. Quelques notes de sportivité tentent bien d'égayer l'ensemble mais, en finition Dynamique, c'est le noir qui domine. Si l'on veut un peu de couleur, il faut passer à la finition Sélection et ajouter la sel-

lerie cuir (27 250 € l'ensemble, coûteux!). S'il est grand "dehors", le CX-3 ne l'est pas particulièrement à l'intérieur et, gros point faible, le volume de son coffre (293 dm<sup>3</sup>, une Renault Clio revendique 330 dm<sup>3</sup>) frise le ridicule pour un engin de ce format. On se consolera en constatant que le CX-3 est confortable sur tous les terrains et qu'il propose un niveau sonore contenu.

BUDGET

Comme nombre de ses petits camarades, le CX-3 n'est pas spécialement bradé mais il a au moins le bon goût d'associer son prix de vente à un équipement de série très complet. Toujours au chapitre des bonnes nouvelles, on notera que la consommation sait se faire oublier en toutes circonstances. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

**Avancer en toute discréction n'est pas la meilleure solution sur ce segment où la clientèle cherche à sortir du lot. Et le mauvais rapport encombrement/habitabilité n'arrange rien. Dommage, sur le plan dynamique, le compte y était.**



**Le paysage intérieur manque de chaleur et la finition pourrait être plus soignée. L'habitabilité, vu la longueur, est décevante.**

## À la loupe



**Les feux de jours à LED** apparaissent de série à partir de la finition Dynamique. Notez que les phares, les feux arrière ainsi que les antibrouillards utilisent eux aussi cette technologie, ce qui est encore assez rare à ce niveau de gamme. Décidément, le CX-3 est prolixé en équipements.

## L'avis de Pascal Richard



J'ai trouvé le HR-V désinvolte en finition, et c'est bien dommage car ses performances sont flatteuses.



F-I7061



## HONDA HR-V

1.6 i-DTEC 120 ch Executive Navi  
25 920 €

### SUR LA ROUTE

Comme tous les essais, celui du HR-V commence par... la mise en route du moteur. Et là, le moins que l'on puisse dire, c'est que ça déménage ! Claquements, vibrations, rien ne manque à l'appel ! Honnêtement, je n'avais jamais été autant en prise avec le 1.6 i-DTEC, un bloc qui a par ailleurs toute ma sympathie tant il fait preuve d'un caractère joyeux. Cela se confirme ici mais cela s'entend aussi... Alerte, tant en accélération qu'en reprises, le HR-V n'est pas désagréable à conduire. Maîtrisant bien le roulis, doté d'une commande de boîte précise avec débattements très courts, le Honda accepte d'être bousculé mais le caractère sautillant de la suspension devient rapidement fatigant.

### LA VIE À BORD

Commençons par les bonnes nouvelles : il y a de la place à bord du HR-V, beaucoup de place, si bien que, dans ce domaine, le pas si petit SUV Honda (4,29 m de longueur) domine ses concurrents. Un constat qui vaut aussi pour le coffre, bien plus vaste et pratique que la moyenne (548 dm<sup>3</sup>). Voilà pour les points posi-

3<sup>e</sup>  
*ex aequo*

tifs. Reste maintenant à aborder les détails qui fâchent, à commencer par une finition vraiment pas aux standards de la marque, une présentation générale d'une grande tristesse et, surtout, un confort pour le moins relatif. Des défauts qui s'ajoutent, on l'a vu un peu plus haut, à une insonorisation un rien légère.

### BUDGET

Pas donné, le HR-V ! C'est même le modèle le plus coûteux de ce comparatif. Heureusement, il offre en retour un bel équipement de série, ce qui permet un peu de digérer la note. La consommation aussi aide à retrouver le sourire puisqu'avec une moyenne de 5,2 l aux 100 km, le HR-V est le plus sobre des SUV réunis ici. Toutefois, en flirtant avec les 26 000 € en finition Executive, le Honda réclame une mise de fonds solide. ■

### LE BILAN aj ★★★★☆

Il y avait sûrement moyen de faire mieux ! Un bon moteur, un bon châssis, le HR-V avait des arguments à mettre en avant. Mais le petit SUV Honda semble s'être arrêté au milieu du gué en négligeant le confort et la finition.



Les japonais aiment le noir... Sauf que le problème ici ne vient pas de la couleur mais plutôt de la finition, vraiment décevante.

### À la loupe



Le HR-V reprend les sièges magiques que l'on trouve également sur la petite Jazz. Une fois l'assise relevée, on obtient une bonne hauteur "sous plafond", idéale pour transporter son yuka ou tout autre objet un peu haut. La manipulation de ces sièges ne pose pas de problème.

# RENAULT CAPTUR

Energy dCi 110 ch Intens  
23 600 €

# 2e

## SUR LA ROUTE

Il n'est pas vindicatif, le petit 1 500 cm<sup>3</sup> Renault mais, en version 110 ch, il fait preuve d'une belle disponibilité. Un trait de caractère qu'il doit en partie à la présence auprès de lui d'un turbo à géométrie variable et d'une boîte de vitesses à 6 rapports, deux "accessoires" dont le dCi 90 ch doit se passer. En matière d'agrément de conduite, le dCi 110 ch prend le pas sur son petit frère mais aussi sur une bonne partie de la concurrence. Alors, bien sûr, ses chronos sont juste corrects, mais croyez-moi, à l'usage, ce bloc forme avec le Captur un joli petit couple.

## LA VIE À BORD

Avenant, le physique du Captur cache un habitacle... qui l'est tout autant! Coloré, plein d'astuces, il ne manque pas de charme. Côté pratique, la présence de série d'une banquette arrière coulissante est un plus incontestable en matière de modularité même si, au final, l'habitabilité du Captur reste simplement moyenne. En effet, la largeur disponible au niveau des épaules, à l'avant comme à l'arrière, est un peu juste. S'ils manquent un peu d'aisance, les passagers sont en revanche choyés côté confort,

avec une suspension et une sellerie aux petits soins qui raviront les vertèbres les plus sensibles. En ce qui concerne le coffre, le volume varie de 344 à 444 dm<sup>3</sup> en fonction de la position de la banquette, ce qui est correct, comme l'est également le seuil de chargement (73 cm). Dommage que la finition, un peu – un peu trop en fait! – légère vienne mettre un bémol à un bilan plus que satisfaisant.

## BUDGET

En finition Intens, le Captur propose une dotation d'équipements assez complète. On notera que, sur la série spéciale Helly Hansen, on trouve, et ce pour la première fois dans la gamme, l'Extended Grip (voir encadré ci-contre). La consommation, pour sa part, est flatteuse mais le réservoir, un peu juste (45 l), n'autorise qu'une autonomie moyenne (833 km) ■

## LE BILAN aj ★★★★☆

**Le Captur est confortable et pratique, mais il avoue quelques "axes de progression" au niveau de l'habitabilité (pas facile de pousser les murs!) et de la finition, un point sur lequel il est plus facile d'intervenir...**



Le Captur reprend de nombreux éléments de la Clio mais sa finition se montre un peu moins soignée que celle de la citadine.

## À la loupe



Déjà vu sur le Scénic Xmod, l'Extended Grip fait son apparition sur le Captur par le biais de la série spéciale Helly Hansen. Rappelons que ce système optimise l'adhérence en jouant sur l'antipatinage et la distribution du couple moteur. À l'avenir, d'autres versions devraient le recevoir.

## L'avis de Pascal Richard



Je le trouve un peu bling-bling, le Captur, mais j'avoue qu'à son volant, j'ai rapidement le sourire.



Facile à vivre en ville, le 2008 sait également faire le malin sur les petites routes sinuées !

### L'avis de Pascal Richard



Un SUV qui sait prendre soin de ses passagers tout en s'inquiétant du plaisir de conduite, moi je signe !



1<sup>er</sup>

## PEUGEOT 2008

1.6 BlueHDI 120 ch Allure

**23 750 €**

### SUR LA ROUTE

Pas d'éclats de voix ni de vibrations intempestives, voilà un démarrage comme je les aime ! Première... Douceur et précision, la commande de boîte n'appelle pas de critique. Sur un filet de gaz, le petit 1 600 cm<sup>3</sup> se met à l'ouvrage, en souplesse mais avec détermination ! Il faut dire qu'avec une valeur de couple plus que respectable (300 Nm dès 1 750 tr/mn), ce bloc a du répondant. Il est, en plus, bien aidé par le 2008 qui a su surveiller sa ligne puisqu'il n'avoue "que" 1 285 kg sur la bascule. Dans ce domaine, il n'y a que le Mazda CX-3 qui fasse mieux (1 240 kg).

Avec ses 4,16 m de longueur, le 2008 est taillé pour la ville. Malheureusement, à l'instar de ses rivaux, il est affublé d'un diamètre de braquage important par rapport à sa taille (11,4 m), ce qui limite quelque peu sa maniabilité. Heureusement, la souplesse de son moteur et la douceur de ses commandes rendent sa conduite en ville très plaisante... mais pas autant que sur la route !

C'est en effet là que le 2008 1.6 BlueHDI 120 ch prend le pas sur la concurrence. Pas faignant, ce diesel monte dans les tours avec aisance et, s'il distille sa puissance de manière très linéaire, cela ne l'empêche pas de faire preuve d'autorité lors des relances. Efficace, ce moteur fait honneur aux qualités dynamiques du 2008, qui se montre à son avantage sur tous les terrains. Une précision enfin, notre voiture d'essai était équipée de pneus hiver (je sais, en plein mois d'août...), ce qui explique ses piètres résultats au freinage (73 m à 130 km/h). Pour mémoire, avec une version e-HDI 115 ch dotée de pneus été, nous avions obtenu 67 m à 130 km/h, une valeur conforme à la moyenne de la catégorie.

### LA VIE À BORD

Si vous aviez des envies d'ivresse des cimes, la position de conduite offerte par le 2008 va sans doute vous décevoir un brin. Certes, on est assis un peu plus haut que dans une 208, mais de là à avoir le mal des montagnes... Doit-on une nouvelle fois ouvrir le débat sur la taille et





1- Avec un espace aux jambes de 20 cm, le 2008 se situe en dessous de la moyenne de la catégorie (25 cm). 2- Sous ses allures de petit break, le 2008 cache un coffre assez généreux (430 dm<sup>3</sup>). 3- L'ensemble multimédia monté de série (sans GPS, 550 €) fait appel à un écran tactile. 4- La présentation et la finition de la planche de bord sont d'un bon niveau.



l'implantation du volant? Non, c'est un sujet trop subjectif et, pour en juger, il n'y a d'autre solution que celle qui consiste à se glisser dans l'habitacle. Personnellement, j'y suis, et j'y suis bien, mais ce ne sera pas le cas de tout le monde, puisqu'au sein même de la rédaction, il y a sur ce thème des voix discordantes.

Originale dans sa forme, la planche de bord du 2008 propose un bon niveau de finition. L'exécution Allure soigne les détails de présentation avec un volant cuir, de multiples inserts chromés et même un ciel de toit rétro éclairé à l'aide de LED (Peugeot LED Track), du plus bel effet la nuit. Un environnement agréable qui incite au voyage. Dans ce domaine, le problème ne viendra pas du confort, excellent sur tous les terrains, mais plutôt de l'habitabilité, et plus particulièrement du manque d'espace qu'auront pour leurs jambes les passagers des places arrière. C'est dommage, car par ailleurs, le 2008 dispose d'un coffre à la fois vaste et pratique (430 dm<sup>3</sup>) et dont le seuil de chargement

## À la loupe



Nouvellement introduit dans la gamme, le BlueHDi 120 ch permet au 2008 de faire des progrès en matière d'agrément de conduite mais aussi de consommation. Côté performances, le gain par rapport au e-HDi 115 ch est assez faible mais tous les domaines progressent (accélérations et reprises). Le niveau sonore est plus faible.

(63 cm) figure parmi les plus bas de la catégorie. Un plus pour embarquer ou décharger des objets lourds.

### BUDGET

Pas très gourmand par le passé lorsqu'il était équipé du 1.6 e-HDi 115 ch, le 2008 l'est encore moins avec le BlueHDi 120 ch puisque la consommation moyenne passe de 5,7 à 5,3 l aux 100 km. À ce niveau, un gain de 0,4 l est significatif, d'autant que les performances ont progressé. On sera en revanche moins dithyrambique au moment d'évoquer le prix... encore que le 2008 ne fasse ni mieux ni moins bien que la moyenne de la catégorie. ■

**LE BILAN aj ★★★★☆**  
Si ses rivaux pensaient que le 2008 allait s'endormir sur ses lauriers, ils en seront pour leurs frais. Ce nouveau diesel lui permet même de prendre une longueur d'avance et de refroidir les espoirs des petits nouveaux!



**PEUGEOT 2008**  
1.6 BlueHDi 120 ch Allure

**HONDA HR-V**

1.6 i-DTEC 120 ch  
Executive Navi

# EN CHIFFRES


**NOS MESURES**

Depuis plus de soixante ans, nos techniciens vérifient, grâce à des appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation sur l'anneau de vitesse de 2,5 km et le circuit routier de 6,5 km de l'autodrome de Linas-Montlhéry.

**PEUGEOT 2008    RENAULT CAPTUR    HONDA HR-V    MAZDA CX-3    FIAT 500X    JEEP RENEGADE    NISSAN JUKE**
**Moteur/Transmission**

Puissance maxi	■ 120 ch à 3500 tr/mn	■ 110 ch à 4000 tr/mn	■ 120 ch à 4000 tr/mn	■ 105 ch à 4000 tr/mn	■ 120 ch à 3750 tr/mn	■ 120 ch à 3750 tr/mn	■ 110 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 300 Nm à 1750 tr/mn	■ 260 Nm à 1750 tr/mn	■ 300 Nm à 2000 tr/mn	■ 270 Nm à 1600 tr/mn	■ 320 Nm à 1750 tr/mn	■ 320 Nm à 1750 tr/mn	■ 260 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel						
Cylindrée	1560 cm <sup>3</sup>	1461 cm <sup>3</sup>	1597 cm <sup>3</sup>	1499 cm <sup>3</sup>	1598 cm <sup>3</sup>	1598 cm <sup>3</sup>	1461 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	5 CV	5 CV	6 CV	5 CV	6 CV	6 CV	5 CV
Transmission	aux roues avant						
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6						

**Châssis**

Diamètre de braquage	■ 11,4 m	■ 11,3 m	■ 11,4 m	■ 11,6 m	■ 11,5 m	■ 11,4 m	■ 11,6 m
Pneumatiques AV/AR	205/50 R 17	205/55 R 17	215/55 R 17	215/60 R 16	215/55 R 17	215/60 R 17	225/45 R 18

**Dimensions / poids**

L/l/h	4,16/1,74/1,56 m	4,13/1,78/1,57 m	4,29/1,77/1,60 m	4,27/1,76/1,53 m	4,25/1,80/1,60 m	4,23/1,80/1,66 m	4,13/1,76/1,56 m
Empattement	2,54 m	2,61 m	2,61 m	2,57 m	2,57 m	2,57 m	2,53 m
Poids/tractable freiné	1285 kg/1200 kg	1307 kg/1200 kg	1360 kg/1400 kg	1240 kg/1200 kg	1413 kg/1200 kg	1443 kg/1000 kg	1342 kg/1250 kg

**Performances**

1000 m d. a.	■ 32,6 s	■ 33,4 s	■ 32,6 s	■ 32,5 s	■ 33,3 s	■ 34 s	■ 34,4 s
0 à 100 km/h	■ 10,5 s	■ 11,2 s	■ 10,7 s	■ 10,3 s	■ 11,4 s	■ 11,7 s	■ 12,2 s
90-130 km/h en 4°/5°/6°	■ 9,7/11,3/14 s	■ 10,9/13/16,3 s	■ 9,6/11,4/13,8 s	■ 10,2/11,6/15,4 s	■ 10/11,2/13,8 s	■ 11,6/12,2/14,9 s	■ 11,6/13,4/17,2 s
Vitesse maxi	■ 183 km/h	■ 181 km/h	■ 188 km/h	■ 176 km/h	■ 181 km/h	■ 172 km/h	■ 170 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 12/37/73 m	■ 10/32/65 m	■ 10/32/68 m	■ 11/32/66 m	■ 10/33/67 m	■ 10/30/62 m	■ 11/31/65 m

**Habitabilité/Coffre**

Longueur aux jambes AR	■ 20 cm	■ 9-25 <sup>(1)</sup> cm	■ 33 cm	■ 25 cm	■ 26 cm	■ 26 cm	■ 24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 140/139 cm	■ 139/139 cm	■ 150/142 cm	■ 142/138 cm	■ 147/147 cm	■ 148/148 cm	■ 140/137 cm
Volume de coffre	■ 430 dm <sup>3</sup>	■ 344-444 <sup>(1)</sup> dm <sup>3</sup>	■ 548 dm <sup>3</sup>	■ 293 dm <sup>3</sup>	■ 374 dm <sup>3</sup>	■ 370 dm <sup>3</sup>	■ 368 dm <sup>3</sup>

**Niveau sonore**

Au ralenti / 90 / 130 km/h ■ 44,1/65,5/69 dB ■ 48,5/66/69,7 dB ■ 46,2/64,8/68,3 dB ■ 41/65,2/68,6 dB ■ 47,6/66,7/71,2 dB ■ 47/64,6/69,5 dB ■ 49/65,9/71,3 dB

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Banquette arrière coulissante

# NISSAN JUKE

dCi 110 ch Connect Edition

## RENAULT CAPTUR

Energy dCi 110 ch Intens

## FIAT 500X

1.6 MultiJet 120 ch Lounge

## MAZDA CX-3

1.5 Skyactiv-D Dynamique



### LE BUDGET

	PEUGEOT 2008	RENAULT CAPTUR	HONDA HR-V	MAZDA CX-3	FIAT 500X	JEEP RENEGADE	NISSAN JUKE
Prix	<b>23 750 €</b>	<b>23 600 €</b>	<b>25 920 €</b>	<b>24 550 €</b>	<b>24 890 €</b>	<b>23 350 €</b>	<b>23 000 €</b>
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	0 € (96 g/km)	0 € (98 g/km)	0 € (104 g/km)	0 € (105 g/km)	0 € (109 g/km)	0 € (120 g/km)	0 € (107 g/km)
Prix du modèle essayé*	24 820 €	24 120 €	26 470 €	25 050 €	26 290 €	24 400 €	25 000 €

### Équipements communs

4 airbags, autoradio, banquette AR fractionnable, climatisation, jantes alliage, ordinateur de bord, radar de recul, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, vitres électriques AV/AR, volant ajustable dans les deux plans.

### Options

Aide au tout-chemin/transmission intégrale	540 € (Grip Control)/non	(2) /non	non/non	non/non	(3) /non	non/non	non/non
Airbags rideaux	série	non	série	série	série	série	série
Climatisation automatique	série	série	série	série	série	400 €	série
Déclenchement automatique des phares et essuie-glaces	série	série	série	série	série	non	série
GPS	550 €	série	série	série	série	650 €	série
Stop/start	série	série	série	série	série	série	non
Peinture métallisée	520 €	520 €	550 €	500 €	600 €	600 €	550 €
Toit en verre panoramique	560 €	non	non	non	900 € (+ ouvrant)	non	950 € (+ ouvrant)

(2) Extended Grip sur la série spéciale Helly Hansen - (3) Traction + sur les finitions Cross et Cross Plus

### Consommations

Moyenne	5,3 l/100 km	5,4 l/100 km	5,2 l/100 km	5,3 l/100 km	5,9 l/100 km	6,6 l/100 km	6,1 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	5,2/5,1/5,6 l/100 km	5,4/5,2/5,6 l/100 km	5,3/5,2/5,2 l/100 km	5,1/5/5,8 l/100 km	6,1/5,6/5,9 l/100 km	6,8/6,3/6,7 l/100 km	5,8/5,9/6,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	943 km/50 l	833 km/45 l	962 km/50 l	906 km/48 l	814 km/48 l	727 km/48 l	754 km/44 l
Note EuroNCap	<b>5 étoiles</b>	<b>5 étoiles</b>	<b>En cours</b>	<b>En cours</b>	<b>4 étoiles</b>	<b>5 étoiles</b>	<b>5 étoiles</b>

Pays de fabrication France Espagne Mexique Japon Italie Italie Royaume-Uni

### CLASSEMENT GÉNÉRAL

	PEUGEOT 2008	RENAULT CAPTUR	HONDA HR-V	MAZDA CX-3	FIAT 500X	JEEP RENEGADE	NISSAN JUKE
Sur la route	1 <sup>er</sup>	3 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>	7 <sup>e</sup>
La vie à bord	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	7 <sup>e</sup>
Le budget	3 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>

### LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL PEUGEOT 2008

La victoire du 2008 est assez nette, tant le SUV Peugeot domine son sujet. Plus rock'n'roll, le Renault Captur paie cher son laisser-aller en matière de finition et, dans une moindre mesure, son petit déficit de performances. Dos à dos, le HR-V et le CX-3 font une entrée assez discrète sur ce segment. L'un

manque de douceur et de rigueur en finition (HR-V), l'autre est pénalisé par un piètre sens du partage (CX-3). Le 500X et le Renegade comptent – et ils ont raison – sur leur forte personnalité pour séduire tandis que le Juke ferme la marche sans démeriter; mais que faire face au temps qui passe...



# Éloge du confort



**Le GLC n'est pas un SUV de plus chez Mercedes. Il ne doit pas non plus être considéré comme le simple remplaçant du GLK. C'est d'ailleurs sans doute le plus désirable de la gamme, avec des spécificités uniques pour la catégorie.**

Par Stany Meurer Photos Christian Martin

Votre profil? Soit vous êtes déjà un adepte de la marque Mercedes, soit vous avez décidé que votre prochain véhicule serait griffé de l'étoile et, en tout état de cause, vous désirez opter pour un SUV ou assimilé. D'emblée, vous avez éliminé le GLA, le trouvant trop superficiel et pas assez Mercedes à votre goût. Le GLE? Trop gros pour vos besoins et trop encombrant pour évoluer en ville. Vous aimez la silhouette du GLE Coupé, mais celui-ci s'avère trop peu pratique à vos yeux. Vous avez entendu parler du futur GLS qui, dans la lignée des Classe S, sera le SUV de tous les superlatifs, mais il n'est pas encore disponible et sera hors budget. Quant au G, il est un pur engin de franchissement et par là même trop typé pour vous convenir. Bref, autant par déduction que par élimination, le nouveau GLC s'impose. Bonne pioche, serais-je tenté de vous dire. Car voici ➔



LE GLK ÉTAIT TRÈS AGRÉABLE À CONDUIRE. À CETTE QUALITÉ, LE GLC AJOUTE UN CONFORT... INHABITUÉL POUR LA CATÉGORIE •••



1- Comme sur la plupart des allemandes, la tablette rapportée est dépourvue de fonctions tactiles. 2- L'option diffuseur de parfum est chère (450 €) et encombre la boîte à gants. 3- La grille des haut-parleurs Burmester est une vraie râpe!

3

pourquoi, à mon avis, ce rival des Audi Q5, BMW X3 et autres Volvo XC60 a beaucoup d'arguments pour vous séduire autant que pour vous convaincre.

### La leçon du succès en demi-teinte du GLK a été tirée.

Dans l'Hexagone, une rumeur insidieuse veut que le GLK s'avère un échec commercial cinglant pour Mercedes. Cet avis n'est pas partagé par le constructeur qui s'appuie sur un résultat remarquable de 650 000 ventes (!)... tout en convenant que ses lignes taillées à la serpe (et qui constituaient un élément fort de sa personnalité) ont pu le priver d'une certaine clientèle. Son remplaçant ne s'est donc pas contenté de changer d'appellation, il a aussi adopté des formes plus consensuelles. Exit le "K" remplacé par un "C", censé rappeler sa parenté avec la Classe C mais aussi, et pourquoi pas, un C comme... courbes !

C'est en ouvrant son hayon pour charger nos bagages que nous avons pris contact avec le GLC. Le volume du coffre du GLK était très réduit, un défaut en partie corrigé sur le GLC, mais la hauteur sous

tablette est toujours aussi faible. Cependant, il ne faut pas être un grand expert pour constater que le véhicule a grandi sur les trois axes : c'est tout bénéfice pour l'espace à bord. Mercedes tient à souligner que cette opération n'a pas pénalisé son poids, le GLC a perdu 80 kg en moyenne (dont 50 kg sur la seule carrosserie) par rapport à son prédecesseur. Grâce aux multiples réglages possibles, une bonne position de conduite est vite trouvée. L'ergonomie soignée vous inspire également confiance, à deux exceptions près. Le levier de changement de vitesses au volant est déconcertant pour la majorité des utilisateurs novices. Autre petit défaut : en fonction de la position du siège et en dépit du réglage en hauteur, toutes les informations projetées par l'affichage tête haute ne sont pas visibles pour le conducteur.

**PLUS**  
Confort  
Moteur adapté  
Aptitudes en tout-terrain

**MOINS**  
Prix (série et options)  
ESP castrateur  
Hauteur sous tablette

### Si l'agrément du voyage est assuré à l'avant, il n'en va pas de même à l'arrière.

Les passagers de la banquette seront pénalisés par une assise implantée fort bas, des dossier de sièges avant remontant haut et un tunnel de servitude massif, ➤



### Crapahuteur hors norme

En option (1 500 €), le GLC peut recevoir un pack On&OffRoad. Il comporte un limiteur de vitesse en descente, des réglages spécifiques des assistances électroniques, un carénage inférieur renforcé du moteur, des pare-chocs avant et arrière spéciaux, ainsi qu'une fonction d'éclairage en tout-terrain. Cinq programmes de conduite sont aussi proposés : "Offroad", "Ascension", "Revêtement glissant", "Terrain difficile" et "Remorquage extrême". La garde au sol est relevée de 20 mm et jusqu'à 50 mm lorsque le GLC est doté de la suspension pneumatique (Air Body Control). Ce raffinement rend le GLC particulièrement efficace hors asphalte.

Oublié les formes cubiques du GLK ! Le GLC adopte une silhouette tout en rondeurs, comme un galet poli par l'eau.





### L'avis de Stany Meurer



J'ai aimé le GLK. J'adore le GLC qui possède à mes yeux la plus belle qualité: la cohérence.



1- De facture classique, l'élégant bloc instrumental se distingue par sa lisibilité. 2- À gauche de la mollette se trouve la commande qui vous permet de choisir votre mode de conduite. 3- Les grandes roues coûtent quelques grammes de CO<sub>2</sub>... et modifient le malus. 4- Peu puissant dans l'absolu, le moteur de 170 ch sied parfaitement à la philosophie de l'engin.





1- La banquette arrière est loin de vous offrir le confort des places avant. 2- Dossier rabattu, le plancher du coffre n'est pas rigoureusement plat. 3- Notre véhicule d'essai disposait du pack Designo porcelaine/noir, facturé 1 250 €.

imposé par les composants de la transmission intégrale permanente. Sur notre véhicule d'essai (une exécution luxueuse truffée d'options), la finition était remarquable et, surtout, sans commune mesure avec celle appliquée aux séries inférieures (Classe A et B) du constructeur. Notre GLC disposait également d'un raffinement exclusif dans la catégorie, à savoir une suspension pneumatique secondée par un amortissement adaptatif, baptisée Air Body Control. Livrée de série sur la finition Fascination et en option moyennant 2 300 € sur les autres exécutions, elle nous est apparue sinon indispensable, du moins hautement recommandable.

#### À bord du GLC, on se sent comme sur un tapis volant.

Il semble avoir été étudié pour fonctionner avec cette suspension qui sublime son confort. Si le GLC équipé de suspensions acier s'avère très confortable à l'usage, il devient tout simplement merveilleux d'aisance avec l'Air Body Control qui lui octroie un avantage incontestable par rapport à tous ses concurrents. Même s'il est

relativement peu puissant dans l'absolu, le moteur nous a étonnés par sa disponibilité et son aisance à mouvoir le GLC. Aucune magie ni astuce à imaginer, simplement un excellent boulot des motoristes qui l'ont doté de courbes planes aussi bien pour la puissance que pour le couple, le rendant parfaitement civilisé et remarquablement opérationnel. Ces derniers ont, en outre, pu compter sur l'excellente boîte automatique à 9 rapports pour tirer la quintessence de ce bloc 2,2 litres, que ce soit en matière de performances, d'agrément ou de consommation.

Mais le GLC n'aime pas être bousculé. La direction comme le freinage sont parfaitement à la hauteur de ce qu'on attend de cet engin, et cela quel que soit le rythme adopté. En revanche, malmené par un conducteur pressé, le Mercedes trahit rapidement une tendance prononcée au sous-virage, contrecarrée immédiatement par les assistances électroniques, dont l'ESP qui se manifeste de manière intrusive et radicale pour calmer les ardeurs et décourager toute velléité à poursuivre sur le même rythme. ■

## MERCEDES GLC 220 d 170 ch 4Matic Fascination EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur / Transmission

Puissance maxi	170 ch de 3000 à 4200 tr/mn
Couple maxi	400 Nm de 1400 à 2800 tr/mn
Type	4 cylindres, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2143 cm <sup>3</sup> / 9 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique / 9

#### Châssis

Diamètre de braquage	11,8 m
Pneumatiques AV/AR	255/45 R 20

#### Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,66/1,89/1,69/2,88 m
Poids/tractable freiné	1845 kg / 2500 kg

#### Performances

0 à 100 km/h	8,3 s
Vitesse maxi	210 km/h

#### Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	550 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

#### LE BUDGET

Prix	58 250 €
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	malus 500 € (143 g/km)
Prix du modèle essayé*	72 700 €
Garantie	2 ans, km illimité

\*Avec options et bonus/malus inclus

#### Équipements de série

7 airbags, affichage tête haute, autoradio CD-mp3, banquette AR rabattable 1/3-2/3, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation électronique bizona, écran 8 pouces, hayon motorisé, jantes alliage 19 pouces, projecteurs LED actifs dans les virages, régulateur/limiteur de vitesse, suspension pneumatique à amortissement piloté, système de navigation...

#### Options

Attelage avec déverrouillage électrique (1 100 €), caméra 360° (750 €), clim auto. trizone (750 €), jantes 20 pouces (750 €), kit mains-libres (550 €), pack d'assistance à la conduite Plus (1 550 €), pack On&OffRoad (1 500 €), peinture métallisée (1 050 €), régulateur de vitesse actif (700 €)...

#### Consommations

Mixte	5,5 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	6,3 / 5,1 l/100 km
Réservoir	50 l

#### Note EuroNCAP

en cours

#### Pays de fabrication

Allemagne

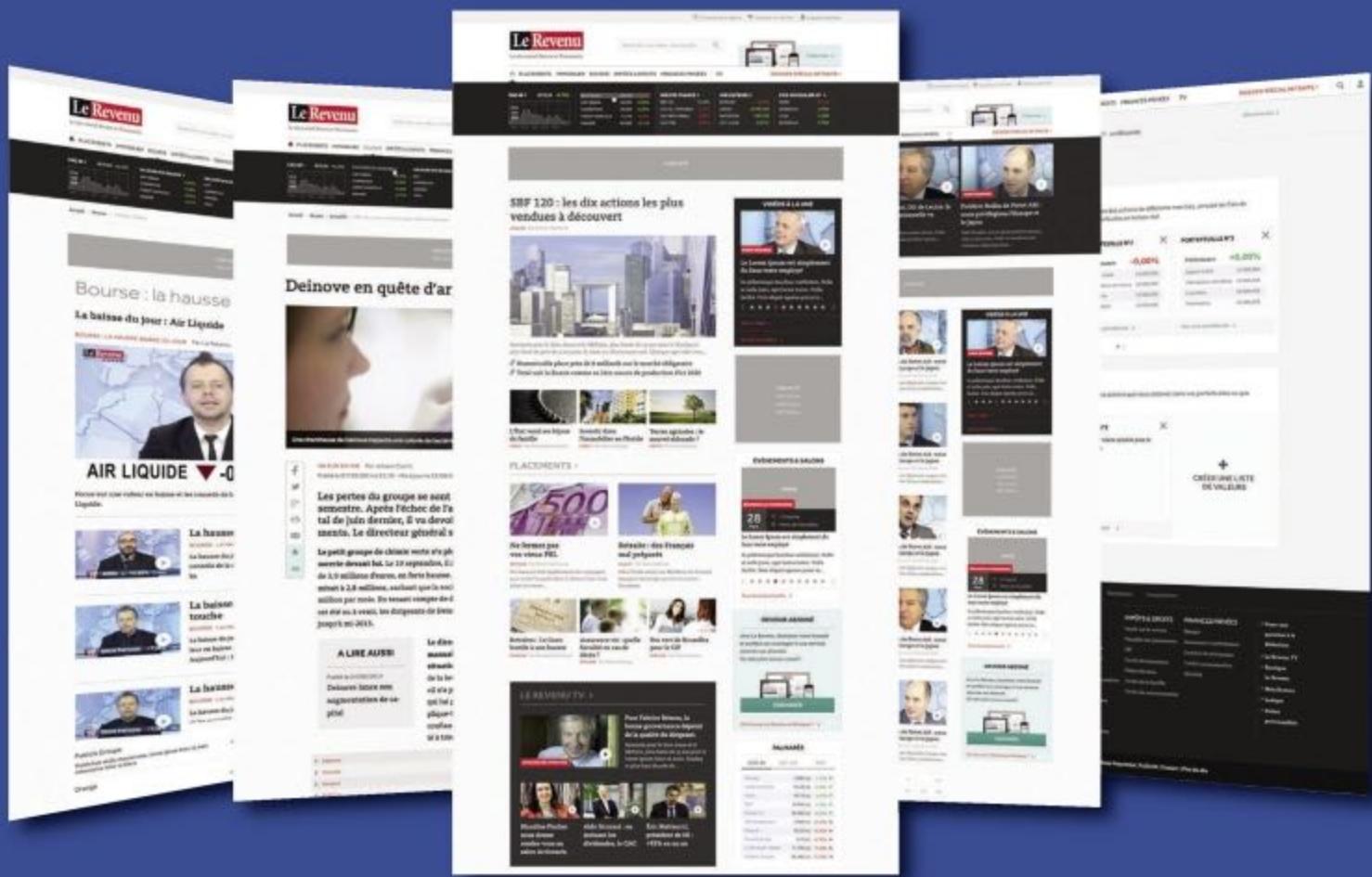
#### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Une Mercedes n'est jamais bradée et, sur ce plan, le GLC respecte la norme. Mais le prix s'oublie si le produit satisfait vos exigences. Ce contrat, le GLC le remplit parfaitement, même avec sa motorisation de base. À toutes ses qualités, il en ajoute une, remarquable : un confort inégalé dans la catégorie.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

# 100% conseils



[lerevenu.com](http://lerevenu.com)

Le site de référence  
pour bien placer votre argent

**Le Revenu**

DOSSIER ESSAIS

# Le top des super-sportives

Réalisé par  
Laurent Chevalier,  
Alan Froli et Sylvain Vétaux



YANN LEFEUVRE

Inutile de préciser qu'au terme de ce type d'essai, il est plus fréquent de découvrir un large sourire sur le visage de l'essayeur qu'une moue désabusée, le QE moyen dépassant largement la barre des 100 %.



À l'allemande, à l'anglaise ou à l'italienne ? Votre supersportive, vous la prendrez à quelle sauce ? L'Auto-Journal vous offre le choix.

Avec 500 ch minimum, des pointes à plus de 300 km/h et des accélérations de 0 à 100 km/h foudroyantes : bienvenue dans la galaxie des supersportives. Bouclez votre ceinture, car ça pourrait secouer au décollage. L'espace-temps va forcément se compresser et vos tympans se laisser attirer par les sirènes des V8, V10, V12 et autres flat 6 aiguisés.

Pour ce voyage extraordinaire, nous avons retenu la crème de la crème : la toute nouvelle Audi R8, la Ferrari 488 GTB, la Lamborghini Avantador SV, la McLaren 675LT et la Porsche 911 GT3 RS. Comme nous, vous aurez sans doute du mal à revenir sur terre, mais les tarifs, qui fluctuent entre 200 000 et 400 000 €, devraient vous y aider.

# Audi R8

Avec cette nouvelle R8 V10 Plus, ses 610 ch et 330 km/h de vitesse de pointe, Audi s'attaque aux firmes les plus prestigieuses du marché, telles que Ferrari et McLaren. Vous avez dit insolence ?

PHOTOS YANN LEFEBVRE



**N**e vous fiez pas à ses lignes, très (trop ?) proches de l'ancien modèle : la R8 a bien changé. Ce n'est pas un secret, elle partage la majorité de ses composants avec la Lamborghini Huracán et toutes deux sont assemblées sur la même chaîne de montage à Heilbronn, en Allemagne. Elle repose sur le même châssis en alu (tablier avant, plancher, longerons) et carbone (tunnel de transmission, cloison moteur) et hérite aussi des triangles superposés, de la boîte robotisée à 7 rapports et du V10 en position centrale arrière. Ce dernier, grâce à un gros travail sur l'admission, l'échappement et l'arrivée de la bi-injection notamment, offre 610 ch sur cette version Plus, contre 560 ch sur l'ancien opus. La cylindrée restant identique (5,2 l), le rendement de 117 ch/l est exceptionnel pour un bloc atmosphérique. Ainsi parée, la R8 s'attaque, elle aussi, aux Porsche 911 Turbo S, McLaren 650S et Ferrari 488 GTB. D'ailleurs, son tarif en est proche. Mais il faut avouer qu'à lui seul, le V10 donne envie de prendre un crédit sur vingt ans. Certes, il n'a pas la force à bas régime des moteurs biturbo, mais son tempérament explosif et ses hurlements entre 6 500 et 8 500 tr/mn hérissent les poils à chaque accélération, surtout si l'on a libéré le son à l'échappement via le bouton dédié sur le volant. La boîte, bien étagée, permet de rester constamment dans cette plage surexcitante, et passe les rapports comme une mitraillette. Audi annonce un 0 à 200 km/h en 9,9 s et, vu la poussée, on y croit volontiers !

## Pas besoin de s'appeler Tom Kristensen pour maîtriser une telle fougue.

Grâce à ses disques céramique, ici de série, le freinage est aussi endurant que puissant. Comme la Lambo, la R8 se montre efficace et fait preuve d'une belle réactivité en entrée de virage, notamment si elle est dotée de la direction à démultiplication variable (1 640 €). Surtout, elle pardonne beaucoup grâce à son équilibre remarquable et à sa transmission intégrale pilotée, qui fait

varier la répartition du couple entre les essieux avant et arrière (jusqu'à 100 % sur l'un ou l'autre) en fonction des paramètres de conduite. Ses réactions sont très progressives une fois les limites dépassées. Un "défaut" pour ceux qui attendent un comportement ultra-incisif et quelques séances de rodéo fumantes, façon Ferrari, mais une assurance-vie pour ceux qui n'aiment pas jouer avec le feu. Le hic ? La Huracán offre la même chose pour "seulement" 4 400 € de plus. Certes, elle est moins bien équipée (Bluetooth et GPS en option !) mais, sur le plan look et prestige, elle donne le change !

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Un V10 atmosphérique explosif, un châssis efficace et des freins céramique au mordant et à l'endurance incomparables : la R8 V10 Plus bouscule les meilleures supersportives. D'où son prix. Grâce à un équilibre à toute épreuve, elle se montre très docile. Mais certains trouveront peut-être que son comportement manque de vivacité.



1- C'est devenu à la mode : le volant intègre de plus en plus de fonctions. La commande de gauche agit sur les modes de conduite. 2- Comme sur une TT, le bloc d'instrumentation est entièrement numérique. 3- Les anneaux d'Audi sont trompeurs, puisque ce bloc est aussi présent dans la Huracán. Même pas de différence de puissance! 4- De série, la R8 embarque du 19 pouces. En option, la monte pneumatique peut grimper à 20 pouces. 5- Déjà présents sur l'ancienne génération, les phares laser affinent le regard.

**ON A CRAQUÉ POUR...**



# Ferrari 488 GTB

Après la California, la berline de Maranello se convertit aux turbos. Et ce n'est pas une mince affaire pour les puristes qui annoncent la fin d'une époque. Vérifications.



Malgré les contraintes liées à l'adoption d'un moteur turbo, Ferrari repousse les limites du plaisir de conduite.

## EN CHIFFRES\*

Prix: 209 240 €

0 à 100 km/h: 3 s

Vitesse maxi: 330 km/h

Puissance maxi: 670 ch à 8 000 tr/mn

Couple maxi: 760 Nm à 3 000 tr/mn

Type moteur: 8 cylindres en V

L/l/h/empattement: 4,56/1,95/1,21/2,65 m

Conso. mixte: 11,4 l/100 km

\* Données constructeur



À bord, on nage dans le bonheur: plus d'espace et plus d'attention portée aux détails.

Le cliché de la finition approximative des Ferrari est décidément obsolète.



**U**ne Ferrari, ça va vite, un turbo aussi. Alors, deux turbos dans une Ferrari, c'est l'assurance d'obtenir la performance ultime. Sur le plan des accélérations chiffrées, oui. Mais rien ne prouve que les sensations sont à l'avenant. La suralimentation moderne ayant pour particularité de tellement lisser la courbe de couple que les moteurs deviennent ultra-efficaces... mais plats. C'est un peu le cas de la California, dont le passage aux turbos a tempéré les ardeurs. Mais cela correspond à sa philosophie de GT, donc il n'y a pas de quoi crier au scandale. Concernant la berline maison, la question est plus épiqueuse. D'abord parce que ce modèle est censé représenter un extrait de concentré d'essence de sportivité. Ensuite, parce que la version qu'elle remplace (la 458 Italia) plaçait la barre très haut sur l'échelle du palpitant. C'est donc avec appréhension que l'on passe la 1<sup>re</sup>, pour vérifier si le nouveau V8 est toujours aussi fort en tempérament. Les ingénieurs de Ferrari le clament à qui veut l'entendre : "Nous avons énormément travaillé sur la rapidité de réaction du moteur, quel que soit le régime."

**En clair, que vous soyez à 1 500 tr/mn ou à 6 000 tr/mn, le simple fait de poser le regard sur l'accélérateur se traduit par une explosion immédiate...**

Sur ce point, la 488 se révèle très spectaculaire. Tellement impressionnante que cette capacité de relance à bas régime, qui vous tire vers l'avant avec une force surnaturelle, rappelle la poussée de LaFerrari ! Quant aux alpinistes inconditionnels de l'ascension des 9 000 tr/mn, ils devront se faire une raison : la 488 coupe à 8 000 et respire moins fort que la 458 à haut régime, turbos obligent. Mais quel souffle !

Le bruit ? Il est présent et plus communicatif que celui d'une McLaren 650S. Plus sourd, aussi, que celui d'une Aston Martin Vantage V12 S. Mais cette caractéristique n'est que la partie immergée de l'iceberg, puisque la 488 regorge de qualités : sa boîte à double embrayage, merveille de rapidité et de douceur, son comportement dynamique, agile, précis et accessible et, surtout, ses sensations de conduite, avec un train avant qui donne l'impression de se placer au millimètre près et un amortissement dont le compromis efficacité/filtrage est excellent. Les progrès aérodynamiques et la stabilité à haute vitesse qu'ils autorisent sont aussi flagrants, avec une tenue de cap absolument irréprochable. Idem pour le freinage, puisque Maranello évoque une distance d'arrêt raccourcie de 6 mètres, pour passer de 200 km/h à zéro.

#### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Le passage aux turbos ne dénature pas le tempérament de la berline. La remplaçante de la 458 progresse en efficacité et en facilité de conduite. Fini le plaisir de pousser jusqu'à 9 000 tr/mn, mais qu'importe, le tempérament exacerbé de l'auto perdure.**



1- Indispensable ou superflue, la fonction Launch Control active les démarques en trompe. 2- Les sièges sport optionnels sont disponibles en trois largeurs : M, S et L. 3- La 488, c'est aussi et, surtout, un remarquable châssis.

**ON A CRAQUÉ  
POUR...**

**... SA FACULTÉ DE CONDUITE, MÊME TRÈS VITE**



# Lamborghini Aventador SV

Que Lamborghini se décarcasse pour grappiller 1 dixième au 0 à 100 km/h peut paraître anecdotique. Mais l'Aventador SV est bien plus qu'une succession de chiffres. C'est surtout une montagne de sensations.

Le simple fait de monter dans une Aventador est un moment d'une intensité rare. Il faut d'abord tirer sur la poignée de la porte en élytre et attendre que le vérin la redresse vers le ciel, dans un pschiiit caractéristique qui donne l'impression d'ouvrir une navette spatiale. Puis se laisser tomber dans le baquet avant de rentrer les jambes, pour se retrouver en position quasi couchée face à un pare-brise très incliné. L'ambiance à bord est inimitable. Dans cet univers où l'Alcantara côtoie le carbone, un loquet rouge, situé au beau milieu du tunnel central, aimante le regard. Cette capsule cache le détonateur de la salle des machines : le bouton Engine Start. Le V12 part au quart de tour avec une sonorité plus marquée que celle de l'Aventador classique. Il faut dire que les bonnes fées se sont penchées sur son berceau pour la faire culminer à 750 ch au lieu de 700 ch dans sa configuration d'origine. La production de la SV est limitée à 600 modèles. Quant au prix de base, il frôle les 400 000 €. Mais cela reste anecdotique étant donné que tous les exemplaires ont déjà trouvé preneur. La question consiste surtout à savoir si les sensations de conduite de la SV sont réellement différentes de celles de la LP700.

**Dès les premiers tours de roues, la direction paraît plus musclée, plus consistante et plus précise.**

Mais la différence provient surtout de la suspension. Le roulis a totalement disparu. Tout comme la plongée au freinage ou le cabrage à l'accélération. La SV est littéralement verrouillée au sol. Le grip en profite pour faire un bond en avant. Et la confiance de s'installer d'emblée. À condition d'avoir à l'esprit une notion primordiale : le poids et l'inertie ! Si Lamborghini évoque une diminution de 50 kg par rapport au modèle d'origine, l'auto reste lourde : 1 525 kg sur le papier, à sec, soit probablement 1 700 kg avec les pleins. Autant dire que les lois de la physique se rappellent à votre bon souvenir en cas d'excès d'optimisme. Le jeu consiste donc à garder la tête froide, ce qui n'a rien d'évident quand un V12 atmosphérique réchauffe l'air, et qu'une simple pression du pied droit suffit à mettre de l'huile sur le feu. Dans sa façon aérienne de monter en régime et dans sa sonorité cristalline, on retrouve tout le caractère bestial des supercars d'antan. Des défauts ? Probablement, comme les à-coups de transmission ou le poids, par exemple. Mais au final, les sensations sont tellement hors norme que cela relève du détail.

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le V12 atmosphérique est infiniment plus noble que ses homologues suralimentés. Qu'il s'agisse d'efficacité, de performances ou de sensations, Lamborghini livre ici une spectaculaire démonstration de savoir-faire.



## EN CHIFFRES\*

Prix: 392 628 €\*\*

0 à 100 km/h: 2,8 s

Vitesse maxi: 350 km/h

Puissance maxi: 750 ch à 8 400 tr/mn

Couple maxi: 690 Nm à 5 500 tr/mn

Type moteur: 12 cylindres en V

L/l/h/empattement: 4,83/2,03/1,14/2,7 m

Conso. mixte: 16 l/100 km

\* Données constructeur

\*\* Limitée à 600 exemplaires



WOLFGANG



WOLFGANG

3

4

- 1- Son cockpit ne ressemble à aucun autre. L'inclinaison de la console, le nombre de boutons et l'instrumentation numérique donnent l'impression d'évoluer dans une navette spatiale.
- 2- Derrière les baquets en carbone, le V12 vibre et chante comme un ténor.
- 3- Avec les nouvelles chaussettes (355/25 ZR 21 à l'arrière!), la SV est une sangsue.
- 4- Comme dans un avion de chasse, le loquet rouge libère le bouton Start Engine.

Roulis, plongée, cabrage... sont absents du vocabulaire de l'Aventador SV.

ON A CRAQUÉ POUR...

... SON V12, VÉRITABLE PIÈCE D'ORFÈVRE



WOLFGANG

# McLaren 675LT

La 675LT est à McLaren ce que la GT3 est à Porsche. Une version allégée et boostée, destinée à augmenter l'efficacité et, surtout, à repousser les limites du plaisir de conduire. Pardon, de piloter.



Véritable reptile de la route, la 675LT affiche des performances ahurissantes.

PHOTOS GREG

## EN CHIFFRES\*

Prix: 309 250 €\*\*

0 à 100 km/h: 2,9 s

Vitesse maxi: 330 km/h

Puissance maxi: 675 ch à 7 100 tr/mn

Couple maxi: 700 Nm à 5 000 tr/mn

Type moteur: 8 cylindres en V

L/l/h/empattement: 4,55/2,1/1,19/2,67 m

Conso. mixte: 11,8 l/100 km

\* Données constructeur

\*\* Limitée à 500 exemplaires



**F**aut-il être un pilote pour ressentir l'écart entre une McLaren "normale" de 650 ch et cette version affûtée de 675 ch ? La réponse est non. La différence est une question de sensations. Il y a d'abord le démarrage du V8, beaucoup plus sonore, en raison des échappements en titane forgé. Un truc qui vaut les yeux de la tête et qui favorise le passage des gaz tout en réduisant le poids. Viennent ensuite les vibrations, avec des variations de régime beaucoup plus rapides que celles de la 650S d'origine. Et moins filtrées, aussi, en raison de la suppression des insonorisants dans l'habitacle. Car la chasse aux kilos est essentielle. Surtout pour la McLaren, dont la coque carbone détient le record des poids plume de la catégorie. Avec 100 kg de moins que la 650S, la LT a de quoi faire trembler la concurrence : 1 328 kg annoncés, réservoirs à ras bord, en sachant que la toute dernière Ferrari 488 GTB (voir p. 76) revendique 1 475 kg, soit 150 kg de plus, avec les pleins. Même la très athlétique Porsche 911 GT3 RS (voir p. 82) avoue 1 420 kg, soit 92 kg de plus que la 675LT.

#### Le rapport poids/puissance tient du record. De là découle tout le reste...

Avec 675 ch fournis par deux turbos, McLaren lance un appel au chrono. Les valeurs d'accélération se passent de commentaires : de 0 à 100 km/h en moins de 3 s (!) et 0 à 200 km/h en 7,9 s. À titre de comparaison, c'est le temps exigé par une Mini Cooper pour atteindre les... 100 km/h. Quant à la vitesse de pointe, elle ferait disjoncter plus d'un radar : 330 km/h ! Sans parler de la stabilité impériale de l'auto à rythme élevé, grâce à l'aérodynamique remaniée. Mais l'intérêt principal de la 675 est ailleurs. Pour Marc Gayton, le chef de projet de l'auto : "Cette voiture n'est pas uniquement tournée vers la recherche d'appui aérodynamique. Le plus important, c'est le grip, le fun et surtout le fait que le pilote se sente entièrement connecté à la conduite." Bingo ! Le toucher de route de la LT est très particulier. La direction est plus directe et plus dure que celle de la 650S, avec des remontées d'informations encore plus claires. C'est-à-dire lisibles au point de donner l'impression de lire la route comme un livre ouvert. Autant dire que la confiance s'installe rapidement. La LT se révèle très instinctive à l'usage, avec des réactions vives, précises et tellement naturelles qu'elles semblent couler de source : une motricité parfaite à la remise de gaz en sortie de virage et un train avant qui mord le bitume à pleines dents. Les Pirelli PZero Trofeo et leur gomme tendre comme du beurre n'y sont pas étrangers. Quant aux freins, c'est du béton. Les 100 kg de moins et la baisse d'inertie qui va avec réduisent les distances d'arrêt à du jamais-vu : 115 m annoncés pour passer de 200 km/h à 0. Soit 15 m de moins qu'une Porsche 911, le mètre étalon dans la catégorie. Comment ça, c'est trop cher ? De toute façon, la question ne se pose plus, puisque les 500 exemplaires ont déjà été tous vendus...

#### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**McLaren franchit un pas de plus au royaume de la performance. Mais cette fois, l'efficacité n'est plus le seul et unique objectif. Le constructeur de Woking met l'accent sur les sensations et il a raison : c'est là que tout se joue. Rendez-vous pour le match avec Ferrari, Porsche et Lamborghini.**

**ON A CRAQUÉ POUR...**

**... SON POIDS PLUME ET SA COQUE CARBONE**

1- Les baquets proviennent tout droit de la compétition. Microfibres et Alcantara permettent de contenir le poids, pas de faire de petites économies. 2- Le V8 de 675 ch est implanté en position centrale arrière. 3- Grâce à des sorties d'échappements en titane forgé et à la perte de quelques insonorisants, la sonorité caverneuse envahit l'habitacle au démarrage. 4- Cette planche de bord épurée ne pose pas de problème d'ergonomie.

4

# Porsche 911 GT3 RS



Nouveauté : les prises d'air dans les ailes arrière.

**N**ous assistons peut-être à l'extinction d'une espèce de la faune automobile. Pas celle des voitures sportives ou des engins à sensations fortes, mais celle des 911 "coursifiées", s'en remettant uniquement au saint des saints : le moteur atmosphérique. Car oui, même chez Porsche, on se pose la question : la prochaine GT3 n'aurait-elle pas des turbos ? Officiellement, le sujet est hors de propos, mais des bruits de couloir laissent présager le pire, ou pas, car il faut bien l'avouer, Ferrari, avec sa 488 GTB (voir p. 76), prouve que suralimentation n'était pas synonyme d'abomination. Bref, nous voilà à bord, peut-être pour la dernière fois, de la GT3 RS telle qu'elle a été originellement voulue : une 911 presque sans filtre, avec arceau, baquets et une mécanique de course. En l'occurrence un flat 6 de 4 litres développant 500 ch.

**La 911 GT3 RS reste la reine du Nürburgring. Il lui a fallu 7,2 s pour boucler la fameuse Nordschleife du Nürburgring.** C'est 9 s de mieux que la Carrera GT, qui était pourtant à l'époque le fleuron de Porsche avec son V10 de 612 ch. La GT3 RS va vite mais ça, on s'y attendait. Ce qu'on escompte aussi, c'est le plaisir derrière son petit volant, dépourvu de toute commande. La réalité dépasse la fiction. À vivre au quotidien, le bolide n'est pas de tout repos. Son nouveau spoiler frotte et la moindre déclivité de la chaussée devient un obstacle. Les roues de 20 et 21 pouces n'arrangent pas le confort, la boîte PDK génère quelques à-coups et l'aileron handicape la rétrovision. De toute façon, personne ne vous suivra... Le vrai souci de la GT3 RS, c'est qu'elle fait ressurgir des instincts que l'on pensait ensevelis. Difficile à son bord de se brider. Mécaniquement déjà, avec un moteur qui prend 8 800 tr/mn, dur

C'est l'étape ultime avant la voiture de course. À bien des égards, la GT3 RS est d'ailleurs plus proche de la compétition que de la vie civile. Rencontre avec la 911 la plus jouissive du moment.

## EN CHIFFRES\*

**Prix:** 184 925 €  
**0 à 100 km/h:** 3,3 s  
**Vitesse maxi:** 310 km/h  
**Puissance maxi:** 500 ch à 8 250 tr/mn  
**Couple maxi:** 460 Nm à 6 250 tr/mn  
**Type moteur:** 6 cylindres à plat  
**L/I/h/empattement:** 4,55/1,88/1,29/2,46 m  
**Conso. mixte:** 12,7 l/100 km

\* Données constructeur

de résister au chant rocailleux des pistons. Dès 5 000 tr/mn, ça pousse fort. Ensuite, ça catapulte. Si l'agrément mécanique est euphorisant, la tenue de route est simplement jouissive. Le terme est fort, mais trouvez-en un autre pour qualifier une auto qui se moque de la force centrifuge comme l'éléphant d'une piqûre de moustique. Merci les pneus Michelin, aux rainures minimalistes. Merci aussi les roues arrière directrices qui braquent dans le sens inverse à faible vitesse pour aider l'auto à s'inscrire. Merci la direction qui permet au train avant de s'agripper à la corde avant même que les yeux se soient posés dessus. Merci les voies élargies : 50 mm (à l'avant) et 72 mm (à l'arrière) de plus qu'une 991 de base. Merci l'immense aileron qui génère un appui jusqu'à 220 kg. Merci les freins carbone/céramique optionnels (quelle mesquinerie pour une voiture facturée 184 925 €, hors malus !) qui arrêtent le temps. Merci surtout le différentiel vectoriel piloté, qui décale les limites vers l'infini et au-delà. Car c'est bien de ça qu'il s'agit avec la GT3 RS : la sensation de toucher du doigt ce que l'automobile a de plus noble et d'impressionnant.

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**La GT3 RS est une bête de course. Elle a donc droit au nec plus ultra : roues arrière directrices, boîte robotisée ultrarapide, matériaux high-tech (magnésium, carbone), autobloquant perfectionné, limiteur de vitesse pour les stands.**



1- Malgré sa garde au sol ridicule, la GT3 RS ne se montre pas inconfortable au quotidien. Attention quand même aux ralentisseurs... 2- Cette bête de course est automatiquement fournie avec la boîte PDK, contrairement à un Cayman GT4. 3- Les roues avant sont en 20 pouces, celles de l'arrière en 21. Ces dernières peuvent braquer jusqu'à 1,5° dans le sens opposé. 4- Dommage, vous n'avez pas le rugissement...



84 [ MATCH ] CITROËN C4 BlueHDi 100 ch Shine /  
RENAULT MÉGANE Energy dCi 110 ch Zen



CITROËN C4

1- Le fond bleu des compteurs peut paraître agressif. Mais il est possible de changer sa couleur. 2- L'association avec une boîte à 5 rapports n'avantage pas le BlueHDi de 100 ch, notamment en reprises. 3- La C4 ne chasse pas le dixième de seconde, en revanche, son confort de suspension reste une référence dans la catégorie.



C4 ET MÉGANE  
SE BATTENT AVEC  
LES MÊMES ARMES,  
À SAVOIR UN  
EXCELLENT CONFORT  
ET UN SENS  
DE L'ÉCONOMIE  
AIGUISÉ ...

# MATCH

# La C4 revient aux affaires

Ce n'est pas un combat entre deux jeunes premières. La Mégane s'éclipsera bientôt, mais son dCi 110 ch reste un mètre étalon. Nul doute qu'il a servi de cible à Citroën lors de la mise au point du BlueHDI 100 ch de cette C4, discrètement restylée.

Par Mélina Priam Photos Denis Meunier



## NOS MESURES

Depuis plus de soixante ans, nos techniciens vérifient, grâce à des appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation sur l'anneau de vitesse de 2,5 km et le circuit routier de 6,5 km de l'autodrome de Linas-Montlhéry.

**C4** BlueHDI  
100 ch Shine

**MÉGANE** Energy  
dCi 110 ch Zen

## LA TECHNIQUE

Ce n'est pas tant le léger déficit de puissance (10 ch) et de couple (6 Nm) qui handicape la C4, mais plus l'étagement de sa boîte sur 5 rapports au lieu de 6 pour la Mégane. Pourtant, cette dernière tire aussi très long. Entre la peste et le choléra... Les relances sont sensiblement moins poussives avec la Renault. Le revers de la médaille est plus flatteur pour la C4 lorsqu'on s'attarde sur les rejets de CO<sub>2</sub>: elle fait mieux, tout en se dispensant de stop/start. Excellent freinage dans les deux cas.

## ÉGALITÉ

### Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 99 ch à 3750 tr/mn	■ 110 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	■ 254 Nm à 1750 tr/mn	■ 260 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/Puissance fiscale	1560 cm <sup>3</sup> /5 CV	1461 cm <sup>3</sup> /5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5	manuelle/6
<b>Châssis</b>		
Diamètre de braquage	■ 11,2 m	■ 11,1 m
Pneumatiques AV/AR	205/55 VR 16	205/55 HR 16
<b>Dimensions/Poids</b>		
L/l/h/empattement	4,33/1,79/1,49/2,61 m	4,31/1,81/1,48/2,65 m
Poids/tractable freiné	1340 kg/1550 kg	1339 kg/1300 kg

## LA CONDUITE

Les modestes performances ne nuisent pas trop à l'agrément de conduite, les françaises ayant pris le pli de privilégier confort et douceur de conduite. La C4 excelle dans le premier domaine et le nouveau BlueHDI se révèle plaisant; la Mégane domine sur le second point. Le récent restylage n'ayant eu aucun impact sur les réglages des trains roulants, la C4 conserve son tempérament un brin pataud, accentué ici par le faible entraînement de la mécanique. Sans être d'une vivacité outrancière, la Mégane offre un compromis un peu plus équilibré.

## LA GAGNANTE MÉGANE

### Performances/Freinage

1000 m d.a.	■ 34,6 s	■ 33,2 s
0 à 100 km/h	■ 12,6 s	■ 11 s
90-130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	■ 13,8/21/- s	■ 9,6/13,8/20,2 s
Vitesse maxi	■ 173 km/h	■ 179 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	■ 10/32/67 m	■ 10/31/64 m



## RENAULT MÉGANE

1- La Mégane laissera bientôt place à une nouvelle génération. Son compromis confort/tenue de route reste toutefois parfaitement dans le coup. 2- Souple, fluide et bien guidée, la commande de boîte de la Mégane est très agréable. 3- Malgré les années, les compteurs gardent un style plaisant et, surtout, une lisibilité exemplaire.

86 [ MATCH ] CITROËN C4 BlueHDi 100 ch Shine /  
RENAULT MÉGANE Energy dCi 110 ch Zen



L'avis de Mélina Priam



Ce nouveau moteur BlueHDi ne manque pas de qualités, mais il est un peu court pour la C4.



**PLUS**  
Confort remarquable  
Équipement de série  
complet et actuel  
Consommation

**MOINS**  
Comportement  
plus pataud  
Relances poussives  
Garantie minimale



CITROËN C4

1- Le restylage opéré n'est guère plus perceptible à l'intérieur qu'à l'extérieur. Citroën a toutefois essayé de simplifier l'ergonomie. 2- La C4 modernise ses équipements multimédias et adopte un nouvel écran tactile de série sur Shine. 3- L'espace reste assez étroit au niveau des jambes. Dommage, car les passagers peuvent prendre leurs aises en largeur. 4- Pour donner un petit coup de jeune à sa poupe rebondie, l'auto adopte de nouveaux feux arrière. Mais son comportement reste toujours très sage.



LES DEUX VOITURES NE SONT PAS TRÈS SPACIEUSES MAIS LA C4 PARVIENT À PRÉSERVER UN VASTE COFFRE •••

# MATCH

C4 BlueHDI  
100 ch Shine

MÉGANE Energy  
dCi 110 ch Zen

## LA VIE À BORD

Sans être les plus spacieuses de leur catégorie – loin s'en faut – C4 et Mégane soignent l'accueil. Étriquée pour les passagers arrière, la C4 avance en contrepartie l'argument d'un coffre spacieux, une peine que ne se donne même pas la Mégane. Celle-ci commence à accuser le poids des ans à bord. On le ressent un peu au niveau de la présentation et de la qualité des matériaux, mais surtout des équipements, plus tout à fait à la pointe. La C4 a sauté sur l'occasion de son restylage pour actualiser son système multimédia, désormais doté d'un écran tactile.

**LA GAGNANTE CITROËN C4**

### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 19 cm	■ 20 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 146/148 cm	■ 147/141 cm
Volume du coffre	■ 502 dm <sup>3</sup>	■ 411 dm <sup>3</sup>

### Niveau sonore

Au ralenti / 90/130 km/h	■ 47,4/64,4/67,9 dB	■ 45,3/66,3/69,5 dB
--------------------------	---------------------	---------------------

### LE BUDGET

À première vue, la C4 Shine paraît plus chère. Mais l'étude détaillée de ses équipements de série permet de justifier la différence. En effet, si l'on ajoute à la Mégane Zen les packs City et Confort, qui incluent des dispositifs de série sur la C4, l'addition est quasiment la même. À l'usage, nos deux protagonistes se révèlent économiques, en particulier la C4 grâce à un BlueHDI vraiment frugal. Si l'écart de 0,2 l/100 km en moyenne n'est pas décisif, nous donnerons également un petit avantage à la C4 sur le plan de la déco. À moins d'obtenir une sacrée ristourne de votre concessionnaire soucieux de se débarrasser d'une Mégane en stock, ce n'est plus vraiment le moment d'investir dans un modèle bientôt remplacé.

**LA GAGNANTE CITROËN C4**

Prix	■ 26 900 €	■ 25 250 €
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (86 g/km)	■ 0 € (90 g/km)
Prix du modèle essayé*	27 530 €	27 470 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

\*Avec options et bonus/malus inclus

### Équipements de série

Accès et démarrage mains-libres, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim auto., détect. pluie/luminosité, GPS, jantes alliage, rétro ext. rabattables électr., régul./lim. de vitesse, surveillance angle mort, système multimédia avec écran tactile et prise USB...

Accès et démarrage mains-libres, antibrouillards, Bluetooth, détect. pluie/luminosité, clim auto., jantes alliage, GPS, régul./lim. de vitesse, système multimédia avec écran tactile et prise USB...

### Options

Pack sécurité: AFII + phares xénon + sièges AV chauffants et massants côté conducteur (1310 €), peinture métallisée (630 €), sellerie cuir (1510 €), toit vitré panoramique (610 €)...

Pack City: aide parking AV/AR + rétros rabattables électr. (500 €). Pack Confort: frein de parking assisté + rétro intérieur electrochrome (300 €). Pack R-Link Evolution (800 €). Peinture métal. (620 €).

### Consommations

Moyenne	■ 5,4 l/100 km	■ 5,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 5,5/5,4/5,4 l/100 km	■ 5,6/5,5/5,6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 1111 km/60 l	■ 1071 km/60 l

### Note EuroNcap

5 étoiles

### Pays de fabrication

France

France et Espagne

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

## LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

### CITROËN C4

Même si la Mégane n'est plus toute jeune, tout se joue dans un mouchoir de poche. Plus moderne, le BlueHDI 100 ch de la C4 grapille cependant encore quelques précieux décilitres de carburant. Certes un peu poussif en relance, il sied assez bien à une C4 qui privilégie le confort aux sensations et au dynamisme. Si elle n'est guère plus spacieuse que la Mégane, la C4 dispose d'un plus grand coffre et, plus actuelle, elle présente mieux.

## L'avis de Mélina Priam



Même si elle a un peu vieilli, la Mégane s'apprécie toujours pour sa douceur de conduite.



1

**PLUS**

Douceur de conduite  
Sonorité moteur  
Comportement routier plus enjoué

**MOINS**

Véhicule en fin de carrière  
Habitabilité et coffre en retrait  
Garantie minimale

2



### RENAULT MÉGANE

1- Même si la 308 a complètement redéfini les références de la catégorie en plaçant la barre très haut, l'équilibre routier de la Mégane a de beaux restes. 2- L'habitabilité n'a jamais été le point fort de la Mégane. Ce n'est plus maintenant que cela va changer. Enfin si peut-être... sur la prochaine. 3- Ce serait

injuste de dire que la Mégane a pris un coup de vieux. Néanmoins, le poids des ans – ou du moins une certaine lassitude – se ressent à la vue de son habitacle. 4- Le GPS Carminat TomTom est de série sur Zen. Mais le système multimédia plus évolué, R-Link, reste en option contre 800 €.



# LA 3<sup>e</sup> EST LA BONNE

La Fortwo, 3<sup>e</sup> du nom, passe à la boîte à double embrayage et promet une conduite enfin dénuée d'à-coups : de quoi débarrasser la Smart d'un de ses plus gros défauts !

Par Cyril Biotteau Photos Benjamin Brillante

## VOUS AVEZ DIT PREMIUM ?

Pour une minicitadine, la Fortwo est horriblement chère, notamment comparée aux Peugeot 108 ou Volkswagen up!, sans compter qu'elle n'offre que deux places. Smart se targue de proposer un petite premium sans concurrence. Pour l'équipement, passe encore, l'offre est assez complète (voir le tableau ci-contre), mais pour les matériaux, les plastiques n'ont rien de flatteurs.

## L'avis de Cyril Biotteau



La Fortwo me paraissait bourrée de défauts. Pour la première fois, elle me séduit. Mais pas avec ce moteur...



## FAIRE LE BON CHOIX

La Fortwo existe en trois puissances : 61, 71 et 90 ch essence ; pas de diesel au menu. Si l'envie vous prend de sortir de la jungle urbaine, mieux vaut opter pour le bloc de 90 ch doté d'un turbo qui assure des reprises correctes. Le petit 71 ch s'essouffle trop vite sur route. Pour ceux qui veulent s'amuser avec l'architecture propulsion de la Smart, il faudra tabler sur les versions plus puissantes, attendues pour fin 2015. Brabus travaille sur un 3 cylindres 1.0 qui devrait atteindre 120 ch et auquel la Twingo aura aussi droit.



MESURES  
Auto-Journal  
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

## SMART FORTWO 1.0 71 ch Twinamic Prime EN CHIFFRES

### NOS MESURES

Depuis plus de soixante ans, nos techniciens vérifient, à l'aide d'appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation de chaque voiture sur l'autodrome de Linas-Montlhéry.

#### Moteur / Transmission

Puissance maxi	71 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	91 Nm à 2 850 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm <sup>3</sup> /4 CV
Transmission	aux roues AR
Boîte/nombre de rapports	robotisée à double embrayage/6

#### Châssis

Diamètre de braquage	7,3 m
Pneumatiques AV/AR	165/65 R 15 / 185/60 R 15

#### Dimensions / Poids

L/I/h/empattement	2,70/1,67/1,56/1,88 m
Poids/tractable freiné	923 kg/-

#### Performances

1000 m d.a.	38,8 s
0 à 100 km	17,3 s
90-130 km/h en D	22 s
Vitesse maxi	144 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11/31/64 m

#### Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	-
Largeur aux coudes AV/AR	143 cm/-
Volume de coffre	128 dm <sup>3</sup>

#### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	47/68,2/72,2 dB
------------------------	-----------------

#### LE BUDGET

Prix	16 000 €
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	0 € (94 g/km)
Prix du modèle essayé*	16 400 €
Garantie	2 ans, km illimité

\*Avec options et bonus/malus inclus

#### Équipements de série

Autoradio avec prises USB et AUX, capteurs pluie/luminosité, clim auto, feux avant diurnes à LED...

#### Options

Avertisseur de franchissement de ligne (390 €), caméra de recul (350 €), jantes alliage 16 pouces (100 €), peinture mate/métallisée (520 €/400 €)...

#### Consommations

Moyenne	6,1 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,6/5,6/6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	574 km/33 l

#### Note EuroNCAP

4 étoiles

#### Pays de fabrication

France

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'arrivée de cette boîte à double embrayage change la donne en termes d'agrément de conduite. Dommage que la motorisation trop faible gâche la fête en dehors de la ville. Préférez la version 90 ch, plus chère mais pas plus gloutonne : vous aurez alors l'une des meilleures minicitadines du marché.



### REINE DES VILLES

La 3<sup>e</sup> génération de Fortwo n'est pas plus longue que la précédente, mais elle se gare encore plus facilement qu'avant, en réduisant son diamètre de braquage que nous avons mesuré à 7,3 m : record absolu ! La maniabilité est exceptionnelle, à la fois pour se garer dans un mouchoir de poche mais aussi pour faire demi-tour en une seule manœuvre. Ça en deviendrait presque un jeu !



### ENFIN UNE BOÎTEAGRÉABLE

Depuis la Fortwo de 1997, les "smartiens" comptaient avec une boîte robotisée à simple embrayage, lente et génératrice d'à-coups. Après vingt ans et l'aide de Renault, elle bénéficie enfin d'une transmission à double embrayage (d'origine Renault donc), appelée Twinamic chez Smart. Rapide, douce, sans rupture de couple, elle métamorphose en bien la conduite. Elle dispose d'un mode séquentiel mais uniquement au levier. Pour les palettes au volant, il faut prendre l'option Pack Sport à 670 €.

# R louche



**De prime abord, l'engin ressemble à une voiture préparée, fardée à outrance pour participer à un concours de tuning. Si je vous dis que c'est un modèle issu du catalogue Honda et qu'il a signé un record du tour hautement symbolique sur l'ancien Nürburgring, votre regard sera forcément différent...**

Par Stany Meurer Photos Tibo



**A**ttendue depuis une éternité, annoncée depuis des mois, la nouvelle Civic Type R nous avait mis l'eau à la bouche. À force de trop patienter, allions-nous être déçus? Côté performances, avec un chrono d'anthologie de 7 mn 50 s 63, réalisé sur le Nürburgring qui lui assure la pole position dans sa catégorie, il y avait de quoi être rassuré sur son potentiel: Honda avait asséné un rude coup à la concurrence. Mais pour le plaisir de conduite, c'était l'inconnu. Jusqu'à présent, toutes les Civic Type R abritaient un moteur atmosphérique avec un compte-tours qui montait en régime à vous donner des frissons de jouissance et "prenait 8000 tr/mn" sans sourciller. Pour la première fois, un turbo vient se loger sous le capot, brouillant les pistes autant que les repères. D'abord, le régime maxi chute à 7000 tr/mn (valeur respectable pour une mécanique turbo!), ensuite, le couple généreux est disponible d'entrée de jeu. C'est donc sur un sentiment d'inconnu et avec une pointe d'angoisse que j'ai enfoncé le bouton du démarreur...

**Lassé de se faire tancer par Renault, Peugeot, VW et Seat, Honda remet les pendules à l'heure... à la manière japonaise.** C'est-à-dire avec un raffinement qui confine à l'art et, surtout, une honnêteté rare. Pas question d'une voiture d'homologation, privée de banquette arrière ou d'équipements. Encore moins de "s'arranger avec les règlements" par une lecture entre les lignes en s'autorisant quelques dérives pour entrer dans l'Histoire: la Civic Type R essayée est la même que celle que vous pourrez acheter et la même qui a établi le chrono record. Pas inutile de le préciser. Avant de déclencher les hostilités et d'écraser l'accélérateur, je l'avoue, j'ai tergiversé un moment afin de balayer une dernière fois du regard l'habitacle. Le tableau de bord? De forme baroque, pas toujours très ergonomique, peu lisible en ce qui concerne le compteur de vitesse, d'inspiration "jeu électronique" pour son instrumentation et de facture très quelconque pour ses plastiques. À vrai dire des peccadilles pour l'amateur dont les priorités sont ailleurs... ➤

**HONDA A MIS LE TEMPS, MAIS NOTRE ATTENTE EST BIEN RÉCOMPENSÉE: LA TYPE R, C'EST DE LA DYNAMITE! •••**

**L'avis de Stany Meurer**

Peu de confort et un bruit assourdissant... mais quel plaisir on prend à son volant : j'adore !



**SI L'ON N'EST PAS ALLERGIQUE À SA SILHOUETTE EXTRAVAGANTE, LA CIVIC TYPE R EST UNE ODE À LA CONDUITE SPORTIVE ! •••**

1



3



2



4



1- L'instrumentation est colorée, souvent simpliste et pas toujours très lisible. 2- Les sièges baquet soutiennent parfaitement... vos efforts! 3- La visibilité vers l'arrière frise le zéro. 4- Les bords de jante se montrent très vulnérables. 5- Toute la magie de la Type R concentrée dans une boule...

5





Nonobstant son efficacité, la Civic Type R n'est pas un engin pointu à piloter.

**Le siège ? Il vous positionne très bas en raison d'une implantation baissée de 20 mm par rapport à une Civic normale et d'un plancher creusé de 10 mm supplémentaires.** Bon point, les renforts latéraux vous soutiennent parfaitement sans vous engoncer. Derrière vous, une banquette noire à laquelle vous accédez facilement (l'angle d'ouverture des portes frise les 90°) mais qui n'accueille que deux passagers. Le coffre se révèle aussi spacieux que pratique à exploiter (flancs droits et plancher plat).

#### Dès son réveil, le moteur allume la mèche avant de faire parler la poudre.

Ses râles sourds prouvent qu'il a du coffre, même si sa sonorité n'a plus rien à voir avec celle des précédentes Type R (fini le son strident). De fait, dès les plus faibles rotations, il enroule avec vigueur pour se réveiller méchamment à partir de 2 500 tr/mn, libérant progressivement les 310 ch abrités sous le capot. Pas une once de patinage, le train avant, bien aidé par un différentiel à glissement limité taré sérieusement, minimise les écarts et assure une motricité impeccable. Oh ! surprise ! Elle est obtenue sans réaction violente dans le volant. Raffinement toujours, la boîte manuelle est commandée par un petit levier aux débattements courts (40 mm), idéalement placé, qui constitue, à mon sens, l'élément majeur du plaisir de conduite. C'est un vrai bonheur d'en jouer. La direction est ferme. Elle le devient davantage encore en enfonçant la touche R. Bousculée en virage, sous contrainte du couple abondant et subissant la loi de l'autobloquant,

PLUS
Commande de boîte
Efficacité
Plaisir de conduite
—
MOINS
Confort de suspension
Sonorité griseante
mais lassante
Diamètre de braquage

elle transmet certes quelques réactions parasites dans le volant sans pour autant martyriser vos avant-bras. Un peu disproportionné avec d'énormes disques ventilés et perforés, mordus par des étriers à quatre pistons à l'avant et... un système plus léger à l'arrière, le freinage remplit parfaitement sa fonction. Et même davantage : sur gros freinages à grande vitesse, la Civic a tendance à gigoter du train arrière, favorisant par sa mobilité son placement en courbes, mais pouvant aussi donner quelques frayeurs sur autoroute.

#### Le train avant, très élaboré, est un régal de précision.

Il se révèle incisif, d'une rigueur chirurgicale et remarquablement docile, permettant une exploitation optimale de la coque rigidifiée par collage. Il reste à évoquer le confort, ou plutôt son absence, malgré la présence d'un amortissement piloté, et un niveau sonore qui, s'il est grisant lorsqu'on roule le couteau entre les dents, devient rapidement fatigant, même à 130 km/h sur une autoroute.

La Civic Type R est disponible en deux versions, normale et GT. La première s'impose si vous recherchez une voiture pour faire du circuit, au poids minimum (équipement simplifié). En revanche, pour l'utiliser au quotidien, il n'y a pas à hésiter une seule seconde : prenez la GT qui, contre 2 400 € supplémentaires, dopera votre qualité de vie. Pour l'anecdote, l'expert identifiera cette finition grâce à ses filets rouges soulignant le bas des pare-chocs avant et arrière. ■

## HONDA CIVIC TYPE R 2.0i-VTEC GT EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 310 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm de 2 500 à 4 500 tr/mn
Type	■ 4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	■ 1996 cm <sup>3</sup> /20 CV
Transmission	■ aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	■ manuelle/6
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 12,6 m
Pneumatiques AV/AR	■ 235/35 R 19
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	■ 4,39 / 1,88 / 1,47 / 2,60 m
Poids/tractable freiné	■ 1 382 kg/non autorisé
Performances	
0 à 100 km/h	■ 5,7 s
Vitesse maxi	■ 270 km/h
Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 498 dm <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Prix
■ 37 400 €
■ malus 2 200 € (170 g/km)
Prix du modèle essayé*
■ 39 600 €
Garantie
■ 3 ans, ou 100 000 km

\*Avec options et bonus/malus inclus

### Équipements de série

6 airbags, alerte de franchissement de ligne, antidérapage, autoradio CD-mp3, caméra de recul, capteurs de pluie/luminosité, clim auto. bizona, écran tactile 7 pouces, GPS, jantes alliage 19 pouces, phares à LED, régulateur/limiteur de vitesse, suspension à amortissement piloté...

### Options

Pack extérieur carbone/rouge (2 400/800 €), pack intérieur carbone/rouge (500/500 €), peinture métallisée ou perlée (600 €)...

### Consommations

Mixte	■ 7,3 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	■ 9,4 / 6,1 l/100 km
Réservoir	■ 50 l

### Note EuroNCAP

5 étoiles

### Pays de fabrication

Grande-Bretagne

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Honda a mis les petits plats dans les grands. Malgré la disparition des envolées lyriques typiques des anciennes Type R, cette dernière génération fait étalage de composants techniques aussi nobles que raffinés et efficaces.

# LES EXPERTS AJ

Avec sa touche suédoise si décalée, le Volvo XC90 entend bien titiller les Audi Q7, BMW X5 et autres Porsche Cayenne... Pari osé. Il faut bien une triple expertise pour vérifier si c'est gagné.

NICOLAS SOLER



Le XC90 ne copie pas ses rivaux. Il offre une ambiance unique très raffinée.

ARNAUD SAUNIER



Avec sa calandre massive et ses jantes de 20 pouces, le Volvo en impose. Bien sûr, le budget pneumatiques est à l'avenant de tout le reste.

CHRISTIAN MARTIN



Plus de 2 tonnes ! Le SUV joue dans la catégorie poids lourds. Mais, avec 225 ch sous le capot, il ne manque pas de répondant et n'est pas si pataud que ça.

## VOLVO XC90

D5 AWD Geartronic 8 Inscription Luxe 7 places -  
**75840 €** - Malus écologique : 900 €



Même avec les sièges de 3<sup>e</sup> rang dépliés, il reste encore de la place pour charger les affaires. Le hayon électrique et le système de fixation des bagages sont de série. L'abaissement du seuil de chargement coûte 2580 €.

NICOLAS SOLER



**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)**

- ▶ Des centaines de modèles essayés en 10 ans, de la Ford T des 24 Heures du Mans de 1923 à la Lamborghini Aventador ou la Ferrari F458 Speciale.



**Ghislain Bacon  
(Taxi)**

- ▶ 20 ans d'expérience
- ▶ Des millions de kilomètres parcourus.

On ne pense pas souvent aux Volvo comme alternative aux voitures de luxe allemandes. Eh bien, on a tort! J'adore ce XC90.

**L'avis du pilote**



Ah! Si je n'ai pas mis la ceinture, il ne démarre pas. C'est très bien! En revanche, une fois qu'elle est bouclée, il ne recigne pas à envoyer la cavalerie: **225 ch, c'est pas mal, ça pousse suffisamment!** Et la tenue de route est **presque parfaite**. L'équilibre général est excellent, le freinage efficace, sécurisant, et le confort prévenant. La direction est souple, agréable. Le XC90 trahit juste une pointe de sous-virage dans les gros freinages en appui. Je m'attendais à quelque chose de plus lourd, de moins agile, je suis agréablement surpris. Ce gros Volvo me rappelle ma STS à l'époque où j'étais pilote Cadillac. Il est décalé et révèle un tempérament que l'on n'imagine pas. On le croit pépère? Perdu... même s'il reste doux, confortable et soigne les moindres détails. Un reproche: les sièges ne maintiennent pas assez.

**L'avis de la journaliste**



Volvo réussit là où les constructeurs français échouent, en proposant une alternative sérieuse aux SUV de luxe allemands. Et sans les copier! Le design ultra-épuré, caractéristique de la marque et typiquement suédois, contribue à créer une ambiance vraiment différente, originale et plus chaleureuse. **C'est un détail, mais je trouve que ce petit drapeau suédois inséré dans la couture du siège est un clin d'œil adorable!** Évidemment, c'est toujours plus facile de réussir ce pari sur un SUV à 75 000 € que sur une berline compacte à 25 000 €. En revanche, le design, c'est bien, à condition qu'il ne nuise pas à la compréhension et à l'accessibilité des fonctions de bord. Et comme elles sont particulièrement nombreuses ici, c'est parfois un peu confus. Difficile de s'y retrouver dans ce dédale de pages à faire défiler sur l'écran tactile.

**L'avis du taxi**



Je ne m'attendais pas à une telle sensation de luxe à bord d'une Volvo. Le XC90 n'a rien à envier aux BMW et autres Audi! Le raffinement se niche partout, à l'image du boîtier très élégant qui remplace la clé de contact. Mais certains détails chagrinent: les vis apparentes pour fixer l'élément en plastique sous la casquette des compteurs ne sont pas très classe et la glissière pour refermer le cendrier est grippée. Sur un véhicule de plus de 85 000 € [NDLR: options comprises], c'est fâcheux. **Mais trouver un gros défaut est une sacrée gageure!** Prendre le volant est un régal. Je regrette juste de ne pas avoir de palettes au volant pour gérer la boîte manuelle. Le confort est royal, les équipements et aides à la conduite impressionnantes. Les sièges ventilés sont "topissimes", en revanche, la soufflerie est trop bruyante.



## COLMAR ORGINALS

Coupe-vent

Prix de vente indicatif : 259€

Toujours dans l'originalité, la marque nous propose une pièce fleurie pour cette fin Août !

Avec sa matière souple et légère, gardez la tête en été !

[www.colmar.it](http://www.colmar.it)



## JAPAN RAGS

Chemise WONG

Prix de vente indicatif : 69.90 €

C'est dans un univers riche et dynamique à la française, que la marque trouve à chaque saison son inspiration. Les basiques sont retravaillés pour vous proposer des articles au look uniques.

[www.letempsdescerises.com](http://www.letempsdescerises.com)

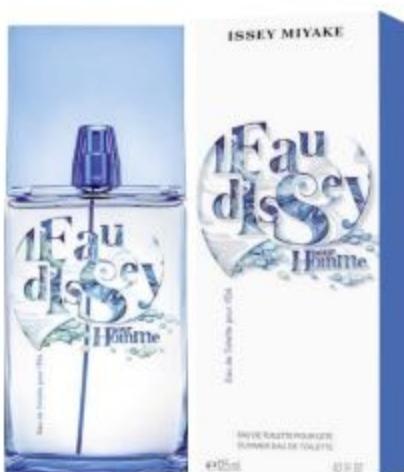


## TIMEX

Intelligent Quartz Yacht Racer PRO

Prix de vente indicatif : 275 €

Semblable à un tableau de bord, ce garde-temps au cadran rouge vif fait ressortir son côté sportif et élégant même de nuit ! Mouvement quartz, boîte en acier 47 mm, étanche 100 m. N° lecteur : 01 41 92 98 70 ou [www.timex.fr](http://www.timex.fr)



## ISSEY MIYAKE

Eau d'été

Prix de vente indicatif : 57 € - 125 ml

Avec la collaboration de l'artiste Yulia Brodskaya, la marque se réinvente le temps d'un été. Plongez dans une émotion olfactive grâce à sa fraîcheur fusante du kiwi associée à des notes épicées et fruitées.

N° lecteur : 08 00 14 04 12 ou [www.isseymiyakeparfums.com](http://www.isseymiyakeparfums.com)

## PHILIPS

LivingColors Iris hue

Prix de vente indicatif : 99.95 €

Connectez la lumière à votre quotidien et déplacez-la à votre guise !

Contrôlable depuis votre téléphone, jouez avec la lumière à votre façon, sans autres limites que celles de votre imagination. N° lecteur : 00800 744 547 75 ou [www.meethue.com/fr](http://www.meethue.com/fr)



## CERRUTI

Ligne Cerruti 1881

Prix de vente indicatif : 600€

Ce sac en cuir avec ses compartiments vous permettra de ranger vos documents mais aussi votre ordinateur lors de vos déplacements. Disponible en marron et bleu gris. N° lecteur : 01 53 30 18 81 ou [www.cerruti.com](http://www.cerruti.com)



## PLDM BY PALLADIUM

Modèle CORTE CSR

Prix de vente indicatif : 129€

Grâce à un procédé industriel unique de la vulcanisation du caoutchouc et de la toile, la marque vous propose cette paire de chaussure au design original et urbain. A vous l'aventure aux quatre coins du monde. [www.pldmshoes.com](http://www.pldmshoes.com)



## Biographie

## SITE DE PRODUCTION

## DINGOLFING

(Allemagne)

## EXEMPLAIRES VENDUS

**224** en France en 2014,contre **956** MercedesClasse S et **279** Audi A8

## MOTORISATIONS

**DIESEL** : de 258 à 381 ch**ESSENCE** : de 320 à 544 ch

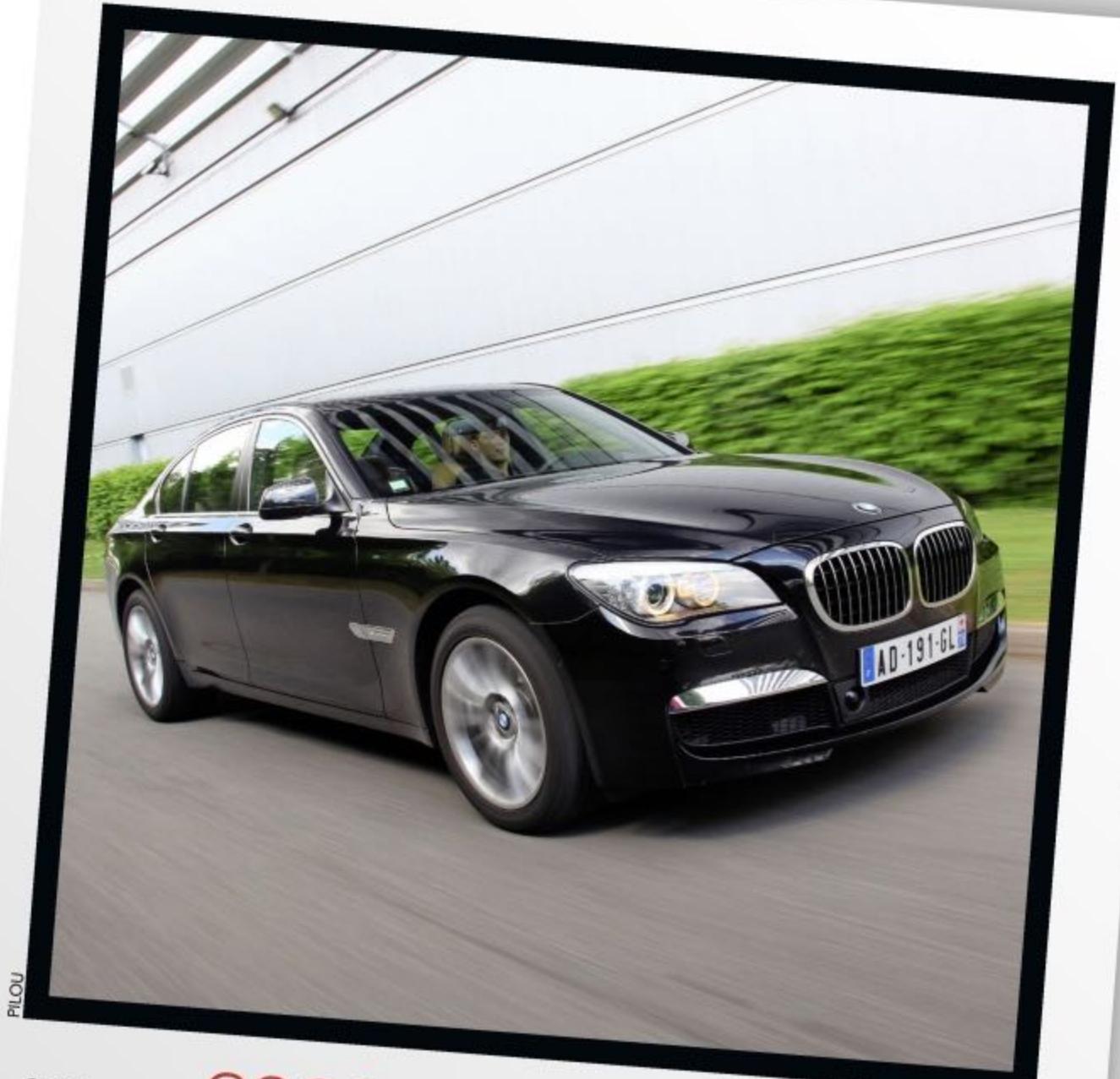
dont un hybride de 354 ch

## MODÈLE LE PLUS VENDU

**730d**Sa seconde vie  
en occasion

Évidemment pour se faire plaisir, un bon V12 essence de 544 ch, c'est sympa!

Soyons réaliste, une 730d, c'est déjà très bien, ou alors une 750xDrive dotée du triturbo diesel de 381 ch, mais elle est plus rare.



**Née en 2008  
Fin de carrière 2015**

# BMW Série 7

Par Mélina Priam

Pour un peu, l'actuelle BMW Série 7 laisserait sa place à une nouvelle génération sans que cela se remarque. Pourtant, comme bien des limousines, elle reste le symbole d'une marque, d'une époque.

Je ne sais pas ce que vous en pensez, mais il existe, s'agissant des limousines, une petite contradiction : elles peuvent quitter la scène sans que l'on s'en aperçoive, alors même qu'elles en imposent sur la route ! La discrétion, le raffinement, la classe sont inscrits dans leurs gènes et il s'en vend désormais si peu chez nous que les générations se succèdent sans émouvoir grand

monde. Sauf moi... pour la bonne raison qu'un dernier essai renvoie toujours au premier. Et j'ai eu le privilège, en 2008, d'effectuer celui-ci avec la Série 7 qui s'éclipse aujourd'hui, sur le circuit de Miramas de surcroît, le Fort Knox français des centres d'essais BMW ! Et il se trouve que j'ai grandi à côté de Miramas, et je me souviens encore du temps où je fantasmasse sur les pro-

totypes qui s'y cachaient. Voilà pour la petite histoire... Plus sérieusement, même si certains préfèrent les imposants SUV, ces vaisseaux de la route incarnent toujours le savoir-faire d'une marque et préfigurent l'avenir automobile. Celle qui s'en va s'illustrait par ses 4 roues directrices et sa version hybride. La reine est morte, vive la reine ! ■

# Michel Vaillant Passe au station

Par Francis Reste

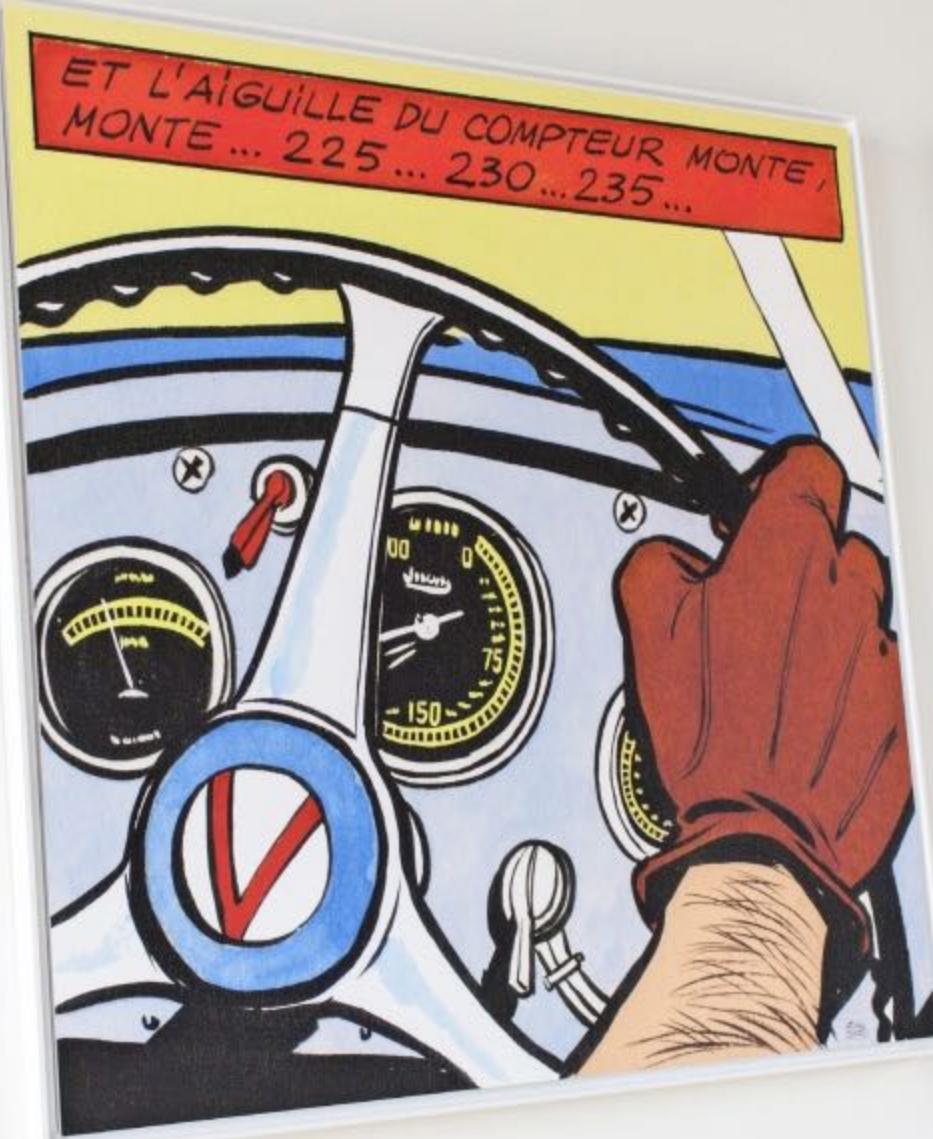
Le papa de Michel Vaillant, Jean Graton, coule une paisible retraite du côté de Bruxelles. Mais la famille reste aux manettes et poursuit la préparation physique du célèbre pilote de BD. Avec talent et pas mal d'idées. Dernière en date : les Art Strips.



Philippe Graton, Jean-Louis Dauger (directeur du développement) et Dominique Graton, directrice artistique de la Fondation Michel Vaillant, devant la galerie des Art Strips, dans leurs locaux, à Bruxelles.



PHILIPPE GRATON



1



2



1- Chaque Art Strip représente une case tirée d'un album. 2- Jean Graton au Mans, lors du tournage de la série télé *Michel Vaillant* (1967). 3- Philippe Graton a écrit son premier scénario en 1994.

FONDATION JEAN GRATON

JEAN-CHRISTOPHE GUILAUME

# V

roooaaw... Michel!? Rowooar... Nom de nom!? Ces onomatopées vous rappellent-elles quelque chose? Si vous êtes né dans les années 50, que vous aimez la course automobile en général et les 24 Heures du Mans en particulier, inutile de faire appel à un ami ou au 50/50. Votre réponse claquera aussi nettement que les interjections signées Jean Graton: Michel Vaillant! Après plus de 70 aventures, 20 millions d'albums vendus, une série télé (1967) et un film signé Luc Besson (2003), Michel Vaillant roule toujours. Jean Graton, âgé de 91 ans, goûte, lui, depuis 2004 une paisible retraite à Bruxelles. Et c'est toute une équipe, dirigée par l'un de ses fils, qui aujourd'hui a pris le relais. En 1994, Philippe Graton a commencé par écrire le scénario de *La Piste de Jade* (album n°57) et treize autres encore ont suivi, pendant dix ans, sous le signe de la collaboration père-fils. Philippe a élargi le registre en lançant la série des *Dossiers Michel Vaillant*, consacrés à une personnalité: Senna, Fangio, mais aussi James Dean, Coluche, Steve McQueen...

**Pour Michel Vaillant, le nouveau départ a été donné il y a trois ans.**

Le *Grand Défi* de 1959 a été relayé par de nouveaux défis au-delà de la course, qui prennent en compte les enjeux environnementaux contemporains: consommation et maîtrise de l'énergie, nouvelles technologies, nouvelles réglementations et... les soucis d'un père vis-à-vis de son fils (Patrick), que l'on découvre dans *Au nom du fils* ➤



1- Les dessins à l'encre de Chine étaient coloriés à la gouache par Francine, l'épouse de Jean Graton. 2- Cet Art Strip représente la silhouette de Michel Vaillant, dans la nuit des 24 Heures du Mans.



Entre les mains de Philippe Graton : le premier album *Le Grand Défi* (1959), agrémenté d'un profil de Michel Vaillant à l'encre de Chine.

(novembre 2012). Le premier album de cette nouvelle saison est signé Philippe Graton/Denis Lapière pour le scénario, Marc Bourgne/Benjamin Bénéteau pour les dessins. Cette série a déjà trois livraisons à son actif. La quatrième, *Collapsus*, sortira en octobre.

### **Entre-temps (2009), Jean et Philippe ont créé la Fondation Jean Graton, dont le siège est à Bruxelles.**

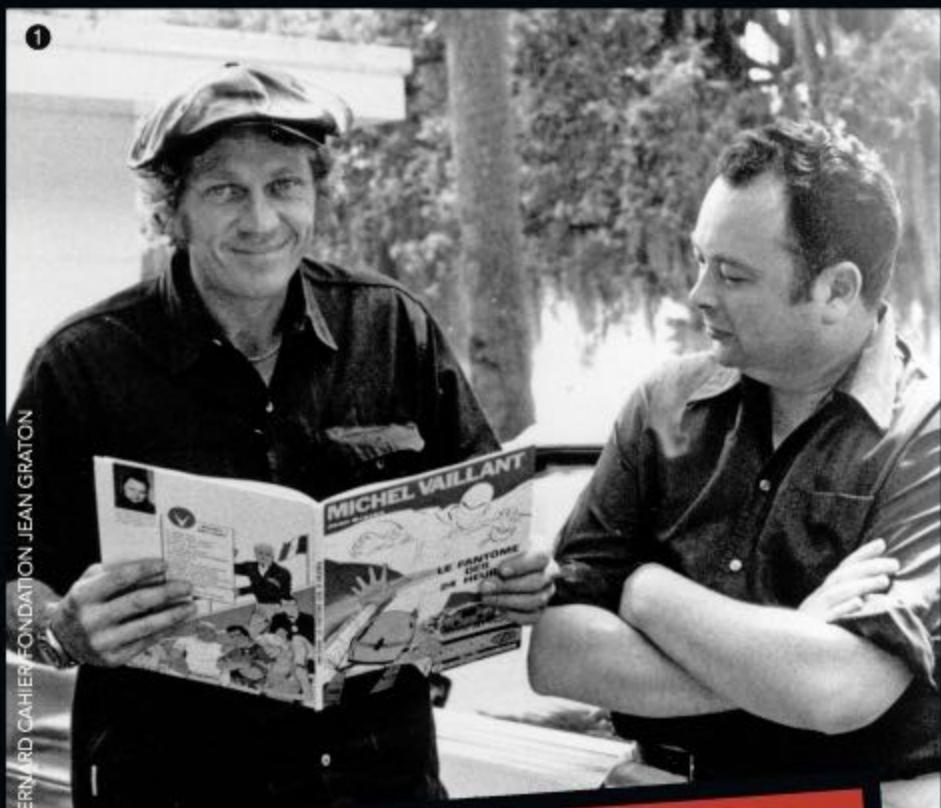
Sa mission est d'assurer la conservation de l'œuvre et d'en développer la notoriété. La présence d'Hervé Poulain, le célèbre commissaire-priseur, parmi les dix administrateurs de la Fondation, a sans doute joué pour beaucoup dans l'entrée de la BD culte du sport automobile dans le monde de l'art contemporain. Celle-ci a pris une autre dimension depuis qu'Hervé Poulain a déclaré que Jean Graton avait "*inventé la bande-son dans un art muet*". Maître Poulain, dont on connaît la passion pour les 24 Heures du Mans, n'en est pas à son premier coup de foudre pour Michel Vaillant. En 2003, il a vendu, sous la bannière d'Artcurial, 57 planches originales de l'album *Le 13 est au départ* (1960), tracées à l'encre de Chine et accompagnées de leur coloriage à la gouache. Total des adjudications : près de 110 000 €.

Cette entrée des comic strips frappés de la célèbre signature dans le monde de l'art contemporain s'opère aujourd'hui avec le lancement d'une première série d'Art Strips\*. De superbes adaptations numérotées à tirage limité des dessins de Jean Graton, retravaillés et mis en valeur par Dominique Graton, sa belle-fille, qui est également la directrice artistique de la Fondation. Les treize premiers Michel Vaillant Art Strips, tirés sur Plexiglas ou papier Fine Art au choix, sont commercialisés depuis la mi-juin. Pourquoi treize ? Parce que ce chiffre a toujours porté bonheur à Jean Graton. Premières 24 Heures du Mans à 13 ans ; embauché un vendredi 13 par l'agence Word Publicité Press, éditeur de *Spirou* et des *Belles Histoires de l'oncle Paul*.

Les Art Strips ont été dévoilés pour la première fois au public à la fête de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) sur le circuit du Mans. Un lieu hautement symbolique dans les aventures de Michel Vaillant ! Il occupe une place à part, à la fois pour le héros et son géniteur : "Le Mans est le lieu de naissance de ma passion !", a souvent dit Jean Graton, né le 10 août 1923, deux mois et demi après la première édition des 24 Heures (26 mai 1923). À Nantes, de surcroît, à deux heures de route du temple de l'endurance. ➤

(\* ) Des dessins à encadrer, voir sur [michelvaillantartstrips.com](http://michelvaillantartstrips.com)

1



BERNARD CAHIER/FONDATION JEAN GRATON

## [ REPORTAGE ] MICHEL VAILLANT 101



FONDATION JEAN GRATON

1- Sebring, 1970: Steve McQueen lisant un album en compagnie de Jean Graton. 2- Luc Besson tourne *Michel Vaillant* lors des 24 Heures du Mans 2002. 3- Jacky Ickx et Jean Graton à Bruxelles au début des années 90. 4- Jean Graton et la Vaillante-Courage n°13 des 24 Heures du Mans 1997.



BRUNO DES GAYETS/FONDATION JEAN GRATON

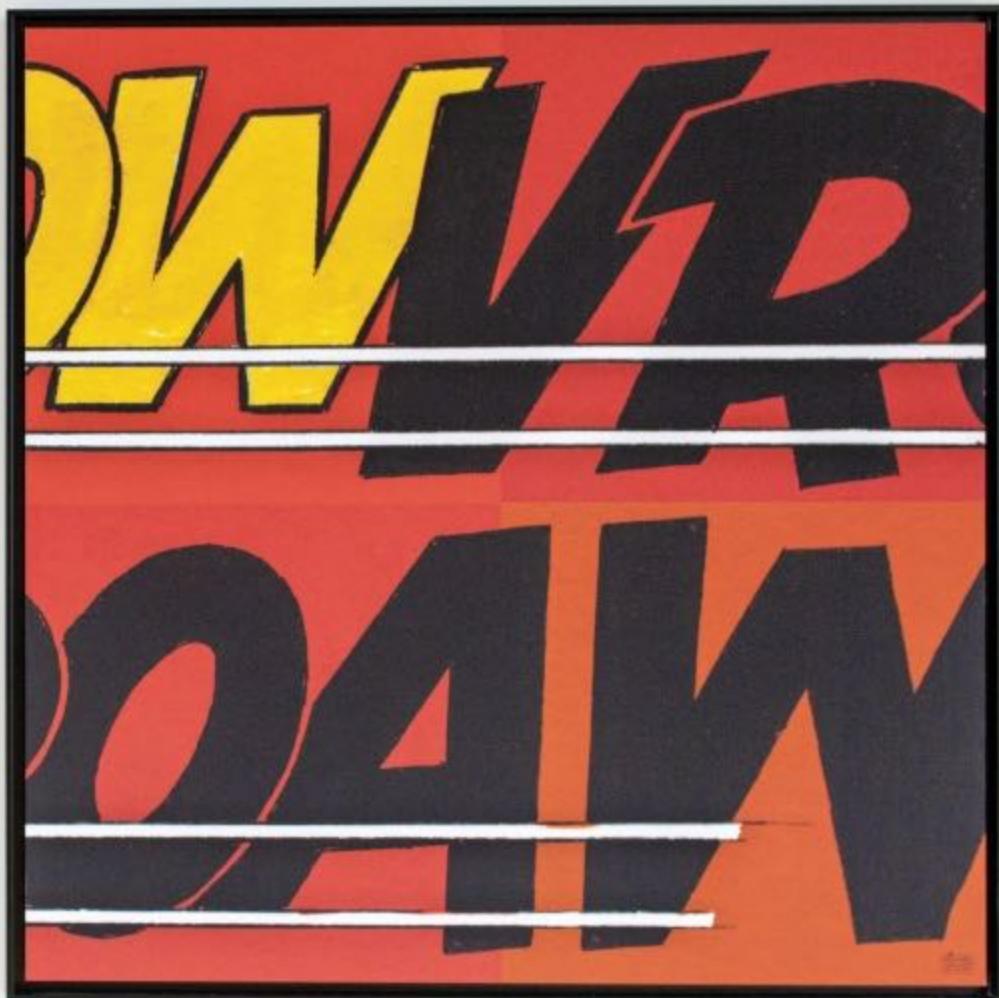


PHILIPPE GRATON





1



1- Les vignettes ont été sélectionnées dans la plus belle période de l'artiste, entre 1957 et 1975. 2- Avant de devenir des Art Strips, les dessins originaux de Jean Graton sont retravaillés par Dominique Graton, sa belle-fille.



CETTE FOIS, MICHEL  
A BONDÉ !

ET L'AIGUILLE DU COMPTEUR MONTE,  
MONTE ... 225 ... 230 ... 235 ...

Page 20

DANS JUSTE

PHILIPPE GRATON

Ces planches – dessins et coloriages – sont tirées de l'album *Le Grand Défi*. Elles illustrent le duel entre Steve Warson et Michel Vaillant à Indianapolis.



## De la BD à l'art contemporain: les plus belles cases réadaptées

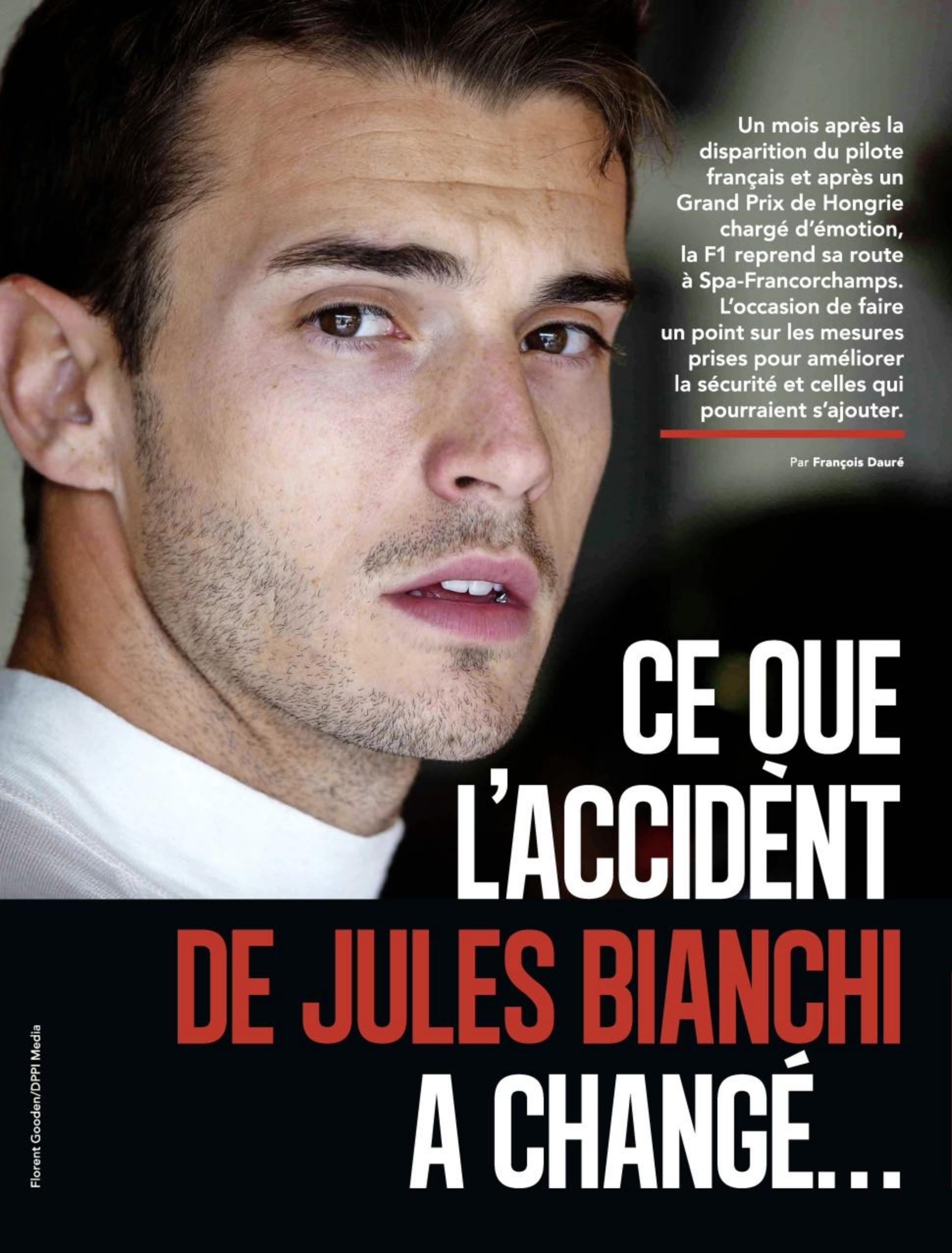
Lorsque son père, commissaire au Club motocycliste nantais, l'emmène pour la première fois aux 24 Heures (1937), c'est la révélation. Présents dès le premier album, Le Mans et les 24 Heures reviendront souvent dans la BD. *Le 13 est au départ* deviendra même en partie réalité, en 1997, lorsqu'une vraie Courage-Vaillante portant ce numéro s'alignera au départ de la célèbre course. Graton est dans les stands. Son fils, Philippe, dira plus tard : «Mon père a mis quarante ans pour traverser la piste et se rendre des gradins aux stands des 24 Heures du Mans...»

**Michel Vaillant roule toujours. Il a été champion du monde de F1, il a gagné Le Mans, le Dakar, Indianapolis.**

On l'a vu dans le Marathon de la route, au Monte-Carlo, au rallye des 1000 Pistes, en kart à Bercy et, dernièrement, en WTCC. Il a même participé à des courses de camions et à des compétitions de hors-bord !

L'un de nos confrères a fait cette remarque amusante : «*Michel Vaillant est le seul pilote qui a réussi à battre à la fois Fangio et Vettel!*» Ces albums ont aussi inspiré des vocations, et pas n'importe lesquelles. «*Il m'a ouvert les portes du sport auto*», révèle Alain Prost, fasciné à 12 ans, par la BD que son frère aîné avait rapportée à la maison. Si demain, vous faites entrer Michel Vaillant dans votre salon, ce n'est pas seulement un décor de BD que vous vous offrirez, mais une véritable part de légende. Pour acquérir les treize premiers Art Strips, en tirages limités et numérotés, ils vous en coûtera entre 900 € et 4200 € en fonction des formats et de la finition. ■





Un mois après la  
disparition du pilote  
français et après un  
Grand Prix de Hongrie  
chargé d'émotion,  
la F1 reprend sa route  
à Spa-Francorchamps.  
L'occasion de faire  
un point sur les mesures  
prises pour améliorer  
la sécurité et celles qui  
pourraient s'ajouter.

Par François Dauré

# CE QUE L'ACCIDENT DE JULES BIANCHI A CHANGÉ...

'onde de choc provoquée par le décès de Jules Bianchi a été colossale, dépassant les frontières de son sport et même les frontières du sport tout court. En sommeil depuis plus de vingt ans et l'accident fatal à Ayrton Senna, le débat sur la sécurité s'est aussitôt ranimé comme un volcan. Qu'en est-il aujourd'hui ? Quelles ont été les décisions appliquées par la FIA après l'accident de Jules Bianchi en ce funeste dimanche 5 octobre à Suzuka ?

Concrètement, deux mesures destinées à protéger les pilotes sont entrées en vigueur cette saison. D'abord, l'instauration de la voiture de sécurité virtuelle (VSC, Virtual Safety Car). En cas d'incident ou d'accident en course, un signal VSC apparaît sur le volant des F1, ainsi qu'en bord de piste, et les pilotes doivent respecter un temps au tour contrôlé, secteur par secteur, par le boîtier électronique FIA qui leur a été fourni. Le système a été utilisé officiellement pour la première fois lors du crash de Max Verstappen à Monaco, très brièvement. Puis, plus longuement à Silverstone, au GP de Grande-Bretagne après l'explosion du moteur de la Toro Rosso de Carlos Sainz. Avec succès.

L'autre changement a consisté à avancer l'horaire du Grand Prix du Japon. Une des causes de la tragédie du 5 octobre dernier était la visibilité quasi nulle au moment des accidents d'Adrian Sutil, puis de Jules Bianchi. En cause, un horaire de départ fixé à 15 heures locales. Désormais, le départ sera donné à 14 heures à Suzuka. Par ailleurs, les organisateurs et la FIA ont aussi modifié la date de cette course, jusque-là programmée en pleine période des typhons. Elle a donc été avancée d'une semaine, afin d'éviter, peut-être, ces pluies diluviennes qui ont aussi beaucoup compté dans le déroulement du drame.

**Cependant, deux éléments majeurs sont impliqués dans l'accident de Jules Bianchi : le tracteur-grue et la direction de course.**

Les conclusions de l'enquête, menée par un panel de dix personnalités du sport automobile "indépendantes", ont dédouané la FIA de toute responsabilité. Un non-lieu qui a créé la fureur de beaucoup, en particulier celle d'Alain Prost. Comment ne pas admettre que la décision immédiate à prendre lors de l'accident de Sutil était d'envoyer la voiture de sécurité en piste, avant de lancer l'engin de 9 tonnes ? Charlie Whiting, le directeur de course, n'a pas eu la dignité de donner sa démission, ni

même de présenter des excuses officielles à la famille Bianchi. Fallait-il le démettre de ses fonctions ? Dans n'importe quelle entreprise, il aurait été licencié sur-le-champ. La FIA ne l'a pas fait. Comme elle n'a toujours pas banni l'utilisation des tracteurs-grues sur les circuits. Certes, l'implantation de grues fixes derrière les rails de sécurité, type Monaco, n'est pas simple sur les autres circuits. Et elle serait onéreuse. Mais, ainsi que le souligne Martin Brundle, ex-pilote de F1 et commentateur aujourd'hui pour la chaîne Sky : "Jamais une grue mobile en bord de piste ne sera la réponse appropriée à ce genre de situation."

D'autres mesures de sécurité ont été évoquées par la fameuse commission d'enquête. Notamment le cockpit fermé par une bulle de Plexiglas. Néanmoins, des tests ont, apparemment, montré que cette protection n'aurait pas sauvé le Français. C'est pourtant dans ce domaine que doivent se concentrer les recherches, parce que la seule partie encore exposée des pilotes reste la tête. Touché plus que tout autre par la disparition de Jules Bianchi dont il était proche, Jean Todt ne relâche et ne relâchera pas ses efforts à la FIA en matière de sécurité. Parce que la perte d'un pilote, d'un jeune champion, ne peut pas, ne doit pas rester vaincre. ■



En cas d'accident, pour gagner de précieuses secondes et limiter les situations à risque, un signal Virtual Safety Car (ou VSC) apparaît en bord de piste, mais aussi sur le volant de chaque F1.

Sutton/Panoramic



Sutton/Panoramic

## Un virage Jules Bianchi à Monaco

Pour rendre hommage au jeune pilote, la FIA a retiré le numéro 17 de la F1. Il restera à jamais celui de Jules. Et les fans se sont mobilisés autour d'une initiative enthousiasmante : rebaptiser un virage du circuit de Monaco à son nom. Là où, le 25 mai 2014, Bianchi avait signé son premier exploit, une 9<sup>e</sup> place avec sa Marussia. Une pétition lancée sur Facebook\* a ainsi récolté en quelques jours plus de 15 000 signatures. La requête sera examinée par le conseil d'administration de l'Automobile Club de Monaco.

\* [www.facebook.com/pourjules](http://www.facebook.com/pourjules)

C'était en  
**février 1978**  
dans L'Auto-Journal...



L'empattement est réduit par rapport à celui de la berline, mais la puissance de la mécanique est inchangée.

# LA LANCIA GAMMA COUPE À L'ESSAI

Au début des années 80, Lancia est encore une marque qui compte, capable de faire jeu égal avec les constructeurs les plus prestigieux. Dans cette quête du haut de gamme, les coupés tiennent une place de choix, à l'image de cette élite déclinaison Gamma, dérivée de la berline...

Par Bernard Carat (1978) / Thomas Riaud (2015)

## Extraits...

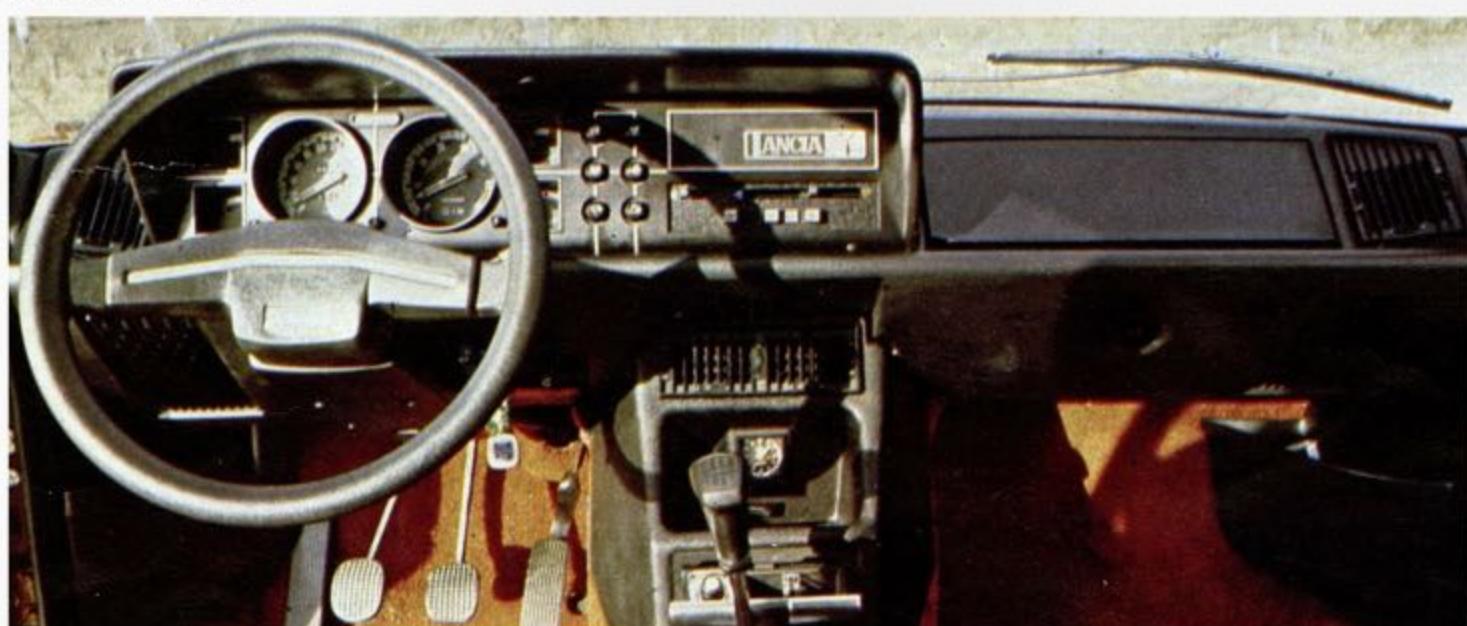
■ "Ce coupé a été dessiné et construit par Pininfarina aussi bien pour la tôlerie que pour les aménagements intérieurs. Son style est jugé très agréable par la majorité des observateurs. La mécanique est inchangée par rapport à la berline, ce qui peut être considéré comme anormal, mais la calandre et les gros pare-chocs sont tout à fait inédits, ainsi bien sûr que la ligne générale séduisante, mais sans audace particulière."

■ "Le moteur est toujours un 4 cylindres à plat refroidi par eau, monté en porte-à-faux devant les roues avant motrices. Avec une cylindrée de 2484 cm<sup>3</sup>, la puissance est toujours de 140 ch DIN à 5400 tr/mn."

■ "Depuis fort longtemps, Lancia a assis sa réputation sur la production de coupés de classe élevée. La demande de ce genre de voiture est encore importante non seulement en Europe, mais aussi aux États-Unis, marché qui intéresse tous les constructeurs."

■ "La Gamma Coupé est une authentique grand tourisme, presque une quatre places. La banquette arrière est plus logeable que sur les carrosseries appelées dans le temps 2+2."

■ "Par rapport à la berline, l'empattement a été réduit de 11,5 cm et, naturellement, la carrosserie a beaucoup gagné en aérodynamisme."



Le tableau de bord, trop proche de la berline, n'est pas en rapport avec le standing revendiqué par le coupé et se montre, de surcroît, peu ergonomique.



Cette Gamma trouve son meilleur emploi sur autoroute où elle peut s'exprimer et rouler avec la plus grande facilité en 5<sup>e</sup>, à des régimes modérés.



## ↑ Ses qualités

### TRÈS GRANDE SÉCURITÉ

"Comme sur toutes les Lancia à traction avant, la stabilité du coupé Gamma ne pose vraiment aucun problème, ni en ligne, ni en courbe, ni en virage. L'avant se place exactement sur la trajectoire choisie et l'arrière suit sans se faire remarquer."

### PERFORMANCES ÉLEVÉES

"À Montlhéry, par beau temps mais frais, nous avons chronométré le coupé Gamma à la vitesse exacte de 191,1 km/h, soit à peine plus vite que la berline qui était créditez de 188,7 km/h. Toutefois, cette vitesse peut être considérée comme très satisfaisante."

### CARROSSERIE ÉLÉGANTE

"Les principaux atouts sont sans conteste l'élégance de cette carrosserie signée Pininfarina."

## ↓ Ses défauts

### PRIX TROP ÉLEVÉ

"Le principal reproche que l'on puisse faire au coupé Gamma est son prix élevé, difficile à justifier tant par les aménagements intérieurs qu'à cause de la mécanique de série, sans changement par rapport à la berline."

### RÉSERVOIR UN PEU PETIT

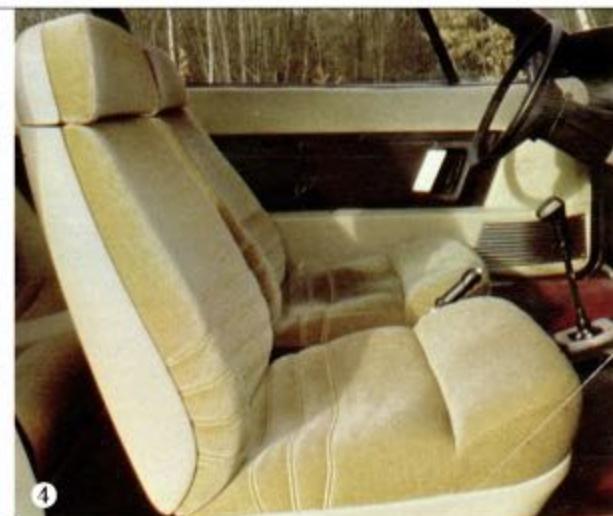
"Malgré une consommation raisonnable aux allures usuelles, le réservoir est insuffisant pour une voiture destinée à de grandes étapes."

### TABLEAU DE BORD DÉCEVANT

"À notre goût, le tableau de bord, trop proche de celui de la berline, ne correspond pas tout à fait au standing du coupé."



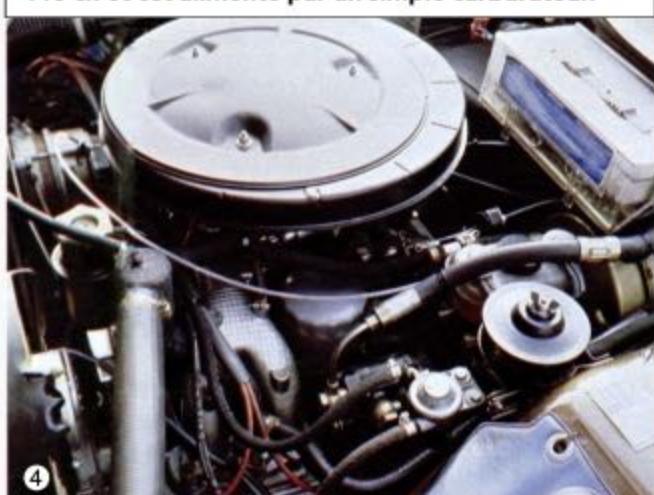
1- Bien que classique, le coupé Gamma affiche une élégance assez personnelle, qui restera inchangée durant toute sa carrière. 2- Petit détail appréciable : des stores à enrouleur prennent place derrière les sièges arrière. 3 et 4- Les places avant, très accueillantes, sont plus faciles d'accès que celles situées à l'arrière, même si ces dernières offrent un bel espace. La sellerie en velours est de série.



“ Sur revêtements déformés, la suspension maintient les quatre roues au sol en toutes circonstances, ce qui est très agréable.”



1- Le rétroviseur extérieur côté conducteur est à réglages électriques. 2- La Gamma bénéficie de grands feux horizontaux, parfaitement visibles. 3- La portière est affublée d'un déflecteur fixe, qui n'entrave heureusement pas la vision. 4- Ce 4 cylindres à plat 2,5 l refroidi par eau développe 140 ch et est alimenté par un simple carburateur.



4

### Extraits...

- "L'échelonnement de la boîte donne satisfaction aux conducteurs les plus difficiles. De même, le levier est très facile à manier, tandis que la synchronisation est suffisamment rapide et même très efficace."
- "Les roues avant ont suffisamment d'adhérence grâce, sans doute, au poids du moteur en porte-à-faux et il faut vraiment accélérer très fort pour arriver à les faire patiner."
- "La Gamma est dotée d'un système de freinage très complet qui lui donne des ralentissements spectaculaires, toujours bien en ligne. L'effort à la pédale est réduit, les quatre disques font leur travail en silence, tandis que la résistance à l'échauffement est tout à fait convaincante."
- "Les deux grandes portières donnent facilement accès aux places avant qui sont, bien sûr, largement dimensionnées. À l'arrière, l'accès est plus difficile, mais deux personnes normales peuvent quand même s'y installer pour un voyage assez long."
- "Les fauteuils garnis de velours sont bien galbés et réglables en tous sens, y compris en hauteur, et sont munis d'appuie-tête sérieusement conçus."
- "Pour le chauffage, il faut étudier soigneusement la notice, car les commandes sont repérées en italien abrégé, ce qui n'est pas toujours facile à saisir."



Par Thomas Riaud

## Vu d'aujourd'hui

Si Lancia avait été gérée correctement, cette marque mêlant luxe, exclusivité et sportivité pourrait être l'égale d'Audi. Au lieu de cela, les cols blancs du marketing de Fiat, visiblement dépourvus de culture automobile et de bon sens, tuent Lancia en replâtrant des Chrysler. Ce manque de respect du client se solde par un échec cuisant, la vieillotte Ypsilon étant la seule survivante ! Reste de sublimes créations pour se consoler comme ce singulier coupé Gamma, un peu oublié mais à réhabiliter !

# La vie de vos autos

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

## ÇA VOUS EST ARRIVÉ... EN RENAULT CLIO

“J'ai remplacé ma Clio III 85 dCi Luxe Privilège par une Clio IV 120 EDC Intens. J'y ai perdu la jauge à huile au tableau de bord, le thermomètre de température d'eau, les tiroirs sous les sièges avant, l'étui à lunettes côté conducteur, les miroirs de courtoisie éclairés, la fonction impulsionale pour la vitre passager et j'ai gagné... une finition très très moyenne sur le plan des matériaux et des assemblages. Quel dommage que Renault retrouve ses vieux démons et vienne ternir un excellent moteur essence, couplé à une très bonne boîte EDC.”

Gérard Queyroy

Jean-Luc Menet nous parle de sa Peugeot RCZ R

ACHETÉE NEUVE EN MAI 2014  
10000 km PARCOURUS



“Je suis totalement satisfait de cette auto avec laquelle je fais de belles escapades en France, Allemagne, Autriche et Espagne. En 2011, j'ai pris livraison de la version 200 ch et j'ai parcouru 30 000 km en trois ans. Un vrai plaisir ! Cette voiture a du couple et une consommation raisonnable au vu de ses performances. Puis je suis passé à la version R: une tenue de route encore meilleure, la suspension est plus dure, mais le confort des sièges baquet compense... La consommation moyenne est de 8,7 l/100 km. Bravo, Peugeot Sport, pour cette mouture !”

Jean-Pierre Aubertin nous parle de sa **BMW 120d xDrive M Sport**

“Une seule panne: la boîte de transfert, à 80 000 km. Ont suivi des mises à jour logicielles hasardeuses...”



“À la livraison – avec trois mois de retard –, la voiture n'était pas prête ! Pas digne d'une marque premium. Et il m'a fallu trois passages en concession avant d'obtenir le bon câble pour iPhone ! Sur cette BMW, la finition est médiocre. L'ajustage des éléments de carrosserie et des pièces intérieures en plastique est d'un autre temps. A contrario, le compartiment moteur est beaucoup mieux fini. Des points positifs ? Une consommation entre 4,8 l sur route et 5,7 l sur autoroute à

130 km/h. Quel plaisir d'avoir un véhicule performant à 4 roues motrices avec une telle consommation, très fort ! Et le xDrive est aussi une perfection de technologie. J'ai réussi à monter une belle côte dans 30 cm de poudreuse (en pneus hiver). Cette voiture est attachante avec ses qualités routières mais, au quotidien, elle a trop d'imperfections agaçantes. Elle n'est pas faite pour les gros rouleurs. L'A3, la Golf et la nouvelle 308 sont plus neutres, mais tellement plus abouties.”

**ACHETÉE NEUVE (02/2013); 131000 km PARCOURUS; CONSO. MOYENNE: 5,5 l/100 km**

**SES PANNE**s : boîte de transfert à 80 000 km (3300 €, pris sous garantie). **SES RÉVISIONS** : à 30 000 km (320 €), 60 000 km (520 €), 90 000 km (286 €) et 120 000 km (395 €). 4 roues complètes hiver en novembre 2013 (892 €). Changement des pneus été en avril 2015, ils avaient roulé 70 000 km (1062 €).

## aj L'avis de Brice Perrin

Gros rouleur, Jean-Pierre a quitté une A3 pour cette Série 1. Ses photos de l'habitacle montrent en effet une finition perfectible et des ajustements approximatifs, sans rapport avec le niveau de prix du véhicule. Dommage car, pour le reste, la Série 1 est une voiture performante et agréable.



## Vos autos nous intéressent

Vous souhaitez témoigner ? Envoyez un mail à [brice.perrin@mondadori.fr](mailto:brice.perrin@mondadori.fr)



# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

## Une vraie boîte auto sur le Cactus

**Savez-vous si, dans un proche avenir, le C4 Cactus PureTech 110 ch sera équipé de la boîte EAT6 ?**

**Daniel le Berre, par e-mail**

Pour l'instant, aucune information ne nous permet de penser que Citroën prévoit de remplacer la boîte robotisée ETG6 par l'automatique EAT6. Techniquement, cela ne poserait aucun problème, mais devrait augmenter le prix du Cactus. Parions sur ce type de proposition lors d'un prochain restylage.



## Elle s'emballe en descente

**Est-il normal qu'après avoir enclenché le régulateur de vitesse à 130 km /h sur notre C4 Picasso de 2012, la vitesse reste constante en montée mais pas en descente ?**

**T. Peladan, par e-mail**

Il existe plusieurs types de régulateurs de vitesse. Les plus simples, comme celui de votre C4 Picasso, se contentent de réguler le couple moteur, de manière à ne pas dépasser la vitesse renseignée. Hélas, ce système n'agit pas sur le freinage. Ainsi, lorsqu'en descente, la pente est trop forte, il est probable que la vitesse ne soit pas parfaitement régulée.



## VolksWagen Golf ou Peugeot 308 ?

**J'hésite entre deux modèles de voitures : la Golf 1.4 TSI 125 ch BlueMotion Technology boîte DSG7 et la Peugeot 308 1.2 PureTech 130 ch boîte EAT6. Laquelle de ces autos a votre préférence ?**

**J.-M. Bar, par e-mail**

Malgré le très bon moteur de la VW Golf, j'opterais pour la 308. Son agrément mécanique et la douceur de sa boîte de vitesses font, à mes yeux, la différence. Sans oublier son châssis qui se place au-dessus du lot.



# RENAULT ESPACE

L'Espace sait depuis longtemps conjuguer standing et vie de famille. Aujourd'hui, il ajoute à cela un soupçon d'aventure... Ça vous tente ? Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

**O**n le croyait un peu assoupi, presque comateux mais, a priori, l'Espace ne dormait que d'un œil ! Apparue en 2002, la précédente génération vient de céder sa place à une nouvelle mouture qui semble s'éloigner du concept original. En effet, l'Espace millésime 2015 apparaît non plus sous les traits d'un monospace mais sous ceux

d'un mélange entre un gros break et un SUV, avec un zeste de monospace ! Sur le plan technique, il repose sur la même plate-forme que la Talisman et récupère également le châssis 4Control qui permet de bénéficier de quatre roues directrices. Convaincant sur le plan dynamique, l'Espace l'est notamment pour tout ce qui touche au confort. Belle habitabi-

lité, suspension et sellerie prévenantes, rien ne manque pour que les passagers se sentent comme chez eux. L'offre n'est pas pléthorique mais de qualité. Un constat qui vaut également pour les quatre niveaux de finition proposés. Tout cela ne facilite pas le choix mais, rassurez-vous, nous avons étudié l'ensemble par le menu...

L'Espace perd son côté "camionnette" pour enfiler une tenue proche de celle d'un SUV.



## LA GAMME

Moteurs/Prix	Life	Zen	Intens	Initiale Paris	Bonus/malus écologique
Diesel	Energy dCi 130 ch 34 700 €	-	-	-	0 €
	Energy dCi 160 ch EDC6 -	39 700 €	43 500 €	47 200 €	0 €
Essence	Energy TCe 200 ch EDC7 -	38 200 €	42 000 €	45 700 €	malus 250 €



1- La position de conduite et la visibilité proposées sont excellentes. L'immense écran tactile se révèle très pratique. 2- Côté comportement et confort, l'Espace est au-dessus du lot.



## LES TRANSMISSIONS

### MANUELLE

La seule boîte de vitesses mécanique disponible dans la gamme compte 6 rapports. Elle est montée exclusivement sur le moteur diesel dCi 130 ch et se montre plutôt agréable à l'usage. Sa commande fait à la fois preuve d'une grande douceur et de précision. Côté étagement, pas de souci, la puissance du moteur est exploitée de manière optimale.

L/l/h/empattement: 4,86/1,89/1,68/2,88 m

### MOTEURS DIESEL

Puissance maxi (ch à tr/mn)

### ENERGY dCi 130 ch

Couple maxi (Nm à tr/mn)

#### Performances

Vitesse maxi (km/h)

Accélération 0-100 km/h (s)

Reprise 90-130 en 4<sup>e</sup> (s)

#### Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

\*Donnée constructeur

### MOTEUR ESSENCE

Puissance maxi (ch à tr/mn)

Couple maxi (Nm à tr/mn)

#### Performances

Vitesse maxi (km/h)

Accélération 0-100 km/h (s)

Reprise 90-130 en D (s)

#### Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

### HEART AUTOMATIQUE

On retrouve ici l'excellente boîte de vitesses à double embrayage EDC. Elle est livrée d'office sur les blocs dCi 160 ch et TCe 200 ch (non disponible avec le dCi 130 ch). Sur le diesel, elle propose 6 rapports tandis que le TCe 200 ch a, lui, droit à une vitesse de plus, ce qui facilite l'exploitation du moteur. À l'usage, cette transmission se montre très convaincante.

### ENERGY dCi 160 ch EDC

## LES MOTEURS

### DIESEL

#### ENERGY dCi 130 ch

Ce petit 1 600 cm<sup>3</sup> ne développe pas une puissance extraordinaire. Heureusement, sans être un poids plume (1 665 kg), l'Espace surveille sa ligne. Il est ainsi moins lourd que nombre de ses petits camarades. De là à dire qu'il peut se satisfaire d'une cavalerie aussi modeste, il n'y a qu'un pas... que nous ne franchirons pas ! Cela dit, on s'attendait à bien pire côté agrément de conduite. Vaillant, ce bloc donne le change sur route et possède assez d'allonge pour être à l'aise sur l'autoroute. Mais une fois que la petite famille aura embarqué avec armes et bagages, il conviendra de se montrer un peu plus patient...

#### ENERGY dCi 160 ch

Même bloc que précédemment mais, ici, la puissance passe à 160 ch. Côté performances, cela ne change pas grand-chose, mais le couple plus généreux (380 contre 320 Nm) permet au moteur de mieux supporter la charge et donc de conserver des prestations honorables en toutes circonstances. Là encore, la douceur prend le pas sur le tonus mais, sur ce type d'engin, ce n'est pas précisément un désavantage.

### ESSENCE

#### ENERGY TCe 200 ch

Encore un 1 600 cm<sup>3</sup> mais, cette fois, il carbure au sans-plomb ! Grâce à sa puissance généreuse, ce bloc délivre des performances de tout premier ordre. Reste que ce bel agrément d'utilisation n'est pas sans conséquence sur la consommation qui, même en ayant le pied léger, aura bien du mal à rester sous la barre des 10 l aux 100 km.

**ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS**

6 airbags, aide au stationnement AV/AR, climatisation automatique bizona, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, ensemble audio R-Link avec tablette tactile, GPS, ouverture des portes et démarrage sans clé, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, sièges AV réglables en hauteur, sièges AR individuels, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

**ÉQUIPEMENTS/OPTIONS**

	<b>Life</b>	<b>Zen</b>	<b>Intens</b>	<b>Initiale Paris</b>
Caméra de recul	250 €	série	série	série
Pack Hiver (pare-brise chauffant, sièges AR latéraux chauffants, lave-phares)	-	550 €	550 €	550 €
Pack 4Control (4 roues directrices + amortissement piloté)	-	1 700 €	1 700 €	série
Renault Multi-Sense (choix des modes de conduite)	-	♥ série	série	série
Sièges conducteur/passager à réglages électriques 6 voies + massants	-	série/2500 € <sup>(1)</sup>	série/série	-
Sièges AV à réglages électriques 10 voies, massants + réglages manuels de la longueur d'assise	-	-	-	série

(1) Inclut la sellerie cuir et les sièges AV chauffants.



1



2



3



4



5



6

**LES FINITIONS****LIFE**

En entrée de gamme, l'Espace dispose d'une dotation d'équipements plutôt généreuse, incluant notamment une climatisation bizona et le système de navigation. En revanche, le choix du côté des options est des plus réduit. Un constat qui vaut également pour les moteurs, puisque seul le dCi 130 ch est ici disponible.

**ZEN**

Ici, pas de révolution en matière d'équipement mais on note tout de même l'arrivée de quelques "plus" intéressants comme la caméra de recul (bien utile sur l'Espace !) ou encore le siège conducteur à réglages électriques (et massant !). Les aides à la conduite (déTECTEUR d'angle mort, alerte de changement de file) sont également de la partie. La présentation est aussi plus soignée (éclairage d'ambiance, sellerie mixte tissu/similicuir...).

**♥ INTENS**

Passer de la finition Zen à la finition Intens vous reviendra à 3 800 €. Une somme significative qui est justifiée par l'apparition du siège passager à réglages électriques (et massant !), des sièges avant chauffants, d'une sellerie cuir, de l'aide au stationnement et du hayon motorisé. L'addition devient un peu salée, mais la dotation d'équipements est à la hauteur.

**INITIALE PARIS**

L'appellation est un brin pompeuse et certains détails de présentation sont un peu trop clinquants. Reste qu'en matière d'équipement, cette exécution n'oublie rien mais sans créer non plus un écart abyssal avec l'Intens. Du coup, on peut s'interroger sur l'intérêt de dépenser 3 700 € supplémentaires.



L'Espace est assurément un amateur de grands... espaces!

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### **PACK 7 PLACES** (1 500 €)

Livré en configuration 5 places, l'Espace peut recevoir deux sièges supplémentaires qui s'inscrivent sous le plancher du coffre. Il s'agit de places d'appoint bien sûr mais qui restent utilisables. Une fois celles-ci déployées, le volume du coffre n'est plus que de 252 dm<sup>3</sup> (330 dm<sup>3</sup> pour une Clio). Le pack 7 places intègre aussi une climatisation additionnelle pour les passagers arrière. Toutes les finitions peuvent être associées à cette option.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### **PACK 4CONTROL** (1 700 €)

Ce pack permet à l'Espace de disposer de quatre roues directrices et d'une suspension pilotée. À l'usage, le gain en matière d'agrément de conduite est réel. Ainsi, pour un engin de ce format, l'Espace se montre étonnamment agile et plaisant sur les petites routes. On notera également que ce pack comprend des roues de 19 pouces qui ne dégradent absolument pas le confort. Il est disponible sur les finitions Zen et Intens.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### **PACK FAMILLE** (1 000 €)

Voilà une option taillée pour l'Espace et plus particulièrement pour les jeunes

occupants des places arrière. En effet, le pack Famille comprend un ensemble DVD avec le lecteur et deux écrans intégrés aux appuie-tête. On trouve également deux casques sans fil et, pour le confort, deux stores pare-soleil intégrés aux portes arrière. Le pack Famille est compatible avec les finitions Life, Zen et Intens.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### **TOIT OUVRANT** (1 100 €)

Véritable puits de lumière, le toit ouvrant en verre panoramique proposé en option apporte vraiment beaucoup en matière de vie à bord. Il peut être occulté par un vélum à commande électrique. Ce toit ouvrant est disponible sur les finitions Zen, Intens et Initiale Paris.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### **ACCESSOIRES**

Parmi les accessoires disponibles sur l'Espace, on en trouve un particulièrement intéressant : l'organiseur de coffre. Composé d'un séparateur télescopique qui coulisse sur deux rails et d'une courroie montée sur un enrouleur (lui aussi sur rail), il permet de moduler à l'envi le coffre et aussi de l'adapter à tous les types de chargement. Cet organisateur, uniquement compatible avec les versions 5 places, est facturé 449 € (hors montage).

## LES TEINTES

**Peintures métallisées/nacrées**  
720/920 €



Blanc Nacré



Bleu Céleste



Gris Platine



Beige Dune



Gris Cassiopée



Marron Glacé



Noir Étoile



Noir Améthyste

**Peinture** gratuite



Blanc Glacier

## LES JANTES



Jantes alliage de 18 pouces de série sur Life, Zen et Intens.



Jantes alliage de 19 pouces en option sur Zen et Intens (700 €).



Jantes alliage de 19 pouces de série sur Initiale Paris.

### NOTRE CHOIX **dCi 160 ch INTENS**

43 500 € hors options - Bonus/malus écologique : 0 €

Retrouvez l'essai  
dans L'AJ n°938

L'Espace n'est plus le même mais il reste toujours très attachant. Agréable à conduire et très confortable, il propose dans cette définition toutes les qualités que l'on est en droit d'attendre d'un engin taillé pour la vie de famille. Pratique, facile à vivre malgré des dimensions généreuses, il se fait vite apprécier. Côté moteur, le couple formé par le diesel de 160 ch et la boîte EDC est très convaincant.

# VOLKSWAGEN TIGUAN

Dès son lancement, le Tiguan s'est imposé comme l'une des références dans la catégorie des SUV compacts. Pourtant, la fiabilité des premiers exemplaires n'est pas vraiment un modèle du genre. Heureusement, tout s'est arrangé très vite, et le Tiguan s'avère un choix judicieux en occasion. Par Pascal Serres

**L**a gamme Tiguan propose un large choix de moteurs, mais le 2.0 TDI de 140 ch est le plus intéressant de tous. Largement diffusé, il est présent en nombre dans les annonces, ce qui permet de faire jouer la concurrence. Disponible en 2 ou 4 roues motrices, il peut recevoir une boîte de vitesses DSG à 7 rapports. C'est d'ailleurs dans cette configuration 4x4 et avec la boîte à double embrayage DSG que le Tiguan est le plus agréable à utiliser, et ce, sur tous les types de parcours : en ville, sur route... et hors des sentiers battus. Autre point fort : ce bloc affiche un bon niveau de fiabilité et n'est pas affublé de défauts chroniques. On lui reprochera simplement son relatif manque de discrétion.

## LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
1.4 TSI	122	7	Bien qu'il soit assez récent, ce bloc essence manque de tonus à bas régime.
1.4 TSI	150/160	8	
2.0 TSI	200/210	9	
Essence	2.0 TDI	110	Un diesel honorable, mais qui offre peu d'agrément de conduite. Relances un peu justes.
	<b>2.0 TDI</b>	<b>140</b>	<b>Bonnes prestations et large choix (4x2, 4x4, DSG ou pas), ce bloc s'impose sans hésitation.</b>
Diesel	2.0 TDI	7,7	Une version puissante qui conviendra parfaitement aux gros rouleurs.
	170/177	8	

## LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 14 000 €

Diesel : à partir de 11 000 €

Version : actuelle (1<sup>e</sup> génération)

Commercialisation : depuis 2007

Restylage : 2010

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 110 000





## NOTRE CHOIX

**2.0 TDI 140 ch  
4MOTION SPORTLINE**

de 2010

1<sup>er</sup> prix prospecté : **15 900 €**  
110 950 km



### NOS MESURES

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	140 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm <sup>3</sup> /8 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	robotisée à double embrayage/7

#### Châssis

Diamètre de braquage	12 m
Pneumatiques AV/AR	215/65 R 16

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,43/1,81/1,71/2,60 m
Poids/tractable freiné	1665 kg/2200 kg

#### Performances

1000 m D.A.	34,7 s
0 à 100 km	11,4 s
90-130 km/h en D	11,9 s
Vitesse maxi	176 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/63 m

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	17 - 32 cm*
Largeur aux coudes AV/AR	149/146 cm
Volume de coffre	510 dm <sup>3</sup>

\*Banquette AR coulissante

#### LE BUDGET

Assurance*: 950 €	Carte grise**: 266,40 €
-------------------	-------------------------

#### Consommations

Moyenne	7,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,2/7,2/7,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	931 km/64 l

#### Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	300 €	Kit de distribution	390 €
Amortisseurs AR	160 €	Embrayage	700 €
Disques AV	250 €	FAP	860 €
Disques AR	150 €	Pneus (1 paire)	350 €
Plaquettes AV	130 €	Feu AV	280 €
Plaquettes AR	80 €	Feu AR	190 €
Filtre à air	28 €	Bouclier AV	620 €
Filtre à huile	14 €	Bouclier AR	450 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

\*Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade.

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

## LES PANNEES

### PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

#### BOÎTE DE VITESSES DSG

Suintement d'huile au niveau du carter (canalisation, joints d'étanchéité...): risques de dysfonctionnements (mise à jour du logiciel et/ou remplacement du faisceau électrique) jusqu'en 2011.

#### FREIN

Impossibilité de desserrer le frein de stationnement jusqu'à fin 2009 et/ou manque d'efficacité du freinage (une reprogrammation ou le remplacement du calculateur ad hoc est nécessaire).

## AUTRES DÉFAILLANCES

#### MOTEUR ESSENCE

Sur le TSI 105, des mises à jour pour éradiquer des soucis de témoins (niveau d'huile, dépollution...), un régime de ralenti instable, l'apparition de claquements à froid, le manque de puissance ou le dégagement de fumée.

#### MOTEURS DIESEL

Fuite de liquide de refroidissement sur le TDI 110 ch. Turbo défectueux engendrant un manque de puissance. Risque de mauvais démarrage des TDI 140 et 170 ch en raison d'un desserrage du pignon d'arbre à cames. Mise à jour du logiciel de turbo.

#### CHAUFFAGE/CLIMATISATION

Dysfonctionnement de la climatisation, imposant une mise à jour fin 2012.

#### ÉLECTRONIQUE

Impossibilité d'enclencher le régulateur de vitesse, indications erronées de la jauge à carburant, témoin de fermeture des portes capricieux. Antenne GPS déficiente.

#### CARROSSERIE

Mauvaise étanchéité du toit panoramique. Bruit aérodynamique en provenance des barres de toit. Soucis avec les lève-vitres arrière. Défaut d'étanchéité du hayon.

## LES RAPPELS

### MAJEURS & MINEURS

#### ÉCLAIRAGE (JANVIER 2014)

Sur certains Tiguan 2.0 TDI sortis de l'usine entre 2008 et mi-2011, des pannes de l'éclairage extérieur ont été constatées. Il s'agissait d'un problème de fusibles.

#### ALIMENTATION EN CARBURANT (DÉCEMBRE 2011)

Sur les moteurs 2.0 TDI, on a repéré un risque de fuite de carburant au niveau des canalisations haute pression.

#### ALIMENTATION (AOÛT 2014)

Sur les Tiguan construits entre juillet 2007 et juin 2014, il est possible que des bulles d'air se forment dans le système d'injection. Une mise à jour du boîtier de gestion s'impose.

#### NAVIGATION (NOVEMBRE 2011)

Pour les Tiguan de 2009 et 2010, panne du système de navigation RNS310.

#### PORTES (MAI 2010)

Risque de blocage des poignées de porte sur les modèles fabriqués entre juin 2008 et mars 2010.

## LE BILAN FIABILITÉ

La fiabilité du Tiguan est bonne et il faut se réjouir du fait que les pannes immobilisantes sont rares. On note que le moteur TDI 140 ch, bien que très fiable, laisse apparaître quelques faiblesses sur les premiers modèles. Un constat qui s'applique aussi à la boîte de vitesses DSG.

# LE PRIX DU NEUF aj

## ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>MITO</b>			

1.4 MPI 70 ch Progression	4	0	14 490
1.4 MPI 78 ch S/S Distinctive	5	0	16 990
0.9 TwinAir 105 ch S/S Distinctive	5	0	18 590
0.9 TwinAir 105 ch S/S Exclusive	5	0	20 190
1.4 TB MultiAir 140 ch TCT S/S Exclusive	7	0	23 690
1.4 TB MultiAir 170 ch S/S Quadrif. Verde	9	0	23 450
1.3 JTdm 85 ch S/S Distinctive	4	0	20 340
1.3 JTdm 85 ch S/S Exclusive	4	0	21 940
1.6 JTdm 120 ch S/S Exclusive	6	0	23 040

## GUILLETTE

1.4 Tjet 105 ch S/S Impression	6	0	21 190
1.4 Tjet 120 ch S/S Distinctive	7	0	24 000
1.4 MultiAir 170 ch S/S Distinctive	7	0	27 000
1.4 MultiAir 170 ch S/S Exclusive	9	0	29 850
1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Exclusive	9	0	31 750
1.6 JTdm 105 ch S/S Impression	5	0	24 490
1.6 JTdm 120 ch S/S Distinctive	5	0	26 600
1.6 JTdm 120 ch S/S Exclusive	5	0	29 450
2.0 JTdm 150 ch S/S Distinctive	7	0	28 600
2.0 JTdm 150 ch S/S Exclusive	7	0	31 450
2.0 JTdm 175 ch TCT S/S Distinctive	9	0	32 150
2.0 JTdm 175 ch TCT S/S Exclusive	9	0	35 150
1750 TBI 240 ch TCT Quadrif. Verde	14	0	2 200 34 600

## 4C

1750 TBI 240 ch Coupé	14	0	2 200 63 200
1750 TBI 240 ch Spider	14	0	2 200 73 000

## AUDI



Audi

Premium Murat

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>A1</b>			

1.0 TFSI 95 ch Attraction	5	0	17 700
1.0 TFSI 95 ch S tronic 7	5	0	19 480
1.4 TFSI 122 ch Attraction	8	0	19 700
1.4 TFSI 122 ch S tronic 7 Attraction	6	0	21 480
1.4 TFSI 150 ch Ambition	7	0	24 500
1.4 TFSI COD 150 ch S tronic 7 Ambiente	7	0	26 280
1.8 TFSI 192 ch Ambition	10	0	27 700
2.0 TFSI 231 ch S1	14	0	2 200 34 300
1.4 TDI ultra 90 ch Attraction	4	0	19 400
1.4 TDI 90 ch S tronic 7 Attraction	4	0	21 180
1.6 TDI 116 ch Attraction	5	0	20 700
1.6 TDI 116 ch S tronic 7 Attraction	5	0	22 480

## A1 SPORTBACK (5 PORTES)

Surcoté : 3 portes + 800 €

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>A3 (3 PORTES)</b>			

1.2 TFSI 110 ch Attraction	6	0	24 100
1.2 TFSI 110 ch S tronic	6	0	26 170
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	25 110
1.4 TFSI 125 ch S tronic	7	0	27 180
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Ambiente	8	0	28 680
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic Ambi.	8	0	30 750
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	0	30 750
1.8 TFSI 180 ch S tronic Ambiente	10	0	32 820
1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic Ambi.	10	0	34 970
2.0 TFSI 300 ch S3	19	0	2 200 56 270
1.6 TDI ultra 110 ch Attraction	5	0	25 900
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	25 670
1.6 TDI 110 ch S tronic Attraction	6	0	27 740
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	27 720
2.0 TDI 150 ch S tronic Attraction	8	0	29 790
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	8	0	29 870
2.0 TDI 164 ch Ambiente	10	0	32 180
2.0 TDI 184 ch S tronic Ambi.	10	0	36 400

## A3 SPORTBACK (5 PORTES)

e-tron 204 ch Ambiente	6	0	4 000 38 490
e-tron 204 ch Ambition Luxe	6	0	4 000 44 540

## A3 BERLINE (4 PORTES)

1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	26 680
1.4 TFSI 125 ch S tronic 7 Attraction	7	0	28 930
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Ambiente	8	0	30 430
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic Ambi.	8	0	32 500
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	0	32 500
1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambiente	10	0	34 750
1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic 6 Ambi.	10	0	36 720
2.0 TFSI 300 ch S3	19	0	2 200 47 990
1.6 TDI ultra 110 ch Attraction	5	0	27 650
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	27 420
1.6 TDI 110 ch S tronic 7 Attraction	6	0	29 490
1.6 TDI 110 ch Quattro Attraction	6	0	29 570
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	29 470
2.0 TDI 150 ch S tronic 6 Attraction	8	0	31 540
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	8	0	31 620
2.0 TDI 164 ch Ambiente	10	0	33 930
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 6 Ambi.	10	0	38 150

## A3 CABRIOLET

1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	32 110
1.4 TFSI 125 ch S tronic 7 Attraction	7	0	34 180
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Ambiente	8	0	35 680
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic 7 Ambi.	8	0	37 750
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	0	37 750
1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambiente	10	0	39 820
1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic 6 Ambi.	10	0	41 970
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	32 670

2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	34 720
2.0 TDI 150 ch S tronic 6 Attraction	8	0	36 790
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	8	0	36 870
2.0 TDI 184 ch Ambiente	10	0	39 180
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 6 Ambi.	10	0	43 400

## A4

1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	0	30 980
1.8 TFSI 170 ch Multitronic Attraction	9	0	32 980
1.8 TFSI 170 ch Quattro Attraction	9	0	33 480
2.0 TFSI 225 ch Attraction	13	0	35 100
2.0 TFSI 225 ch Multitronic	13	0	37 100
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12	0	37 060
3.0 TFSI 333 ch Quattro S tronic 7 Ambi.	22	0	64 400

## A4 AVANT (BREAK)

2.0 TDI 156 ch Attraction	7	0	32 630
2.0 TDI 150 ch Multitronic Attraction	8	0	32 630
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	8	0	34 630
2.0 TDI 163 ch Attraction	8	0	35 100
2.0 TDI 180 ch Attraction	10	0	40 070
2.0 TDI 180 ch Quattro Attraction	10	0	42 570
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic 7 Ambi.	10	0	42 170
3.0 V6 TDI 204 ch Ambiente	14	0	44 770
3.0 V6 TDI 218 ch quattro S tronic Ambi.	14	0	50 670
3.0 V6 TDI 245 ch quattro S tronic 7 Ambi.	14	0	55 590

## A4 AVANT (BREAK)

1.8 TFSI 177 ch Attraction	10	0	36 440
1.8 TFSI 177			

SÉRIE 4 CABRIOLET						
420 184 ch Lounge	10	1 600	46 800			
428 245 ch Lounge	15	2 200	51 350			
435 306 ch Lounge	20	4 000	56 850			
435 306 ch xDrive Lounge BVA8	20	3 600	61 450			
M4 431 ch	32	8 000	88 700			
420d 190 ch Lounge	10	150	48 800			
425d 218 ch Lounge	12	250	52 000			
430d 258 ch Lounge	15	250	57 250			
435d 258 ch xDrive Lounge	15	1 600	62 950			
SÉRIE 5						
528 245 ch Lounge Plus	15	1 600	50 850			
528 245 ch xDrive Lounge Plus	15	900	55 750			
535 306 ch Lounge Plus	20	4 000	57 500			
535i 306 ch xDrive Lounge Plus	20	3 000	62 400			
ActiveHybrid 5 340 ch Lounge Plus	19	900	68 700			
M5 V8 560 ch	47	8 000	119 600			
518d 150 ch Lounge	8	0	39 990			
520d 190 ch Lounge	10	0	43 850			
520d xDrive 184 ch Lounge BVA8	10	0	48 750			
525d 218 ch Lounge Plus	12	0	50 800			
525d 218 ch Lounge Plus BVA8	12	150	55 700			
530d 258 ch Lounge Plus	15	150	56 500			
530d xDrive 258 ch Lounge Plus BVA8	15	500	59 500			
535d 313 ch Lounge Plus BVA8	20	250	61 800			
535d xDrive 313 ch Lounge Plus BVA8	20	900	64 400			
M550d 381 ch xDrive M Performance	26	2 200	68 300			
SÉRIE 5 TOURING (BREAK)						
Surcot : berline (sauf 540) + 2 500 € / M5 + 2 050 €						
SÉRIE 5 GT						
535i 306 ch xDrive Lounge Plus	20	6 500	68 900			
520d 184 ch Lounge Plus	10	500	55 900			
530d 258 ch Lounge Plus	15	1 600	63 350			
530d xDrive 258 ch Lounge Plus	16	2 200	65 950			
535d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	2 200	70 900			
SÉRIE 6 COUPE						
640 320 ch Lounge Plus	21	2 200	84 350			
650 450 ch Lounge Plus	34	6 500	97 750			
650i xDrive 450 ch Lounge Plus	34	8 000	101 150			
M6 580 ch DKG7	47	8 000	135 150			
640d 313 ch Lounge Plus	20	250	89 100			
640d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	900	91 000			
SÉRIE 6 CABRIOLET						
640 320 ch Lounge Plus	21	3 000	93 450			
650 450 ch Lounge Plus	34	8 000	106 850			
650i xDrive 450 ch Lounge Plus	34	8 000	110 250			
M6 580 ch DKG7	47	8 000	142 600			
640d 313 ch Lounge Plus	20	500	96 700			
640d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	900	100 100			
SÉRIE 6 GRANCOUPÉ						
640 320 ch Lounge Plus	21	2 200	86 550			
650 450 ch Lounge Plus	34	6 500	99 950			
650i xDrive 450 ch Lounge Plus	34	8 000	103 350			
M6 580 ch DKG7	47	8 000	139 900			
640d 313 ch Lounge Plus	20	500	89 100			
640d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	900	92 500			
SÉRIE 7 BERLINE (NOUVEAU)						
740 326 ch Exclusive	21	4 000	91 100			
750 450 ch xDrive Exclusive	34	4 000	120 900			
730d 265 ch	15	0	86 500			
730d 265 ch xDrive 265ch	16	0	89 900			
SÉRIE 7 LIMOUSINE (NOUVEAU)						
730d 265 ch xDrive	16	0	97 250			
740L 450 ch xDrive	21	1 600	98 300			
750L 450 ch xDrive	34	6 500	126 500			
NOUVELLE X1						
sDrive 18i 136 ch Lounge	NC	NC	31 950			
xDrive 20i 192 ch Lounge	11	900	39 950			
xDrive 25i 231 ch Lounge	13	900	42 700			
sDrive 18d 150 ch Lounge	7	0	34 600			
xDrive 20d 190 ch Lounge	8	0	42 000			
xDrive 25d 231 ch Lounge	13	150	44 150			
X3						
xDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	41 200			
xDrive 28i 245 ch Lounge BVA	15	2 200	49 000			
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	57 200			
drive 20i 150 ch Lounge	8	0	38 700			
xDrive 20d 190 ch Lounge	10	250	43 750			
xDrive 30d 258 ch Lounge BVA	15	900	52 100			
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	20	2 200	60 600			
X4						
xDrive 28i 245 ch Lounge Plus BVA	15	2 200	56 100			
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	60 500			
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus	10	0	50 800			
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA	15	900	58 200			
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	2	2 200	63 900			
X5						
xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus	20	6 500	69 000			
xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.)	20	6 500	71 450			
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus	25	8 000	85 300			
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.)	25	8 000	87 750			
drive 25d 231 ch Lounge	13	250	53 950			
xDrive 25d 231 ch Lounge (7 pl.)	13	500	58 700			
xDrive 25d 231 ch Lounge	13	900	56 950			
xDrive 25d 231 ch Lounge (7 pl.)	13	900	61 700			
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	67 450			
xDrive 30d 258 ch Lounge plus (7 pl.)	16	2 200	68 900			
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus	20	2 200	72 450			
xDrive 40d 313 ch Lounge plus (7 pl.)	20	2 200	74 900			
M50d 381 ch M Sport (7 pl.)	26	2 200	99 500			
x5M 575 ch	49	8 000	126 000			
xDrive 40e 313 ch Lounge Plus	13	72 450				
NOUVEAU XB						
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus	20	6 500	72 800			
xDrive 50i 450 ch Lounge Plus	34	8 000	88 950			
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	71 250			
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus	16	2 200	76 250			
xDrive M50d 381 ch M Sport	26	2 200	98 900			
x5M 575 ch	49	8 000	133 800			
Z4 CABRIOLET						
sDrive 18i 156 ch Lounge	9	2 200	37 150			
sDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	40 150			
sDrive 28i 245 ch Lounge	15	2 200	46 350			
sDrive 35i 306 ch Lounge	21	8 000	51 500			
sDrive 35i 340 ch M Sport DKG7	23	8 000	65 300			
3Pure Impulse 362 ch						
3Pure Impulse 362 ch	11	4 000	136 800			

CITROËN						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
C-ZERO	1	6 300	26 900			
C-Zero Confort	4	0	10 250			
VTI 68 ch Live	4	0	11 950			
VTI 68 ch Feel	4	0	12 800			
PureTech 82 ch BVM Feel	4	0	12 550			
VTI 68 ch BVM Feel Shine	4	0	13 850			
PureTech 82 ch BVM Shine	4	0	13 850			
NOUVELLE C1 (3 PORTES)						
Surcot : 3 portes + 500 €						
NOUVELLE C1 AIRSCAPE (3 PORTES)						
Surcot : berline 3 portes + 1 450 €						
NOUVELLE C1 AIRSCAPE (5 PORTES)						
Surcot : C1 Airscape + 500 €						
C3 PICASSO						
PureTech 110 ch BVM Attraktion	6	0	17 500			
PureTech 110 ch BVM Confort	6	0	19 350			
PureTech 110 ch BVM Exclusive	6	0	21 150			
BlueHDi 100 ch BVM 10ch	5	0	19 250			
BlueHDi 100 ch S8S BVM 10ch	5	0	21 100			
C4 CACTUS (5 PORTES)						
PureTech 82 ch BVM Live	6	0	15 200			
PureTech 82 ch BVM Feel	6	0	16 950			
PureTech 130 ch S8S BVM Feel	6	0	22 850			
PureTech 130 ch S8S BVM Attraktion	7	0	24 150			
PureTech 110 ch S8S BVM Shine	7	0	26 050			
PureTech 110 ch S8S BVM Shine	7	0	27 350			
BlueHDi 100 ch BVM Live	5	0	22 150			

# 120 [ LE PRIX DU NEUF ]

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
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 GMV Easy	4	0	15 240
0.9 TwinAir 85 ch GMV Lounge	4	0	16 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Easy	4	0	14 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Lounge	4	0	15 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Trekking	4	0	16 040

1.5 TDCI 95 ch S/S Trend	5	0	24 900
1.5 TDCI 105 ch S/S Trend	5	0	25 300
1.5 TDCI 120 ch PowerShift S/S Trend	6	0	26 100
1.5 TDCI 85 ch S/S Titanium	5	0	26 900
1.5 TDCI 105 ch ECOnetic S/S Titanium	5	0	27 300
1.5 TDCI 120 ch PowerShift S/S Titanium	6	0	28 100
1.5 TDCI 120 ch PowerShift S/S Titanium	6	0	29 600
2.0 TDCI 150 ch S/S Titanium	8	0	29 300
2.0 TDCI 150 ch PowerShift S/S Titanium	8	0	31 000
2.0 TDCI 170 ch PowerShift S/S Titanium	8	0	31 800

## GRAND C-MAX

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

## NOUVELLE MONDEO (4/5 PORTES)

1.6 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	26 500
1.6 EcoBoost 160 ch Trend	9	0	28 500
EcoBoost 160 ch Titanium	9	0	30 500
EcoBoost 240 ch Titanium	14	0	30 500
TDC 115 ch Trend	6	0	28 500
TDC 115 ch ECOnetic Trend	5	0	28 900
TDC 150 ch ECOnetic Trend	7	0	30 400
TDC 150 ch PowerShift Trend	8	0	32 000
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	0	27 800
700TDQ 150 ch Titanium	8	0	32 000
TDC 180 ch Titanium	9	0	33 500
TDC 150 ch PowerShift Titanium	8	0	33 700
TDC 180 ch PowerShift Titanium	10	0	35 200

## S-MAX

1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift	9	0	22 000
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	0	40 000
1.6 TDCi 115 ch Edition S/S	6	0	250
2.0 TDCi 140 ch Edition	8	0	33 900
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	0	35 950
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	0	37 650
2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA	12	0	40 000

## GALAXY

1.6 SCTi 160 ch Edition PowerShift	9	0	22 000
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	0	40 000
1.6 TDCi 115 ch Trend S/S	7	0	250
2.0 TDCi 140 ch Trend	8	0	37 800
2.0 TDCi 140 ch Trend PowerShift	8	0	39 500
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	0	39 850
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	0	41 550
2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA	12	0	43 150

## RUGA

1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	0	900
1.5 EcoBoost 182 ch S/S 4x4 BVA 6 Tr.	11	0	900
1.5 EcoBoost 150 ch S/S Titanium	8	0	28 450
1.5 EcoBoost 150 ch S/S 4x4 BVA 6 Tr.	11	0	33 150
1.5 EcoBoost 150 ch S/S Sport Platinum	8	0	29 650
1.5 EcoBoost 182 ch S/S BVA 6-4WD Sp. Pl.	8	0	34 350
2.0 TDCi 120 ch S/S Trend	6	0	28 550
2.0 TDCi 150 ch S/S 4x2 Trend	8	0	30 050
2.0 TDCi 150 ch S/S 4x4 Trend	8	0	31 050
2.0 TDCi 140 ch S/S Powershift 4x4 Tr.	6	0	30 300
2.0 TDCi 120 ch S/S Titanium	8	0	29 350
2.0 TDCi 150 ch S/S Titanium	8	0	31 550
2.0 TDCi 150 ch S/S 4x4 Titanium	8	0	33 500
2.0 TDCi 180 ch S/S 4x4 Titanium	8	0	34 750
2.0 TDCi 150 ch S/S Powershift 4x4 Tr.	8	0	35 050
2.0 TDCi 180 ch S/S 4x4 Sport Platinum	8	0	36 250
2.0 TDCi 150 ch S/S Sport Platinum	8	0	37 750
2.0 TDCi 150 ch S/S 4x4 Sport Platinum	8	0	37 950
2.0 TDCi 180 ch S/S 4x4 Sport Platinum	8	0	38 250
2.0 TDCi 150 ch S/S 4x4 Sport Platinum	8	0	38 450

## NOUVELLE MUSTANG

Fastback EcoBoost 314 ch	21	0	30 000
Fastback EcoBoost BW 6 314 ch	22	0	30 000
Fastback V8 GT 418 ch	33	0	40 000
Fastback V8 GT BW 6 314 ch	32	0	42 000

## 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](http://www.honda-monthery.com)

Surcot: berline 4-5 portes + 600 €

## NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)

1.6 Ti-VCT 85ch Trend	5	0	250
1.6 EcoBoost 100 ch S/S & Trend	5	0	20 400
1.6 EcoBoost 125 ch S/S Trend	5	0	21 600
1.6 EcoBoost 100 ch S/S Titanium	5	0	22 400
1.6 EcoBoost 125 ch S/S Titanium	6	0	23 600
1.6 EcoBoost 150 ch S/S Titanium	6	0	24 800
1.6 EcoBoost 125 ch S/S Titanium	6	0	23 600
1.6 TDCi 125 ch PowerShift Titanium	7	0	24 900
1.5 EcoBoost 182 ch S/S Titanium	6	0	26 000
1.5 EcoBoost 150 ch S/BW6 Titanium	6	0	25 200
1.5 EcoBoost 182 ch S/BW6 Titanium	6	0	27 700
1.6 TDCi 95 ch S/S Titanium	5	0	24 200
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 Powershift Titanium	8	0	28 500
2.0 EcoBoost 250 ch S/S ST	15	0	22 000
2.0 TDCi 185 ch S/S ST	15	0	30 500

## NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)

1.6 Ti-VCT 85ch Trend	5	0	250
1.6 EcoBoost 100 ch S/S & Trend	5	0	20 400
1.6 EcoBoost 125 ch S/S & Trend	5	0	21 600
1.6 EcoBoost 125 ch S/S Edition	6	0	20 150
1.6 EcoBoost 125 ch PowerShift Edition	6	0	20 150
1.4 90 ch Titanium	5	0	250
1.4 90 ch Ambiente	5	0	250
1.0 EcoBoost 90 ch S/S Edition	5	0	19 350
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Edition	6	0	21 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Titanium	6	0	22 400
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Titanium	6	0	23 600
1.0 EcoBoost 150 ch S/S Titanium	6	0	24 800
1.0 EcoBoost 125 ch PowerShift Titanium	6	0	23 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	25 200
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	26 000
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	26 800
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	27 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	28 400
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	29 200
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	30 000
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	30 800
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	31 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	32 400
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	33 200
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	34 000
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	34 800
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	35 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	36 400
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	37 200
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	38 000
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	38 800
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	39 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	40 400
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	41 200
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	42 000
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	42 800
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	43 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	44 400
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	45 200
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	46 000
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	46 800
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	47 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	48 400
1.0 EcoBoost 125 ch S/S 4x4	6	0	49 200
1.0 EcoBoost			

WRANGLER (2 PORTES)				
3.6 V6 284 ch Sahara BVA	20	8 000	38 350	
2.8 CRD 200 ch Sport	12	8 000	30 490	
2.8 CRD 200 ch Sahara	12	8 000	35 950	
2.8 CRD 200 ch Sahara BVA	13	8 000	37 350	
2.8 CRD 200 ch Rubicon BVA	12	8 000	36 950	

**WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)**

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)				
3.6 V6 284 ch Sahara BVA	20	8 000	39 550	
2.8 CRD 200 ch Sport	12	8 000	32 690	
2.8 CRD 200 ch Sahara	12	8 000	38 150	
2.8 CRD 200 ch Sahara BVA	12	8 000	39 950	
2.8 CRD 200 ch Rubicon BVA	12	8 000	40 550	

**GRAND CHEROKEE**

GRAND CHEROKEE				
3.6 V6 Freudent 266 ch Overland	19	8 000	61 990	
3.6 V6 Freudent 266 ch Summit	19	8 000	65 490	
6.4 V8 468 ch SRT	39	8 000	81 490	
3.0 CRD 250 ch Limited	16	8 000	55 190	
3.0 CRD 250 ch Overland	16	8 000	64 990	
3.0 CRD 250 ch Summit	16	8 000	68 490	

**NOUVEAU CHEROKEE**

NOUVEAU CHEROKEE				
2.0 MultiJet S/S 140 ch Longitude	8	250	34 990	
2.0 MultiJet S/S Active Drive 140 ch Long.	8	900	37 100	
2.0 MultiJet S/S 170 ch Longitude BVA	10	1 600	40 900	
2.0 MultiJet S/S 140 ch Limited	8	250	41 590	
2.0 MultiJet S/S 140 ch Active Drive Lim.	8	900	43 700	
2.0 MultiJet S/S 170 ch Active Drive Lim.	10	1 600	47 500	
2.0 MultiJet S/S 140 ch Active Drive Lim.	10	1 600	49 600	

**KIA**

NOUVELLE PICANTO (3 PORTES)				
1.0 66 ch Motion	4	0	9 900	
1.2 85 ch Sport	5	0	13 700	

**NOUVELLE PICANTO (5 PORTES)**

NOUVELLE PICANTO (5 PORTES)				
1.0 66 ch Motion	4	0	10 500	
1.2 85 ch BVM 5 Premium	4	0	14 300	
1.2 85 ch BVA 4 Premium	5	0	15 300	

**NOUVELLE RIO (3 PORTES)**

NOUVELLE RIO (3 PORTES)				
1.2 85 ch Motion	5	0	12 650	
1.2 85 ch Style	5	0	14 250	

**NOUVELLE RIO (5 PORTES)**

NOUVELLE RIO (5 PORTES)				
1.2 85 ch Motion	5	0	13 250	
1.2 85 ch Style	5	0	14 850	
1.2 85 ch Active	5	0	15 950	
1.4 109 ch Premium	6	0	18 600	
1.1 CRDI 75 ch ISG Style	4	0	16 900	
1.1 CRDI 75 ch ISG Active	4	0	18 000	
1.4 CRDI 90 ch Active	4	0	18 800	
1.4 CRDI 90 ch Premium	5	0	20 800	

**NOUVEAU VENGA**

NOUVEAU VENGA				
1.4 90 ch Motion	5	0	15 650	
1.4 90 ch Style	5	0	16 950	
1.4 90 ch Active	5	0	18 150	
1.6 125 iSO ch Active	7	250	19 350	
1.6 125 iSO ch Premium	7	250	21 750	
1.6 125 ch Premium BVA	7	1 600	22 450	

**SOUL**

SOUL				
1.6 GDI 136 ch "M"	8	0	19 900	
1.6 GDI 136 ch "L"	8	0	21 900	
1.6 CRDI 136 ch DCT 7 "M"	8	150	23 400	
Soul EV (Électrique) 110 ch	1	0	35 400	
Soul EV (Ultimate) 110 ch	1	0	36 900	

**PRO CEE'D**

PRO CEE'D				
1.6 GDI 135 ch Dynamic	7	250	21 750	
1.6 GDI 135 ch Sport	7	250	24 050	
1.6 GDI 135 ch Sport DCT	6	250	25 350	
1.6 TD-GDI 204 ch GT	12	2 200	28 990	
1.6 CRDI 128 ch Dynamic	6	0	23 950	
1.6 CRDI 128 ch Sport	6	0	26 250	

**CEE'D**

CEE'D				
1.4 100 ch ISG Motion	6	0	17 550	
1.4 100 ch ISG Style	5	0	18 550	
1.6 GDI 135 ch Active	7	250	20 850	
1.6 GDI 135 ch Premium	7	250	22 850	
1.6 GDI 135 ch DC16 Premium	7	250	24 150	
1.4 CRDI 90 ch Motion	5	0	19 550	
1.4 CRDI 90 ch Style	5	0	20 550	
1.6 CRDI 128 ch Active	6	0	24 250	
1.6 CRDI 128 ch Premium	6	0	25 050	
1.6 CRDI 128 ch Active BVA	7	0	24 250	
1.6 CRDI 128 ch Premium	7	0	26 250	
1.6 TD-GDI 204 ch GT	12	2 200	29 490	

**CEE'D SW (BREAK)**

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	

**CARENS**

CARENS				
1.6 GDI 135 ch ISG Motion	7	500	22 250	
1.6 GDI 135 ch ISG Style	7	500	23 600	
1.6 GDI 135 ch ISG Motion	7	500	25 450	
1.6 GDI 135 ch ISG Premium	7	500	28 650	
1.7 CRDI 136 ch Motion	6	0	24 450	
1.7 CRDI 136 ch Style	6	0	25 800	
1.7 CRDI 136 ch Active	6	0	27 650	
1.7 CRDI 141 ch ISG Active	7	0	28 250	
1.7 CRDI 141 ch ISG Premium	7	0	30 850	
1.7 CRDI 141 ch ISG DCT7 Active	7	0	29 750	
1.7 CRDI 141 ch ISG DCT7 Active	7	0	32 350	

**SPORTAGE**

SPORTAGE				
1.6 GDI 140 ch ISG 4x2 Origins	8	900	24 900	
1.7 CRDI 115 ch ISG 4x2 Origins	6	150	27 200	
1.7 CRDI 115 ch ISG 4x2 Origins Ultimat	6	150	29 900	
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Active	8	900	33 300	
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Active BVA	8	3 000	34 800	

**OPTIMA HYBRID**

OPTIMA HYBRID</th				

**NOUVELLE CLASSE CLS**

400 V6 333 ch BVA7	22	0	2 200	72 500
500 V8 408 ch Executive BVA9	30	0	6 500	94 600
63 V8 AMG 557 ch BVA7	47	0	8 000	133 100
63 V8 AMG 585 ch BVA7	50	0	8 000	148 100
220 BlueTEC 170 ch BVA9	9	0	58 500	
250 BlueTEC 204 ch BVA9	11	0	62 900	
350 BlueTEC 256 ch BVA9	15	0	250	69 900

**NOUVELLE CLASSE CLS SHOOTING BRAKE**

Surcoût : Classe CLS + 800 €				
------------------------------	--	--	--	--

**NOUVELLE CLASSE S COUPE**

500 V8 455 ch BVA7 4Matic	35	0	8 000	139 000
63 AMG V8 555 ch BVA7	50	0	8 000	181 000
63 AMG V8 585 ch BVA7 4Matic	50	0	8 000	185 000
65 AMG V12 630 ch BVA7	57	0	8 000	251 500

**NOUVELLE CLASSE S**

300 BlueTEC Hybrid 231 ch	19	0	90 000	
300 BlueTEC Hybrid 231 ch Executive	19	0	99 500	
400 Hybrid 333 ch	19	0	96 400	
400 Hybrid 333 ch Executive	19	0	90 100	
500 455 ch Executive	34	0	6 500	117 800
500 455 ch 4Matic Executive	34	0	8 000	121 800
63 AMG 585 ch	50	0	8 000	172
300350 BlueTEC 256 ch	15	0	90 000	
350 BlueTEC 256 ch Executive	15	0	90 950	
350 BlueTEC 256 ch 4Matic Executive	15	0	2 200	94 000
350 BlueTEC 256 ch 4Matic Executive	15	0	2 200	103 500

**SL**

350 BE 306 ch	19	0	2 200	104 200
500 435 ch	33	0	8 000	128 500
V6 63 AMG 534 ch	44	0	8 000	180 600
V12 65 AMG 630 ch	56	0	8 000	256 600

**AMG GT**

V8 462 ch	35	0	8 000	124 900
S V8 510 ch	41	0	8 000	144 000

**CLASSE GLK**

200 184 ch	11	0	2 200	38 400
250 211 ch	12	0	2 200	43 000
250 211 ch 4Matic	13	0	2 200	44 700
350 306 ch 4Matic	19	0	4 000	53 100
200 CDI BE 143 ch	8	0	500	37 350
220 CDI BE 170 ch	10	0	500	39 450
220 CDI BE 170 ch 4Matic	10	0	500	43 550
220 BlueTEC 170 ch 4Matic	10	0	500	46 050
250 BlueTEC 204 ch	11	0	2 200	49 050
350 CDI 265 ch	15	0	3 000	53 100

Surcoût Sport : GLK + 5 750 €

Surcoût Fascination : Sport + 7 150 €

**CLASSE M**

350 BE 306 ch 4Matic	20	0	6 500	60 600
500 BE 408 ch 4Matic Sport	31	0	6 500	83 450
63 AMG 525 ch 4Matic	48	0	8 000	128 500
250 BlueTEC 204 ch 4Matic	12	0	2 200	56 400
350 BlueTEC 256 ch 4Matic	16	0	3 000	61 600

Surcoût Sport : ML + 400 €

Surcoût Fascination : ML + 13 200 €

**CLASSE GL**

400 333 ch	23	0	8 000	81 350
500 435 ch BE Sport	51	0	8 000	102 400
500 435 ch BE Fascination	51	0	8 000	111 650
63 AMG 557 ch	74	0	8 000	143 450
350 CDI BlueTEC 256 ch	24	0	8 000	76 350
350 CDI BlueTEC 256 ch Sport	24	0	8 000	85 250
350 CDI BlueTEC 256 ch Fascination	24	0	8 000	94 450

**CLASSE G**

Surcoût : 3 portes + 2 900 € (Informatif + 3 100 €)

**CLASSE GL**

250 211 ch 4Matic GLC	NC	0	1 600	44 000
250 211 ch 4Matic Executive	NC	0	1 600	48 700
250 211 ch 4Matic Sportline	NC	0	1 600	50 950
250 211 ch 4Matic Fascination	NC	0	1 600	56 100
220 D 170 ch 4Matic GLC	NC	0	46 150	
220 D 170 ch 4Matic Executive	NC	0	50 850	
220 D 170 ch 4Matic Sportline	NC	0	53 100	
220 D 170 ch 4Matic Fascination	NC	0	58 250	
250 D 204 ch 4Matic GLC	NC	0	47 500	
250 D 204 ch 4Matic Executive	NC	0	52 200	
250 D 204 ch 4Matic Sportline	NC	0	54 450	
250 D 204 ch 4Matic Fascination	NC	0	59 600	

**GLE**

400 333 ch 4Matic	NC	0	8 000	68 700
400 333 ch 4Matic Executive	NC	0	8 000	72 000
400 333 ch 4Matic Sportline	NC	0	8 000	78 500
400 333 ch 4Matic Fascination	NC	0	8 000	81 700
500 435 ch 4Matic Executive	NC	0	8 000	89 900
500 435 ch 4Matic Sportline	NC	0	8 000	96 400
500 435 ch 4Matic Fascination	NC	0	8 000	99 600
63 AMG 557 ch 4Matic	NC	0	8 000	129 500
63 S AMG 557 ch 4Matic	NC	0	8 000	139 300
250 D 204 ch 4Matic	NC	0	250	56 900
250 D 204 ch 4Matic Executive	NC	0	250	62 200
250 D 204 ch 4Matic Sportline	NC	0	250	68 700
250 D 204 ch 4Matic Fascination	NC	0	250	71 900
250 D 204 ch 4Matic Executive	NC	0	900	59 900
250 D 204 ch 4Matic Sportline	NC	0	900	65 200
250 D 204 ch 4Matic Fascination	NC	0	900	71 700
250 D 204 ch 4Matic	NC	0	900	74 900
350 D 258 ch 4Matic	NC	0	2 200	64 600
350 D 258 ch 4Matic Executive	NC	0	2 200	69 700
350 D 258 ch 4Matic Sportline	NC	0	2 200	76 200
350 D 258 ch 4Matic Fascination	NC	0	2 200	79 400

**MINI**

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVELLE MINI</b>			
One 102 ch	5	0	17 400
Cooper 136 ch	7	0	20 200
Cooper S 192 ch	11	0	25 000
One D 95 ch	4	0	21 850
Cooper D 116 ch	5	0	21 600
Cooper SD 170 ch	9	0	26 400

**NOUVELLE MINI 5 PORTES**

Cooper 136 ch	7	0	21 100	
Cooper S 192 ch	9	0	250	25 900
One D 95 ch	5	0	22 750	
Cooper D 116 ch	5	0	27 300	
<b>MINI CABRIOLET</b>				
One 98 ch	6	0	20 900	
Cooper 122 ch	7	0	24 400	
Cooper S 184 ch	10	0	25 300	
John Cooper Works 211 ch	12	0	35 500	
Co				

NOUVELLE 308 SW					
Surcoût : 5 portes + 850 € à + 950 €					
<b>308</b>					
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	24 900		
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	150	31 550		
1.6 BlueHDi 120 ch Access	6	0	27 050		
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	32 800		
Hybrid4 200 ch	8	1823	36 450		
Surcoût Active : Access + 1 950 €					
Surcoût Allure : Allure + 2 300 €					
Surcoût Féline : Allure + 2 300 €					
Surcoût Hybrid4 Pack : Hybrid4 + 2 000 €					
<b>4008</b>					
1.6 HDi 115 ch Style	6	150	34 600		
<b>5008</b>					
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	24 950		
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	250	32 250		
1.6 BlueHDi 120 ch Access	6	0	27 100		
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7	0	30 650		
Surcoût Active : Access + 2 050 €					
Surcoût Allure : Allure + 2 650 €					
<b>508</b>					
1.6 THP 165 ch Active	9	0	29 500		
1.6 BlueHDi 120 ch Access	6	0	27 700		
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7	0	32 000		
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	0	36 950		
Surcoût Active : Access + 2 250 €					
Surcoût Allure : Allure + 2 650 €					
Surcoût Féline : Allure + 3 700 €					
<b>508 SW (BREAK)</b>					
Surcoût : berline + 1 900 € à 2 200 €					
<b>508 RXH (BREAK)</b>					
2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9	0	43 000		
Hybrid4	8	-2 000	47 550		
<b>RCZ</b>					
1.6 THP 200 ch GT Line	11	900	36 100		
R	16	500	43 350		
2.0 HDi 160 ch GT Line	9	0	36 100		
<b>NOUVEAU PARTNER TEPEE</b>					
1.6 VTi 90 ch Active	6	1600	19 750		
1.6 BlueHDi 75 Access	5	0	19 050		
1.6 BlueHDi 100 Active	5	0	21 800		
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6	0	25 400		
<b>PORSCHE</b>					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
<b>CAYMAN</b>					
2.7 275 ch	18	6 500	52 865		
3.4 325 ch S	22	6 500	64 790		
3.4 340 ch GTS	23	NC	73 670		
3.4 340 ch GT4	28	NC	88 310		
<b>BOXSTER</b>					
2.7 265 ch	17	6 500	52 345		
3.4 315 ch S	21	8 000	66 470		
3.4 330 ch GTS	23	NC	76 190		
<b>911 COUPÉ (TYPE 991)</b>					
3.4 350 ch Camera	24	8 000	92 885		
3.4 350 ch Camera 4	24	8 000	100 085		
3.4 350 ch Targa 4	25	8 000	112 925		
3.8 400 ch Camera S	29	8 000	107 785		
3.8 400 ch Camera 4 S	29	8 000	114 985		
3.8 400 ch Targa 4 S	25	8 000	126 203		
3.8 475 ch GT3	39	8 000	184 925		
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	164 468		
3.8 560 ch Turbo S	47	8 000	200 405		
<b>911 (TYPE 991) CABRIOLET</b>					
3.4 350 ch Camera	24	8 000	105 725		
3.4 350 ch Camera 4	24	8 000	112 925		
3.8 400 ch Camera S	29	8 000	120 605		
3.8 400 ch Camera 4 S	29	8 000	127 805		
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	168 245		
3.8 520 ch Turbo S	47	8 000	213 245		
<b>PANAMERA</b>					
3.6 V6 DFI 310 ch Panamera	21	8 000	85 325		
3.6 V6 DFI 310 ch Panamera 4	21	8 000	90 605		
3.0 V6 416 ch e-Hybrid S	22	NC	112 685		
3.0 V6 420 ch S	31	8 000	104 045		
3.0 V6 420 ch 4S	31	8 000	109 445		
3.0 V6 420 ch 4 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	148 585		
4.8 V8 520 ch Turbo Executive	48	8 000	166 085		
4.8 V8 570 ch Turbo S	48	8 000	182 885		
4.8 V8 570 ch Turbo S Executive	48	8 000	200 045		
3.6 V6 TDI 240 ch	19	8 000	83 605		
<b>MACAN</b>					
3.0 V6 340 ch S	23	8 000	62 315		
3.6 V6 400 ch Turbo	29	8 000	84 830		
3.0 V6 TDI 258 ch S	16	2 200	61 715		
<b>NOUVEAU CAYENNE</b>					
3.6 V6 416 ch S E-Hybrid	20	4 000	85 520		
3.6 V6 420 ch S	31	8 000	84 040		
4.2 V8 520 ch Turbo	43	8 000	133 130		
4.2 V8 520 ch Turbo S	49	8 000	170 450		
3.6 V6 TDI 262 ch	16	2 200	68 330		
4.2 V8 TDI 365 ch S	28	4 000	84 060		
<b>918</b>					
4.6 V8 887 ch Spyder	NC	NC	777 997		

RENAULT					
Trouvez votre renault sur <a href="http://www.renaultparis.fr">www.renaultparis.fr</a>					
 					
<b>RENAULT</b>					
<b>IBIZA (5 PORTES)</b>					
Surcoût : 3 portes + 600 €					
<b>IBIZA ST (BREAK)</b>					
Surcoût : ibiza 3 portes + 1 200 €					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
<b>NOUVELLE TWINGO</b>					
1.0 SCe 70 ch Life	4	0	10 900		
0.9 Energy TCe 90 ch Zen	4	0	13 400		
<b>ZOE</b>					
Life	1	6 300	21 900		
<b>CLIO IV / 5 PORTES</b>					
1.2 75 ch Life	4	0	13 500		
0.9 TCe 90 ch Zen	5	0	16 600		
1.2 TCe 120 ch Intens EDC	6	0	20 450		
RS EDC	11	500	25 850		
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	16 600		
1.5 Energy dCi 90 ch Zen	4	0	19 200		
Surcoût Zen : Life + 1 800 €					
Surcoût Intens : Zen + 1 750 €					
Surcoût GT : Intens + 1 300 €					
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 350 €					
<b>CLIO IV / ESTATE (BREAK)</b>					
Surcoût : berline + 800 €					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
<b>CAPTUR</b>					
0.9 Energy TCe 90 ch Life	5	0	16 300		
1.2 TCe 120 ch Zen EDC	6	0	20 300		
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	18 500		
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	5	0	21 900		
Surcoût Zen : Life + 1 900 €					
Surcoût Base Edition : Zen + 2 300 €					
<b>MEGANE COUPÉ</b>					
1.2 Energy TCe 115 ch Intens	6	0	24 100		
1.2 Energy TCe 130 ch Base Edition EDC	7	0	27 900		
RS	16	2 200	32 450		
1.5 Energy dCi 95 ch Intens	5	0	25 500		
1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5	0	27 150		
1.6 Energy dCi 130 ch Intens	6	0	28 350		
Surcoût Base Edition : Zen + 1 500 €					
<b>MEGANE</b>					
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	0	20 700		
1.2 Energy TCe 130 ch Base Edition EDC	7	0	27 000		
1.5 Energy dCi 95 ch Life	5	0	22 000		
1.5 Energy dCi 110 ch Life	6	0	23 650		
Surcoût Zen : Life + 2 400 €					
<b>SCENIC (5 PLACES)</b>					
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	0	24 800		
1.2 Energy TCe 130 ch Energy Zen	7	250	26 600		
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	26 100		
1.6 Energy dCi 130 ch Base Edition	7	0	32 000		
<b>SCENIC XMOD (5 PLACES)</b>					
1.2 Energy TCe 130 ch Base	7	500	29 600		
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	5	0	28 350		
1.6 Energy dCi 130 ch Base Edition	7	0	32 600		
<b>GRAND SCENIC (5 PLACES)</b>					
Surcoût : Scénic + 400 €					

SWIFT (3 PORTES)		PRIUS +		GOLF SPORTSVAN		PHAETON		
1.2 WT 92 ch Average	5	0	12 090	4	1 610	32 200	3.6 V6 290 ch	
1.2 WT 92 ch Privilège	5	0	12 890	4	1 685	33 700	4.2 V8 335 ch Limousine	
1.2 WT 92 ch Sport	5	0	17 480	4	1 735	34 700	3.0 V6 TDI 240 ch	
Surcoût : 3 portes + 600 €				4	1 862	37 250		
JIMNY		AVENSIS		GOLF CABRIOLET		SHARAN		
1.6 80 ch WT JK	6	■	2 200	13 860	8	1 600	27 400	1.4 TS 150 ch BM Trendline
1.6 80 ch WT JLX	6	■	2 200	15 510	6	1 685	28 650	1.4 TSI 125 ch Trendline
				6	1 735	35 150	1.4 TSI 150 ch Confortline	
				8	1 862	36 650	1.6 TDI 90 ch Trendline	
SX4 S-CROSS		AVENSIS SW		NC	0	25 500	1.6 TDI 110 ch Confortline	
1.6 WT 120 ch Average	6	0	18 990	8	1 600	27 400	1.6 TDI 110 ch BlueMotion Confortline	
1.6 WT 120 ch Privilège	6	0	20 590	6	1 685	28 650	2.0 TDI 150 ch Cart	
1.6 WT 120 ch Privilège AllGrip	6	0	22 490	8	1 735	34 700	Surcoût : Confortline : Trendline + 2 080 €	
1.6 WT 120 ch Pack	6	0	22 290	8	1 862	37 250	Surcoût : Cart : Confortline + 2 250 €	
1.6 WT 120 ch Pack AllGrip	6	0	24 190				Surcoût DSG : BVM + 1 490 € (TSI 125 ch); 1 560 € (TDI 150 ch); 1 880 € (TDI 110 ch); 3 490 € (V6 150 ch)	
1.6 WT 120 ch Style AllGrip BVA	6	0	26 990					
1.6 DDIS 120 ch Privilège AllGrip	6	0	22 590					
1.6 DDIS 120 ch Pack	6	0	24 490					
1.6 DDIS 120 ch Pack AllGrip	6	0	24 290					
1.6 DDIS 120 ch Style	6	0	25 990					
1.6 DDIS 120 ch Style AllGrip	6	0	27 890					
SX4		RAV4		8	0	28 760		
2.0 DDIS 135 ch GL	7	0	17 940	9	■	2 200	27 690	1.2 TSI 105 ch
2.0 DDIS 135 ch GLX 4x4	7	■	250	20 270	9	■	2 200	27 280
NOUVEAU VITARA		AVENSIS SW	7	■	2 200	30 590	1.4 TSI 122 ch DSG7	
1.6 WT Avantage	NC	0	17 490	7	0	26 690	1.4 TSI 122 ch Cart	
1.6 WT Privilège	NC	0	19 390	7	■	250	28 590	1.4 TSI 160 ch Cart DSG7
1.6 WT Privilège AllGrip	NC	0	21 390	7	0	29 590	2.0 TDI 210 ch GTI	
1.6 WT Pack	NC	0	21 290	7	■	250	31 490	2.0 TDI 210 ch GTI DSG6
1.6 WT Pack AllGrip	NC	0	23 290	8	0	3000	22 490	2.0 TDI 265 ch R
1.6 DDIS Privilège	NC	0	21 690	9	■	3 000	33 990	1.6 TDI 105 ch
1.6 DDIS Privilège AllGrip	NC	0	23 690				1.6 TDI 140 ch	
1.6 DDIS Pack	NC	0	23 590				2.0 TDI 140 ch DSG6	
1.6 DDIS Pack AllGrip	NC	0	25 590				Surcoût : Cart : Golf Cabriolet + 2 010 €	
GRAND VITARA		Surcoût : Cart Edition : Cart + 2 870 €						
1.9 DDIS 129 ch (3 portes)	8	■	2 200	25 790				
1.9 DDIS 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	0	10 500					
1.0 WT-i 68 ch x-play	3	0	12 000					
NOUVELLE AYGO (5 PORTES)								
1.0 WT-i 68 ch x	3	0	10 900					
1.0 WT-i 68 ch x-play	3	0	12 400					
1.0 WT-i 68 ch x-cle	3	0	13 500					
1.0 WT-i 68 ch x-cross	3	0	15 000					
NOUVELLE YARIS (3 PORTES)								
1.0 WT-i 69 ch Active	4	0	13 500					
1.0 WT-i 69 ch Tendance	4	0	14 400					
1.0 WT-i 100 ch Style	6	0	17 250					
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 200					
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	17 100					
1.4 D-4D 90 ch Style	5	0	18 800					
NOUVELLE YARIS (5 PORTES)								
1.0 WT-i 69 ch Active	4	0	14 100					
1.0 WT-i 69 ch Tendance	4	0	15 000					
1.0 WT-i 69 ch Dynamic	4	0	15 700					
1.0 WT-i 69 ch Design	4	0	17 000					
1.3 VTI 100 ch Dynamic	5	0	16 850					
1.3 VTI 100 ch Style	5	0	17 850					
1.3 VTI 100 ch Lounge	5	0	19 050					
HSD 100 ch Dynamic	5	■	19 200					
HSD 100 ch Graphic	5	■	20 050					
HSD 100 ch Style	5	■	21 250					
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 800					
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	17 700					
1.4 D-4D 90 ch Dynamic	5	0	18 400					
1.4 D-4D 90 ch Style	5	0	19 400					
1.4 D-4D 90 ch Lounge	5	0	20 600					
Surcoût boîte Multidrive CVT (WT-i 100 ch): BVM + 2 200 €								
VERSO S								
1.3 WT-i 100 ch Dynamic	5	0	17 600					
1.3 WT-i 100 ch 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	■	1272	25 450				
HSD 136 ch Style	5	■	1372	27 450				
D-4D 90 ch Active	5	0	20 000					
D-4D 90 ch Eco Active	4	0	20 400					
D-4D 90 ch Dynamic	5	0	23 100					
D-4D 90 ch Eco Dynamic	4	0	23 500					
D-4D 90 ch Style	5	0	25 100					
D-4D 124 ch Dynamic	6	0	24 550					
D-4D 124 ch Style	6	0	26 550					
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)								
Surcoût : berline 5 p. + 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 Sky View	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 Sky View	7	0	27 300					
D-CAT FAP 150 ch SkyView BVA	9	■	2 200	29 300				
D-CAT FAP 150 ch Style BVA	9	■	2 200	32 100				
VERSO II (7 PLACES)								
Surcoût : 5 places + 700 €								
PRIUS III								
HSD 136 ch Dynamic 15'	4	■	1 415	28 300				
HSD 136 ch Dynamic 17'	4	■	1 445	28 900				
HSD 136 ch Lounge 17'	4	■	1 660	33 200				
Rechargeable 136 ch Dynamic	4	■	4 000	37 300				
Rechargeable 136 ch Lounge	4	■	4 000	43 400				
GOLF VII (3 PORTES)								
1.2 TSI 85 ch BlueMotion Trendline	5	0	18 650					
1.2 TSI 105 ch BM Trendline	5	0	21 000					
1.4 TSI 122 ch Confortline	6	0	23 150					
1.4 TSI 150 ch ACT BM Confortline	7	0	26 050					
2.0 TDI 220 ch GTI	12	■	250	33 750				
2.0 TDI 230 ch GTI Performance	13	■	250	34 850				
2.0 TDI 300 ch R	19	■	2 200	41 300				
1.6 TDI 105 ch BM Trendline	4	0	22 800					
1.6 TDI 105 ch BlueMotion Trendline	5	0	23 450					
1.6 TDI 110 ch BM Trendline	5	0	24 420					
1.6 TDI 110 ch BlueMotion Trendline	5	0	26 250					
2.0 TDI 150 ch BM Confortline	7	0	28 110					
2.0 TDI 184 ch GTI DGT	9	0	33 900					
Surcoût DSG : BVM + 1 830 €								
Surcoût Confortline : Trendline + 2 090 €								
Surcoût Confortline : Confortline + 2 260 €								
GOLF VII (5 PORTES)								
Surcoût : berline 3 p. + 790 €								
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)								
Surcoût : berline 1 + 270 € à 1 400 €								
NOUVELLE PASSAT								
1.4 TSI 125 ch Trendline								

# 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

UNE ÉMOTION

**NOUVELLE CIVIC TYPE R**  
Motorisation Earth Dreams Technology  
2.0 i-VTEC turbocompressé  
Puissance de 310 ch.  
Lancement été 2015

GAMME À PARTIR DE 19 990 €<sup>(1)</sup>

**HONDA**  
The Power of Dreams®

CONDUIT À UNE AUTRE

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

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

**NOUVELLE CIVIC**

# NOUVELLE CIVIC

(1) 19 990 € : prix d'une Civic 1.6 i-DTEC Elegance incluant un avantage client total de 3 450 € composé de 2050 € de remise Concessionnaire et de 1 600 € d'aide à la reprise « autres marques » (aide réservée à la reprise d'un véhicule d'une autre marque conditionnée à l'acceptation de la reprise par ce Concessionnaire Honda participant). Offre valable pour toute immatriculation avant le 30/09/15. Offre réservée aux particuliers chez les Concessionnaires participants et dans la limite des stocks disponibles. Prix catalogue du modèle présenté Civic 1.6 i-DTEC Sport avec option peinture métallisée (600 €) : 26 360 € selon tarif au 01/07/2015. Consommation et émissions de CO<sub>2</sub> du modèle présenté : 3,7 l/100 km en cycle mixte et 88 g/km de CO<sub>2</sub>. \*Donnez vie à vos rêves.

Nouvelle concession

GROUPE COURTOIS

**COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY**  
50, route de Mantes – 01 71 52 11 00  
[www.honda-chambourcy.com](http://www.honda-chambourcy.com)

**COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE**  
Cité de l'Auto - 12 rue Louis Delage – 01 34 32 33 00  
[www.honda-saintouenlauhone.com](http://www.honda-saintouenlauhone.com)

# Anciennes et Modernes



MESSAGERIES S. 05 55 10 610

ILS LES ASSURENT A PETIT PRIX !

## ASSURANCE COLLECTION

à partir de 20 €

Garanties RC + D&F. Pénale et Recours +  
Prêt du Volant + Trajet Travail Occasionnel  
pour un véhicule d'avant 1975.  
Tarif au 01.08.2015. Hors coût de police.

## ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES

à partir de 273 €

Tarifs minimum annuels en cours  
le 01.08.2015, 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.



DEVIS EN LIGNE  
[www.quattro.fr](http://www.quattro.fr)  
05 65 100 100

CAT - Société de Courtage en Assurances  
Sérgio Sozzi - 125, rue La Motte - 75008 PARIS  
RCO / Paris 0 360 064 846 - N° ORIAS : 07 001 752 - [www.orias.fr](http://www.orias.fr)



## 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  
ou au

[www.assistancepermis.fr](http://www.assistancepermis.fr)  
05 65 100 100



**TOUTE LA GAMME MAZDA**  
**DISPONIBLE AUX MEILLEURES CONDITIONS**

CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE À PARIS

NOUVEAU MAZDA CX3



CONDITIONS SPÉCIALES ENTREPRISES PROFESSIONS LIBÉRALES VTC & UBER : NOUS CONSULTER



Mazda 2



Mazda 3



Mazda CX 5



Mazda 6

— MAZDA AUSTERLITZ - 01 47 07 15 18 - 20, bd de l'Hôpital 75005 Paris —

# NOUVEAU VOLVO XC90



À DÉCOUVRIR CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE

[volvocars.fr](http://volvocars.fr)

GAMME VOLVO XC90 : consommation Euromix (l/100 km) : de 2.1 à 8.0 - CO<sub>2</sub> rejeté (g/km) : de 49 à 184.

**ABV**  
AUTOMOBILES  
[www.volvo-iledefrance.com](http://www.volvo-iledefrance.com)

## 93 EPINAY SUR SEINE

111 avenue de Lattre de Tassigny - 01 55 830 830

## 95 GONESSE

2/6 rue de la Liberté - 01 39 87 08 44

## 95 ST OUEN L'AUMÔNE

Cité de l'Auto - RN 14 - Rue de Paris - 01 34 30 40 40

JUSQU'À  
**-39%**  
SUR VOTRE VOITURE  
NEUVE

**AUTO-IES**  
.com

- Satisfait ou remboursé 15j /1000 km
- + de 400 modèles en stock ou en arrivage
- Livraison à domicile

<b>JUSQU'À -30%</b> <b>À PARTIR DE 18 912 € TTC</b> <b>PEUGEOT 5008</b> 	<b>JUSQU'À -35%</b> <b>À PARTIR DE 15 897 € TTC</b> <b>RENAULT MEGANE ESTATE</b> 	<b>JUSQU'À -31%</b> <b>À PARTIR DE 12 132 € TTC</b> <b>FIAT 500L</b> 	<b>JUSQU'À -23%</b> <b>À PARTIR DE 16 859 € TTC</b> <b>CITROËN DS3</b> 
<b>JUSQU'À -22%</b> <b>À PARTIR DE 12 798 € TTC</b> <b>NISSAN JUKE</b> 	<b>JUSQU'À -22%</b> <b>À PARTIR DE 25 724 € TTC</b> <b>AUDI Q3</b> 		



**04 70 30 87 60    [www.auto-ies.com](http://www.auto-ies.com)**

IES (nom commercial : Auto-IES.com SAS au capital de 400 000 € filiale et locataire gérante de la société AUTO-IES, SAS au capital de 563 270 €. ZAC les Ancises 03300 CREUZIER LE NEUF. RCS CUSSET 449 120 799 - FR11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 29/07/2015. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur [www.auto-ies.com](http://www.auto-ies.com). Photo non contractuelles.

## VENDRE VOTRE VOITURE



- Estimation **en 2 min**
- **Sans obligation d'acheter** une nouvelle voiture
- **Vendue et payée en 24h !**

**[www.Aramisauto.com](http://www.Aramisauto.com)**

**0 811 365 804**

(prix d'un appel local)



**Aramisauto**.com

**les Voitures DE L'ANNÉE**

**Mercedes - BMW  
Audi - VW**

*Direction et Collaborateur ALLEMAGNE*

**[www.lesvoituresdelannee.com](http://www.lesvoituresdelannee.com)**

**06.09.78.09.20**

**[aupe@lesvoituresdelannee.com](mailto:aupe@lesvoituresdelannee.com)**



• Saab 9.3 Aero V6 2.8T Sport Hatch 250ch **10 900 €**  
12/05, 115 000 km, argent, cuir gris bi-ton, xénon, GPS, alarme... Rare en BVM6, Saab de passionné, histo. Chassay dps l'achat. Superbe état. Dpt 92.  
06 80 15 13 48

• 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



NOUVEAU

AVEC L'APPLICATION  
**REPRISE ARAMIS AUTO**

Obtenez un prix  
de reprise ferme  
de chez vous !

EXCLUSIVITÉ  
ARAMIS AUTO



Téléchargez-la dès maintenant !

Application gratuite disponible sur :



Avec l'appli **Reprise Aramisauto**, obtenez votre offre de reprise ferme en quelques clics !

Téléchargez l'application Reprise Aramisauto et entrez tout simplement les caractéristiques de votre voiture.

Notre équipe d'experts s'engage à vous communiquer, dans les 2h\*, votre prix de reprise garanti.

Alors n'attendez plus, téléchargez-la vite !

- ✓ **Prix garanti communiqué en 2h\***
- ✓ **Engagement de rachat sous 24h**
- ✓ **Sans obligation d'acheter une nouvelle voiture**

\* En 2h du lundi au samedi, de 9h à 18h, réponse avant 11h le jour ouvré suivant en dehors de ces périodes.  
Prix garanti sous réserve de description fidèle de la voiture par l'utilisateur.

Une question ? Un conseil ?  
Contactez-nous au  
**0 811 365 804**  
(prix d'un appel local)



23 AGENCES EN FRANCE

Aramisauto c'est aussi :

- Des voitures neuves et d'occasion jusqu'à -35%
- Satisfait ou 100% remboursé (15 jours - 1000km)
- Voitures d'occasion reconditionnées garanties 12 mois minimum

À découvrir dans notre prochain numéro

# N° 940

**du 3 septembre 2015**

FABIAN KIRCHBAUER



BMW 340i



Fiat 500

TIBO

**DOSSIER ESSAIS****"Les nouveautés de la rentrée"**

De la BMW Série 3 à la Fiat 500 en passant par le Hyundai Tucson ou la Peugeot 208, la dizaine de nouveautés de la rentrée déjà à l'essai dans L'AJ.



YANN LEFEBVRE

**10 000 km en Renault Kadjar**

Un mois au volant du dernier SUV Renault, des dizaines de tests sur les pistes de Mortefontaine et de Montlhéry ainsi qu'un reportage réalisé dans les Alpes suisses et autrichiennes, avec retour par l'Italie.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

**NUMÉRO SPÉCIAL SALON 2016**  
4 000 modèles, 404 pages

Toutes les nouveautés de 2016 : découvrez les futurs Peugeot 3008, Renault Mégane et Citroën C3 Picasso.  
Toutes les marques : leurs gammes complètes.  
Les fiches techniques : les prix, les équipements.  
Le tour du monde des constructeurs : voitures non importées, artisans...

Et où que vous soyez, sur  
**SMARTPHONE**  
et  
**TABLETTE**

***l'auto journal***

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

**A MONDADORI FRANCE** Président: Ernesto Mauri  
axel springer Président Axel Springer France: Ralph Büchi

**RÉDACTION**

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 50 00. Fax: 01 41 33 57 04

E-mail: autojournal@mondadori.fr

(Pour joindre directement votre interlocuteur,  
composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)**Directeur de la rédaction:** Laurent Chiapello**Rédacteur en chef:** Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (5594)

**Rédacteur en chef adjoint:** Guy L'Hospital (5396)**Directeur artistique:** Véronique Martin**Actus, nouveautés:** Brice Perrin

(chef de rubrique, 5633), Florian Chopin (5595)

**Essais:** Mélinia Priam (chef de rubrique, 5416), Stany Meurer (5307)**Service/Pratique:** Pascal Richard (chef de rubrique, 5566)**Technique:** Vincent Coppin, Frédéric Haas**Convoyage:** Sylvain Cambier (responsable)**Secrétaire général de rédaction:** Denis Riffade**Secrétariat de rédaction:** Jean-François Jollet(1<sup>er</sup> secrétaire de rédaction), Valérie Fröhlich**Chef de studio:** Nicolas Georgieff**Maquette:** Béatrice Schiano de Colella, Sabah Slimani**Photographies:** Yann Lefebvre, Christian Martin**Responsable service photo:** Jeanne-Marie Woitiée (5650)**Ont collaboré à ce numéro:** Lydia Mas, Éric Montgobert, Audrey Rebmann**DIRECTION - ÉDITION****Directeur de la publication:** Carmine Perna**Directeur exécutif:** Stéphane Haïtaïan**Éditeur:** Tommaso Albinati**DIFFUSION**[www.vendezplus.com](http://www.vendezplus.com)**Directeur diffusion:** Jean-Charles Guérault**Responsable diffusion marché:** Philippe Merrien**Responsable diffusion:** Nicolas Chanliau**MARKETING****Directrice marketing:** Sylvie Siguret**Responsable marketing:** Frédérique Gasbarian**Abonnements:** Johanne Gavarini, Agnès Tran**PUBLICITÉ**

Tél.: 01 41 33 53 52. Fax: 01 41 33 57 03

**Directeur commercial:** Christophe Bonnet**Directrice Groupe Commercial:** Caroline Soret**Assistante de publicité:** Christine Chessé**Équipe commerciale:** Paul Bellaïche, Thibault Cocardon, Anne Buré-Emmel, Olivier Lamotte, Christian Touzay**Opérations spéciales:** Grégory Gounse**Exécution:** Stéphane Durand**Planning:** Angélique Consoli (5352)**ANNONCES CLASSÉES**

Tél.: 01 41 33 55 54

**Directeur commercial:** Jean-Michel Godet**Directeur de publicité:** Marc Queille**Commerciale:** Julie Aldabo**Assistante/maquettiste:** Sylviane Ragusa**Maquettiste:** Alexandre Guillard**FABRICATION****Directeur des opérations industrielles:** Dominique Aymard**Directeur de la fabrication:** Isabel Delanoy**Chefs de fabrication:** Isabelle Simon-Mezari (1062),

Henri Tuquetbarbe (2253)

**Responsable service presse:** Sylvain Boularand (2988)**Adjoint responsable service presse:** Christophe Guérin (4919)**FINANCE****Finance manager:** Guillaume Zaneskis**Éditeur:** Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC**Siège social:** 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex**Co-gérants:** Carmine Perna et Patrick Wehrmann**Actionnaires principaux:** Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

**Imprimeur:** Maury, BP 12, Route d'Étampes, 45331 Malesherbes**N° ISSN:** 0005-0768**Commission paritaire:** 0318 K 82833**Dépôt légal:** août 2015**ABONNEMENT**

Vous souhaitez vous abonner ou

vous avez besoin d'un renseignement

sur votre abonnement ? Contactez-nous.

Par téléphone : 01 46 48 47 75. Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 50273 - 27092 Évreux Cedex 9

Par internet : en tapant dans votre navigateur [abo.lautojournalmag.fr](http://abo.lautojournalmag.fr)Abonnement France : 64 € (1 an, 26 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 26 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, [abobelgique@edigroup.org](mailto:abobelgique@edigroup.org)) : 89,95 € (1 an, 27 numéros).Suisse (Edigroup S.A. Tél. : 022 860 8401, [abonne@edigroup.ch](mailto:abonne@edigroup.ch)) : 139 CHF (1 an, 26 numéros).

2014

# CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT<sup>®</sup>  
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER



## Corvette C7 Stingray

466 ch Disponible en concession



Coupé et cabriolet. 8 teintes au choix.

Venez découvrir le plus grand stock Corvette disponible en Europe

18 MARQUES PREMIUM - 200 VOITURES EN STOCK

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

R.C.S. Tours 343 449 419 - GRIAS N°07032368 - Visual et données constructeur sous conditions  
Conseillers auto misées : de 12,0 à 12,2 V/100 km - Emissions de CO<sub>2</sub> : de 279 à 283 g/km - 06/2018

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT<sup>®</sup>  
CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR