

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

A silver Mercedes-Benz GLC is shown from the side, parked on a city street. The background features a mix of modern and classical architecture, including a tall glass skyscraper and older stone buildings. A large tree is on the left, and the street is paved with cobblestones. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

30!ans 4MATIC

Nouveau GLC.

Profiter du meilleur, sur tous les terrains.

Design sportif, habitabilité et polyvalence optimales, motorisations performantes et efficaces, 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. Émissions de CO₂ 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 CO₂ et un moteur hybride rechargeable offrant 442 ch pour seulement 78 g de CO₂ et 3,3 l/100 km.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



Consommations mixtes du GLE (moteurs hybride rechargeable et AMG compris) de 3,3 à 11,8 l/100 km.
Emissions de CO₂ de 78 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. CO₂ de 180 à 276 g/km.



Alfa Romeo avec



PASSION À CIEL OUVERT



NOUVELLE ALFA ROMEO **4C SPIDER**

Émission CO₂ : 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 - La mécanique des émotions.

HEMISPHERE ORONTIA TESTA

La meccanica delle emozioni



Sommaire [N° 939]

9

16



*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 20 août au
2 septembre 2015**



78



82



B. ASSET

104



48



38



56



98



90

Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

16 Les 3 atouts de la future 508

30 Opel Astra

32 Mercedes Classe C Coupé

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

38 Les technologies qui vont changer l'auto

[AU VOLANT AVEC]

42 Arnaud Barral, directeur de VW France

Conduire

[ESSAI]

48 Jaguar XE 2.0D 180 ch R-Sport Auto.

[COMPARATIF]

54 Les nouveaux SUV urbains face aux références françaises

[1^{ers} ESSAIS]

66 Mercedes GLC 220 d 170 ch 4Matic

90 Honda Civic Type R 2.0i-VTEC 310 ch

[DOSSIER ESSAIS]

73 Le top des supersportives

[MATCH]

84 Citroën C4 BlueHDi 100 ch /
Renault Mégane Energy dCi 110 ch

[GRAND ANGLE]

88 Smart Fortwo 1.0 71 ch Twinamic

[LES EXPERTS]

94 Volvo XC90 D5 AWD 225 ch Geartronic 8

[DERNIER ESSAI]

97 BMW Série 7

Vibrer

[REPORTAGE]

98 Michel Vaillant passe au salon

[SPORT]

104 Formule 1

Ce que l'accident de Jules Bianchi a changé

[RÉTRO]

106 Lancia Gamma Coupé

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

110 La vie de vos autos

111 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

112 Renault Espace

[FICHE OCCASION]

116 Volkswagen Tiguan

[LE PRIX DU NEUF]

118 Les tarifs des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

125 Petites annonces



Nos deux techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Montlhéry, les vraies performances de plus de 450 modèles : consommations, reprises, accélérations...



www.chanel.com La Ligne de CHANEL - Tél. 0 800 255 005 (appel gratuit depuis un poste fixe).

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 / SEPM MARKETING & PUBLICITÉ

Réto

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, épluchez 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.

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 Réto (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.

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



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ



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 $-200\text{ }^{\circ}\text{C}$ 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/100km) : 3,8/5,8.
Émissions CO₂ min/max (g/km) : 99/130. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande **elf**



RENAULT
La vie, avec passion



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^e), 308 (4^e), 2008 (5^e). 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^{re} 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

ILLUS. J.-F. HUBERT



ILLUS. J.-F. HUBERT

Exclusif
AU



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

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 CO₂ (g/km) : de 89 à 158.

SEATSECOMPARE.COM



Des armes face aux allemandes

En 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^e 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.



La ligne de toit se termine loin sur la malle. Le coffre s'ouvrira via un large hayon facilitant son accès. Les griffes formeront la signature lumineuse.

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 titanesque. 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'infodivertissement. 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 rivaux

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 Gran Coupé

F. KIRCHBAUER



Exclusif
AJ

ILLUS. J.-F. HUBERT

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

ALLO E.Leclerc

N° Cristal 99 69 32 42 52

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



Le contre-pied parfait de la Renault Talisman

Gamme des moteurs et boîtes

| | Renault Talisman | Peugeot 508 (prévisions) |
|-----------------|---------------------------------|---|
| 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, BVMA6 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.

RENAULT TALISMAN

LES INFOS CLÉS

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



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.

Avec 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 dm³, soit très loin des 608 dm³ 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... ■

Malgré un encombrement moindre, la 508 II offrira une habitabilité similaire à l'actuelle génération. L'auto mettra l'accent sur la présentation soignée.

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... ”



Petit volant aplati à sa base et à son sommet, avec les compteurs lisibles par-dessus. Cela permet de garder le regard loin sur la route.

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...

Mai 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.



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 sinueuse. 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'Aurélien, 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 plateforme 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.





LES INFOS CLÉS

Prix: à partir de
20 300 €

Commercialisation :
septembre 2015



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).

Nous 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 m³ pour offrir 370 cm³.

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'allègement voulu". D'après les chiffres fournis par Opel, les résultats sont impressionnants:



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 CO₂, mais pas pour les accélérations", concède M. Bormann. Si les rejets de CO₂ restent à des niveaux bas grâce au régime subi, les performances devraient également en bénéficier. Vive-ment 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**

Vous 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 Classe 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 aisé 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 Classe C, avec des habillages aux ambiances plus sportives.

Mercedes
démocratise
la technologie
de sa Classe 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 Classe 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 Classe 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 Classe C. Mais certains matériaux font plus sportif.

Fiat avec



L'ENNUI EST EXCLU



FIAT 500X. LE NOUVEAU CROSSOVER

À PARTIR DE 199€/MOIS⁽¹⁾ 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 60 000 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 3 000 000 € - 6 rue Nicolas Copernic - ZA Trappes Élancourt 78190 Trappes - 413 360 181 RCS Versailles. Modèle présenté : Fiat 500X Lounge 1.6 E-Torq 110 ch avec option peinture pastel extra-série (328 €/mois).

CONSOMMATION CYCLE MIXTE (L/100 KM) : 4,1 à 6,7 ET ÉMISSIONS DE CO₂ (G/KM) : 107 à 157.

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.**



Hyundai Tucson



H YUNDAI

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 écopent 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'étalent de 25 250 à 33 000 € et ceux du 2.0 CRDi 136 4x2, de 29 450 à 35 550 €. Compter 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...

H ONDA

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 l 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

M ITSUBISHI

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 déboursier 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



BOSCH

Des technologies pour la vie



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

PEL

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 CO₂ 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 bizonale 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 CO₂ 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



VW Passat GTE

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 !

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

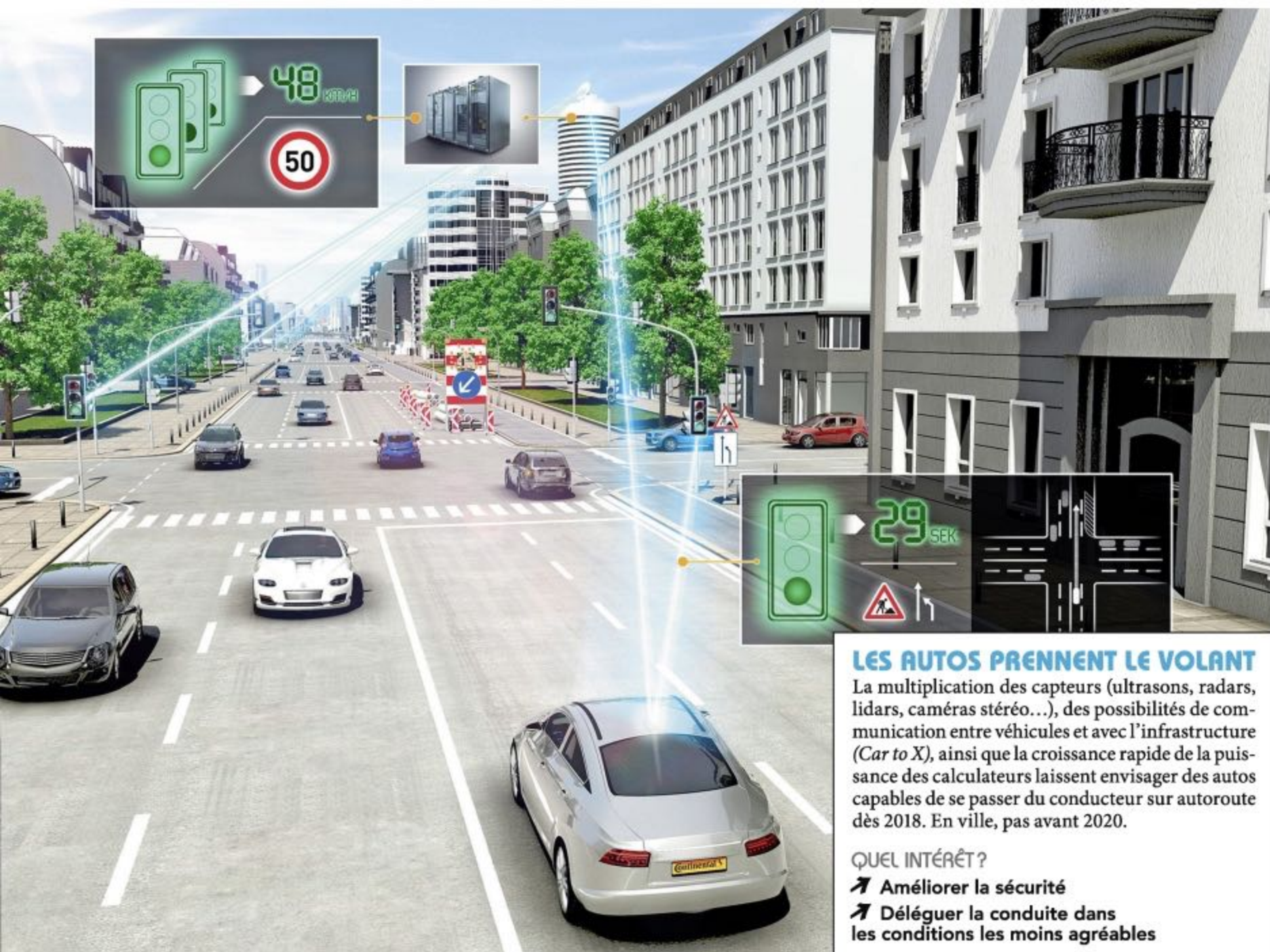
TOUTES LES INFOS SUR LE PARE-BRISE

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

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



2018

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)



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 !

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



RAUF GRÖWINGER

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





FAST & FURIOUS 7

LA VENGEANCE EST PROCHE



EN DVD, BLU-RAY™ ET COFFRETS



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 ?

A. B.: 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 plateforme 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^{er} constructeur mondial. La marque a l'aura d'entreprises comme Coca-Cola ou Apple.



Le nouveau Tiguan a renouvelé son design et remis à jour sa connectivité.

Ses **3** voitures



RENAULT 5
La première



VW TOURAN
L'actuelle



VW COCCINELLE CABRIOLET
Le rêve

“ Sur les SUV, VW ne s'interdit rien. ”



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



PHOTOS SB MEDIEN

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

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.

Le 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).

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

REICHEL



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



C. RECOURA

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 m²) 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 m² 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.



“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.

LA MAIRIE DE PARIS VEUT INTERDIRE AUX VÉHICULES ANTERIEURS À 1997 DE CIRCULER DANS LA CAPITALE



L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE

JUSQU'AU
30 SEPTEMBRE
BULLIT À PARIS

www.lagaleriedelinstant.com



La Galerie de l'Instant, à Paris 3^e, 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 mulot 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 ? Travaillé 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 12 125 véhicules vendus. Il atteint 1,2 % de parts de marché et se rapproche de son confrère Kia.

1 017 493

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

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

4 940

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.

Lorsque 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 discrétion 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 parfaite

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 étriqué (392 dm³) 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.





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



1

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



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 prêtent 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. ■

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

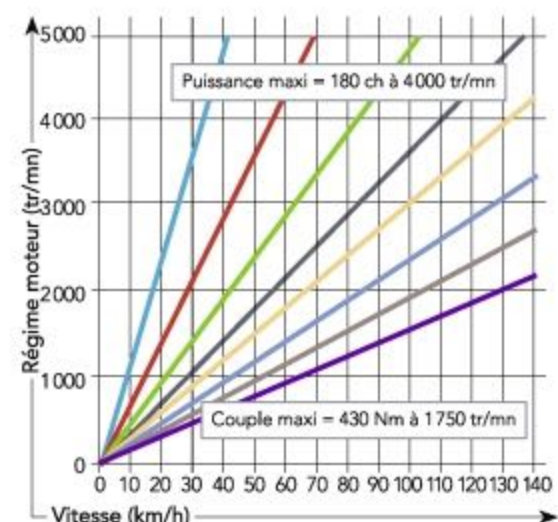
| | |
|-----------------------------|------------------------------------|
| Puissance maxi | 180 ch à 4000 tr/mn |
| Couple maxi | 430 Nm à 1750 tr/mn |
| Type | 4 cylindres en ligne, turbo diesel |
| Cylindrée/puissance fiscale | 1999 cm ³ /10 CV |
| Transmission | aux roues arrière |
| Boîte/nombre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

→ Diagramme des vitesses

La boîte automatique à 8 rapports est surmultipliée à partir de la 7^e, 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 ^{re} | 9,69 km/h | En 2 ^e | 14,53 km/h | En 3 ^e | 21,62 km/h |
| En 4 ^e | 27,32 km/h | En 5 ^e | 35,37 km/h | En 6 ^e | 45,62 km/h |
| En 7 ^e | 54,31 km/h | En 8 ^e | 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 |

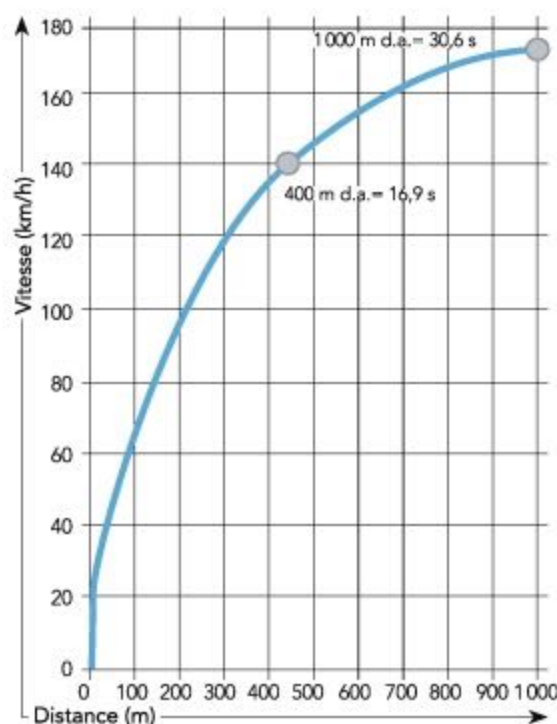
LA CONDUITE

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'à 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 |

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 ³ |
| Seuil de chargement | 69 cm |

Niveau sonore

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

LE BUDGET

| | |
|--------------------------------|--------------------|
| Prix | 46050 € |
| Bonus/malus (CO ₂) | 0 € (111 g/km) |
| Prix du modèle essayé* | 50890 € |
| 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 (1080 €), régulateur de vitesse adaptatif (1500 €), toit ouvrant panoramique (1500 €), suspension pilotée (1500 €).

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

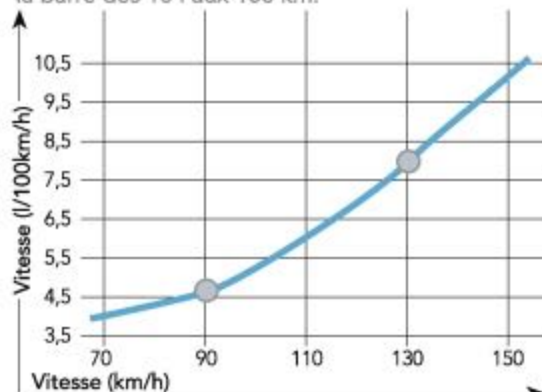
en cours

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



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

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

FIAT 500X

1.6 MultiJet 120 ch
Lounge

MAZDA CX-3

1.5 Skyactiv-D 105 ch
Dynamique

NISSAN JUKE

dCi 110 ch Connect Edition
23 000 €

7^e

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 cm³ fourni par Renault se fait bruyamment entendre. Le passage de la 1^{re} 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 !

60%
Quotient
Emotionnel



L'avis de Pascal Richard



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

70%
Quotient
Émotionnel



6^e

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 €

5^e

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 fâchent, on notera que le coffre affiche un volume de chargement un peu décevant pour une voiture de cette taille (374 dm³) 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 rondet. 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.



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.

70%
Quotient
Emotionnel

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!



3^e ex aequo

MAZDA CX-3

1.5 Skyactiv-D Dynamique
24 550 €

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 dm³, une Renault Clio revendique 330 dm³) 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

Avancer en toute discrétion 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 prolige 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.



HONDA HR-V

1.6 i-DTEC 120 ch
Executive Navi
25 920 €

3^e ex aequo

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 dm³). Voilà pour les points posi-

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

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 €

2^e

SUR LA ROUTE

Il n'est pas vindicatif, le petit 1 500 cm³ 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 dm³ 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

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.

80%
Quotient
Émotionnel



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

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!

80%
Quotient
Émotionnel

1er



PEUGEOT 2008

1.6 BlueHDi 120 ch Allure

23 750 €

SUR LA ROUTE

Pas d'éclats de voix ni de vibrations intenses, 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 cm³ 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 avons 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 dm³). 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.



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.



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 dm³) et dont le seuil de chargement

(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 | 4 cylindres en ligne, turbo diesel | 4 cylindres en ligne, turbo diesel | 4 cylindres en ligne, turbo diesel | 4 cylindres en ligne, turbo diesel | 4 cylindres en ligne, turbo diesel | 4 cylindres en ligne, turbo diesel |
| Cylindrée | 1560 cm ³ | 1461 cm ³ | 1597 cm ³ | 1499 cm ³ | 1598 cm ³ | 1598 cm ³ | 1461 cm ³ |
| Puissance fiscale | 5 CV | 5 CV | 6 CV | 5 CV | 6 CV | 6 CV | 5 CV |
| Transmission | aux roues avant | aux roues avant | aux roues avant | aux roues avant | aux roues avant | aux roues avant | aux roues avant |
| Boîte/nombre de rapports | manuelle/6 | manuelle/6 | manuelle/6 | manuelle/6 | manuelle/6 | manuelle/6 | 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 ^e /5 ^e /6 ^e | ■ 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 ⁽¹⁾ 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 ³ | ■ 344-444 ⁽¹⁾ dm ³ | ■ 548 dm ³ | ■ 293 dm ³ | ■ 374 dm ³ | ■ 370 dm ³ | ■ 368 dm ³ |
| 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 | 23 750 € | 23 600 € | 25 920 € | 24 550 € | 24 890 € | 23 350 € | 23 000 € |
| Bonus/malus (CO ₂) | 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 € |
| Garantie | 2 ans, km illimité | 2 ans, km illimité | 3 ans ou 100 000 km | 3 ans ou 100 000 km | 2 ans, km illimité | 2 ans, km illimité | 3 ans ou 100 000 km |

*Avec options et bonus/malus inclus.

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 | 5 étoiles | 5 étoiles | En cours | En cours | 4 étoiles | 5 étoiles | 5 étoiles |
| 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 ^{er} | 3 ^e | 3 ^e | 2 ^e | 3 ^e | 6 ^e | 7 ^e |
| La vie à bord | 1 ^{er} | 2 ^e | 3 ^e | 5 ^e | 5 ^e | 4 ^e | 7 ^e |
| Le budget | 3 ^e | 3 ^e | 3 ^e | 2 ^e | 3 ^e | 3 ^e | 1 ^{er} |

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. A CETTE QUALITÉ, LE GLC AJOUTE UN CONFORT... INHABITUEL 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!

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 prédécesseur. 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 dossiers 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.

90%
Quotient
Emotionnel



LE GLC N'A RIEN D'UN
ENGIN SPORTIF.
SES ASSISTANCES
ÉLECTRONIQUES
VOUS LE RAPPELLERONT
SI VOUS TENTEZ
DE LE BRUTALISER ●●●

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 CO₂... et modifient le malus. 4- Peu puissant dans l'absolu, le moteur de 170 ch sied parfaitement à la philosophie de l'engin.





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 3 000 à 4 200 tr/mn |
| Couple maxi | 400 Nm de 1 400 à 2 800 tr/mn |
| Type | 4 cylindres, turbo diesel |
| Cylindrée/puissance fiscale | 2 143 cm ³ /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 | 1 845 kg/2 500 kg |

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

| Habitabilité/Coffre | |
|---------------------|---------------------|
| Volume de coffre | 550 dm ³ |

LE BUDGET

| | |
|--------------------------------|------------------------|
| Prix | 58 250 € |
| Bonus/malus (CO ₂) | 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/extra-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

Le site de référence
pour bien placer votre argent

Le Revenu

DOSSIER ESSAIS

Réalisé par
Laurent Chevalier,
Alan Froli et Sylvain Vétaux

Le top des super- sportives



YANN LEFEBVRE

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%.

200%
Quotient
Émotionnel

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



Ne 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 mitrailleuse. 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.

Même si elle n'est pas une pure pistarde, la R8 ne rechigne pas à quelques tours de circuit.

EN CHIFFRES*

Prix: 199 000 €

0 à 100 km/h: 3,2 s

Vitesse maxi: 330 km/h

Puissance maxi: 610 ch à 8 250 tr/mn

Couple maxi: 560 Nm à 6 500 tr/mn

Type moteur: 10 cylindres en V

L/l/h/empattement: 4,43/1,94/1,24/2,65 m

Conso. mixte: 12,3 l/100 km

* Données constructeur



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...

... LA MUSIQUE FABULEUSE DU MOTEUR V10



Ferrari 488 GTB

Après la California, la berlinette 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.



Une 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 berlinette maison, la question est plus épineuse. 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^{re}, 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 obligeant. 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 berlinette. 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 démarrages en trombe. 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 FACILITÉ 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, aime 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.



TOM SALT



WOLFANGO

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

3



WOLFGANG

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

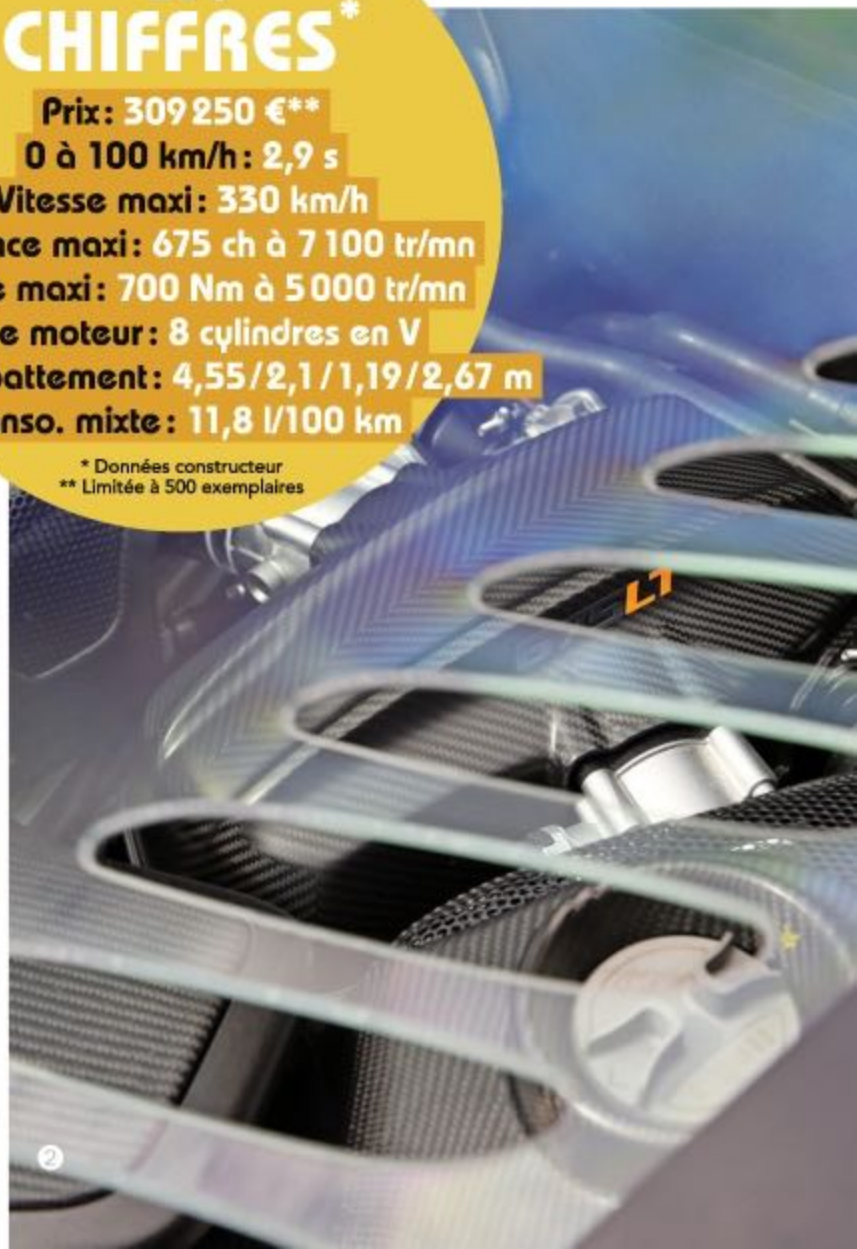
Couple maxi: 700 Nm à 5 000 tr/mn

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



1

2

Faut-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.



Porsche

911 GT3 RS

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.



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

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/l/h/empattement: 4,55/1,88/1,29/2,46 m

Conso. mixte: 12,7 l/100 km

* Données constructeur

Nous 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

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...

3

4

ON A CRAQUÉ
POUR...

... LE COMPORTEMENT ULTRA-INCISIF





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 Méline 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 pousives avec la Renault. Le revers de la médaille est plus flatteur pour la C4 lorsqu'on s'attarde sur les rejets de CO₂: 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 4000 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 ³ /5 CV | 1461 cm ³ /5 CV |
| Transmission | aux roues avant | aux roues avant |
| Boîte/nombre de rapports | manuelle/5 | manuelle/6 |

Châssis

| | | |
|----------------------|--------------|--------------|
| Diamètre de braquage | ■ 11,2 m | ■ 11,1 m |
| Pneumatiques AV/AR | 205/55 VR 16 | 205/55 HR 16 |

Dimensions/Poids

| | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 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 entrain 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 ^e /5 ^e /6 ^e | ■ 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.





L'avis de Mélina Priam



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

50%
Quotient
Émotionnel



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 étriqué 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 ●●●

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 ³ | ■ 411 dm ³ |

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 induisent 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 décote. 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 ₂) | ■ 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 (1 310 €), peinture métallisée (630 €), sellerie cuir (1 510 €), toit vitré panoramique (610 €)...

Pack City: aide parking AV/AR + rétros rabattables élec. (500 €). Pack Confort: frein de parking assisté + rétro intérieur électrochrome (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 | ■ 1 111 km / 60 l | ■ 1 071 km / 60 l |

Note EuroNcap

5 étoiles

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 grapple 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 Méline Priam

87



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

50%
Quotient Émotionnel



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^e EST LA BONNE

La Fortwo, 3^e 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 petit 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...

60%
Quotient
Émotionnel

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.



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 cm³/4 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/l/h/empattement | 2,70/1,67/1,56/1,88 m |
| Poids/tractable freiné | 923 kg/- |

Performances

| | |
|---------------------------|--------------|
| 1 000 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 dm³ |

Niveau sonore

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

LE BUDGET

| | |
|--------------------------------|----------------------|
| Prix | ■ 16 000 € |
| Bonus/malus (CO ₂) | ■ 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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



REINE DES VILLES

La 3^e 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 BOÎTE AGRÉABLE

Depuis la Fortwo de 1997, les "smartiens" composaient 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

Atendue 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- 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...



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 enfonceant 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 grisante |
| | 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 | 1 996 cm³/20 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 dm³ |

LE BUDGET

| | |
|--------------------------------|----------------------------|
| Prix | ■ 37 400 € |
| Bonus/malus (CO ₂) | ■ 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/extra-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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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.

VOLVO XC90

D5 AWD Geartronic 8 Inscription Luxe 7 places -
75 840 € - Malus écologique : 900 €

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.



Même avec les sièges de 3^e 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 rechigne 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.

Je suis fan de l'ambiance ! Moins de certaines aides à la conduite trop intrusives qui me donnent l'impression de me faire réprimander !

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.

Ce XC90 me plairait bien pour travailler tous les jours, surtout en 7 places ! Mais j'aurais presque peur que les clients me l'abîment.

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 manuellement.** Le confort est royal, les équipements et aides à la conduite impressionnants. Les sièges ventilés sont "topissimes", en revanche, la soufflerie est trop bruyante.



COLMAR ORIGINALS

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

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.

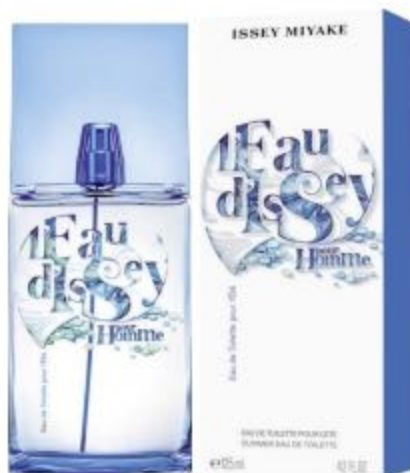
www.letempsdescerises.com


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


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

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


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


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

Biographie

SITE DE PRODUCTION

DINGOLFING

(Allemagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

224 en France en 2014,
contre 956 Mercedes
Classe 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 tritubo diesel de 381 ch, mais elle est plus rare.

PILOU



Née en 2008
Fin de carrière 2015

BMW Série 7

Par Méline 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 fantasmais sur les pro-

types 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'illustre par ses 4 roues directrices et sa version hybride. La reine est morte, vive la reine ! ■

Michel Vaillant PASSE AU SALON

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



FONDATION JEAN GRATON

2



JEAN-CHRISTOPHE GUILLAUME

3

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.

Vroooaaw... 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 €.

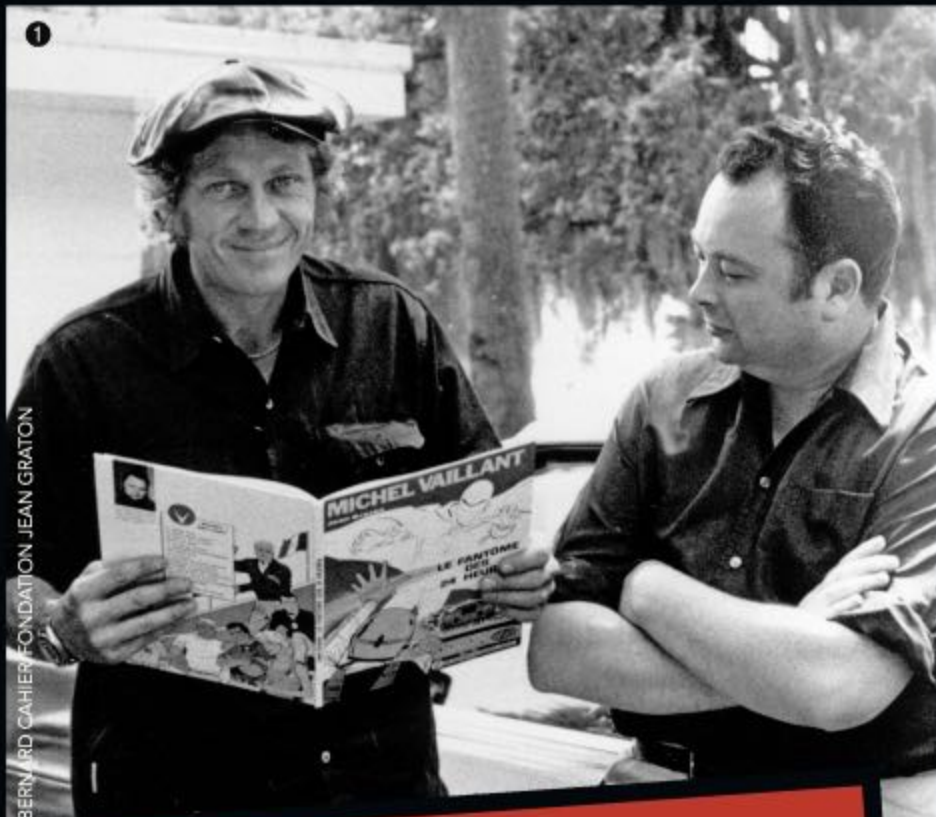
Cette entrée des comic strips frappés de la célèbre signature dans le monde de l'art contemporain s'opère aujourd'hui avec le lancement d'une première série d'Art Strips*. De superbes adaptations numérotées à tirage limité des dessins de Jean Graton, retravaillés et mis en valeur par Dominique Graton, 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

1

BERNARD CAHIER/FONDATION JEAN GRATON



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.

**“Le Mans est
le lieu de
naissance de
ma passion!”**

Jean Graton



BRUNO DES GAVETS/FONDATION JEAN GRATON



PHILIPPE GRATON

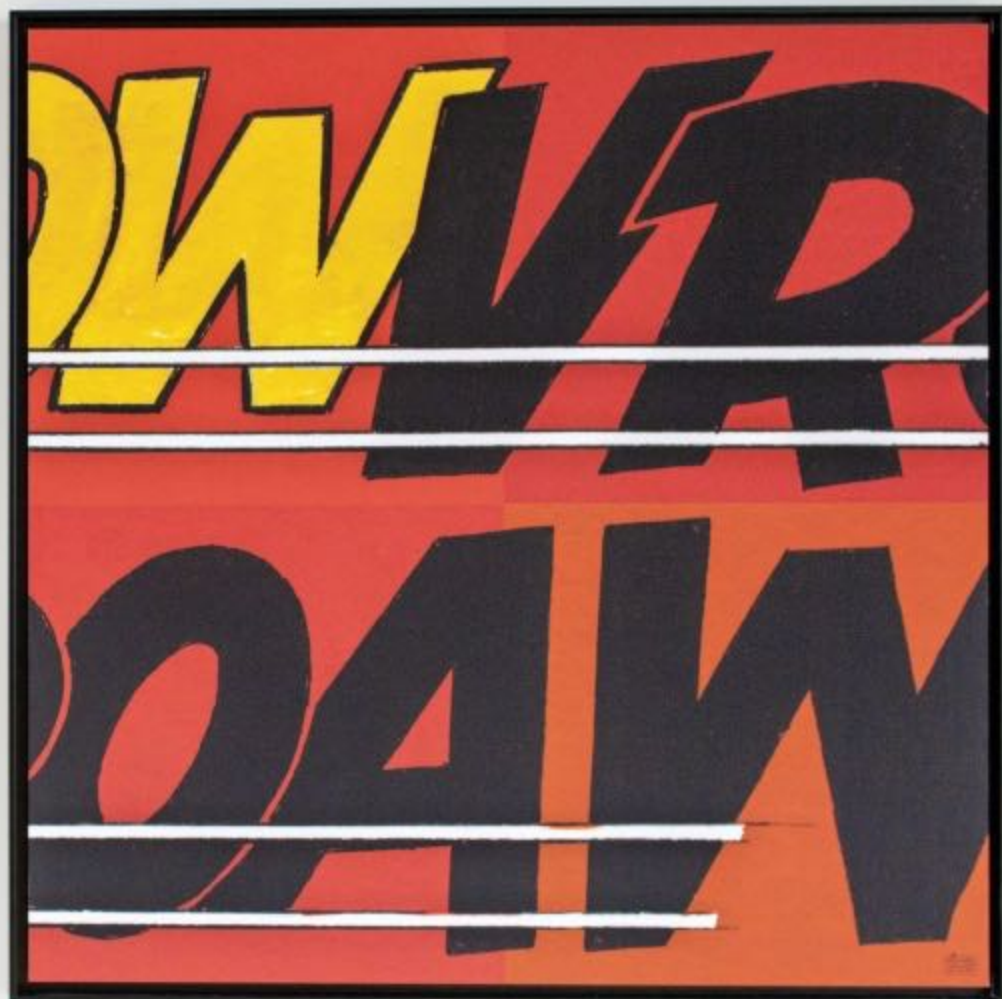




PHILIPPE GRATON

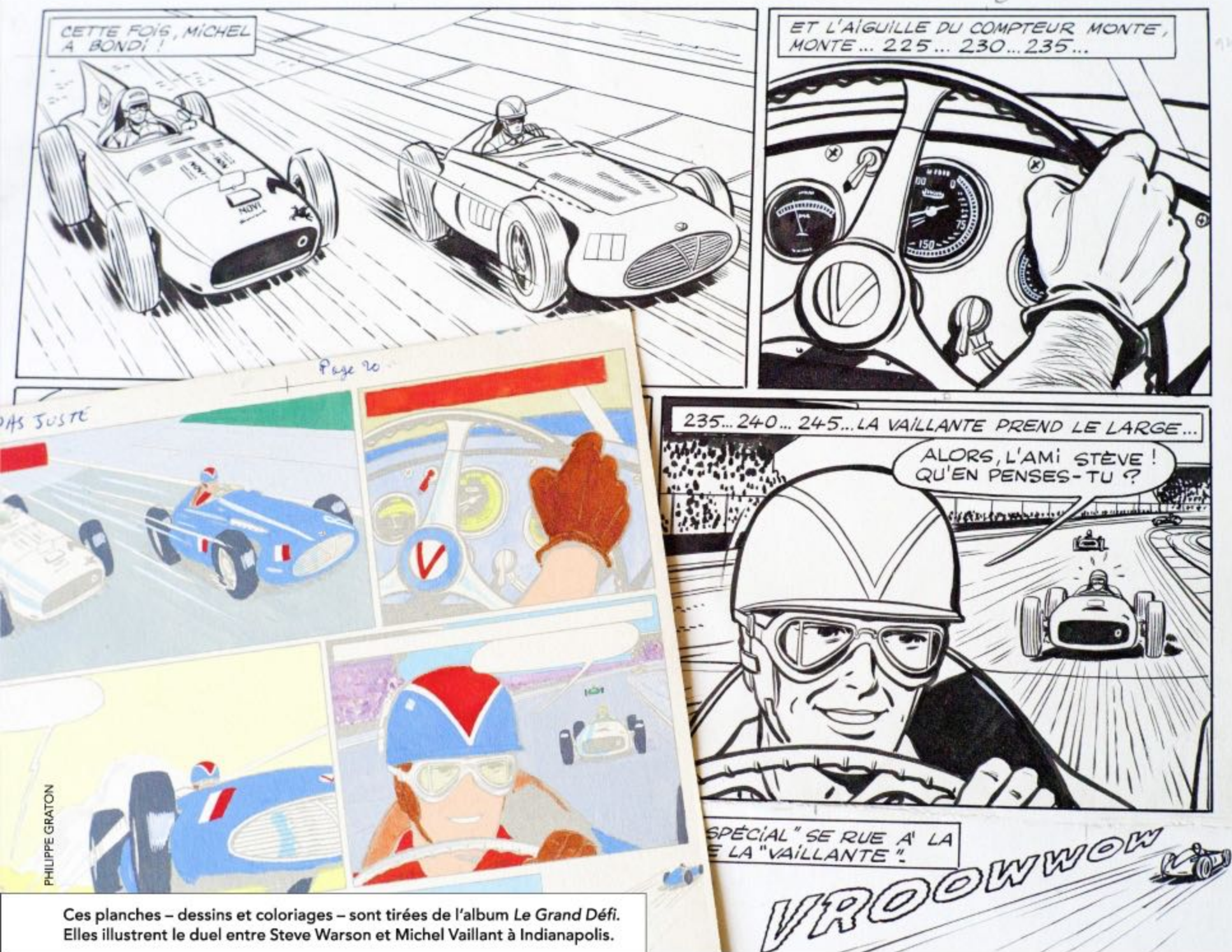
1

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.



2

JEAN-CHRISTOPHE GUILLAUME



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

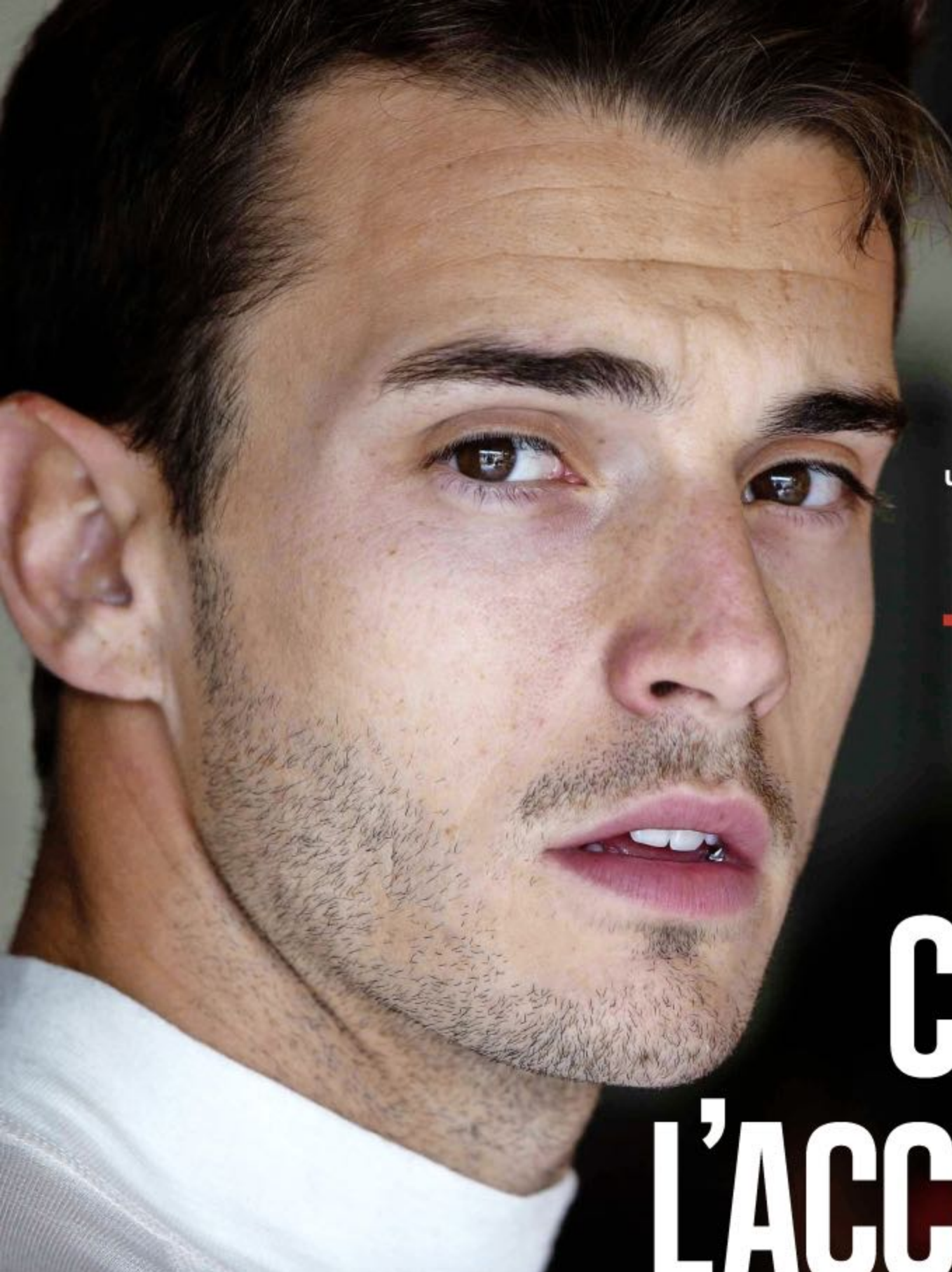
Lorsque son père, commissaire au Club motocycliste nantais, l'emmène pour la première fois aux 24 Heures (1937), c'est la révélation. Présents dès le premier album, *Le Mans* et les 24 Heures reviendront souvent dans la BD. *Le 13 est au départ* deviendra même en partie réalité, en 1997, lorsqu'une vraie 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 1 000 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 4 200 € 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...

L'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 vaine. ■



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^e 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

*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 COUPÉ 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 élitiste déclinaison Gamma, dérivée de la berline...

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

Extraits...

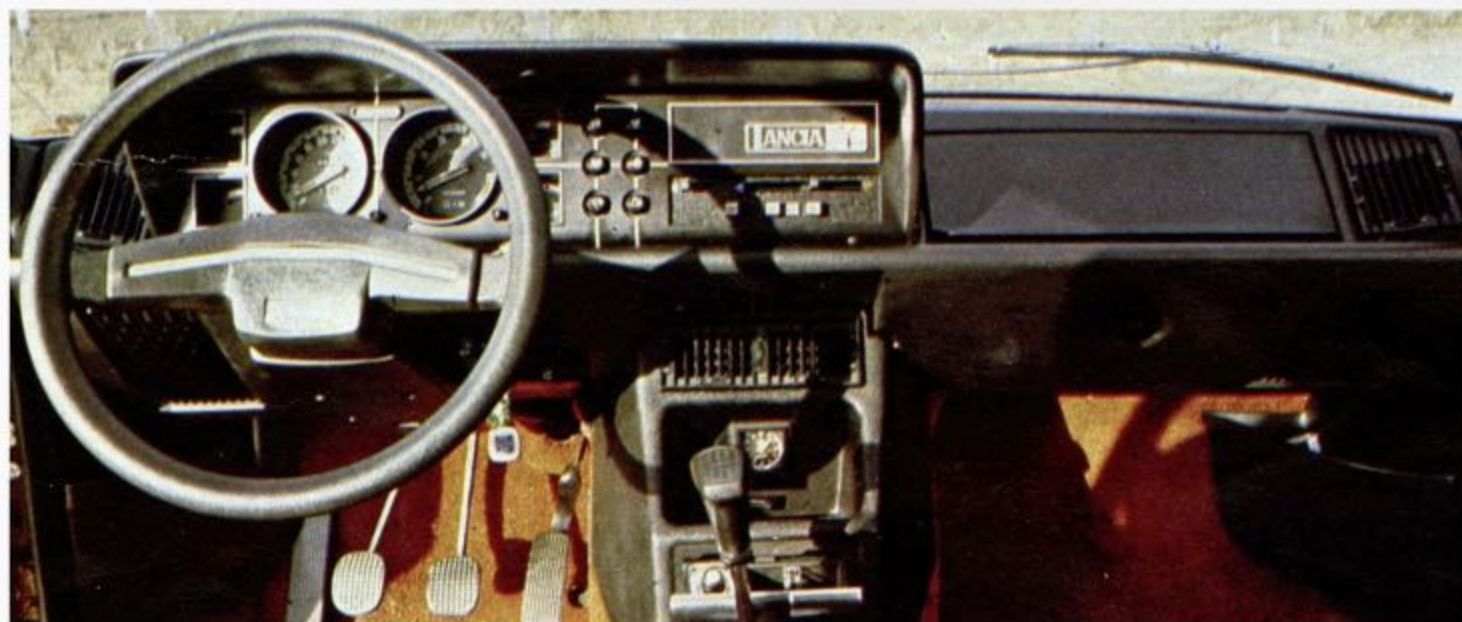
■ "Ce coupé a été dessiné et construit par Pininfarina aussi bien pour la tôlerie que pour les aménagements intérieurs. Son style est jugé très agréable par la majorité des observateurs. La mécanique est inchangée par rapport à la berline, ce qui peut être considéré comme anormal, mais la calandre et 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 cm³, 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^e, 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 créditée 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.



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 Privilege 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 impulsione 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
10 000 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); 131 000 km PARCOURUS; CONSO. MOYENNE: 5,5 l/100 km

SES PANNES: boîte de transfert à 80 000 km (3 300 €, 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 (1 062 €).



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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

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.



Citroën Cactus

TIBO

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.



Peugeot 308

YANN LEFEBVRE

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.



Citroën C4 Picasso

NICOLAS SOLER

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

On 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 originel. 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

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.



2

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.

♥ 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.

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

| MOTEURS DIESEL | ENERGY dCi 130 ch | ♥ ENERGY dCi 160 ch EDC |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------------|
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 130 à 4000 | 160 à 4000 |
| Couple maxi (Nm à tr/mn) | 320 à 1750 | 380 à 1750 |
| Performances | | |
| Vitesse maxi (km/h) | 191* | 192 |
| Accélération 0-100 km/h (s) | 11,6 | 11,5 |
| Reprise 90-130 en 4 ^e (s) | 11,3 | 11,1 en D |
| Budget | | |
| Consommation moyenne (l/100 km) | 6,3 | 7,5 |

*Donnée constructeur

| MOTEUR ESSENCE | ENERGY TCe 200 ch |
|---------------------------------|-------------------|
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 200 à 5750 |
| Couple maxi (Nm à tr/mn) | 260 à 2500 |
| Performances | |
| Vitesse maxi (km/h) | 199 |
| Accélération 0-100 km/h (s) | 9 |
| Reprise 90-130 en D (s) | 8,8 |
| Budget | |
| Consommation moyenne (l/100 km) | 9,2 |

LES MOTEURS

DIESEL

ENERGY dCi 130 ch

Ce petit 1 600 cm³ 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 cm³ 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-glaces, 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

| | Life | Zen | Intens | Initiale Paris |
|--|-------------|--------------------------------|---------------|-----------------------|
| 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 / 2 500 € ⁽¹⁾ | 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- L'écran du R-Link est tactile mais il se pilote aussi via ce bouton situé sur la console centrale. 2- La vision tête haute (option, 850 € sur Zen) est efficace. 3- Les sièges supplémentaires impliquent un surcoût de 1 500 €. 4- Très pratique, l'organisateur de coffre est un accessoire facturé 449 €. 5- L'écran vertical de 8,7 pouces apporte un grand confort d'utilisation. 6- Le toit ouvrant panoramique coûte 1 100 €.

**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 dm³ (330 dm³ 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 Glacé

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 €

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.

Retrouvez l'essai
dans L'AJ n° 938

♥ NOS COUPS DE CŒUR

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

La 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

| Essence | | Modèles | Puissance moteur (ch) | Conso. moy. l/100 km | Notre avis |
|---------|--|---------|--------------------------|-------------------------|--|
| Essence | | 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 | C'est le meilleur compromis en essence. Ce moteur fait preuve d'une belle polyvalence d'utilisation. |
| | | 2.0 TSI | 200/210 | 9 | Performante mais gourmande, cette motorisation est assez difficile à dénicher en occasion. |
| Diesel | | | | | |
| Diesel | | 2.0 TDI | 110 | 7 | Un diesel honorable, mais qui offre peu d'agrément de conduite. Relances un peu justes. |
| | | 2.0 TDI | 140 | 7,7 | Bonnes prestations et large choix (4x2, 4x4, DSG ou pas), ce bloc s'impose sans hésitation. |
| | | 2.0 TDI | 170/177 | 8 | Une version puissante qui conviendra parfaitement aux gros rouleurs. |

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 14 000 €

Diesel : à partir de 11 000 €

Version : actuelle (1^{re} génération)

Commercialisation : depuis 2007

Restylage : 2010

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 110 000



LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

BOÎTE DE VITESSES DSG

Suintement d'huile au niveau du carter (canalisations, 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.



NOTRE CHOIX

2.0 TDI 140 ch
4MOTION SPORTLINE
de 2010

1^{er} 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 | 1 968 cm³/8 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 | 1 665 kg/2 200 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 dm³ |

*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.

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

ALFA ROMEO

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|--|----|-------|--------|
| MITO | | | |
| 1.4 MPI 70 ch Progression | 4 | 150 | 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 MultAir 140 ch TCT S/S Exclusive | 7 | 0 | 23 690 |
| 1.4 TB MultAir 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 |
| GIULIETTA | | | |
| 1.4 Tjet 105 ch S/S Impression | 6 | 900 | 21 190 |
| 1.4 Tjet 120 ch S/S Distinctive | 7 | 900 | 24 000 |
| 1.4 MultAir 170 ch S/S Distinctive | 7 | 0 | 27 000 |
| 1.4 MultAir 170 ch S/S Exclusive | 9 | 0 | 29 850 |
| 1.4 MultAir 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 | 2 200 | 34 600 |

| | | | |
|------------------------|----|-------|--------|
| 1750 TBI 240 ch Coupé | 14 | 2 200 | 63 200 |
| 1750 TBI 240 ch Solder | 14 | 2 200 | 73 000 |

AUDI



Audi

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

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|-------------------------------------|----|-------|--------|
| A1 | | | |
| 1.0 TFSI 95 ch Active | 5 | 0 | 17 700 |
| 1.0 TFSI 95 ch S tronic 7 | 5 | 0 | 19 490 |
| 1.4 TFSI 122 ch Active | 6 | 0 | 19 700 |
| 1.4 TFSI 122 ch S tronic 7 Active | 6 | 0 | 21 480 |
| 1.4 TFSI 150 ch Ambition | 7 | 0 | 24 500 |
| 1.4 TFSI 150 ch S tronic 7 Ambition | 7 | 0 | 26 280 |
| 1.8 TFSI 192 ch Ambition | 10 | 0 | 27 700 |
| 2.0 TFSI 231 ch S1 | 14 | 2 200 | 34 300 |
| 1.4 TDI ultra 90 ch Active | 4 | 0 | 19 400 |
| 1.4 TDI 90 ch S tronic 7 Active | 4 | 0 | 21 180 |
| 1.6 TDI 116 ch Active | 5 | 0 | 20 700 |
| 1.6 TDI 116 ch S tronic 7 Active | 5 | 0 | 22 480 |

A1 SPORTBACK (5 PORTES)
Surcoût : 3 portes + 800 €

| | | | |
|-------------------------------------|----|-------|--------|
| A3 (3 PORTES) | | | |
| 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 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 28 680 |
| 1.4 TFSI 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 30 750 |
| 1.8 TFSI 180 ch Ambition | 10 | 0 | 32 820 |
| 1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambition | 10 | 0 | 34 970 |
| 2.0 TFSI 225 ch S1 | 19 | 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 7 Ambition | 6 | 0 | 27 740 |
| 2.0 TDI 150 ch Attraction | 8 | 0 | 27 720 |
| 2.0 TDI 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 29 790 |
| 2.0 TDI 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 29 870 |
| 2.0 TDI 184 ch Ambition | 10 | 0 | 32 180 |
| 2.0 TDI 184 ch S tronic 7 Ambition | 10 | 0 | 34 400 |

A3 SPORTBACK (5 PORTES)
e-tron 204 ch Ambition Luxe 6 4 000 39 490
e-tron 204 ch Ambition Luxe 6 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 Ambition | 7 | 0 | 28 930 |
| 1.4 TFSI 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 30 430 |
| 1.4 TFSI 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 32 500 |
| 1.8 TFSI 180 ch Ambition | 10 | 0 | 34 750 |
| 1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambition | 10 | 0 | 36 720 |
| 2.0 TFSI 225 ch S1 | 19 | 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 Ambition | 6 | 0 | 29 490 |
| 1.6 TDI 110 ch S tronic 7 Ambition | 6 | 0 | 29 570 |
| 2.0 TDI 150 ch Attraction | 8 | 0 | 29 470 |
| 2.0 TDI 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 31 540 |
| 2.0 TDI 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 31 620 |
| 2.0 TDI 184 ch Ambition | 10 | 0 | 33 930 |
| 2.0 TDI 184 ch S tronic 7 Ambition | 10 | 0 | 36 150 |

| | | | |
|-------------------------------------|----|---|--------|
| A3 CABRIOLET | | | |
| 1.4 TFSI 125 ch Attraction | 7 | 0 | 32 110 |
| 1.4 TFSI 125 ch S tronic 7 Ambition | 7 | 0 | 34 180 |
| 1.4 TFSI 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 35 680 |
| 1.4 TFSI 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 37 750 |
| 1.8 TFSI 180 ch Ambition | 10 | 0 | 37 750 |
| 1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambition | 10 | 0 | 39 820 |
| 1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambition | 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 7 Ambition | 8 | 0 | 36 790 |
| 2.0 TDI 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 36 870 |
| 2.0 TDI 184 ch Ambition | 10 | 0 | 39 180 |
| 2.0 TDI 184 ch S tronic 7 Ambition | 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 S tronic 7 Ambition | 9 | 0 | 33 480 |
| 2.0 TFSI 225 ch Attraction | 13 | 500 | 35 100 |
| 2.0 TFSI 225 ch Multitronic | 13 | 500 | 37 100 |
| 2.0 TFSI 225 ch S tronic 7 Ambition | 12 | 2 200 | 37 050 |
| 3.0 TFSI 333 ch S4 Quattro S tronic 7 | 22 | 4 000 | 64 400 |
| 2.0 TDI ultra 136 ch Attraction | 7 | 0 | 32 630 |
| 2.0 TDI 150 ch Attraction | 8 | 0 | 32 630 |
| 2.0 TDI 150 ch Multitronic Attraction | 8 | 0 | 34 630 |
| 2.0 TDI 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 35 130 |
| 2.0 TDI ultra 163 ch Attraction | 9 | 0 | 35 100 |
| 2.0 TDI 190 ch Attraction | 10 | 0 | 35 450 |
| 2.0 TDI 190 ch Multitronic 8 Attraction | 10 | 0 | 37 450 |
| 2.0 TDI 190 ch Quattro Attraction | 10 | 0 | 37 950 |

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

| | | | |
|---|----|-------|--------|
| 4.2 FSI 450 ch RS4 Quattro S tronic 7 | 35 | 8 000 | 87 580 |
| A4 ALLROAD QUATTRO | | | |
| 2.0 TFSI 225 ch Ambition | 13 | 2 200 | 43 630 |
| 2.0 TFSI 225 ch S tronic 7 Ambition | 13 | 2 200 | 45 830 |
| 2.0 TDI 150 ch Clean Diesel Ambition | 8 | 250 | 41 160 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Ambition | 11 | 500 | 43 990 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean Diesel S tronic 7 Ambition | 11 | 900 | 46 190 |
| 3.0 V6 TDI 245 ch S tronic 7 Ambition | 15 | 2 200 | 53 250 |

| | | | |
|--|----|-------|--------|
| A5 COUPÉ | | | |
| 1.8 TFSI 177 ch Attraction | 9 | 0 | 36 440 |
| 1.8 TFSI 177 ch Multitronic Attraction | 10 | 0 | 38 540 |
| 2.0 TFSI 225 ch Attraction | 13 | 250 | 40 780 |
| 2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction | 13 | 900 | 43 280 |
| 2.0 TFSI 225 ch Multitronic 8 Attraction | 13 | 250 | 42 880 |
| 2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 13 | 1 600 | 45 480 |
| 3.0 V6 TFSI 333 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 17 | 2 200 | 54 210 |
| 3.0 V6 TFSI 333 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 22 | 3 000 | 70 730 |
| 2.0 TDI ultra 163 ch Attraction | 8 | 0 | 39 710 |
| 2.0 TDI 190 ch Attraction | 10 | 0 | 40 070 |
| 2.0 TDI 190 ch Quattro Attraction | 10 | 0 | 42 570 |
| 2.0 TDI 190 ch Quattro Attraction | 10 | 0 | 42 570 |
| 2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 10 | 0 | 42 170 |
| 3.0 V6 TDI 204 ch Ambition | 14 | 0 | 44 770 |
| 3.0 V6 TDI 218 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 14 | 2 200 | 50 670 |
| 3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 14 | 2 200 | 55 590 |

| | | | |
|--|----|-------|--------|
| A5 SPORTBACK | | | |
| 1.8 TFSI 177 ch Attraction | 10 | 150 | 35 740 |
| 1.8 TFSI 177 ch Multitronic 6 Attraction | 10 | 250 | 37 840 |
| 2.0 TFSI 225 ch Attraction | 13 | 250 | 40 080 |
| 2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction | 13 | 1 600 | 42 580 |
| 2.0 TFSI 225 ch Multitronic 8 Attraction | 13 | 250 | 42 180 |
| 2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 13 | 1 600 | 44 780 |
| 3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 17 | 3 000 | 52 010 |
| 3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 22 | 3 000 | 70 030 |
| 2.0 TDI ultra 136 ch Attraction | 7 | 0 | 35 320 |
| 2.0 TDI 150 ch Attraction | 8 | 0 | 36 820 |
| 2.0 TDI 150 ch Multitronic 8 Attraction | 8 | 0 | 38 920 |
| 2.0 TDI 163 ch Attraction | 8 | 0 | 39 010 |
| 2.0 TDI 190 ch Attraction | 10 | 0 | 39 370 |
| 2.0 TDI 190 ch Quattro Attraction | 10 | 0 | 41 870 |
| 2.0 TDI 190 ch Multitronic 8 Attraction | 10 | 0 | 41 470 |
| 2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 10 | 0 | 44 070 |
| 3.0 V6 TDI 218 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 13 | 2 200 | 48 470 |
| 3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 15 | 2 200 | 53 390 |

| | | | |
|--|----|-------|--------|
| A5 CABRIOLET | | | |
| 1.8 TFSI 177 ch Ambition | 9 | 250 | 44 240 |
| 1.8 TFSI 177 ch Multitronic 6 Ambition | 9 | 250 | 46 340 |
| 2.0 TFSI 225 ch Ambition | 13 | 500 | 48 580 |
| 2.0 TFSI 225 ch Multitronic 8 Ambition | 13 | 500 | 50 680 |
| 2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 13 | 2 200 | 53 280 |
| 3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 18 | 3 600 | 58 810 |
| 3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 22 | 3 600 | 75 160 |
| 2.0 TDI 150 ch Ambition | 8 | 0 | 45 440 |
| 2.0 TDI 190 ch Ambition | 10 | 0 | 47 870 |
| 2.0 TDI 190 ch Quattro Ambition | 10 | 0 | 50 370 |
| 2.0 TDI 190 ch Multitronic 8 Ambition | 10 | 0 | 49 970 |
| 3.0 V6 TDI 218 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 13 | 2 200 | 55 270 |
| 3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 15 | 2 200 | 60 190 |

| | | | |
|--|----|-------|--------|
| NOUVELLE A6 | | | |
| 1.8 TFSI 190 ch Ambition | 10 | 250 | 41 920 |
| 1.8 TFSI 190 ch S tronic 7 Ambition | 10 | 150 | 44 220 |
| 2.0 TFSI 252 ch S tronic 7 Ambition | 15 | 250 | 48 720 |
| 2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 15 | 250 | 51 620 |
| 3.0 V6 TFSI 333 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 22 | 2 200 | 57 660 |
| 4.0 TFSI 450 ch Quattro S tronic 7 S6 | 31 | 8 000 | 92 570 |
| 2.0 TDI Ultra 150 ch Ambition | 7 | 0 | 40 500 |
| 2.0 TDI Ultra 150 ch S tronic 7 Ambition | 7 | 0 | 42 800 |
| 2.0 TDI Ultra 190 ch Ambition | 10 | 0 | 42 840 |
| 2.0 TDI Ultra 190 ch S tronic 7 Ambition | 10 | 0 | 45 140 |
| 2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 10 | 0 | 48 040 |

| | | | |
|---|----|-------|--------|
| 3.0 V6 TDI 218 ch S tronic 7 Ambition | 12 | 0 | 49 230 |
| 3.0 V6 TDI 218 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 12 | 0 | 52 130 |
| 3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 16 | 150 | 55 520 |
| 3.0 BTDI 320 ch Quattro Tiptronic 8 S line | 21 | 2 200 | 64 770 |

NOUVELLE A6 AVANT (BREAK)
Surcoût : berline + 2 600 €

| | | | |
|---|----|-------|---------|
| 4.0 V8 TFSI 560 ch RS6 | 47 | 8 000 | 123 830 |
| A6 ALLROAD QUATTRO | | | |
| 3.0 V6 TFSI 333 ch S tronic 7 Ambition | 22 | 3 600 | 64 250 |
| 3.0 V6 TDI 218 ch S tronic 7 Ambition | 13 | 900 | 58 730 |
| 3.0 V6 TDI 272 ch S tronic 7 Ambition | 16 | 1 600 | 62 120 |
| 3.0 BTDI 320 ch Quattro Tiptronic 8 Ambition Luxe | 21 | 2 200 | 72 320 |

| | | | |
|--|----|-------|---------|
| NOUVELLE A7 SPORTBACK | | | |
| 1. TFSI 190 ch S tronic 7 Ambition | 10 | 0 | 54 690 |
| 2.0 TFSI 252 ch S tronic 7 Ambition | 15 | 250 | 59 790 |
| 2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 15 | 1 600 | 62 790 |
| 3.0 V6 TFSI Quattro S tronic 7 | 22 | 3 000 | 69 630 |
| 4.0 TFSI 560 ch Quattro Tiptronic 8 | 47 | 8 000 | 132 970 |
| 3.0 V6 TDI 218 ch ultra Ambition S tronic | 12 | 0 | 61 820 |
| 3.0 V6 TDI 218 ch Quattro Ambition S tronic | 12 | 250 | 64 820 |
| 3.0 V6 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 16 | 250 | 68 520 |
| 3.0 V6 TDI 320 ch Quattro Tiptronic 8 Ambition | 21 | 2 200 | 72 580 |

| | | | |
|--|----|-------|---------|
| A8 | | | |
| 3.0 V6 TFSI 310 ch Quattro Tiptronic 8 | 20 | 3 600 | 90 170 |
| Hybrid 245 ch | 12 | 500 | 91 860 |
| 4.0 V8 TFSI 435 ch Quattro Tiptronic 8 | 33 | 8 000 | 111 070 |
| 3.0 V6 TDI 262 ch Quattro Tiptronic 8 | 16 | 1 600 | 87 610 |
| 4.2 V8 TDI 385 ch Quattro Tiptronic 8 | 27 | 4 000 | 106 250 |

| | | | |
|--|----|-------|--------|
| A9 | | | |
| 1.4 TFSI 150 ch ultra 150 ch Attraction | 8 | 250 | 31 570 |
| 1.4 TFSI 150 ch ultra 150 ch S tronic 7 Ambition | 8 | 150 | 33 670 |
| 2.0 TFSI 180 ch Quattro Attraction | 10 | 900 | 37 200 |
| 2.0 TFSI 170 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 13 | 1 600 | 43 110 |
| 2.0 TFSI 211 ch Quattro S tronic 7 S line | 13 | 2 200 | 45 760 |
| 2.5 TFSI 310 ch RS | 23 | 6 500 | 62 500 |
| 2.0 TDI 120 ch Attraction | 6 | 0 | 30 060 |
| 2.0 TDI ultra 150 ch Attraction | 8 | 0 | 31 780 |
| 2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction | 8 | 0 | 33 980 |
| 2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 8 | 0 | 36 080 |
| 2.0 TDI 184 ch Quattro | 10 | 250 | 36 930 |
| 2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 7 Ambition | 10 | 150 | 3 |

| SÉRIE 4 CABRIOLET | | | |
|--------------------------------|----|-------|--------|
| 420i 184 ch Lounge | 10 | 1 600 | 48 800 |
| 420i 245 ch Lounge | 15 | 2 200 | 51 350 |
| 435i 306 ch Lounge | 20 | 4 000 | 56 850 |
| 435i 306 ch xDrive Lounge BVA8 | 20 | 3 600 | 61 450 |
| M4 431 ch | 32 | 8 000 | 88 700 |
| 420d 190 ch Lounge | 10 | 1 500 | 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 | | | |
|-------------------------------------|----|-------|---------|
| 520i 245 ch Lounge Plus | 15 | 1 600 | 50 850 |
| 520i 245 ch xDrive Lounge Plus | 15 | 900 | 55 750 |
| 535i 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 | 39 900 |
| 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 xDrive 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 | 88 300 |

| SÉRIE 5 TOURING (BREAK) | | | |
|---|--|--|--|
| Surcoût: berline (sauf 540i) +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 | | | |
|--------------------------------|----|-------|---------|
| 640i 320 ch Lounge Plus | 21 | 2 200 | 84 350 |
| 650i 450 ch Lounge Plus | 34 | 6 500 | 97 750 |
| 650i xDrive 450 ch Lounge Plus | 34 | 8 000 | 101 150 |
| M6 560 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 | | | |
|--------------------------------|----|-------|---------|
| 640i 320 ch Lounge Plus | 21 | 3 000 | 93 450 |
| 650i 450 ch Lounge Plus | 34 | 8 000 | 106 850 |
| 650i xDrive 450 ch Lounge Plus | 34 | 8 000 | 110 250 |
| M6 560 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 GRANCOUPE | | | |
|--------------------------------|----|-------|---------|
| 640i 320 ch Lounge Plus | 21 | 2 200 | 86 550 |
| 650i 450 ch Lounge Plus | 34 | 6 500 | 99 950 |
| 650i xDrive 450 ch Lounge Plus | 34 | 8 000 | 103 350 |
| M6 560 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) | | | |
|------------------------------|----|-------|---------|
| 740i 326 ch Exclusive | 21 | 4 000 | 91 100 |
| 750i 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) | | | |
|-----------------------------|----|-------|---------|
| 730Li 265 ch xDrive | 16 | 0 | 97 250 |
| 740Li 450 ch xDrive | 21 | 1 600 | 98 300 |
| 750Li 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 | | | |
|-----------------------------------|----|-------|--------|
| sDrive 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 |
| sDrive 18d 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 | 59 200 |
| xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA | 20 | 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 |
| sDrive 25d 231 ch Lounge | 13 | 250 | 53 950 |
| sDrive 25d 231 ch Lounge (7 pl.) | 13 | 500 | 58 700 |
| xDrive 25d 231 ch Lounge (7 pl.) | 13 | 900 | 56 950 |
| xDrive 30d 258 ch Lounge Plus | 16 | 2 200 | 67 450 |
| xDrive 30d 258 ch Lounge plus (7 pl.) | 16 | 2 200 | 69 900 |
| 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 |
| xDrive40e 313 ch Lounge Plus | 13 | | 72 450 |

| NOUVEAU X6 | | | |
|-------------------------------|----|-------|---------|
| xDrive 35i 306 ch Lounge Plus | 20 | 6 500 | 72 800 |
| xDrive 50i 450 ch Lounge Plus | 24 | 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 | 26 | 2 200 | 98 900 |
| x6M 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 |

| i8 | | | |
|----------------------|----|-------|---------|
| 3Pure Impulse 362 ch | 11 | 4 000 | 136 800 |

| CITROËN | | | |
|--------------------------|----|-------|--------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| C-ZERO | | | |
| C-Zero Comfort | 1 | 6 300 | 26 900 |
| NOUVELLE C1 (3 PORTES) | | | |
| VTi 68 ch Live | 4 | 0 | 10 250 |
| VTi 68 ch Feel | 4 | 0 | 11 950 |
| VTi 68 ch ETG Feel | 4 | 0 | 12 800 |
| PureTech 82ch BVM Feel | 4 | 0 | 12 550 |
| VTi 68 ch BVM Feel Shine | 4 | 0 | 13 250 |
| VTi 88 ETG Shine | 4 | 0 | 13 850 |
| PureTech 82 CH BVM Shine | 4 | 0 | 13 850 |

| NOUVELLE C1 (5 PORTES) | | | |
|-------------------------------------|--|--|--|
| Surcoût: 3 portes + 500 € | | | |
| NOUVELLE C1 AIRSCAPE (3 PORTES) | | | |
| Surcoût: berline 3 portes + 1 450 € | | | |

| NOUVELLE C1 AIRSCAPE (5 PORTES) | | | |
|--------------------------------------|---|---|--------|
| Surcoût: C1 Airscape + 500 € | | | |
| VTi 68 ch PureTech Attraction | 4 | 0 | 13 600 |
| VTi 68 ch PureTech Comfort | 4 | 0 | 15 600 |
| VTi 82 ch PureTech Attraction | 4 | 0 | 14 200 |
| VTi 82 ch PureTech Comfort | 4 | 0 | 16 200 |
| VTi PureTech 82 ch S&S ETG Comfort | 4 | 0 | 17 000 |
| VTi 82 ch PureTech Exclusive | 4 | 0 | 18 100 |
| VTi PureTech 82 ch S&S ETG Exclusive | 4 | 0 | 18 900 |
| VTi 110 ch S&S BVM Exclusive | 5 | 0 | 19 700 |
| BlueHDi 75 ch Attraction | 4 | 0 | 15 800 |
| BlueHDi 75 ch Comfort | 4 | 0 | 17 750 |
| BlueHDi 75 ch Exclusive | 4 | 0 | 19 250 |
| BlueHDi 100 ch S&S BVM Comfort | 5 | 0 | 19 650 |
| BlueHDi 100 ch S&S BVM Exclusive | 5 | 0 | 21 150 |

| C3 PICASSO | | | |
|--------------------------------|---|---|--------|
| PureTech 110 ch BVM Attraction | 6 | 0 | 17 500 |
| PureTech 110 ch BVM Comfort | 6 | 0 | 19 350 |
| PureTech 110 ch BVM Exclusive | 6 | 0 | 21 150 |
| Blue HDi 100 ch Attraction | 5 | 0 | 19 250 |
| Blue HDi 100 ch Comfort | 5 | 0 | 21 100 |
| Blue HDi 100 ch Exclusive | 5 | 0 | 23 000 |

| C4 CACTUS (5 PORTES) | | | |
|-------------------------------|---|---|--------|
| PureTech 82 ch BVM Live | 4 | 0 | 15 200 |
| PureTech 82 ch BVM Feel | 4 | 0 | 16 950 |
| PureTech 82 ch S&S ETG Feel | 4 | 0 | 17 850 |
| PureTech 110 S&S BVM Feel | 5 | 0 | 18 900 |
| PureTech 82 ch BVM Shine | 4 | 0 | 18 700 |
| PureTech 82 ch S&S ETG Shine | 4 | 0 | 19 600 |
| PureTech 110 ch S&S BVM Shine | 5 | 0 | 20 650 |
| e-HDi 92 ch ETG Feel | 4 | 0 | 20 550 |
| Blue HDi 100 ch S&S BVM Feel | 5 | 0 | 20 650 |
| e-HDi 92 ch ETG Shine | 4 | 0 | 22 300 |
| BlueHDi 100 ch S&S BVM Shine | 5 | 0 | 22 400 |

| C4 BERLINE (5 PORTES) | | | |
|--------------------------------|---|---|--------|
| PureTech 110 ch BVM Live | 6 | 0 | 19 900 |
| PureTech 110 ch BVM Feel | 6 | 0 | 21 450 |
| PureTech 130 ch S&S BVM Feel | 6 | 0 | 22 850 |
| PureTech 130 ch S&S EAT6 Feel | 7 | 0 | 24 150 |
| PureTech 110 ch BVM6 Shine | 6 | 0 | 24 650 |
| PureTech 130 ch S&S BVM6 Shine | 7 | 0 | 26 050 |
| PureTech 130 ch S&S EAT6 Shine | 7 | 0 | 27 350 |
| BlueHDi 100 ch BVM Live | 5 | 0 | 22 150 |
| BlueHDi 120 ch S&S BVM6 Live | 6 | 0 | 23 350 |
| BlueHDi 100 ch BVM Feel | 5 | 0 | 23 700 |
| BlueHDi 120 ch S&S BVM6 Feel | 6 | 0 | 24 900 |
| BlueHDi 120 ch S&S EAT6 Feel | 6 | 0 | 26 200 |
| BlueHDi 100 ch BVM Shine | 5 | 0 | 26 900 |
| BlueHDi 120 ch S&S BVM6 Shine | 6 | 0 | 28 100 |
| BlueHDi 120 ch S&S EAT6 Shine | 6 | 0 | 29 400 |
| BlueHDi 150 ch S&S BVM6 Shine | 7 | 0 | 29 700 |

| C4 PICASSO (5 PORTES) | | | |
|-------------------------------------|---|---|--------|
| PureTech 130 ch S&S BVM6 Attraction | 7 | 0 | 24 400 |
| PureTech 130 ch S&S BVM6 Comfort | 7 | 0 | 25 950 |
| PureTech 130 ch S&S BVM6 Intensive | 7 | 0 | 27 850 |
| THP 165 ch S&S EAT6 Intensive | 9 | 0 | 30 350 |
| PureTech 130 ch S&S BVM6 Exclusive | 7 | 0 | 31 100 |
| THP 165 ch S&S EAT6 Exclusive | 9 | 0 | 33 450 |
| BlueHDi 100 ch S&S BVM6 Attraction | 5 | 0 | 25 400 |
| BlueHDi 120 ch S&S BVM6 Attraction | 6 | 0 | 26 400 |
| BlueHDi 100 ch S&S BVM6 Comfort | 5 | 0 | 26 950 |
| BlueHDi 120 ch S&S BVM6 Comfort | 6 | 0 | 27 950 |
| BlueHDi 120 ch S&S EAT6 Comfort | 6 | 0 | 29 250 |
| BlueHDi 120 ch S&S BVM6 Intensive | 6 | 0 | 29 850 |
| BlueHDi 120 ch S&S EAT6 Intensive | 7 | 0 | 31 150 |
| BlueHDi 150 ch S&S BVM6 Intensive | 8 | 0 | 31 350 |
| PureTech 82 ch S&S ETG So Chic | 4 | 0 | 32 650 |
| BlueHDi 120 ch S&S EAT6 Exclusive | 6 | 0 | 33 100 |
| BlueHDi 120 ch S&S EAT6 Exclusive | 6 | 0 | 34 400 |
| BlueHDi 120 ch S&S BVM6 Exclusive | 7 | 0 | 34 450 |
| BlueHDi 150 ch S&S EAT6 Exclusive | 8 | 0 | 35 750 |

| GRAND C4 PICASSO (7 PLACES) | | | |
|-----------------------------------|---|-----|--------|
| Surcoût: C4 Picasso + 1 200 € | | | |
| C4 AIRCROSS | | | |
| Hdi 115 ch S&S BVM6 4X2 Comfort | 6 | 0 | 29 450 |
| Hdi 115 ch S&S BVM6 4X4 Comfort | 6 | 150 | 31 250 |
| Hdi 115 ch S&S BVM6 4X2 Exclusive | 6 | 0 | 34 300 |
| Hdi 115 ch S&S BVM6 4X4 Exclusive | 6 | 150 | 36 100 |

| C5 | | | |
|---------------------------------------|---|---|--------|
| BlueHDi 150 ch S&S BVM6 Comfort | 7 | 0 | 31 400 |
| BlueHDi 150 ch S&S BVM6 Hydra. Conf. | 7 | 0 | 32 700 |
| BlueHDi 180 ch S&S EAT6 Hydra. Conf. | 9 | 0 | 35 000 |
| BlueHDi 150 ch S&S BVM6 Hydra. Exclu. | 7 | 0 | 35 950 |
| BlueHDi 150 ch S&S EAT6 Hydra. Exclu. | 9 | 0 | 38 250 |

| C5 TOURER (BREAK) | | | |
|--|---|---|--------|
| Surcoût: berline + 1 100 € | | | |
| C5 CROSS TOURER | | | |
| Blue HDi 150 ch S&S BVM6 Hydra. Exclu. | 7 | 0 | 38 550 |
| Blue HDi 180 ch S&S EAT6 Hydra. Exclu. | 7 | 0 | 40 850 |

| NOUVEAU BERLINGO | | | |
|-------------------------------------|---|---|--------|
| Blue HDi 75 ch BVM Feel | 4 | 0 | 21 300 |
| Blue HDi 100 ch BVM Feel | 5 | 0 | 22 000 |
| Blue HDi 100 ch BVM XTR | 5 | 0 | 22 700 |
| Blue HDi 120 ch S&S BVM6 XTR | 6 | 0 | 24 150 |
| Blue HDi 100 S&S BVM Shine | 5 | 0 | 25 200 |
| Blue HDi 120 S&S BVM6 Shine | 6 | 0 | 26 450 |
| Blue HDi 100 ch BVM Feel (7 pl.) | 5 | 0 | 23 000 |
| Blue HDi 100 S&S BVM Shine (7 pl.) | 5 | 0 | 26 000 |
| Blue HDi 120 S&S BVM6 Shine (7 pl.) | 6 | 0 | 27 250 |

| 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 S/S Easy | 4 | 0 | 15 240 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S 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 | 16 240 |

| PANDA 4x4 | | | |
|-----------------------------|---|---|--------|
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Pop | 5 | 0 | 14 990 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Rock | 5 | 0 | 16 290 |
| 1.3 Multijet 75 ch S/S Pop | 4 | 0 | 16 090 |
| 1.3 Multijet 75 ch S/S Rock | 4 | 0 | 17 390 |

| PUNTO (3 PORTES) | | | |
|-------------------------------|---|-----|--------|
| 1.2 69 ch Italia | 4 | 0 | 13 290 |
| 1.4 77 ch S/S Italia | 5 | 150 | 13 790 |
| 0.9 TwinAir 105 ch S/S Italia | 6 | 0 | 15 190 |
| 1.3 Multijet 75 ch Italia | 4 | 0 | 15 790 |
| 1.3 Multijet 85 ch S/S Italia | 4 | 0 | 16 990 |

| PUNTO (5 PORTES) | | | |
|-----------------------------------|--|--|--|
| Surcoût: berline 3 portes + 600 € | | | |

| FREEMONT | | | |
|------------------------------------|----|-------|--------|
| 3.6 V6 290 ch Lounge 4x4 | 20 | 8 000 | 35 650 |
| 2.0 Multijet 140 ch 4x2 | 8 | 2 200 | 27 750 |
| 2.0 Multijet 140 ch Urban 4x2 | 8 | 2 200 | 29 250 |
| 2.0 Multijet 140 ch Lounge 4x2 | 8 | 2 200 | 31 250 |
| 2.0 Multijet 140 ch Cross 4x2 | 8 | 2 200 | 32 850 |
| 2.0 Multijet 170 ch Urban 4x2 | 10 | 2 200 | 30 450 |
| 2.0 Multijet 170 ch Lounge 4x2 | 10 | 2 200 | 32 450 |
| 2.0 Multijet 170 ch Black Code 4x2 | 10 | 2 200 | 33 250 |
| 2.0 Multijet 170 ch Cross 4x2 | 10 | 2 200 | 34 050 |
| Surcoût 4x4: +42 + 3 200 € | | | |

FORD

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|-------------------------------------|----|------|--------|
| KA | | | |
| 1.2 69 ch Trend S&S | 4 | 0 | 9 450 |
| 1.2 69 ch Titanium S&S | 4 | 0 | 11 450 |
| 1.2 69 ch Black & White Edition S&S | 4 | 0 | 12 350 |

| FIESTA (3 PORTES) | | | |
|---|----|---|--------|
| 1.25 60 ch Ambiente | 4 | 0 | 8 990 |
| 1.25 60 ch Edition | 4 | 0 | 13 950 |
| 1.25 82 ch Edition | 5 | 0 | 14 500 |
| 1.25 60 ch Black & White | 4 | 0 | 14 650 |
| 1.25 82 ch Black & White | 5 | 0 | 15 200 |
| 1.0 EcoBoost S&S 100 Edition | 5 | 0 | 15 800 |
| 1.0 EcoBoost S&S 100 PowerShift Edition | 5 | 0 | 17 000 |
| 1.0 EcoBoost S&S 100 ch Black & White | 5 | 0 | 16 500 |
| 1.0 80 ch S&S 100 Titanium | 4 | 0 | 16 150 |
| 1.0 EcoBoost S&S 100 ch S&S | 5 | 0 | 17 100 |
| 1.0 EcoBoost S&S 100 ch PowerShift | 5 | 0 | 18 300 |
| 1.0 EcoBoost S&S 125 ch | 6 | 0 | 17 600 |
| 1.0 EcoBoost S&S 140 ch Red Edition | 7 | 0 | 18 250 |
| 1.0 EcoBoost S&S 140 ch Black Edition | 7 | 0 | 18 750 |
| 1.0 EcoBoost S&S 140 ch ST | 10 | 0 | 24 450 |
| 1.5 TDCI 75 ch F&P Edition | 4 | 0 | 16 300 |
| 1.5 TDCI 95 ch F&P Edition | 5 | 0 | 17 150 |
| 1.5 TDCI 75 ch F&P | 4 | 0 | 17 600 |
| 1.6 TDCI 95 ch F&P | 5 | 0 | 18 450 |
| 1.6 TDCI 95 ch EcoNetic F&P | 4 | 0 | 18 450 |
| 1.5 TDCI 75 ch F&P Black & White | 4 | 0 | 17 000 |
| 1.6 TDCI 95 ch F&P Black & White | 5 | 0 | 17 850 |

| FIESTA (5 PORTES) | | | |
|--|--|--|--|
| Surcoût: berline 3 portes + 600 € sauf Red/Black Edition et ST | | | |

| NOUVELLE FOCUS | | | |
|---|----|-------|--------|
| 1.6 Ti-VCT 85 ch Trend | 5 | 250 | 18 400 |
| 1.0 EcoBoost 100 ch S&S Trend | 5 | 0 | 20 400 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch S&S Trend | 5 | 0 | 21 600 |
| 1.0 EcoBoost 100 ch S&S Titanium | 5 | 0 | 22 400 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch S&S Titanium | 6 | 0 | 23 600 |
| 1.5 EcoBoost 150 ch S&S Titanium | 6 | 0 | 24 800 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch S&S Titanium | 6 | 0 | 23 600 |
| 1.6 Ti-VCT 125 ch PowerShift Titanium | 7 | 900 | 24 900 |
| 1.5 EcoBoost 182 ch S&S Titanium | 6 | 0 | 26 000 |
| 1.5 EcoBoost 150 ch S&S BVA6 Titanium | 6 | 250 | 26 500 |
| 1.5 EcoBoost 182 ch S&S BVA6 Titanium | 6 | 250 | 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 | 2 200 | 29 000 |
| 2.0 TDCI 185 ch S&S ST | 15 | 0 | 30 500 |

| NOUVELLE FOCUS SW (BREAK) | | | |
|-------------------------------------|--|--|--|
| Surcoût: berline 4-5 portes + 800 € | | | |

| B-MAX | | | |
|---------------------------------|---|-----|--------|
| 1.4 90 ch Ambiente | 5 | 250 | 11 990 |
| 1.4 90 ch Edition | 5 | 250 | 17 950 |
| 1.0 EcoBoost 90 ch S&S Edition | 5 | 0 | 19 350 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch S&S Edition | 6 | 0 | 20 150 |
| 1.6 150 ch PowerShift Edition | 6 | 0 | 20 150 |
| 1.4 90 ch Titanium | 5 | 250 | 19 300 |
| 1.0 EcoBoost S&S 125 Titanium | 6 | 0 | 21 000 |
| 1.6 105 ch PowerShift Titanium | 6 | 900 | 21 000 |
| 1.5 TDCI 75 ch F&P Edition | 4 | 0 | 20 150 |
| 1.6 TDCI 95 ch F&P Edition | 5 | 0 | 21 000 |
| 1.5 TDCI 75 ch F&P Titanium | 4 | 0 | 21 000 |
| 1.6 TDCI 95 ch F&P Titanium | 5 | 0 | 21 850 |

| ECOSPORT | | | |
|------------------------------|---|---|--------|
| 1.0 EcoBoost 125 ch Trend | 7 | 0 | 17 990 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch Titanium | 7 | 0 | 20 990 |
| 1.5 TDCI 90 ch F&P Trend | 5 | 0 | 18 690 |
| 1.5 TDCI 90 ch F&P Titanium | 5 | 0 | 21 690 |

| C-MAX | | | |
|--------------------------------------|---|-----|--------|
| 1.0 EcoBoost 100 ch S&S Trend | 5 | 0 | 22 900 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch S&S Trend | 6 | 0 | 24 100 |
| 1.0 EcoBoost 100 ch S&S Titanium | 5 | 0 | 24 900 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch S&S Titanium | 6 | 0 | 26 100 |
| 1.5 EcoBoost 150 ch S&S Titanium | 8 | 250 | 27 300 |
| 1.5 EcoBoost 150 ch S&S Titanium BVA | 8 | 900 | 29 000 |

| | | | |
|---|---|---|--------|
| 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 S&S Trend | 6 | 0 | 26 100 |
| 1.5 TDCI 120 ch PowerShift S&S Trend | 6 | 0 | 27 800 |
| 1.5 TDCI 95 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 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 | | | |
|--------------------------|--|--|--|
| Surcoût: C-MAX + 1 300 € | | | |

Malus écologique de 750 € et 500 € pour les essence
Bonus/malus neutre pour les diesels (norme 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 | 150 | 28 500 |
| EcoBoost 160 ch Titanium | 9 | 150 | 30 500 |
| EcoBoost 240 ch Titanium | 14 | 2 200 | 30 500 |
| TDCI 115 ch Trend | 6 | 0 | 28 500 |
| TDCI 115 ch EcoNetic Trend | 5 | 0 | 28 900 |
| TDCI 115 ch Trend | 6 | 0 | 30 000 |
| TDCI 150 ch EcoNetic Trend | 7 | 0 | 30 400 |
| TDCI 150 ch PowerShift Trend | 8 | 0 | 32 000 |
| Hybrid 187 ch Titanium (4 portes) | 9 | 2 780 | 33 |
| 700TDCI 150 ch Titanium | 8 | 0 | 32 000 |
| TDCI 180 ch Titanium | 9 | 0 | 33 500 |
| TDCI 150 ch PowerShift Titanium | 8 | 0 | 33 700 |
| TDCI 180 ch PowerShift Titanium | 10 | 0 | 35 200 |
| Surcoût SW: 4/5 portes + 1 000 € | | | |

| S-MAX | | | |
|--|----|-------|--------|
| 1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift | 9 | 2 200 | 30 400 |
| 2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift | 12 | 4 000 | 33 450 |
| 1.6 TDCI 115 ch Edition S/S | 6 | 250 | 32 700 |
| 2.0 TDCI 140 ch Edition | 8 | 250 | 33 900 |
| 2.0 TDCI 163 ch Titanium | 9 | 250 | 35 950 |
| 2.0 TDCI 163 ch Titanium PowerShift | 9 | 2 200 | 37 650 |
| 2.2 TDCI 200 ch Titanium BVA | 12 | 4 000 | 39 250 |

| GALAXY | | | |
|-------------------------------------|----|-------|--------|
| 1.6 SCTi 160 ch Edition PowerShift | 9 | 2 200 | 33 600 |
| 2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift | 12 | 4 000 | 36 450 |
| 1.6 TDCI 115 ch Trend S/S | 7 | 250 | 36 600 |
| 2.0 TDCI 140 ch Trend | 8 | 250 | 37 800 |
| 2.0 TDCI 140 ch Trend PowerShift | 8 | 2 200 | 39 500 |
| 2.0 TDCI 163 ch Titanium | 9 | 250 | 39 850 |
| 2.0 TDCI 163 ch Titanium PowerShift | 9 | 2 200 | 41 550 |
| 2.2 TDCI 200 ch Titanium BVA | 12 | 4 000 | 43 150 |

| RUGA | | | |
|---|----|-------|--------|
| 1.5 EcoBoost 150 ch Trend | 8 | 900 | 25 890 |
| 1.5 EcoBoost 182 ch S&S 4x4 BVA 6 Tr. | 11 | 900 | 25 890 |
| 1.5 EcoBoost 150 ch S&S Titanium | 8 | 500 | 28 450 |
| 1.5 EcoBoost 150 ch S&S 4x4 BVA 6 Tr. | 11 | 2 200 | 33 150 |
| 1.5 EcoBoost 150 ch S&S Sport Platinum | 8 | 900 | 29 650 |
| 1.5 EcoBoost 182 ch S&S BVA 6 4x4 Spo. Pla. | 8 | 900 | 34 350 |
| 2.0 TDCI 120 ch S&S Trend | 6 | 0 | 26 850 |
| 2.0 TDCI 150 ch S&S 4x2 Trend | 8 | 0 | 29 050 |
| 2.0 TDCI 150 ch S&S 4x4 Trend | 8 | 150 | 31 050 |
| 2.0 TDCI 140 ch S&S PowerShift 4x4 Tre. | 8 | 250 | 30 300 |
| 2.0 TDCI 120 ch S&S Titanium | 6 | 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 | 150 | 33 500 |
| 2.0 TDCI 180 ch S&S 4x4 Titanium | 8 | 150 | 34 750 |
| 2.0 TDCI 150 ch S&S PowerShift 4x4 Tr. | 8 | 250 | 35 050 |
| 2.0 TDCI 180 ch S&S PowerShift 4x4 Tr. | 8 | 250 | 36 250 |
| 2.0 TDCI 150 ch S&S Sport Platinum | 8 | 0 | 32 750 |
| 2.0 TDCI 150 ch S&S 4x4 Sport Platinum | 8 | 150 | 34 750 |
| 2.0 TDCI 180 ch S&S 4x4 Sport Platinum | 8 | 150 | 35 950 |
| 2.0 TDCI 150 ch S&S 4x4 Sport Platinum | 8 | 250 | 36 250 |
| 2.0 TDCI 150 ch S&S Power Shift 4x4 Spo. Pla. | 8 | 150 | 37 450 |

| NOUVELLE MUSTANG | | | |
|--------------------------------|----|-------|--------|
| Fastback EcoBoost 314 ch | 21 | 3 000 | 35 000 |
| Fastback EcoBoost BVA 6 314 ch | 22 | 8 000 | 37 000 |
| Fastback V8 GT 418 ch | 33 | 8 000 | 40 000 |
| Fastback V8 GT BVA 6 314 ch | 32 | 8 000 | 42 000 |
| Surcoût Convertible: + 4 000 € | | | |

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-montlhery.com

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|--------------------------------------|----|------|--------|
| JAZZ | | | |
| 1.2 i-VTEC 90 ch Elegance | 5 | 0 | 15 210 |
| 1.4 i-VTEC 100 ch Elegance | 5 | 0 | 16 460 |
| 1.4 i-VTEC 100 ch Luxury | 5 | 0 | 18 060 |
| 1.3 i-VTEC 100 ch Elegance | 5 | 0 | 16 100 |
| 1.3 i-VTEC 100 ch Executive | 5 | 0 | 16 900 |
| 1.3 i-VTEC 100 ch Executive Navi | 5 | 0 | 17 500 |
| 1.3 i-VTEC 100 ch Exclusive | 5 | 0 | 18 500 |
| 1.3 i-VTEC 100 ch Exclusive Navi | 5 | 0 | 19 100 |
| 1.3 i-VTEC 100 ch Exclusive Navi CVT | 5 | 0 | 18 640 |
| 1.3 i-VTEC 100 ch Exclusive Navi CVT | 5 | 0 | 20 240 |

| JAZZ HYBRID | | | |
|------------------------------------|---|-------|--------|
| 1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid | 4 | 983 | 19 670 |
| 1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid Luxury | 4 | 1 065 | 21 300 |
| 1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid Exclusive | 4 | 1 130 | 22 600 |

| CIVIC (5 PORTES) | | | |
|-------------------------------------|---|-----|--------|
| 1.4 i-VTEC 100 ch Elegance | 5 | 0 | 20 790 |
| 1.4 i-VTEC 100 ch Executive | 6 | 0 | 22 400 |
| 1.8 i-VTEC 142 ch Executive | 8 | 500 | 24 700 |
| 1.8 i-VTEC 142 ch Executive Navi | 8 | 500 | 25 500 |
| 1.8 i-VTEC 142 ch Sport | 8 | 500 | 25 200 |
| 1.8 i-VTEC 142 ch Sport Navi | 8 | 500 | 25 800 |
| 1.8 i-VTEC 142 ch Exclusive Navi AT | 8 | 900 | 30 560 |
| 1.8 i-VTEC 142 ch Exclusive Navi AT | 8 | 900 | 31 260 |
| 1.8 i-VTEC 142 ch Sport | 8 | 500 | 25 200 |

| | | | |
|----------------------------------|---|---|--------|
| 1.6 i-DTEC 120 ch Elegance | 6 | 0 | 23 640 |
| 1.6 i-DTEC 120 ch Executive | 6 | 0 | 25 250 |
| 1.6 i-DTEC 120 ch Executive Navi | 6 | 0 | 26 050 |
| 1.6 i-DTEC 120 ch Sport | 6 | 0 | 25 750 |
| 1.6 i-DTEC 120 ch Sport Navi | 6 | 0 | 26 350 |
| 1.6 i-DTEC 120 ch Exclusive Navi | 6 | 0 | 29 910 |
| 1.6 i-DTEC 120 ch Innova | 6 | 0 | 30 610 |

| CIVIC TOURER (BREAK) | | | |
|----------------------------|--|--|--|
| Surcoût: berline + 1 130 € | | | |

| INSIGHT HYBRID | | | |
|-----------------------------------|---|-------|--------|
| 1.3 i-VTEC Hybrid 88 ch Elegance | 5 | 1 179 | 23 580 |
| 1.3 i-VTEC Hybrid 88 ch Executive | 5 | 1 229 | 24 580 |

| NOUVEAU CR-Z | | | |
|-----------------------------|---|---|--------|
| 1.5 i-VTEC Hybrid 128 ch GT | 6 | 0 | 26 370 |

| 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) | | | |
|-------------------------------|----|-------|--------|
| 3.6 V6 289 ch Sahara BVA | 20 | 8 000 | 39 550 |
| 2.8 CRD 200 ch Sport | 12 | 4 000 | 32 690 |
| 2.8 CRD 200 ch Sahara | 12 | 4 000 | 38 150 |
| 2.8 CRD 200 ch Sahara BVA | 12 | 4 000 | 39 950 |
| 2.8 CRD 200 ch Rubicon BVA | 12 | 8 000 | 40 550 |

| GRAND CHEROKEE | | | |
|---------------------------------|----|-------|--------|
| 3.6 V6 Flexfuel 286 ch Overland | 19 | 8 000 | 61 990 |
| 3.6 V6 Flexfuel 286 ch Summit | 19 | 8 000 | 65 490 |
| 6.4 V6 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 | | | |
|---|----|-------|--------|
| 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 I.Lim. | 10 | 1 600 | 49 600 |

KIA

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|-----------------------------|----|------|--------|
| 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) | | | |
|-----------------------------|---|---|--------|
| 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) | | | |
|-------------------------|---|---|--------|
| 1.2 85 ch Motion | 5 | 0 | 12 650 |
| 1.2 85 ch Style | 5 | 0 | 14 250 |

| 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 |

| NOUVELLE RIO (5 PORTES) | | | |
|---------------------------|---|---|--------|
| 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 | | | |
|------------------|---|---|--------|
| 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 |

| NOUVEAU VENGA | | | |
|------------------------|---|-------|--------|
| 1.6 125 ISG ch Active | 7 | 250 | 19 350 |
| 1.6 125 ISG ch Premium | 7 | 250 | 21 750 |
| 1.6 125 ch Premium BVA | 7 | 1 600 | 22 450 |

| NOUVEAU VENGA | | | |
|-------------------------|---|---|--------|
| 1.4 CRDI 90 ch Style | 5 | 0 | 19 050 |
| 1.4 CRDI 90 ch Active | 5 | 0 | 20 250 |
| 1.6 CRDI 115 ch Active | 6 | 0 | 21 050 |
| 1.6 CRDI 115 ch Premium | 6 | 0 | 23 450 |

| SOUL | | | |
|---------------------------|---|-----|--------|
| 1.6 GDI 136 ch "L" | 8 | 0 | 19 900 |
| 1.6 GDI 136 ch "M" | 8 | 0 | 21 900 |
| 1.6 CRDI 136 ch DCT 7 "M" | 8 | 150 | 23 400 |

| SOUL | | | |
|--------------------------------------|---|---|--------|
| Soul EV (électrique) 110 ch | 1 | 0 | 35 400 |
| Soul EV Ultimate (électrique) 110 ch | 1 | 0 | 36 900 |

| 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 |

| PRO CEE'D | | | |
|-------------------------|----|-------|--------|
| 1.6 T-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 | | | |
|-----------------------|---|-----|--------|
| 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 |

| CEE'D | | | |
|----------------------------|---|-----|--------|
| 1.6 GDI 135 ch Premium | 7 | 250 | 22 850 |
| 1.6 GDI 135 ch DCT Premium | 7 | 250 | 24 150 |
| 1.4 CRDI 90 ch Motion | 5 | 0 | 19 550 |

| CEE'D | | | |
|------------------------|---|---|--------|
| 1.4 CRDI 90 ch Style | 5 | 0 | 20 550 |
| 1.6 CRDI 110 ch Style | 5 | 0 | 21 950 |
| 1.6 CRDI 128 ch Active | 6 | 0 | 24 250 |

| CEE'D | | | |
|----------------------------|---|---|--------|
| 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 |

| CEE'D 204 ch GT | | | |
|---------------------|----|-------|--------|
| 1.6 T-GDI 204 ch GT | 12 | 2 200 | 29 490 |

| 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 |

| CEE'D SW (BREAK) | | | |
|------------------------|---|---|--------|
| 1.6 CRDI 110 ch Style | 6 | 0 | 22 900 |
| 1.6 CRDI 128 ch Active | 7 | 0 | 24 000 |

| 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 |

| CARENS | | | |
|----------------------------|---|-----|--------|
| 1.6 GDI 135 ch ISG Premium | 7 | 500 | 28 050 |
| 1.7 CRDI 136 ch Motion | 6 | 0 | 24 450 |
| 1.7 CRDI 136 ch Style | 6 | 0 | 25 800 |

| CARENS | | | |
|-----------------------------|---|---|--------|
| 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 |

| CARENS | | | |
|---------------------------------|---|---|--------|
| 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 | | | |
|--|---|-----|--------|
| 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 Ultimate | 6 | 150 | 29 900 |

| SPORTAGE | | | |
|--------------------------------|---|-------|--------|
| 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 | | | |
|------------------|---|---|--------|
| 2.0 90 ch Hybrid | 8 | 0 | 34 860 |

| SORENTO | | | |
|--|----|-------|--------|
| 2.2 CRDI 200 ch ISG 4x4 Premium 7 pl. | 12 | 2 200 | 43 900 |
| 2.2 CRDI 200 ch ISG 4x4 Premium 7 pl. BVA | 12 | 3 000 | 45 990 |
| 2.2 CRDI 200 ch ISG 4x4 Ultimate 7 pl. BVA | 12 | 3 000 | 49 990 |

LAMBORGHINI

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

LANCIA

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|--------------------|----|------|--------|
| YPSILON 5 PORTES | | | |
| 1.2 69 ch S/S Gold | 4 | 0 | 15 200 |

| YPSILON 5 PORTES | | | |
|----------------------------|---|---|--------|
| 1.2 69 ch S/S Gold + | 4 | 0 | 16 200 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold | 4 | 0 | 16 800 |

| YPSILON 5 PORTES | | | |
|----------------------------------|---|---|--------|
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold | 4 | 0 | 17 900 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold + | 4 | 0 | 17 800 |

| YPSILON 5 PORTES | | | |
|-------------------------------|---|---|--------|
| 1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold | 5 | 0 | 18 300 |
| 1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold + | 5 | 0 | 19 300 |

| DELTA | | | |
|------------------------------|---|---|--------|
| 1.6 MultiJet 120 ch DPF Gold | 6 | 0 | 28 000 |

| VOYAGER | | | |
|------------------------------|----|-------|--------|
| 2.8 MultiJet 177 ch Gold | 11 | 8 000 | 44 400 |
| 2.8 MultiJet 177 ch Platinum | 11 | 8 000 | 48 900 |

LAND ROVER

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|-------------------|----|-------|--------|
| FREELANDER 2 | | | |
| 1.6 233 ch SE BVA | 16 | 8 000 | 43 500 |

| FREELANDER 2 | | | |
|--------------------|----|-------|--------|
| 1.6 233 ch HSE BVA | 16 | 8 000 | 44 900 |
| e04 150 ch E 4x2 | 9 | 2 200 | 28 450 |

| FREELANDER 2 | | | |
|------------------|---|-------|--------|
| e04 150 ch S 4x2 | 9 | 2 200 | 32 400 |
| TD4 150 ch S | 9 | 2 200 | 30 250 |

| FREELANDER 2 | | | |
|-----------------------|---|-------|--------|
| TD4 150 ch SE | 9 | 2 200 | 34 200 |
| TD4 150 ch SE Dynamic | 9 | 2 200 | 40 400 |

| FREELANDER 2 | | | |
|----------------|---|-------|--------|
| TD4 150 ch HSE | 9 | 2 200 | 41 600 |

| EVOQUE | | | |
|-------------------------|----|-------|--------|
| 2.0 Si4 240 ch Pure | 15 | 6 500 | 41 300 |
| 2.2 e04 150 ch Pure 4x2 | 9 | 0 | 33 500 |

| EVOQUE | | | |
|---------------------|----|-------|--------|
| 2.2 TD4 Pure | 9 | 2 200 | 35 350 |
| 2.2 Si4 190 ch Pure | 12 | 900 | 38 200 |

| EVOQUE | | | |
|--|--|--|--|
| Surcolit finition Dynamic: finition Pure + 8 500 € | | | |
| Surcolit finition Prestige: finition Dynamic + 800 € | | | |

| EVOQUE COUPE | | | |
|-------------------------------|--|--|--|
| Surcolit : 5 portes + 1 000 € | | | |

| DEFENDER | | | |
|------------------------------|----|-------|--------|
| 90 Hard Top/Pick Up 122 ch E | 10 | 8 000 | 28 020 |
| 90 Station Wagon 122 ch E | 10 | 8 000 | 29 020 |

| DEFENDER | | | |
|-------------------------|----|-------|--------|
| 110 Hard Top 122 ch E | 10 | 8 000 | 31 570 |
| 130 Simple Cab 122 ch E | 10 | 8 000 | 32 990 |

| DEFENDER | | | |
|--|--|--|--|
| Surcolit finition S: finition E + 1 800 € | | | |
| Surcolit finition SE: finition S + 1 800 € | | | |

| DISCOVERY 4 | | | |
|-------------------|----|-------|--------|
| 3.0 V6 340 ch HSE | 25 | NC | 61 800 |
| 3.0 TDV6 211 ch S | 14 | 8 000 | 47 300 |

| DISCOVERY 4 | | | |
|---------------------|----|-------|--------|
| 3.0 TDV6 211 ch SE | 14 | 8 000 | 53 500 |
| 3.0 TDV6 211 ch HSE | 14 | 8 000 | 59 900 |

| DISCOVERY 4 | | | |
|---------------------|----|-------|--------|
| 3.0 SDV6 256 ch SE | 17 | 8 000 | 55 600 |
| 3.0 SDV6 256 ch HSE | 17 | 8 000 | 62 000 |

| RANGE ROVER SPORT | | | |
|-------------------------------------|----|-------|---------|
| 5.0 V8 510 ch HSE Dynamic | 43 | 8 000 | 89 500 |
| 5.0 V8 510 ch Autobiography Dynamic | 43 | 8 000 | 100 100 |

| RANGE ROVER SPORT | | | |
|--------------------|----|-------|--------|
| 3.0 TDV6 256 ch S | 14 | 8 000 | 62 500 |
| 3.0 TDV6 256 ch SE | 16 | 8 000 | 67 700 |

| RANGE ROVER SPORT | | | |
|---------------------|----|-------|--------|
| 3.0 TDV6 256 ch HSE | 16 | 8 000 | 74 400 |
| 3.0 SDV6 292 ch HSE | 19 | 8 000 | 79 400 |

| RANGE ROVER SPORT | | | |
|--|----|-------|--------|
| 3.0 SDV6 292 ch HSE Dynamic | 19 | 8 000 | 81 900 |
| 4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography Dyn. | NC | NC | 88 100 |

| RANGE ROVER SPORT | | | |
|--|----|----|--------|
| 4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography Dyn. | NC | NC | 99 200 |
| 3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE | NC | NC | 85 800 |

| NOUVELLE CLASSE CLS | | | |
|------------------------------|----|-------|---------|
| 400 V6 333 ch BVA7 | 22 | 2 200 | 72 500 |
| 500 V8 408 ch Executive BVA9 | 30 | 6 500 | 94 600 |
| 63 V8 AMG 557 ch BVA7 | 47 | 8 000 | 133 100 |
| 63 V8 AMG 585 ch BVA7 | 50 | 8 000 | 148 100 |
| 220 BlueTEC 170 ch BVA9 | 9 | 0 | 59 500 |
| 250 BlueTEC 204 ch BVA9 | 11 | 0 | 62 900 |
| 350 BlueTEC 258 ch BVA9 | 15 | 250 | 69 900 |

NOUVELLE CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Surcôt : Classe CLS + 800 €

| NOUVELLE CLASSE S COUPÉ | | | |
|------------------------------|----|-------|---------|
| 500 V8 455 ch BVA7 4Matic | 35 | 8 000 | 139 000 |
| 63 AMG V8 585 ch BVA7 | 50 | 8 000 | 181 000 |
| 63 AMG V8 585 ch BVA7 4Matic | 50 | 8 000 | 185 000 |
| 65 AMG V12 630 ch BVA7 | 57 | 8 000 | 251 500 |

NOUVELLE CLASSE S

| | | | |
|-------------------------------------|----|-------|---------|
| 300 BlueTEC Hybrid 231 ch | 19 | 0 | 90 500 |
| 300 BlueTEC Hybrid 231 ch Executive | 19 | 0 | 99 500 |
| 400 Hybrid 333 ch | 19 | 900 | 96 400 |
| 400 Hybrid 333 ch Executive | 19 | 900 | 106 900 |
| 500 455 ch Executive | 34 | 6 500 | 117 800 |
| 500 455 ch 4Matic Executive | 34 | 8 000 | 121 800 |
| 63 AMG 585 ch | 50 | 8 000 | 172 |
| 300350 BlueTEC 258 ch | 15 | 900 | 90 000 |
| 350 BlueTEC 258 ch Executive | 15 | 900 | 99 500 |
| 350 BlueTEC 258 ch 4Matic Executive | 15 | 2 200 | 94 000 |
| 350 BlueTEC 258 ch 4Matic Executive | 15 | 2 200 | 103 500 |

Surcôt Limousine : berline + 6 000 €

| SL | | | |
|-------------------|----|-------|---------|
| 350 BE 306 ch | 19 | 2 200 | 104 200 |
| 500 435 ch | 33 | 8 000 | 128 500 |
| V8 63 AMG 534 ch | 44 | 8 000 | 180 600 |
| V12 65 AMG 630 ch | 56 | 8 000 | 258 600 |

| AMG GT | | | |
|-------------|----|-------|---------|
| V8 462 ch | 35 | 8 000 | 124 900 |
| S V8 510 ch | 41 | 8 000 | 144 000 |

CLASSE GLK

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

Surcôt Sport : GLK + 5 750 €

Surcôt Fascination : Sport + 7 150 €

CLASSE M

| | | | |
|----------------------------|----|-------|---------|
| 350 BE 306 ch 4Matic | 20 | 6 500 | 60 600 |
| 500 BE 408 ch 4Matic Sport | 31 | 6 500 | 83 450 |
| 63 AMG 525 ch 4Matic | 48 | 8 000 | 128 500 |
| 250 BlueTEC 204 ch 4Matic | 12 | 2 200 | 56 400 |
| 350 BlueTEC 258 ch 4Matic | 16 | 3 000 | 61 600 |

Surcôt Sport : ML + 5 400 €

Surcôt Fascination : ML + 13 200 €

CLASSE GL

| | | | |
|------------------------------------|----|-------|---------|
| 400 333 ch | 23 | 8 000 | 81 350 |
| 500 435 ch BE Sport | 51 | 8 000 | 102 400 |
| 500 435 ch BE Fascination | 51 | 8 000 | 111 650 |
| 63 AMG 557 ch | 74 | 8 000 | 143 450 |
| 350 CDI BlueTEC 258 ch | 24 | 8 000 | 76 350 |
| 350 CDI BlueTEC 258 ch Sport | 24 | 8 000 | 85 250 |
| 350 CDI BlueTEC 258 ch Fascination | 24 | 8 000 | 94 450 |

CLASSE G

| | | | |
|--------------------|----|-------|---------|
| 500 421 ch | 31 | 8 000 | 104 900 |
| 63 AMG 571 ch | 47 | 8 000 | 142 900 |
| 65 AMG 630 ch | 57 | 8 000 | 269 700 |
| 350 BlueTEC 245 ch | 15 | 8 000 | 90 300 |

CLASSE GL

| | | | |
|---------------------------------|----|-------|--------|
| 250 211 ch 4Matic GLC | NC | 1 600 | 44 000 |
| 250 211 ch 4Matic Executive | NC | 1 600 | 48 700 |
| 250 211 ch 4Matic Sportline | NC | 1 600 | 50 950 |
| 250 211 ch 4Matic Fascination | NC | 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 | 8 000 | 66 700 |
| 400 333 ch 4Matic Executive | NC | 8 000 | 72 000 |
| 400 333 ch 4Matic Sportline | NC | 8 000 | 78 500 |
| 400 333 ch 4Matic Fascination | NC | 8 000 | 81 700 |
| 500 435 ch 4Matic Executive | NC | 8 000 | 89 900 |
| 500 435 ch 4Matic Sportline | NC | 8 000 | 96 400 |
| 500 435 ch 4Matic Fascination | NC | 8 000 | 99 600 |
| 63 AMG 557 ch 4Matic | NC | 8 000 | 129 500 |
| 63 S AMG 557 ch 4Matic | NC | 8 000 | 139 300 |
| 250 D 204 ch 4Matic | NC | 250 | 56 900 |
| 250 D 204 ch 4Matic Executive | NC | 250 | 62 200 |
| 250 D 204 ch 4Matic Sportline | NC | 250 | 68 700 |
| 250 D 204 ch 4Matic Fascination | NC | 250 | 71 900 |
| 250 D 204 ch 4Matic | NC | 900 | 59 900 |
| 250 D 204 ch 4Matic Executive | NC | 900 | 65 200 |
| 250 D 204 ch 4Matic Sportline | NC | 900 | 71 700 |
| 250 D 204 ch 4Matic Fascination | NC | 900 | 74 900 |
| 350 D 258 ch 4Matic | NC | 2 200 | 64 400 |
| 350 D 258 ch 4Matic Executive | NC | 2 200 | 69 700 |
| 350 D 258 ch 4Matic Sportline | NC | 2 200 | 76 200 |
| 350 D 258 ch 4Matic Fascination | NC | 2 200 | 79 400 |

MINI

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|------------------|----|------|--------|
| NOUVELLE MINI | | | |
| One 102 ch | 5 | 0 | 17 400 |
| Cooper 136 ch | 7 | 0 | 20 200 |
| Cooper S 192 ch | 11 | 250 | 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 | 250 | 25 900 |
| One D 95 ch | 5 | 0 | 22 750 |
| Cooper D 116 ch | 5 | 0 | 27 300 |

MINI CABRIOLET

| | | | |
|---------------------------------|----|-------|--------|
| One 98 ch | 6 | 0 | 20 900 |
| Cooper 122 ch | 7 | 0 | 24 400 |
| Cooper S 184 ch | 10 | 250 | 29 300 |
| Cooper John Cooper Works 211 ch | 12 | 2 200 | 35 500 |
| Cooper D 112 ch | 5 | 0 | 26 150 |
| Cooper SD 143 ch | 7 | 0 | 29 900 |

MINI COUPÉ

| | | | |
|--------------------------|----|-------|--------|
| Cooper 122 ch | 7 | 0 | 21 800 |
| Cooper S 184 ch | 10 | 250 | 26 850 |
| John Cooper Works 211 ch | 12 | 2 200 | 33 150 |
| Cooper SD 143 ch | 7 | 0 | 27 450 |

MINI ROADSTER

Surcôt : Mini coupé + 1 550 €

| CLUBMAN | | | |
|--------------------------|----|-------|--------|
| Cooper One 98 ch | 6 | 0 | 18 450 |
| Cooper 122 ch BMG | 6 | 0 | 21 600 |
| Cooper S 184 ch | 10 | 250 | 26 500 |
| John Cooper Works 211 ch | 12 | 2 200 | 32 750 |
| Cooper D 90 ch BMG | 5 | 0 | 19 900 |
| Cooper D 112 ch | 5 | 0 | 23 350 |
| Cooper SD 143 ch | 7 | 0 | 27 100 |

PACEMAN

| | | | |
|------------------|----|-------|--------|
| Cooper 122 ch | 7 | 2 200 | 24 150 |
| Cooper S 190 ch | 10 | 2 200 | 29 250 |
| Cooper D 112 ch | 6 | 0 | 26 050 |
| Cooper SD 143 ch | 7 | 0 | 29 750 |

COUNTRYMAN

| | | | |
|-----------------------|----|-----|--------|
| One 98 ch | 7 | 250 | 21 750 |
| Cooper 122 ch | 7 | 250 | 24 150 |
| Cooper S 190 ch | 11 | 500 | 29 250 |
| One D 90 ch | 5 | 0 | 23 100 |
| Cooper D 112 ch | 6 | 0 | 26 050 |
| Cooper D 112 ch ALL4 | 6 | 0 | 27 550 |
| Cooper SD 143 ch | 7 | 0 | 29 750 |
| Cooper SD 143 ch ALL4 | 8 | 0 | 31 300 |

MITSUBISHI

TYPE CV B/M* PRIX

I-MIEV

| | | | |
|------------------|---|-------|--------|
| Electrique 69 ch | 1 | 6 300 | 28 800 |
|------------------|---|-------|--------|

SPACE STAR

| | | | |
|---------------------------------------|---|---|--------|
| 1.0 MIVEC 71 ch in | 4 | 0 | 9 890 |
| 1.0 MIVEC 71 ch Invite | 4 | 0 | 10 880 |
| 1.2 MIVEC 80 ch Intense | 4 | 0 | 14 100 |
| 1.2 MIVEC 80 ch Intense CVT | 4 | 0 | 15 200 |
| 1.0 MIVEC 80 ch Sélection Invite | 4 | 0 | 11 640 |
| 1.2 MIVEC 80 ch Sélection Intense | 4 | 0 | 14 750 |
| 1.2 MIVEC 80 ch Sélection Intense CVT | 4 | 0 | 15 850 |

ASX

| | | | |
|---------------------------------|---|-------|--------|
| 1.6 115 ch Inform Clim 4x2 | 6 | 0 | 19 900 |
| 1.6 115 ch Intense 4x2 | 6 | 0 | 22 600 |
| 1.8 DI-D 115 ch Invite 4x2 | 6 | 0 | 23 300 |
| 1.8 DI-D 115 ch Intense 4x2 | 6 | 0 | 25 600 |
| 1.8 DI-D 115 ch Invite 4x4 | 6 | 0 | 32 300 |
| 2.2 DI-D 150 ch Instyle BVA 4x4 | 8 | 1 600 | 34 000 |

OUTLANDER

| | | | |
|---------------------------------|---|-------|--------|
| 2.0 150 ch 2WD Invite | 9 | 1 500 | 27 600 |
| 2.2 DI-D 150 ch 2WD Invite | 8 | 0 | 29 800 |
| 2.2 DI-D 150 ch 4WD Invite | 8 | 0 | 31 600 |
| 2.2 DI-D 150 ch 4WD Intense | 8 | 0 | 34 600 |
| 2.2 DI-D 150 ch 4WD Instyle | 8 | 0 | 39 550 |
| 2.2 DI-D 150 ch 4WD Instyle BVA | 8 | 100 | 39 990 |

PAJERO (3 PORTES)

| | | | |
|-----------------------------|----|-------|--------|
| 3.2 DI-D 200 ch Invite | 13 | 6 000 | 37 200 |
| 3.2 DI-D 200 ch Intense | 13 | 6 000 | 40 800 |
| 3.2 DI-D 200 ch Instyle BVA | 13 | 6 000 | 48 100 |

PAJERO (5 PORTES)

Surcôt : 3 portes + 2 900 € Inform + 3 100 €

NISSAN

TYPE CV B/M* PRIX

MICRA (5 PORTES)

| | | | |
|---------------------------------|---|---|--------|
| 1.2 80 ch Visia | 5 | 0 | 11 650 |
| 1.2 80 ch Visia Pack | 5 | 0 | 12 900 |
| 1.2 80 ch Acenta | 5 | 0 | 13 560 |
| 1.2 80 ch Connect Edition | 5 | 0 | 14 860 |
| 1.2 80 ch Tekna | 5 | 0 | 15 800 |
| 1.2 DIG-S 98 ch Visia | 5 | 0 | 13 810 |
| 1.2 DIG-S 98 ch Acenta | 5 | 0 | 14 960 |
| 1.2 DIG-S 98 ch Connect Edition | 5 | 0 | 16 360 |
| 1.2 DIG-S 98 ch Tekna | 5 | 0 | 17 200 |

NOTE

| | | | |
|---------------------------------|---|---|--------|
| 1.2 80 ch Visia | 5 | 0 | 13 650 |
| 1.2 80 ch Acenta | 5 | 0 | 14 850 |
| 1.2 80 ch Connect Edition | 5 | 0 | 16 350 |
| 1.2 DIG-S 98 ch Visia | 5 | 0 | 16 650 |
| 1.2 DIG-S 98 ch Connect Edition | 5 | 0 | 17 750 |
| 1.2 DIG-S 98 ch Tekna | 5 | 0 | 18 850 |
| 1.5 dCi 90 ch Visia | 5 | 0 | 15 950 |
| 1.5 dCi 90 ch Acenta | 5 | 0 | 17 150 |
| 1.5 dCi 90 ch Connect Edition | 5 | 0 | 18 550 |
| 1.5 dCi 90 ch Tekna | 5 | 0 | 19 750 |

NOUVEAU JUKE

| | | | |
|----------------------------------|----|-------|--------|
| 1.6 94 ch Visia | 7 | 250 | 15 990 |
| 1.6 94 ch Visia Pack | 7 | 250 | 17 350 |
| 1.2 DIG-T 115 ch Visia | NC | 0 | 19 150 |
| 1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition | NC | 0 | 20 950 |
| 1.6 117 ch Xtronic Acenta | NC | 250 | 20 050 |
| 1.6 DIG-T 190 ch Connect Edition | 11 | 2 200 | 21 850 |
| 1.6 DIG-T 190 ch Tekna | 11 | 2 200 | 23 750 |
| 1.5 dCi 110 ch S/S Visia Pack | 6 | 0 | 19 550 |
| 1.5 dCi 110 ch S/S Acenta | 6 | 0 | 20 950 |
| Nismo RS | NC | 0 | 27 450 |

LEAF

| | | | |
|---------------|---|-------|--------|
| 109 ch Visia | 5 | 6 300 | 30 290 |
| 109 ch Acenta | 5 | 6 300 | 33 290 |
| 109 ch Tekna | 5 | 6 300 | 35 690 |

| PULSAR | | | |
|-------------------------|----|----|--------|
| 1.2 DIG-T 115 ch Visia | 6 | 0 | 18 790 |
| 1.2 DIG-T 115 ch Acenta | 6 | 0 | 18 790 |
| GT | NC | NC | 25 640 |
| 1.5 dCi 110 ch Visia | 5 | 0 | 21 290 |
| 1.5 dCi 110 ch Acenta | 5 | 0 | 23 190 |

NOUVEAU QASHQAI

| | | | |
|----------------------------------|----|----|--------|
| 1.2 DIG-T 115 ch Visia | 6 | 0 | 21 990 |
| 1.2 DIG-T 115 ch Acenta | 6 | 0 | 24 340 |
| 1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition | 6 | 0 | 25 790 |
| 1.2 DIG-T 115 ch Tekna | 6 | 0 | 28 140 |
| 1.5 dCi 110 ch Visia | 5 | 0 | 24 490 |
| 1.5 dCi 110 ch Acenta | 5 | 0 | 26 840 |
| 1.5 dCi 110 ch Connect Edition | 5 | 0 | 28 290 |
| 1.5 dCi 110 ch Tekna | 5 | 0 | 30 640 |
| 1.6 dCi 130 ch Acenta | 7 | 0 | 28 740 |
| 1.6 dCi 130 ch Connect Edition | 7 | 0 | 30 490 |
| 1.6 dCi 130 ch Tekna | 7 | 0 | 32 840 |
| 1.6 dCi 163 ch Acenta | NC | NC | 25 450 |
| 1.6 dCi 163 ch Connect Edition | NC | NC | 30 840 |

| NOUVELLE 308 SW | | | |
|--------------------------------------|---|-------|--------|
| Surcoût : 5 portes + 850 € à + 950 € | | | |
| 3008 | | | |
| 1.2 PureTech 130 ch Access | 7 | 0 | 24 900 |
| 1.6 THP 165 ch Allure Auto. | 9 | 1500 | 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 | 1 823 | 36 450 |

| | | | |
|--|--|--|--|
| Surcoût Active : Access + 1 950 € | | | |
| Surcoût Allure : Active + 2 300 € | | | |
| Surcoût Felina : Allure + 2 300 € | | | |
| Surcoût Hybrid4 Pack : Hybrid4 + 2 000 € | | | |

| 4008 | | | |
|----------------------|---|-----|--------|
| 1.6 HDi 115 ch Style | 6 | 150 | 34 600 |

| 5008 | | | |
|-----------------------------|---|-----|--------|
| 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 : Active + 2 850 € | | | |

| 508 | | | |
|---------------------------------|---|---|--------|
| 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 : Active + 2 650 € | | | |
| Surcoût Felina : Allure + 3 700 € | | | |

| 508 SW (BREAK) | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|
| Surcoût : berline + 1 900 € à 2 200 € | | | |

| 508 RXH (BREAK) | | | |
|--------------------------|---|-------|--------|
| 2.0 BlueHDi 180 ch Auto. | 9 | 0 | 43 000 |
| Hybrid4 | 8 | 2 000 | 47 550 |

| RCZ | | | |
|------------------------|----|-----|--------|
| 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 |

| NOUVEAU PARTNER TEPEE | | | |
|----------------------------|---|-------|--------|
| 1.6 VTI 98 ch Active | 6 | 1 600 | 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 |

| PORSCHÉ | | | |
|---------|----|------|------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |

| CAYMAN | | | |
|----------------|----|-------|--------|
| 2.7 275 ch | 18 | 6 500 | 52 885 |
| 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 |

| BOXSTER | | | |
|----------------|----|-------|--------|
| 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 |

| 911 COUPÉ (TYPE 991) | | | |
|------------------------|----|-------|---------|
| 3.4 350 ch Carrera | 24 | 8 000 | 92 885 |
| 3.4 350 ch Carrera 4 | 24 | 8 000 | 100 085 |
| 3.4 350 ch Targa 4 | 25 | 8 000 | 112 925 |
| 3.8 400 ch Carrera S | 29 | 8 000 | 107 785 |
| 3.8 400 ch Carrera 4 S | 29 | 8 000 | 114 965 |
| 3.8 400 ch Carrera 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 | 164 488 |
| 3.8 560 ch Turbo S | 47 | 8 000 | 200 405 |

| 911 (TYPE 991) CABRIOLET | | | |
|--------------------------|----|-------|---------|
| 3.4 350 ch Carrera | 24 | 8 000 | 105 725 |
| 3.4 350 ch Carrera 4 | 24 | 8 000 | 112 925 |
| 3.8 400 ch Carrera S | 29 | 8 000 | 120 605 |
| 3.8 400 ch Carrera 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 |

| PANAMERA | | | |
|---------------------------------|----|-------|---------|
| 3.6 V6 DFI 310 ch Panamera | 21 | 8 000 | 85 325 |
| 3.6 V6 DFI 310 ch Panamera 4 | 21 | 8 000 | 90 605 |
| 3.0 V6 416 ch e Hybrid S | 22 | NC | 112 685 |
| 3.0 V6 420 ch S | 31 | 8 000 | 104 045 |
| 3.0 V6 420 ch 4S | 31 | 8 000 | 109 445 |
| 3.0 V6 420 ch 4S Executive | 31 | 8 000 | 135 125 |
| 4.8 V8 440 ch GTS | 34 | 8 000 | 123 965 |
| 4.8 V8 520 ch Turbo | 42 | 8 000 | 148 585 |
| 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 |

| MACAN | | | |
|---------------------|----|-------|--------|
| 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 |

| NOUVEAU CAYENNE | | | |
|--------------------------|----|-------|---------|
| 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 385 ch S | 28 | 4 000 | 84 050 |

| 918 | | | |
|----------------------|----|----|---------|
| 4.6 V8 887 ch Spyder | NC | NC | 777 997 |

RENAULT

Trouvez votre renault sur
www.renaultparis.fr



| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|------|----|------|------|
|------|----|------|------|

| NOUVELLE TWINGO | | | |
|--------------------------------|---|---|--------|
| 1.0 SCe 70 ch Life | 4 | 0 | 10 900 |
| 0.9 Energy TCe 90 ch Zen | 4 | 0 | 13 400 |
| Surcoût Zen : Life + 1 500 € | | | |
| Surcoût Intens : Zen + 1 000 € | | | |

| ZOE | | | |
|------|---|-------|--------|
| Life | 1 | 6 300 | 21 900 |

| | | | |
|------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Zen : Life + 1 300 € | | | |
| Surcoût Intens : Zen + 700 € | | | |

| CLIO IV (5 PORTES) | | | |
|---------------------------|----|-----|--------|
| 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 90 ch Life | 4 | 0 | 16 600 |
| 1.5 Energy dCi 110 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 € | | | |

| CLIO IV ESTATE (BREAK) | | | |
|------------------------------------|--|--|--|
| Surcoût : berline + Access + 600 € | | | |

| CAPTUR | | | |
|---------------------------|---|---|--------|
| 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 |

| MEGANE COUPÉ | | | |
|--|----|-------|--------|
| 1.2 Energy TCe 115 ch Intens | 6 | 0 | 24 100 |
| 1.2 Energy TCe 130 ch Bose 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 Bose Edition : Intens + 1 500 € | | | |
|---|--|--|--|

| MEGANE | | | |
|--|---|---|--------|
| 1.2 Energy TCe 115 ch Life | 6 | 0 | 20 700 |
| 1.2 Energy TCe 130 ch Bose 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 |
| 1.6 Energy dCi 130 ch Zen | 6 | 0 | 26 450 |

| | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Zen : Life + 1 800 € | | | |
| Surcoût Bose Edition : Zen + 2 400 € | | | |

| MEGANE ESTATE (BREAK) | | | |
|---------------------------|--|--|--|
| Surcoût : berline + 800 € | | | |

| SCÉNIC (5 PLACES) | | | |
|------------------------------------|---|-----|--------|
| 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 Bose Edition | 7 | 0 | 32 000 |

| | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Bose Edition : Zen + 2 300 € | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|

| SCÉNIC XMOD (5 PLACES) | | | |
|------------------------------------|---|-----|--------|
| 1.2 Energy TCe 130 ch Bose | 7 | 500 | 29 600 |
| 1.5 Energy dCi 110 ch Zen | 5 | 0 | 28 350 |
| 1.6 Energy dCi 130 ch Bose Edition | 7 | 0 | 32 600 |

| | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Bose Edition : Zen + 2 950 € | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|

| GRAND SCÉNIC (5 PLACES) | | | |
|--------------------------|--|--|--|
| Surcoût : Scénic + 400 € | | | |

| GRAND SCÉNIC (7 PLACES) | | | |
|---|--|--|--|
| Surcoût : Grand Scénic 5 places + 700 € | | | |

| KADJAR | | | |
|-------------------------|---|---|--------|
| 1.2 Energy TCe 130 Life | 7 | 0 | 22 900 |
| 1.5 Energy dCi 110 Life | 5 | 0 | 26 000 |
| 1.6 Energy dCi 130 Zen | 7 | 0 | 29 300 |

| | | | |
|--|--|--|--|
| Surcoût Zen : Life + 2 000 € à + 2 610 € | | | |
| Surcoût Intens : Zen + 2 500 € | | | |

| LAGUNA COUPÉ | | | |
|---------------------------|---|---|--------|
| 1.5 dCi 110 ch Zen | 6 | 0 | 31 150 |
| 2.0 Energy dCi 150 ch Zen | 8 | 0 | 32 750 |
| 2.0 dCi 175 ch Intens | 9 | 0 | 37 250 |

| LAGUNA | | | |
|------------------------------------|----|---|--------|
| 1.5 dCi 110 ch Zen | 6 | 0 | 28 700 |
| 2.0 Energy dCi 130 ch Zen | 7 | 0 | 30 400 |
| 2.0 Energy dCi 175 ch Bose Edition | 10 | 0 | 32 900 |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Surcoût Bose Edition : Zen + 2 400 € | | | |
| Surcoût Intens : Bose Edition + 2 000 € | | | |

| LAGUNA ESTATE | | | |
|-----------------------------|--|--|--|
| Surcoût : berline + 1 200 € | | | |

| NOUVEL ESPACE | | | |
|-------------------------------|----|-----|--------|
| 1.6 Energy TCe 200 ch Zen EDC | 11 | 250 | 38 200 |
| 1.6 Energy dCi 130 ch Life | 7 | 0 | 34 700 |
| 1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC | 8 | 0 | 39 700 |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Surcoût Intens : Zen + 3 800 € | | | |
| Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 800 € | | | |

| SEAT | | | |
|------|----|------|------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |

| MII (3 PORTES) | | | |
|---------------------|---|---|--------|
| 1.0 60 ch Reference | 3 | 0 | 9 570 |
| 1.0 75 ch Style | 4 | 0 | 11 660 |

| MII (5 PORTES) | | | |
|---------------------|---|---|--------|
| 1.0 60 ch Reference | 3 | 0 | 10 060 |
| 1.0 75 ch Style | 4 | 0 | 12 150 |

| IBIZA SPORTCOUPÉ (3 PORTES) | | | |
|-----------------------------|---|---|--------|
| 1.2 60 ch Reference | 4 | 0 | 12 055 |
| 1.2 70 ch Reference | 5 | 0 | 12 405 |

| | | | |
|-----------------------------------|---|-----|--------|
| 1.4 85 ch Style (TE) | 5 | 0 | 14 630 |
| 1.2 TSI 105 ch FR | 6 | 0 | 17 120 |
| 1.2 TSI 105 ch FR DSG | 6 | 0 | 18 450 |
| 1.4 TSI 150 ch FR ACT | 9 | 0 | 19 800 |
| 1.4 TSI 150 ch FR DSG | 9 | 250 | 20 475 |
| 1.4 TSI 180 ch Cupra DSG | 8 | 250 | 22 305 |
| 1.2 TDI 75 ch Ecomotive Reference | 4 | 0 | 14 630 |
| 1.6 TDI FAP 90 ch Reference | 5 | 0 | 15 155 |
| 1.6 TDI FAP 105 ch FR | 5 | 0 | 19 170 |
| 2.0 TDI FAP 143 ch FR | 7 | 0 | 20 500 |

| IBIZA (5 PORTES) | | | |
|----------------------------|--|--|--|
| Surcoût : 3 portes + 600 € | | | |

| SWIFT (3 PORTES) | | | |
|------------------------|---|---|--------|
| 1.2 WT 92 ch Avantage | 5 | 0 | 12 090 |
| 1.2 WT 92 ch Privilege | 5 | 0 | 12 890 |
| 1.2 WT 92 ch Sport | 5 | 0 | 17 480 |

| SWIFT (5 PORTES) | | | |
|----------------------------|--|--|--|
| Surcoût : 3 portes + 600 € | | | |

| JIMNY | | | |
|-----------------|---|-------|--------|
| 1.6 80 ch WT JX | 6 | 2 200 | 13 860 |
| 1.6 80 ch WT JX | 6 | 2 200 | 15 510 |

| SX4 S-CROSS | | | |
|-----------------------------------|---|---|--------|
| 1.6 WT 120 ch Avantage | 6 | 0 | 18 990 |
| 1.6 WT 120 ch Privilege | 6 | 0 | 20 590 |
| 1.6 WT 120 ch Privilege AllGrip | 6 | 0 | 22 490 |
| 1.6 WT 120 ch Pack | 6 | 0 | 22 290 |
| 1.6 WT 120 ch Pack AllGrip | 6 | 0 | 24 190 |
| 1.6 WT 120 ch Style AllGrip BVA | 6 | 0 | 26 990 |
| 1.6 DDIS 120 ch Privilege | 6 | 0 | 22 590 |
| 1.6 DDIS 120 ch Privilege AllGrip | 6 | 0 | 24 490 |
| 1.6 DDIS 120 ch Pack | 6 | 0 | 24 290 |
| 1.6 DDIS 120 ch Pack AllGrip | 6 | 0 | 26 190 |
| 1.6 DDIS 120 ch Style | 6 | 0 | 25 990 |
| 1.6 DDIS 120 ch Style AllGrip | 6 | 0 | 27 890 |

| SX4 | | | |
|-------------------------|---|-----|--------|
| 2.0 DDIS 135 ch GL | 7 | 0 | 17 940 |
| 2.0 DDIS 135 ch GLX 4x4 | 7 | 250 | 20 270 |

| NOUVEAU VITARA | | | |
|----------------------------|----|---|--------|
| 1.6 WT Avantage | NC | 0 | 17 490 |
| 1.6 WT Privilege | NC | 0 | 19 390 |
| 1.6 WT Privilege AllGrip | NC | 0 | 21 390 |
| 1.6 WT Pack | NC | 0 | 21 290 |
| 1.6 WT Pack AllGrip | NC | 0 | 23 290 |
| 1.6 DDIS Privilege | NC | 0 | 21 690 |
| 1.6 DDIS Privilege AllGrip | NC | 0 | 23 690 |
| 1.6 DDIS Pack | NC | 0 | 23 590 |
| 1.6 DDIS Pack AllGrip | NC | 0 | 25 590 |

| GRAND VITARA | | | |
|----------------------------|---|-------|--------|
| 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-68 ch Iconic Multidrive | 4 | 0 | 15 000 |
| 1.0 WT-68 ch Iconic Pack Multidrive | 4 | 0 | 17 000 |
| 1.0 WT-100 ch Iconic Pack Multidrive | 5 | 0 | 18 400 |

| NOUVELLE AYGO (3 PORTES) | | | |
|--------------------------|---|---|--------|
| 1.0 WT-68 ch x | 3 | 0 | 10 500 |
| 1.0 WT-68 ch x-play | 3 | 0 | 12 000 |

| NOUVELLE AYGO (5 PORTES) | | | |
|--------------------------|---|---|--------|
| 1.0 WT-68 ch x | 3 | 0 | 10 900 |
| 1.0 WT-68 ch x-play | 3 | 0 | 12 400 |
| 1.0 WT-68 ch x-cite | 3 | 0 | 13 500 |
| 1.0 WT-68 ch x-crossover | 3 | 0 | 15 000 |

| NOUVELLE YARIS (3 PORTES) | | | |
|---------------------------|---|---|--------|
| 1.0 WT-69 ch Active | 4 | 0 | 13 500 |
| 1.0 WT-69 ch Tendence | 4 | 0 | 14 400 |
| 1.0 WT-100 ch Style | 6 | 0 | 17 250 |
| 1.4 D-4D 90 ch Active | 5 | 0 | 16 200 |
| 1.4 D-4D 90 ch Tendence | 5 | 0 | 17 100 |
| 1.4 D-4D 90 ch Style | 5 | 0 | 18 800 |

| NOUVELLE YARIS (5 PORTES) | | | |
|---------------------------|---|-------|--------|
| 1.0 WT-69 ch Active | 4 | 0 | 14 100 |
| 1.0 WT-69 ch Tendence | 4 | 0 | 15 000 |
| 1.0 WT-69 ch Dynamic | 4 | 0 | 15 700 |
| 1.0 WT-69 ch Design | 4 | 0 | 17 000 |
| 1.3 WT-100 ch Dynamic | 5 | 0 | 18 850 |
| 1.3 WT-100 ch Style | 5 | 0 | 17 850 |
| 1.3 WT-100 ch Lounge | 5 | 0 | 19 050 |
| HSD 100 ch Dynamic | 5 | 960 | 19 200 |
| HSD 100 ch Graphic | 5 | 1 002 | 20 050 |
| HSD 100 ch Style | 5 | 1 062 | 21 250 |
| 1.4 D-4D 90 ch Active | 5 | 0 | 16 800 |
| 1.4 D-4D 90 ch Tendence | 5 | 0 | 17 700 |
| 1.4 D-4D 90 ch Dynamic | 5 | 0 | 18 400 |
| 1.4 D-4D 90 ch Style | 5 | 0 | 19 400 |
| 1.4 D-4D 90 ch Lounge | 5 | 0 | 20 600 |

Surcoût boîte Multidrive CVT (WT-100 ch): BVM + 2 200 €

| VERSO S | | | |
|-------------------------|---|---|--------|
| 1.3 WT-100 ch Dynamic | 5 | 0 | 17 600 |
| 1.3 WT-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-100 ch Active | 5 | 0 | 18 360 |
| WT-100 ch Dynamic | 5 | 0 | 21 450 |
| WT-132 ch Dynamic | 7 | 250 | 22 250 |
| WT-132 ch Style | 7 | 250 | 24 250 |
| HSD 136 ch Dynamic | 5 | 1 272 | 25 450 |
| HSD 136 ch Style | 5 | 1 372 | 27 450 |
| D-4D 90 ch Active | 5 | 0 | 20 000 |
| D-4D 90 ch Eco Active | 4 | 0 | 20 400 |
| D-4D 90 ch Dynamic | 5 | 0 | 23 100 |
| D-4D 90 ch Eco Dynamic | 4 | 0 | 23 500 |
| D-4D 90 ch Style | 5 | 0 | 25 100 |
| D-4D 124 ch Dynamic | 6 | 0 | 24 550 |
| D-4D 124 ch Style | 6 | 0 | 26 550 |

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)

Surcoût : berline 5 p + 1 100 €

| VERSO II (5 PLACES) | | | |
|------------------------------|---|-------|--------|
| WT-132 ch Active | 8 | 1 600 | 23 100 |
| WT-132 ch Dynamic | 8 | 1 600 | 23 600 |
| WT-132 ch SkyView | 8 | 1 600 | 24 600 |
| WT-132 ch Style | 8 | 1 600 | 27 200 |
| D-4D 112 ch Active | 7 | 0 | 25 800 |
| D-4D 112 ch Dynamic | 7 | 0 | 26 300 |
| D-4D 112 ch SkyView | 7 | 0 | 27 300 |
| D-4D 112 ch Style | 7 | 0 | 29 900 |
| D-CAT FAP 150 ch SkyView BVA | 9 | 2 200 | 29 300 |
| D-CAT FAP 150 ch Style BVA | 9 | 2 200 | 32 100 |

VERSO II (7 PLACES)

Surcoût : 5 places + 700 €

| PRIUS III | | | |
|-----------------------------|---|-------|--------|
| HSD 136 ch Dynamic 15' | 4 | 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 |

| PRIUS + | | | |
|--------------------|---|-------|--------|
| HSD 136 ch Active | 4 | 1 610 | 32 200 |
| HSD 136 ch Dynamic | 4 | 1 685 | 33 700 |
| HSD 136 ch SkyView | 4 | 1 735 | 34 700 |
| HSD 136 ch Lounge | 4 | 1 862 | 37 250 |

| AVENSIS | | | |
|-------------------------|---|-------|--------|
| WT-147 ch Dynamic | 8 | 1 600 | 27 400 |
| D-4D 124 ch Dynamic | 6 | 0 | 28 650 |
| D-4D 150 ch Lounge | 8 | 500 | 35 150 |
| D-CAT 150 ch Lounge BVA | 8 | 2 200 | 36 650 |

AVENSIS SW

Surcoût version 4 portes (dispos uniquement) : + 1 000 €

| RAV4 | | | |
|---------------------------|---|-------|--------|
| WT-151 ch Le Cap 4x4 | 9 | 2 200 | 27 690 |
| WT-151 ch Life 4x4 | 9 | 2 200 | 30 590 |
| D-4D 124 ch Le Cap | 7 | 0 | 26 690 |
| D-4D 124 ch Le Cap 4x4 | 7 | 250 | 28 590 |
| D-4D 124 ch Life | 7 | 0 | 29 590 |
| D-4D 124 ch Life 4x4 | 7 | 250 | 31 490 |
| D-4D 150 ch Life 4x4 | 8 | 900 | 32 490 |
| D-CAT 150 ch Life BVA 4x4 | 9 | 3 000 | 33 990 |

Surcoût Life : LeCap + 2 900 €

Surcoût Life Edition : LeCap + 400 €

Surcoût ClubSport Edition : Life Edition + 1 800 €

Surcoût Lounge : ClubSport Edition + 2 700 €

| LAND CRUISER (3 PORTES) | | | |
|-------------------------|----|-------|--------|
| D-4D 190 ch Le Cap | 12 | 8 000 | 37 350 |
| D-4D 190 ch Life | 12 | 8 000 | 41 950 |
| D-4D 190 ch Légende | 12 | 8 000 | 44 450 |
| D-4D 190 ch Lounge | 12 | 8 000 | 48 850 |

| LAND CRUISER (5 PORTES) | | | |
|--------------------------------|----|-------|--------|
| D-4D 190 ch Le Cap | 12 | 8 000 | 40 050 |
| D-4D 190 ch Life | 12 | 8 000 | 45 550 |
| D-4D 190 ch Légende | 12 | 8 000 | 50 050 |
| D-4D 190 ch Lounge | 12 | 8 000 | 54 850 |
| D-4D 190 ch Lounge Pack Techno | 12 | 8 000 | 63 250 |

| LAND CRUISER SW | | | |
|-----------------------------|----|-------|--------|
| D-4D V8 286 ch Légende 5 p. | 19 | 8 000 | 74 600 |
| D-4D V8 286 ch Légende 7 p. | 19 | 8 000 | 77 000 |
| D-4D V8 286 ch Lounge 5 p. | 19 | 8 000 | 87 600 |
| D-4D V8 286 ch Lounge 7 p. | 19 | 8 000 | 89 700 |

GT86 COUPE

2.0 200 ch GT86 12 2 600 30 390

VOLKSWAGEN

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|------|----|------|------|
|------|----|------|------|

| UP! (3 PORTES) | | | |
|-------------------------------|---|---|--------|
| 1.0 60 ch take up! | 3 | 0 | 10 250 |
| 1.0 60 ch BlueMotion take up! | 3 | 0 | 10 550 |
| 1.0 60 ch Move up! ASG5 | 3 | 0 | 12 420 |
| 1.0 75 ch take up! | 4 | 0 | 10 780 |
| 1.0 75 ch BlueMotion take up! | 4 | 0 | 12 520 |
| 1.0 75 ch Move up! ASG5 | 4 | 0 | 12 850 |
| 1.0 75 ch high up! ASG5 | 4 | 0 | 14 690 |

Surcoût move up! : take up! + 1 400 €

Surcoût high up! : move up! + 2 190 €

| UP! (5 PORTES) | | | |
|---------------------------------|---|-------|--------|
| 1.0 75 ch Cross up! | 4 | 0 | 15 320 |
| e-up 1 électrique 60 kW (82 ch) | 2 | 6 300 | 26 900 |

Surcoût : 3 portes + 480 €

| NOUVELLE POLO (3 PORTES) | | | |
|---------------------------------------|----|-----|--------|
| 1.0 60 ch Trendline | 4 | 0 | 13 220 |
| 1.0 60 ch Comfortline | 4 | 0 | 15 130 |
| 1.0 75 ch Trendline | 4 | 0 | 13 600 |
| 1.2 TSI 90 ch BM Comfortline | 5 | 0 | 16 300 |
| 1.2 TSI 90 ch BM Comfortline DSG7 | 5 | 0 | 17 900 |
| 1.2 TSI 110 ch BM Sportline | 6 | 0 | 19 500 |
| 1.2 TSI 110 ch BM Sportline DSG7 | 6 | 0 | 21 100 |
| 1.4 TSI 150 ch ACT BlueGT | 7 | 0 | 22 700 |
| 1.4 TSI 150 ch ACT BlueGT DSG7 | 7 | 0 | 24 300 |
| 1.4 TDI 75 ch Blue Motion Trendline | 4 | 0 | 16 930 |
| 1.4 TDI 75 ch Blue Motion Comfortline | 4 | 0 | 18 180 |
| 1.4 TDI 75 ch Blue Motion | 4 | 0 | 17 490 |
| 1.4 TDI 90 ch BM Comfortline | 4 | 0 | 18 400 |
| 1.4 TDI 90 ch BM Comfortline DSG7 | 4 | 0 | 20 000 |
| 1.4 TDI 105 ch BM Sportline | NC | NC | 20 900 |
| 1.8 TSI 192 ch GTI | 11 | 250 | 26 390 |
| 1.8 TSI 192 ch GTI DSG7 | 10 | 0 | 28 010 |

Surcoût Comfortline : Trendline + 1 800 €

Surcoût Sportline : Comfortline + 1 800 €

NOUVELLE POLO (5 PORTES)

Surcoût : berline 3 p. + 650 €

| GOLF VII (3 PORTES) | | | |
|------------------------------------|----|-------|--------|
| 1.2 TSI 85 ch BlueMotion Trendline | 5 | 0 | 18 650 |
| 1.2 TSI 105 ch BM Trendline | 5 | 0 | 21 000 |
| 1.4 TSI 122 ch Comfortline | 6 | 0 | 23 150 |
| 1.4 TSI 150 ch ACT BM Comfortline | 7 | 0 | 26 050 |
| 2.0 TSI 220 ch GTI | 12 | 250 | 33 750 |
| 2.0 TSI 230 ch GTI Performance | 13 | 250 | 34 850 |
| 2.0 TSI 300 ch R | 19 | 2 200 | 41 300 |
| 1.6 TDI 90 ch BM Trendline | 4 | 0 | 22 800 |
| 1.6 TDI 105 ch BM Trendline | 5 | 0 | 23 450 |
| 1.6 TDI 110 ch BM Trendline | 5 | 0 | 24 250 |
| 2.0 TDI 150 ch BM Comfortline | 7 | 0 | 28 110 |
| 2.0 TDI 184 ch BM GTD | 9 | 0 | 33 900 |

Surcoût DSG : BVM + 1 830 €

Surcoût Comfortline : Trendline + 2 090 €

Surcoût Carat : Comfortline + 2 260 €

GOLF VII (5 PORTES)

Surcoût : berline 3 p. + 790 €

1.4 TSI Hybrid 204 ch GTE 6 4 000 38 500

e-Golf 115 ch (85 kW) 3 6 300 36 790

| GOLF VII SW (BREAK) | | | |
|-------------------------------------|----|-------|--------|
| 1.2 TSI 85 ch Trendline | 5 | 0 | 20 200 |
| 1.2 TSI 110 ch Comfortline | 5 | 0 | 24 550 |
| 1.4 TSI 125 ch Trendline | 6 | 0 | 23 400 |
| 1.4 TSI 150 ch Comfortline | 8 | 0 | 27 650 |
| R DSG | 19 | 2 200 | 45 700 |
| 1.6 TDI 90 ch Trendline | 5 | 0 | 24 800 |
| 1.6 TDI 110 ch Trendline | 5 | 0 | 25 420 |
| 1.6 TDI 110 ch BlueMotion Trendline | 5 | 0 | 26 250 |
| 2.0 TDI 150 ch Comfortline | 7 | 0 | 30 200 |
| GTD | 10 | 0 | 36 170 |

Surcoût DSG : BVM + 1 860 € à 1 910 €

Surcoût Comfortline : Trendline + 2 150 €

Surcoût Carat : Comfortline + 2 130 €

| GOLF SPORTSVAN | | | |
|---|----|---|--------|
| 1.2 TSI 85 ch Trendline | 5 | 0 | 20 990 |
| 1.4 TSI 125 ch Trendline | 7 | 0 | 24 070 |
| 1.4 TSI 150 ch Comfortline | 8 | 0 | 28 250 |
| 1.6 TDI 90 ch Trendline | 4 | 0 | 25 500 |
| 1.6 TDI 110 ch Comfortline | 5 | 0 | 28 760 |
| 1.6 TDI 110 ch BlueMotion Comfortline | NC | 0 | 29 570 |
| 2.0 TDI 150 ch Carat | 8 | 0 | 33 290 |
| Sorozat Comfortline : Trendline + 2 080 € | | | |

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

CONDUIT À UNE AUTRE

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



NOUVELLE CIVIC

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

GAMME À PARTIR DE 19 990 €⁽¹⁾

NOUVELLE CIVIC

(1) 19 990 € : prix d'une Civic 1.6 i-DTEC Elegance incluant un avantage client total de 3 450 € composé de 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 votre 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 €) : 26 350 € selon tarif au 01/07/2015. Consommation et émissions de CO₂ du modèle présenté : 3,7 l/100 km en cycle mixte et 98 g/km de CO₂. *Donnez vie à vos rêves.



GRUPE COURTOIS

COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY

50, route de Mantes - 01 71 52 11 00
www.honda-chambourcy.com

Nouvelle concession

COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE

Cité de l'Auto - 12 rue Louis Deloge - 01 34 32 33 00
www.honda-saintouenlaumone.com

Anciennes et Modernes



ASSURANCE COLLECTION

à partir de **20 €**

Garanties RC + Déf. Pénale et Recours + Prêt du Volant + Trajet Travail Occasionnel pour un véhicule d'avant 1975. Tarif au 01.08.2015. 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

☎ 05 65 100 100

ILS LES ASSURENT A PETIT PRIX !



POUR 29 €/AN PRÉSERVEZ VOTRE PERMIS

- Retour à domicile en Taxi en cas d'impossibilité de conduire (exemple : une soirée exceptionnellement arrosée !!)
- Envoi d'un chauffeur en cas d'immobilisation de la voiture suite à un excès de vitesse supérieur à 40 km/h
- Organisation et prise en charge d'un stage de récupération de points
- Informations réglementaires sur le permis à points

Rendez-vous sur www.assistancepermis.fr
ou au ☎ 05 65 100 100



TOUTE LA GAMME MAZDA DISPONIBLE AUX MEILLEURES CONDITIONS

CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE À PARIS

NOUVEAU MAZDA CX3



**BIENTÔT
LE NOUVEAU
MAZDA MX5**



CONDITIONS SPECIALES 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

GAMME VOLVO XC90 : consommation Euromix (l/100 km) : de 2.1 à 8.0 - CO₂ rejeté (g/km) : de 49 à 184.

ABVV
AUTOMOBILES
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 OZEN 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

Voitures neuves moins chères

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

JUSQU'À
-30%

À PARTIR DE
18 912 € TTC
PEUGEOT 5008



JUSQU'À
-35%

À PARTIR DE
15 897 € TTC
RENAULT MEGANE ESTATE



JUSQU'À
-31%

À PARTIR DE
12 132 € TTC
FIAT 500L



JUSQU'À
-23%

À PARTIR DE
16 859 € TTC
CITROËN DS3



JUSQU'À
-22%

À PARTIR DE
12 798 € TTC
NISSAN JUKE



JUSQU'À
-22%

À PARTIR DE
25 724 € TTC
AUDI Q3



04 70 30 87 60 **www.auto-ies.com**

IES (nom commercial) : Auto-IES.com SAS au capital de 400 000 € filiale et locataire gérant de la société AUTO-IES, SAS au capital de 583 270 €. ZAC les Arcades 03300 CREULIER 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. 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

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

06.09.78.09.20
aupe@lesvoituresdelannee.com



• Saab 9-3 Aero V6 2.8T Sport Hatch 250ch 10 900 €
12/05, 115 000 km, argent, cuir gris biton,
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 ARAMISAUTO

**Obtenez un prix
de reprise ferme
de chez vous !**

EXCLUSIVITÉ
ARAMISAUTO



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



BMW 340i

FABIAN KIRCHBAUER



Flat 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

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

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Jean-François Jollet

(1^{er} secrétaire de rédaction), Valérie Frölich

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Béatrice Schiano de Colella, Sabah Slimani

Photographes: 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

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

Responsable diffusion: Nicolas Chanliou

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 prépresse: Sylvain Boularand (2988)

Adjoint responsable service prépresse: 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 48 75. Par courrier: Service abonnements

L'Auto-Journal - CS 50273 - 27092 Evreux Cedex 9

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

Abonnement France: 64 € (1 an, 26 numéros dont Spécial Salon),

78 € (1 an, 26 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A.

à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique SpA, tél.: 070 233 304,

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

Suisse (Edigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch):

139 CHF (1 an, 26 numéros).



CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT[®]
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

Corvette C7 Stingray

466 ch Disponible en concession



Coupé et cabriolet. 8 teintes au choix.

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

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT[®]
CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

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

R.C.S. Tours 343 449 419 - ORFAS N°07032368 - Visuel et données constructeur non contractuels
Consommations mixtes : de 12,0 à 12,2 l/100 km - Emissions de CO₂ : de 279 à 283 g/km - 06/2015