

l'auto-journal

N°943

NOUVELLE FORMULE

Espace

Le futur Scénic, à découvrir en exclusivité

Kadjar

Talisman

Mégane

Après l'avalanche des lancements, Mégane et Talisman affrontent déjà leurs rivales.

2015 / 2016 L'OFFENSIVE RENAULT

BMW M4 / FORD MUSTANG
À moitié prix, l'icône américaine défie la référence allemande.

MERCEDES GLC / BMW X3 / AUDI Q5
Mercedes a tout changé. Cela suffit-il pour inquiéter les références ?

OPEL ASTRA
Enfin à la page

DOSSIER 2 ROUES
4 modèles à l'essai

M 01117 - 943 - F: 3,50 €

BE: 3,90 € - ESP: 4 € - DE: 4 € DOM S: 4 € - DOM A: 5 € - IT: 4 € - UK: 3,90 € - PART CONT: 4 € - CAN: 6 \$ CAN - MAR: 6 \$ CAN - M 01117 - 943 - F: 3,50 €



Nouvelle Classe A. A partir de 299 €^{TTC}/mois sans apport⁽¹⁾, entretien inclus⁽²⁾.

Elle focalise les regards avec sa calandre diamant de série et votre attention sur la route avec son système de détection de somnolence ATTENTION ASSIST de série. www.mercedes-benz.fr

Mercedes-Benz
The best or nothing.

(1) En LLD 37 mois 45 000 km hors assurances. Classe A 160 Intuition BM6 37 loyers de 299 €. Frais de dossier 211 €. Modèle présenté : Classe A 160 Inspiration BM6 Pack Sport Black, projecteurs hautes performances LED, peinture métallisée et l'APA 37 loyers de 397 €. Frais de dossier 266 €. Valable jusqu'au 31/12/15, sous réserve d'acceptation du dossier par Mercedes-Benz Financement - 7, av. Niépce - 78180 Montigny. RCS Versailles 304 974 249 N° ORIAS 07009177. (2) ContratService SelectPlus de 37 mois/45 000 km, 1^{er} terme échu,



Consommations mixtes de la Nouvelle Classe A de 3,5 à 7,3 l/100 km. Emissions de CO₂ de 89 à 171 g/km.



DS préfère TOTAL



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

TOUS LES EXPLORATEURS LE SAVENT,
LE PLUS EXCITANT EST
CE QU'IL RESTE À DÉCOUVRIR.

Dr SYLVESTRE MAURICE - ASTROPHYSICIEN

NOUVELLE DS 5



Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE NOUVELLE DS 5 : DE 3,5 À 5,9 L/100 KM ET DE 90 À 136 G/KM.

Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199.



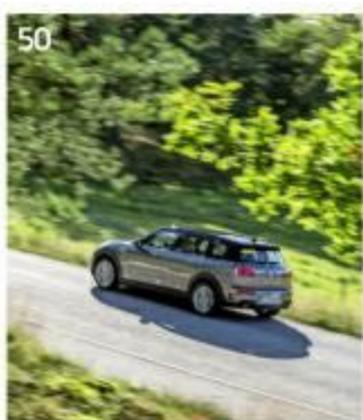
www.driveDS.fr

Sommaire [N° 943]

5



*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 15 au 28
octobre 2015**



Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

10 2015/2016, l'offensive Renault

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

38 Pollution et consommation, les normes vont enfin changer!

[AU VOLANT AVEC]

42 Lahouari Bennaoum, directeur de Skoda France

Conduire

[1^{ERS} ESSAIS]

50 Mini Clubman Cooper S 192 ch

62 Opel Astra 1.0 Turbo 105 ch

76 Mercedes Classe A 45 AMG 381 ch

[FACE-À-FACE]

54 Ford Mustang GT V8 421 ch /

BMW M4 431 ch

[GRAND ANGLE]

66 Volvo V60 Cross Country D4 190 ch

[COMPARATIF]

68 Mercedes GLC 220 d 170 ch 4MATIC /

Audi Q5 2.0 TDI 190 ch Quattro /

BMW X3 20d 190 ch xDrive

[LES EXPERTS]

80 Jaguar XE 2.0 200 ch

[DERNIER ESSAI]

83 Seat Altea

Vibrer

[REPORTAGE]

84 Rallye Père-Fils

[SPORT]

90 Romain Grosjean, prend-il un gros risque avec Haas?

[RÉTRO]

92 Porsche 914 2.0

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

96 La vie de vos autos

97 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

98 BMW Série 1

[FICHE OCCASION]

102 Kia Picanto

[DOSSIER DEUX-ROUES]

105 En attendant le Salon

[LE PRIX DU NEUF]

114 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

121 les petites annonces



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

**Un technicien
aux petits soins
pour m'installer
la Fibre**

**Avec Jérémy et un réseau
de plus de 4000 personnes
dédiées aux professionnels,
Orange propose une
installation complète sur
site, avec services associés
et hotline pro.**

orangepro.fr et 1016

orange™

**Vous rapprocher
de l'essentiel**

**C'est notre
spécialité**

**Installation
Premium avec
la Fibre Pro
100% Fibre**

Offre soumise à conditions, valable en France métropolitaine et réservée aux professionnels, sous réserve d'éligibilité géographique et de compatibilité technique et de raccordement effectif à la fibre optique. Prestation d'installation de la Livebox pro, des options Stockage pro, Fax pour toute première souscription à l'offre Fibre pro ou Orange Open pro fibre. Conditions sur orangepro.fr. 1016 : appel gratuit depuis une ligne fixe Orange. Pour un autre opérateur, consultez ses tarifs.



CLÉMENT CHOULOLOT

dito

Jean-Eric Raoul

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

AS DU VOLANT

Depuis son apparition sur la 208, le petit volant implanté bas des Peugeot fait causer dans les chaumières. Et dans les rédactions des magazines. Pourtant, si l'on gratte un peu, on découvre une réelle unanimité. Le sujet de débat, c'est la lisibilité des compteurs, en fonction de la position de conduite. Mais en fait, après avoir énoncé cette réserve toute théorique sur le mode "pour certains, cela peut être un handicap", tout le monde arrive à la même conclusion: "mais moi, j'adore!" Le type même de la bonne polémique, qui fait parler d'un élément distinctif, avec une conclusion finalement positive.

Si j'évoque aujourd'hui ce fameux petit volant, c'est que j'ai essayé, il y a quelques jours, une 308 GT. Comme tout le monde, j'ai été séduit par l'agilité, la précision du comportement de cette voiture. À mille lieux de la placidité attendue d'une berline "de bon père de famille". On compte également parmi ses qualités le raffinement et l'élégance dans la présentation de son habitacle. Assurément, la 308 ne vole pas son succès commercial.

Du coup, je me suis interrogé sur ce volant. Certes, il tombe parfaitement en mains et donne au conducteur un sentiment plus sportif, plus

On en vient à se demander si ce volant ne serait pas juste un génial coup marketing.

dynamique qu'un volant de taille traditionnelle. En même temps, ce n'est pas la révolution du siècle. Une 308 affublée d'un volant classique serait tout aussi plaisante et agile. On en vient donc à se demander si ce volant ne serait pas juste un génial coup marketing. Il fait parler de lui, comme on vient de voir. Et chaque fois que le conducteur s'installe aux commandes, il lui administre une piqûre de rappel, même à l'arrêt, sur le mode: "Tu te souviens? Je ne suis pas une voiture comme les autres. Mon châssis, mon dynamisme sont sans pareil. Tu as fait le bon choix..."



CLÉMENT CHOULOLOT

Même si le conducteur en question n'aspire pas particulièrement à une conduite sportive. En fait, Peugeot a mis la main sur un nouveau concept, le dynamisme perçu, comme les allemands ont fait émerger la qualité perçue, il y a une vingtaine d'années. Pour ces derniers, le niveau de finition de l'habitacle devait rendre concret le soin global apporté à la construction de l'auto. Avec Peugeot, ce volant rappelle de manière quasi subliminale que le comportement est l'un des points forts emblématiques de la marque. Bien joué.

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je ne peux approuver votre vision concernant l'affaire Volkswagen. D'une part, ce groupe a du mal à vendre aux États-Unis, d'autre part, il ne disposait d'aucun moteur diesel répondant aux normes de ce pays. Alors, il a choisi la facilité: tricher.

Patrick Lemaire

Notre pondération avait juste pour but de ne pas jeter le bébé avec l'eau du bain. La tricherie est inexcusable. Mais elle ne doit pas balayer le travail solide réalisé par ce groupe depuis des années.

Je partage votre point de vue sur l'acharnement médiatique auquel le groupe VW doit faire face.

En revanche, je récusé la manière dont vous discréditez les écologistes. Car malgré les progrès indéniables de l'industrie automobile dans la réduction des émissions polluantes, elle reste et restera une source de pollution dans le monde.

Nicolas Garnier

Le sujet est complexe. Mais quelle est vraiment la source de la pollution automobile? Les besoins (et les envies) de déplacements individuels de chacun d'entre nous, ou l'industrie automobile, qui fournit des solutions en travaillant (sous la pression des écologistes, certes) à les rendre toujours moins polluants?

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ





CETTE LEXUS FAIT UN CARTON !

C'est une prouesse sur le plan artistique tout autant que du point de vue technique : cette Lexus IS entièrement réalisée en carton a réclamé 1 700 pièces de ce matériau finement découpé. La réalisation a été confiée aux équipes londoniennes de LaserCut Works et de Scales and Models, et le résultat est étonnant : les ouvrants

fonctionnent, les roues tournent, et la voiture roule réellement grâce à un moteur électrique. La rigidité de l'ensemble est assurée par une structure qui mêle acier et aluminium, et l'habitacle est reproduit avec la même fidélité. Cette "Origami Car" a été exposée du 8 au 11 octobre au Salon britannique Grand Designs.



Mégane

Kadjar

MEGANE GT

LE RETOUR EN FORCE

APRÈS ESPACE ET KADJAR, VOICI MÉGANE ET TALISMAN! COMME POUR UN FEU D'ARTIFICE, RENAULT RYTHME SES LANCEMENTS. ET LA FIN DE L'ANNÉE DEVRAIT PRENDRE DES ALLURES DE BOUQUET. FINAL? PAS SI SÛR...

Dossier réalisé par Florian Chopin
Photos Thomas Antoine/ACE Team et Tibo



Espace

Talisman

TALISMAN

A

près une longue période de vaches maigres en termes de lancements produits, Renault revient en force sur le devant de la scène. Une seule année aura été nécessaire au constructeur pour sortir pas moins de quatre nouveautés majeures. Après l'Espace – le véritable haut de gamme de Renault –

et le Kadjar – pendant du SUV à succès Nissan Qashqai –, c'est au tour de la familiale Talisman et de la berline compacte Mégane de s'installer presque en même temps dans les halls des concessions. Avant d'étudier la nouvelle stratégie du Losange (p. 32), nous avons décidé de placer les deux dernières nouveautés dans leur univers concurrentiel. La Mégane devra avancer de solides arguments pour s'imposer face aux deux monuments du segment que sont les Peugeot 308 et Volkswagen

Golf. Ce ne sera pas beaucoup plus simple pour la Talisman qui, malgré une 508 en fin de carrière et une Passat sans doute déstabilisée par le "Volkswagengate", devra montrer qu'elle est à la hauteur des meilleures familiales en termes de confort et de qualité perçue. Et pour clore ce dossier spécial, nous vous proposons de jeter un œil sur les futurs projets de Renault. 2016 promet ! Outre le remplaçant du Koleos – alias le Kadjar 7 places –, le constructeur devrait mettre le successeur du Scénic sur la rampe de lancement. On se tient prêt.

Golf. Ce ne sera pas beaucoup plus simple pour la Talisman qui, malgré une 508 en fin de carrière et une Passat sans doute déstabilisée par le "Volkswagengate", devra montrer qu'elle est à la hauteur des meilleures familiales en termes de confort et de qualité perçue.

Et pour clore ce dossier spécial, nous vous proposons de jeter un œil sur les futurs projets de Renault. 2016 promet ! Outre le remplaçant du Koleos – alias le Kadjar 7 places –, le constructeur devrait mettre le successeur du Scénic sur la rampe de lancement. On se tient prêt.

Sommaire

P. 12 La MÉGANE face à la Peugeot 308 et la Volkswagen Golf

P. 20 La TALISMAN face à la Peugeot 508 et la Volkswagen Passat



P. 30 Le futur SCÉNIC

P. 32 La nouvelle STRATÉGIE de Renault

RENAULT MÉGANE IV



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 19 000 €

Commercialisation :
mi-décembre 2015



L'hybride selon Renault

Renault se laisse enfin, officiellement, tenter par l'hybride. Mais en attendant la version hybride rechargeable, prévue pour 2018, l'auto disposera, début 2017, du système Hybrid Assist sur le dCi 110 (les essence viendront après). Il s'agit d'un surcroît de puissance offert par une machine électrique (10 à 15 kW), similaire à l'hybride éco de PSA (voir L'AJ n°941) lors des phases de démarrage ou de forte accélération. S'il ne sera pas possible de rouler en tout électrique, la consommation devrait chuter de 20%.

DANS LA MÊLÉE

LA SORTIE DE LA NOUVELLE MÉGANE MARQUERA LA MI-TEMPS DU VASTE PLAN DE RELANCE DE RENAULT. POUR VOIR COMMENT LA COMPACTE S'EN SORT FACE À SES RIVALES, NOUS AVONS CHOISI LA VERSION LA PLUS AFFÛTÉE, LA GT.

VOLKSWAGEN GOLF



LES INFOS CLÉS

Prix: à partir de
18 650 €

Commercialisée
depuis: fin 2012

PEUGEOT 308



LES INFOS CLÉS

Prix: à partir de
18 400 €

Commercialisée
depuis: fin 2013



C'est une grande Clio". "Pas du tout, c'est une petite Talisman..." La Mégane IV vient à peine d'être dévoilée qu'elle est déjà comparée aux autres produits Renault. Un peu comme si elle n'avait pas d'identité propre. C'est le revers de la médaille de l'homogénéité de gamme. Auparavant, les modèles (Clio, Mégane, Scénic...) prenaient le pas sur la marque en termes d'image. Ils sont aujourd'hui au service de Renault. "Il y a une filiation avec les nouvelles productions", nous affirmait Agneta Dahlgren, directrice design du

segment compact de Renault lors de notre rencontre au Technocentre en juillet dernier. D'où le logo toujours plus imposant, aussi bien sur la calandre que sur la poupe. Alors, grosse Clio ou mini-Talisman? Les deux, mon capitaine! En effet, si on coupe l'auto en deux au niveau du pied milieu, la partie arrière se rapproche de la citadine avec ses galbes généreux, quand l'avant s'apparente à la récente berline familiale par sa calandre et ses crosses. Pourtant, cette Mégane IV possède sa propre personnalité, à la fois classique et dynamique. À l'image de l'ancienne génération. Avec néanmoins un effet "bouboule" moins marqué. Face à ➔



DANS CETTE LIVRÉE BLEU SPÉCIFIQUE QUI LUI DONNE DES AIRS DE VRAIE SPORTIVE, LA **RENAULT MÉGANE** N'A RIEN À ENVIER À SES RIVALES DU JOUR. ELLE AFFICHE UN EXCELLENT RAPPORT ENCOMBREMENT/HABITABILITÉ AVEC UN VOLUME DE COFFRE PLUS IMPORTANT.



Pour faciliter le basculement des dossiers, un petit guide permet de maintenir la ceinture en position.



Comme l'Espace et la Talisman, la Mégane peut recevoir le châssis 4Control. Une marque de fabrique.



Si la GT ne chasse pas sur les terres de la R.S., elle s'offre de somptueux sièges baquet cuir/Alcantara.



La qualité de fabrication est au niveau de la catégorie mais la planche de bord n'est pas épurée comme sur la 308.



une Volkswagen Golf très sobre et une Peugeot 308 très germanique, la Renault entend mettre en avant son côté latin.

Pour vous proposer un premier comparatif équitable, nous avons mis sur un pied d'égalité les Golf, 308 et Mégane, toutes présentées ici dans leur livrée sportive accessible. Une sacrée gueule, ce plateau ! Chaque constructeur a développé un kit carrosserie spécifique avec bas de caisse, diffuseurs arrière, boucliers proéminents et jantes de diamètres généreux. La Renault remporte la palme avec son coloris bleu (Bleu Iron) spécifiquement développé pour la Mégane. Une teinte que l'on retrouve de façon assez marquée à l'intérieur, notamment sur les sièges baquet en cuir et Alcantara. Les passagers avant seront ravis de ses assises très enveloppantes maintenant parfaitement. En revanche, ceux qui prendront place à l'arrière auront une visibilité vers l'avant largement entravée et, surtout, une cave à pieds quasiment inexistante. Dommage, car la banquette arrière est loin d'être inconfortable et les assises offrent un dessin améliorant le maintien latéral. En revanche, ne comptez pas voyager à trois derrière... Concernant la présentation, il y a comme un air de déjà-vu.

Notre version GT disposait d'un large écran tactile vertical de 8,7 pouces et d'un levier de vitesses (boîte EDC) encadré par deux éléments en plastique remontant vers la console. Cela ressemble fortement à ce que Renault nous a présenté sur la Talisman. Ces éléments en plastique sont certes plus fins mais toujours aussi durs, et la molette pour commander l'infodivertissement a disparu.

Dans cette livrée GT, la Renault affiche le look le plus sportif

L'ambiance s'avère plus sportive que dans les deux autres protagonistes. Dans la Golf, retirez le volant au méplat à la base ainsi que le tissu écossais de la sellerie rappelant la GTI, et vous vous trouvez dans une auto standard. Rien de vraiment excitant. En revanche, la qualité de présentation ne souffre aucune critique. Certes, les plastiques durs sont présents, même au niveau des genoux, mais ils offrent un rendu bien meilleur, aussi bien à la vue qu'au toucher. La critique vaut également pour la 308. S'il n'y

HABITABILITÉ	RENAULT MÉGANE	VW GOLF	PEUGEOT 308
Largeur aux coudes AV/AR	149/142 cm	149/146 cm	148/143 cm
Garde au toit AV/AR	99/93 cm	99/96 cm	100/94 cm
Espace entre sièges	24 cm	26 cm	21 cm
Longueur assise	46 cm	47 cm	46 cm



Par son style, la planche de bord de la GTD diffère peu des autres modèles de la gamme. Reste le volant sport.



Clin d'œil aux anciennes GTI, la sellerie à damier à maintiens renforcés est proposée de série sur la GTD.

RÉFÉRENCE DANS SA CATÉGORIE, LA **VOLKSWAGEN GOLF** NE SEMBLE PAS CRAINDRE LA NOUVELLE VENUE GRÂCE À UNE OFFRE PLÉTHORIQUE ET UNE QUALITÉ DE PRÉSENTATION DE HAUT VOL. ET POURTANT, LA FRANÇAISE DEVRAIT FAIRE TOURNER PLUS DE TÊTES.



Parmi ces trois berlines compactes, la Golf est la seule à exister à la fois en carrosserie 3 et 5 portes.



Plus courte, la Golf est pourtant plus habitable. Un guide maintient la ceinture une fois la banquette rabattue.



← Dépourvue de guide de maintien, la ceinture se place naturellement entre la gâche et la serrure.



Même en GT, la planche de bord reste très épurée. On peut regretter l'absence de certaines commandes. ↑



Plus chic que sport, les sièges de la 308 ne maintiennent pas aussi bien que ceux de la Mégane GT. Mais quel confort!



↙ Malgré ses quatre roues directrices, la Mégane GT aura du mal à lutter contre la 308 et son formidable châssis.

ÉLÉGANTE, SÉRIEUSE, SOBRE, LA PEUGEOT 308 EST DOTÉE DE SOLIDES ATOUTS POUR RIVALISER AVEC SES HOMOLOGUES. ELLE CACHE ÉGALEMENT UN CHÂSSIS QUI N'A BESOIN D'AUCUN ARTIFICE POUR PROCURER SENSATIONS ET PLAISIR. ET CE PETIT VOLANT...

avait ce liseré et ces surpiqûres rouges sur le cuir des sièges, il serait bien délicat de prendre cet habitacle pour celui d'une auto à vocation sportive. L'abandon quasi-total des commandes physiques offre une console pure et élégante mais manque clairement d'ergonomie en conduite. En revanche, le petit volant par-dessus lequel le conducteur regarde les compteurs constitue l'originalité de l'auto.

L'habitabilité de la Mégane se situe dans la moyenne haute

Renault a choisi de proposer un affichage tête haute via une lame qui se range dans un logement très discret lorsque le système ne sert pas. Mais, aussi sportives soient-elles, nos trois autos savent également rester pratiques. Du moins pour deux d'entre elles. Ainsi, si toutes proposent une banquette fractionnable et rabattable, seules les Golf et Mégane disposent d'un système astucieux pour retenir, dans la manipulation, la ceinture de

sécurité. Concernant l'habitabilité, la Mégane se place dans la moyenne de la catégorie. Elle fait mieux que la 308 en espace aux places arrière, avec une assise aussi longue mais une aisance supérieure au niveau des genoux. En revanche, la Golf fait légèrement mieux. La Renault prend néanmoins sa revanche avec un volume de coffre annoncé plus important : 434 dm³, quand la Peugeot propose 420 dm³ et la Volkswagen 380 dm³.

J'ai certes pu prendre le volant de cette nouvelle Mégane IV GT, mais sur quelques mètres et souvent au ralenti, afin de placer l'auto pour les photos. Impossible donc de vous donner des indications sur son agrément ou sa tenue de route. Ce n'est d'ailleurs pas le sujet de cet article, les premiers essais dynamiques auront lieu début décembre. En revanche, pour avoir fait quelques demi-tours, j'ai trouvé le rayon de braquage relativement important, alors que l'auto est dotée du système 4Control censé faciliter les manœuvres à faible vitesse et augmenter l'agilité à allure plus soutenue. Il faut dire que les roues de 18 pouces ne se prêtent guère à l'exercice. Si on veut voir le verre à moitié plein, on

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

UN STYLE AFFIRMÉ, ENFIN COHÉRENT AVEC LE RESTE DE LA GAMME, ET DES ÉQUIPEMENTS INNOVANTS: AVANT MÊME LES PREMIERS ESSAIS, LA NOUVELLE MÉGANE MARQUE DES POINTS.



FICHE TECHNIQUE	RENAULT MÉGANE	VOLKSWAGEN GOLF	PEUGEOT 308
L/l/h/empattement	4,36/nc/1,45/2,67 m	4,25/1,80/1,45/2,63 m	4,26/1,81/1,46/2,62 m
Moteurs essence	100, 130, 205, 300* ch	85, 105, 122, 150, 220, 230, 300 ch	82, 110, 130, 205, 270 ch
Moteurs diesel	90, 110, 130, 165 ch	90, 105, 110, 150, 184 ch	100, 120, 150, 180 ch
Moteurs hybrides	diesel 110 ch + boost 10 à 15 kW	essence rechargeable 150 ch + 75 kW	essence 270 ch + 2x85 kW (concept car R HYbrid)
Boîtes	BVM6 ou BVR 6 ou 7	BVM5 ou 6, BVR 6 ou 7	BVM 5 ou 6, BVA6

* Estimation pour la future R.S.

dira que le demi-tour aurait été plus compliqué sans les quatre roues directrices... Cette spécificité pourrait donner un léger avantage à la Renault face à ses rivales du jour sur la route. D'autant que la plateforme CMF-C/D devrait offrir un gain de poids non négligeable. Si Renault reste encore discret sur le sujet, il ne faudra pas qu'il dépasse les 1 500 kg. Les concurrentes, dans les versions GT et GTD ici présentes, sont en effet, selon nos mesures, sous cette toise: 1 493 kg pour la 308 et 1 465 kg pour la Golf.

Côté motorisations, la GT *made by* Renault-Sport sera disponible, au lancement en fin d'année, avec le 1.6 TCe de 205 ch, associé d'office à la boîte à double embrayage à 7 rapports EDC. Sa rivale directe chez Peugeot propose une cylindrée et une puissance strictement équivalentes mais elle est uniquement couplée à une boîte manuelle. Les deux françaises rendront 15 ch à la Golf GTI de 220 ch, et si les performances s'en feront certainement ressentir, cela ne veut pas dire qu'elles seront moins plaisantes à conduire. Côté diesel, la Mégane IV GT se contentera, courant

2016, d'une offre de 165 ch quand ses rivales développent 180 ch (Peugeot) et 184 ch (Volkswagen). Si la Mégane pourra s'enorgueillir de proposer son fameux système Multi Sense pour gérer la réponse à l'accélérateur et les lois de passages des rapports de la boîte EDC, elle ne disposera pas de la suspension pilotée (peut-être sur la version R.S.), réservée à la Talisman ou à l'Espace. La Golf est la seule des trois à pouvoir être équipée d'un tel système. Mais est-ce vraiment dommageable, sachant que, sans cet équipement, la Peugeot 308 parvient à faire jeu égal avec la Volkswagen? Réponse en fin d'année. ■



L'avis de Florian Chopin. Cette nouvelle Mégane, dans sa robe bleue, fait assurément plus envie que la Golf noire. Elle dispose d'une présentation originale, d'un coffre généreux et de technologies inédites. Dommage qu'elle néglige la qualité de ses matériaux.

HONDA
The Power of Dreams[®]

HONDA SORT LE GRAND JEU



NOUVEAU HR-V. LE SUV COMPACT PAR HONDA

NOUVELLES MOTORISATIONS **EARTH DREAMS**
TECHNOLOGY

HABITABILITÉ ET MODULARITÉ RECORD
LIMITEUR DE VITESSE INTELLIGENT
SYSTÈME MULTIMÉDIA HONDA CONNECT

GAMME HR-V À PARTIR DE

349€

PAR MOIS SUR 48 MOIS
SANS APPORT⁽¹⁾

**ALL
INCLUSIVE****

LOCATION
ENTRETIEN
GARANTIE
ASSISTANCE

**All inclusive = Tout inclus

(1) Loyer arrondi à l'euro supérieur. Exemple de Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 Km pour un HR-V 1.5 i-VTEC Elegance au prix remis de 19 990 € incluant 960 € de remise Concessionnaire, 600 € d'aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant et 550 € de coût supplémentaire lié à l'option peinture métallisée incluse.

Offre valable pour toute immatriculation avant le 31/12/2015. Prix catalogue du modèle présenté HR-V 1.5 i-VTEC Exclusive Navi avec option peinture métallisée (550 €) : 25 920 € selon tarif au 01/07/2015. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilométrages supplémentaires.

Offre non cumulable réservée aux particuliers sous réserve d'acceptation par CA Consumer Finance sous la marque HONDA finance. SA au capital de 460 157 919 € - Rue du Bois Sauvage 91038 Évry Cedex, 542 097 522 RCS Évry. Intermédiaire d'assurance inscrit à l'ORIAS : N° 07008079 (www.orias.fr). Assurance facultative souscrite auprès de CACI Life Limited et CACI Non-Life Limited, FIDELIA ASSISTANCE, PACIFICA.

Ce produit de location longue durée n'est pas soumis à la réglementation du crédit à la consommation.

Cette publicité est diffusée par votre concessionnaire agréé Honda qui est intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance et apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. *Donnez vie à vos rêves. www.honda.fr

RENAULT TALISMAN



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 27 000 €

Commercialisation :
mi-octobre 2015



Petit retard au lancement

Lors des tests de mise au point, la Talisman a connu des soucis de surchauffe sur les versions 1.5 dCi 110 ch et certains blocs 1.6 dCi 130 ch. Ce phénomène, survenu essentiellement au ralenti, serait dû à un problème dans l'architecture de la canalisation basse pression. Les ingénieurs l'ont résolu en mettant à jour le logiciel de commande de la pompe à carburant. D'où le retard dans la commercialisation de l'auto. Un retard toutefois nécessaire, sachant que le 1.5 dCi représentera près de 50% des ventes, notamment grâce aux flottes d'entreprises.

SE FIER À SA

PEUGEOT 508



LES INFOS CLÉS

Prix: à partir de
29 750 €

Commercialisée
depuis: print. 2011

VOLKSWAGEN PASSAT



LES INFOS CLÉS

Prix: à partir de
25 700 €

Commercialisée
depuis: fin 2014



PREMIÈRE IMPRESSION...

LA TALISMAN ENTEND MONTRER CE QUE VAUT LE NOUVEAU HAUT DE LA GAMME RENAULT EN SE FROTTANT À LA RÉFÉRENCE DU MARCHÉ, LA VOLKSWAGEN PASSAT, AINSI QU'À LA PEUGEOT 508, QUI CONSERVE ENCORE DE BEAUX RESTES.

A i-je vraiment vu la même voiture que mes confrères ?” Voilà la question que je me suis posée en lisant les comptes-rendus dans la presse sur la Renault Talisman, après sa présentation, début juillet, dans les jardins du château de Chantilly. Beaucoup ont comparé la qualité de finition aux productions allemandes les plus huppées (Audi) ou récentes (VW Passat). Certains magazines germaniques ont même approuvé cette vision. De quoi redonner le sourire aux dirigeants de Renault qui se confortaient ainsi dans leur idée de présenter leur berline au Salon de Francfort. Même pas peur ! Et c’est tout à leur honneur de vouloir se confronter aux références de la catégorie directement sur leur terrain. Toutefois, dans l’en-

ceinte du parc des expositions de Francfort, le chemin à parcourir entre le stand Renault et celui de Volkswagen était fort long et *L’Auto-Journal* a souhaité rapprocher physiquement la Talisman de la 8^e génération de Passat. De son côté et malgré son grand âge, la Peugeot 508 reste une référence française sur le segment, ce qui lui offre un ticket pour officier en qualité d’arbitre dans notre match au sommet.

Sur le plan esthétique, nos trois protagonistes jouent des cartes très différentes. Au classicisme de l’allemande qui parie sur sa qualité de présentation, la Peugeot répond par une élégance qui s’est accrue depuis son restylage, même si les proportions manquent toujours d’équilibre. Quant à la Renault, elle s’offre le prix de l’originalité avec sa calandre proéminente ainsi qu’avec le dessin de son capot moteur. “Nous avons →

SUR UN PLAN STRICTEMENT ESTHÉTIQUE, LA RENAULT TALISMAN EST UNE BERLINE TRICORPS CLASSIQUE MAIS PLUTÔT SÉDUISANTE. EN REVANCHE, SUR LE PLAN DE LA QUALITÉ, ELLE N’EST CLAIREMENT PAS AU NIVEAU DES MEILLEURES DE LA CATÉGORIE.

→
Caméra de recul mal dissimulée dans le logo et ouverture du coffre très apparente.



Cet élément est en plastique dur. Pas top pour y reposer le genou, et son assemblage laisse à désirer.



↑
Excellente habitabilité pour les passagers arrière ! L’espace pour leurs jambes est simplement royal.

↓
La Talisman repose sur un empattement de 2,81 m et affiche une longueur totale de 4,85 m.



↙
L’écran tactile vertical repose sur la technologie capacitive, comme sur une tablette.

S'ils ne sont pas sages,
privez-les de voiture.



Nouveau Touran avec Wi-Fi à bord. Prenez la vie de famille du bon côté.

Grâce à son système de navigation Discover Media⁽³⁾ et son réseau Wi-Fi⁽³⁾ à bord, le Nouveau Touran vous permet de connecter un nombre illimité d'appareils et de surfer librement sur Internet. Vos enfants seront ainsi heureux de retrouver leurs amis sur les réseaux sociaux. Et vous, vous serez heureux de retrouver la paix.

A partir de 290 €/mois⁽¹⁾ (hors Pack R-line⁽²⁾)
Sans apport, sans condition.



Shazamez l'image pour découvrir le Nouveau Touran.



Das Auto.

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

Location Longue Durée sur 36 mois. Sans apport, sans condition de reprise. 36 loyers de 290 €. Offre valable du 1^{er} au 31 octobre 2015.

Modèle présenté : Nouveau Touran Carat 1.2 TSI 110 BVM6 à **540 €/mois (hors Pack 'R-line'⁽²⁾)** avec options jantes alliage 18" 'Marseille', Pack 'LED' avec projecteurs LED directionnels, Pack 'Voyage' et peinture métallisée Bleu Caraïbes. Cycle mixte (l/100km): 5,4. Rejets de CO₂ (g/km): 126. (1) Nouveau Touran Trendline 1.2 TSI 110 en Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000 km maximum, hors assurances facultatives. Remise de 2 700 € TTC déduite du prix catalogue au 23/04/2015 mis à jour le 16/07/2015. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/10/2015 et le 31/10/2015 chez les distributeurs présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital social: 318 279 200 € - Succursale France: Bâtiment Ellipse - 15, av. de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS: 08 040 267 (www.orias.fr). (2) Prix hors Pack 'R-line' présenté sur le visuel, disponible à partir d'octobre 2015. (3) En option selon modèle et finition. Das Auto.: La Voiture.

Professionnels, découvrez la version Business de ce véhicule sur volkswagen-professionnels.fr



La plateforme n'est pas toute jeune. Et si l'empattement est grand (2,82 m), l'habitabilité se révèle limitée.



Depuis feu la 607, l'ouverture du coffre chez Peugeot est astucieusement dissimulée dans le 0...



L'espace pour les jambes n'est pas le plus important de notre trio. Mais il reste raisonnable.

Depuis son restylage, la planche de bord de la 508 adopte un écran tactile. Peu pratique car trop loin.



Venir coller son genou contre la console n'est pas un supplice. Peugeot utilise ici des plastiques moussés.



MALGRÉ SON ÂGE AVANCÉ, LA PEUGEOT 508 NE DÉMÉRITE PAS EN QUALITÉ ET EN FINITION. TOUT JUSTE PEUT-ON LUI REPROCHER UN MANQUE D'HABITABILITÉ AUX PLACES ARRIÈRE ET UNE ERGONOMIE QUELQUE PEU SURANNÉE.

la volonté d'offrir ce visage, mais c'est aussi pour des raisons de sécurité. Si nous l'avions dessiné de façon plus conventionnelle, les normes pour les chocs piétons nous auraient obligés à le remonter", nous avait expliqué Alexis Martot, designer extérieur de l'auto, lors de notre rencontre à Chantilly. Des trois berlines, la Renault est celle qui se donne le plus des faux airs de coupé, avec cette ligne de vitrage se terminant loin vers la poupe, alors que les Passat et 508 adoptent, au niveau de la custode arrière, le fameux pli Hofmeister si cher à BMW. Un détail qui donne une certaine prestance à ces deux berlines. Pour la partie arrière, une fois encore, la Renault se distingue par un dessin plus original, avec des feux constamment allumés (même de jour), donnant ainsi une signature visuelle reconnaissable de loin. La Volkswagen poursuit son étude classique avec une structure très horizontale et des feux mordant largement sur la malle du coffre. Contrairement à ceux de la Peugeot qui ont gagné un peu de dynamisme avec une griffe de LED. Jusqu'ici, le choix entre nos trois autos est surtout une question d'attrance. Pour ma part, j'opterais pour la Talisman, qui manie avec talent les proportions à l'allemande et la séduction latine par ses galbes voluptueux. C'est d'ailleurs devenu une habitude pour la marque.

En effet, depuis l'arrivée de Laurens van den Acker à la tête du style de la marque, l'esthétique extérieure a fait un vrai bond en avant pour s'afficher comme l'une des références du marché. La marque est même parvenue à imposer des coloris délicats comme le rouge de la Clio IV ou, bientôt, le bleu intense de la Mégane (voir p. 12).

Mais une fois à l'intérieur de la Renault, le sourire disparaît

Ce n'est pas tant la présentation de l'habitacle, bien souvent originale avec la tablette rapportée (Clio, Captur) ou positionnée en hauteur (Espace), qui gêne, mais plutôt la qualité des matériaux proposés et leur assemblage. Plastiques durs marquant à la moindre rayure, grain grossier, jeu dans les assemblages. Les Renault modernes souffrent de la comparaison avec la concurrence, et ce malgré les interventions des équipes de Mercedes pour améliorer ce point. Même constat pour cette Talisman. Si votre regard s'arrête sur le haut de la console, effectivement, les matériaux utilisés sont parfaitement acceptables. Même les applications de faux bois se révèlent flatteuses au regard. En partie basse, le fait que les revêtements



THE NEW MINI CLUBMAN.



moussés laissent place à des plastiques durs n'a rien de scandaleux, seules vos chaussures iront tâter ces matériaux. En revanche, entre les deux, la planche de bord propose des matériaux peu dignes du rang visé par la Talisman – le haut de la gamme Renault. Prenez la partie encadrant le levier de vitesses, là où le genou se pose. Le plastique est dur et bouge de façon étonnante alors que, sur les concurrentes du jour, l'ensemble est souple. Si la palme revient à la Passat avec un matériau très accueillant, la 508 ne démérite pas avec un mélange de plastiques durs et moussés à l'assemblage irréprochable. La Peugeot date pourtant de 2010 (présentation au Mondial 2010), autant dire une éternité. Sa présentation et son ergonomie accusent d'ailleurs le poids des ans. Depuis son restylage de 2014, elle dispose d'un écran tactile situé bien trop loin pour être pratique. Pour plus de commodité, Peugeot aurait dû conserver la molette auprès du levier de vitesses. Ce que les ingénieurs de Renault sont, pour le coup, parvenus à agencer alors que le large écran tactile vertical est très facile d'accès. Toutefois, en conduite, manipuler la molette sera plus sécurisant

que de viser un point sur ledit écran. D'autant que la navigation dans les différents menus du système requiert de quitter régulièrement la route des yeux. La présentation est plus sobre pour la Passat, avec un agencement classique en T. L'originalité vient de l'intégration des ouïes d'aération sur toute la longueur de la planche de bord. Une élégance renforcée par la présence de l'horloge analogique trônant au centre de la console.

La présentation de la Talisman est la même que la Mégane

Après avoir observé les trois planches de bord, un élément me frappe : celle de la Talisman est quasiment identique à celle de la nouvelle Mégane IV (voir p. 12). Vouloir une certaine homogénéité esthétique entre ses modèles est louable, mais disposer des mêmes tableaux de bord entre une berline compacte et une familiale fait preuve d'un investissement limité. Et cela ne profite pas à la Talisman, qui ne gagne pas en

ARRIVÉE SUR LE MARCHÉ FIN 2014, LA **VOLKSWAGEN PASSAT** AFFICHE UNE QUALITÉ DE FABRICATION QUI FRISE LA PERFECTION ET, SURTOUT, ELLE SE PERMET DE PROPOSER DES TECHNOLOGIES JUSQU'ICI RÉSERVÉES AU SEGMENT HAUT DE GAMME.



Ce logo fait office de commande pour l'ouverture du coffre et dissimule la caméra de recul.



Cette zone est faite d'un plastique très moussé qui prendra soin de votre genou, surtout en appui.



Malgré l'empattement le plus petit de notre trio (2,79 m), la Passat offre la meilleure habitabilité.



Ambiance technologique avec écran tactile, mais surtout compteurs 100% digitaux ! Un must dans la catégorie.



Avec 34 cm d'espace entre les sièges, la Passat est très au-dessus de la moyenne de la catégorie.



PEUGEOT 2008 ET 3008

SÉRIE SPÉCIALE CROSSWAY

DE NOUVELLES SENSATIONS À DÉCOUVRIR



DÉCORS ET GARNISSAGE
BI-MATIÈRE CROSSWAY

MOTRICITÉ RENFORCÉE
GRÂCE AU GRIP CONTROL*

NAVIGATION,
BLUETOOTH ET PORT USB

NOUVEAUX MOTEURS
PureTech & BlueHDi

1/2 BETC Automobiles PEUGEOT 543 144 403 1103 17014

ORIGINE
FRANCE®
GARANTIE

BVC/CTT. 6033203

Venez découvrir la série spéciale Crossway et profitez d'une reprise Argus® + 2700 €⁽¹⁾ sur 2008 Crossway et d'une reprise Argus® + 5400 €⁽²⁾ sur 3008 Crossway.

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL

Consommation mixte (en l/100 km) : 2008 Crossway de 3,6 à 4,8 ; 3008 Crossway de 4,1 à 5,2. Émissions de CO₂ (en g/km) : 2008 Crossway de 95 à 110 ; 3008 Crossway de 106 à 115.

(1) Soit 2700 € ou (2) soit 5400 € ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule de moins de 8 ans, d'une puissance réelle inférieure ou égale à celle du véhicule neuf acheté. La valeur de reprise est calculée en fonction du cours de l'Argus® du jour de la reprise, applicable à la version du véhicule repris, ou le cas échéant à la moyenne du cours des versions les plus proches de celui-ci, ledit cours ou ladite moyenne étant ajusté en fonction du kilométrage, des éventuels frais de remise en état standard et déduction faite d'un abattement de 15% pour frais et charges professionnels. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'un 2008 Crossway ou 3008 Crossway neuf, commandé avant le 31/10/2015 et livré avant le 31/12/2015, dans le réseau Peugeot participant.

*En option sur 3008 Crossway.

PEUGEOT CROSSOVER

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

FICHE TECHNIQUE	RENAULT TALISMAN	PEUGEOT 508	VOLKSWAGEN PASSAT
L/l/h/empattement	4,85/1,87/1,46/2,81 m	4,83/1,83/1,46/2,82 m	4,87/1,83/1,45/2,79 m
Moteurs essence	150, 200 ch	165 ch	125, 150 ch
Moteurs diesel	110, 130, 160 ch	120, 150, 180 ch	120, 150, 190, 240 ch
Moteurs hybrides	diesel 110 ch + boost 10 à 15 kW	–	essence rechargeable 156 ch + 85 kW
Boîtes	BVM6 ou BVR 6 ou 7	BVM 6, BVA6	BVM 6, BVR 6 ou 7



TROIS BERLINES, TROIS STYLES DIFFÉRENTS, MAIS UNE MÊME VOLONTÉ DE SATISFAIRE AUSSI BIEN LES PARTICULIERS QUE LES FLOTTES D'ENTREPRISES. À CE PETIT JEU, LA TALISMAN A DE SÉRIEUX ATOUTS À FAIRE VALOIR MAIS ELLE N'EST PAS ENCORE AU NIVEAU DE LA REINE PASSAT.

prestance par rapport à sa petite sœur. Tout juste a-t-on l'impression que la Talisman est une grande Mégane, plus habitable, notamment aux places arrière. Il est vrai que, sur ce point, elle parvient à faire jeu égal ou presque avec la Passat. La Peugeot est, pour sa part, larguée. Concernant le coffre, la Renault annonce plus de 600 dm³ de volume et se rapproche d'une Skoda Superb. Elle n'a malheureusement pas de hayon pour faciliter le chargement. Mais elle peut recevoir un système d'ouverture mains-libres.

C'est d'ailleurs sur le plan des équipements technologiques que Renault entend faire la différence avec ses rivales. À nos remarques à propos de la qualité de certains matériaux pas au niveau de ce que propose la concurrence, la réponse officielle de Renault est : "Nous offrons un plus grand écran que nos concurrents, nous proposons un affichage tête haute, aucune rivale ne dispose du 4Control, etc." Certes, tout ceci est vrai, Renault a fait un gros effort sur ces points (même si ce n'était pas le sens de la question...). La Talisman peut également disposer du système Multi-Sense permettant d'agir sur les réglages de certains éléments (boîte EDC, direction, moteur, sonorité...), et de la suspension pilotée. De quoi rivaliser pied à pied avec la 8^e génération de Passat qui, si elle ne peut recevoir les quatre roues directrices, peut les avoir motrices.

Et si elle n'a pas d'affichage tête haute, elle peut faire le show avec ses compteurs 100 % digitaux.

De son côté, la 508 doit se contenter d'un affichage tête haute remis au goût du jour. Même la variante hybride diesel, avec son moteur électrique sur l'essieu arrière, n'est plus proposée que sur la version RXH. Une technologie qui n'est toutefois pas au niveau de celle de la Passat hybride rechargeable (GTE), qui affiche 50 km d'autonomie en tout électrique. Mais c'est mieux que la Talisman... qui ne possède rien de tel dans sa gamme. Du moins pour le moment, car Renault prépare bel et bien un système similaire à celui de la Volkswagen, mais pour 2018. En attendant, une version baptisée Hybrid Assist, sur le modèle que l'on retrouve sur la nouvelle Mégane (voir p. 12) sera disponible afin d'abaisser la consommation lors des phases de démarrage et d'accélération. ■



L'avis de Florian Chopin. La première impression est souvent la bonne. Ainsi, après avoir fait le tour de nos trois protagonistes, je maintiens ma première idée : la Talisman n'est pas au niveau de ses rivales en matière de qualité perçue.

Découvrez les séries HYUNDAI EA SPORTS suréquipées

Prolongez votre passion pour le beau jeu



Hyundai i20 EA SPORTS

À PARTIR DE

139

€/MOIS ⁽¹⁾

SANS APPORT
SANS CONDITION**

Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km

À découvrir sur Hyundai.fr



HYUNDAI i10



NOUVEAU HYUNDAI i20



NOUVELLE HYUNDAI i30



NOUVELLE HYUNDAI i40



HYUNDAI

NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.



Consommations mixtes de la gamme Hyundai i20 (l/100 km) : de 3,8 à 5,5. Émissions de CO₂ (en g/km) : 97 à 127.

(1) Exemple de financement en Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km pour une Hyundai i20 1.2 84 EA SPORTS neuve : 49 loyers mensuels de 139 € (hors assurances facultatives et prestations). ** Offre réservée aux particuliers dans la limite des stocks disponibles, jusqu'au 31/10/2015 dans le réseau participant et sous réserve d'acceptation du dossier par Hyundai France Finance, département de Sefia - SAS au capital de 10 000 000 € - 69 av. de Flandre - 59700 Marcq-en-Barœul - SIREN 491 411 542 RCS Lille métropole. SEFIA est une filiale de CGL. **Modèle présenté** : Hyundai i20 1.2 84 EA SPORTS avec Style Pack et peinture métallisée : 49 loyers de 159 € (hors assurances facultatives et prestations). Retrouvez les consommations, les émissions et les caractéristiques de la gamme sur Hyundai.fr. NewThinking. New Possibilities : Nouvelles idées. Nouvelles possibilités.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 24 900 €

Commercialisation :
fin 2016

Exclusif
AU



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

FIDÈLE AU POSTE

MARRE DES SUV ? RENAULT CONTINUERA DE VOUS PROPOSER DES MONOSPACES. AINSI, LA 4^e GÉNÉRATION DE SCÉNIC VERRA LE JOUR L'AN PROCHAIN ET PRÉSENTERA UN LOOK PLUS AFFIRMÉ AINSI QU'UNE NOUVELLE MODULARITÉ.

Depuis l'arrivée des SUV sur le marché et leur irruption dans la gamme Renault, on se dit que le Scenic va forcément passer à la trappe (la marque a écoulé deux fois plus de SUV que de monospaces en 2014). Il n'en sera rien, tant le monospace fait partie intégrante des gènes de la marque. Ali Kassaï, directeur produit Renault rectifie néanmoins : "Notre ADN, ce n'est pas de faire que des monospaces, mais de concevoir des voitures faciles à vivre". Soit, mais avouez qu'une concession Renault sans Scenic, il y aurait comme un vide. Fans de monovolume et adeptes de la modularité, rassurez-vous, l'auto sera bel et bien renouvelée en 2016. Elle devrait même faire son apparition, dans sa version courte, au Mondial de Paris. Les premiers prototypes sillonnent déjà les routes espagnoles avant de

migrer vers le Grand Nord pour les tests hivernaux. Sa silhouette sera plus compacte que celle de l'actuelle génération : capot moteur raccourci et ligne de toit plus arrondie, rappelant le concept R-Space (Genève 2011). On retrouvera les flancs arrondis, signature de Laurens van den Acker, mais également un galbe de caisse remontant élégamment vers l'arrière. Le profil du pare-brise se fond davantage dans le prolongement du capot, accentuant ainsi l'impression monocorps de l'engin. Renault adopte un montant double, à l'instar de ce que propose Citroën sur son C4.

Une banquette fractionnable...

À l'intérieur, de sérieuses évolutions sont à attendre. À commencer par le poste de conduite dont les informations seront, pour la première fois



Grâce à un capot plus court et très bien intégré dans la ligne du pare-brise, le Scenic IV renforce son style monospace. La poupe adoptera un design plus dynamique.

dans la dynastie Scenic, regroupées face au conducteur. À l'arrière, la modularité pourrait être sérieusement réduite par l'adoption d'une banquette fractionnable au lieu des trois sièges indépendants. Gageons qu'elle sera coulissante...

Pour la partie mécanique, point de révolution à attendre. Le Scenic IV reprendra la base technique de la récente Mégane (voir p. 12). Il se dotera des mêmes moteurs, des mêmes transmissions (manuelles et à double embrayage). En revanche, il ne disposera pas des roues arrière directrices. Seule innovation attendue: des roues type "tail & narrow" (fines et grandes) permettant de réduire la consommation.

Outre cette version courte, le Scenic sera également disponible en version longue (7 places). Reconnaisable à ses crosses de LED à l'avant et à ses feux verticaux à l'arrière, ce "grand" Scenic apparaîtra en 2017.



L'avis de Florian Chopin Un SUV ne fera jamais le travail d'un monospace. Le Scenic a donc une vraie légitimité dans la gamme Renault. Son design monovolume sera renforcé par un effet dynamique bienvenu. Sa modularité sera toujours son atout majeur.



Avec le Koleos II, Renault double la mise sur les SUV familiaux

Koleos II n'est pas encore son appellation officielle, mais il n'y a aucune contre-indication au fait que le futur SUV familial la reprenne. L'actuel Koleos étant passé quasiment inaperçu (4 155 unités vendues en France en 2014). Connue en interne sous le code HZG, l'auto sera, courant 2016, au Kadjar ce que le X-Trail est au Qashqai dans la gamme Nissan: une version 7 places au look remanié. Il se reconnaîtra à son capot plus horizontal et à ses crosses de LED intégrées dans le bouclier. Il mesurera 4,63 m de longueur (Kadjar +18 cm) et pourrait disposer d'un écran de navigation vertical.

DIGNE DES PLUS GRANDS

À LA FIN DE 2016, RENAULT AURA PRÉSENTÉ PAS MOINS DE DIX NOUVEAUX MODÈLES. UNE OFFENSIVE DE GRANDE ENVERGURE QUI NE SE CANTONNE PAS À LA SEULE EUROPE, NI AUX SEULES TECHNOLOGIES ÉLECTRIQUES.



ANTHONY BERNIER

Le cycle de la vie vu par Renault et figuré par ses six concept cars: (dans le sens horaire et à partir du haut) DeZir, Captur, R-Space, Frenzy, Twin'R, Initiale Paris.

Il nous fallait frapper un grand coup". Ali Kassaï, responsable produit Renault, est clair sur la stratégie. Au risque de frôler l'overdose, la marque a choisi de lancer cinq nouveaux produits en 2015 (Espace, Kadjar, Kwid, Talisman et Mégane), et compte faire de même en 2016 (Scénic, Koleos II, Talisman Estate, Mégane Estate, projet HHA – voir l'encadré ci-contre).

Et cela se poursuivra en 2017... Vous aurez remarqué, parmi ces produits se glisse à chaque fois un élément à destination des marchés émergents. Car c'est un fait, Renault est désormais une marque internationale. Mais, pour avoir une portée globale, elle a besoin de rationaliser son offre à des modèles susceptibles de plaire partout. Raison pour laquelle la version 3 portes de la Clio a disparu du catalogue et qu'il en sera de même pour la Mégane Coupé et sa déclinaison coupé-cabriolet. Par ailleurs, un véhicule spécifiquement développé pour un marché – à l'instar de la Kwid pour l'Inde ou du HHA pour l'Amérique du Sud – pourrait parfaitement se retrouver sur d'autres marchés. "Si après avoir vu le cahier des charges, un pays montre son intérêt pour tel ou tel projet, on étudie les désirs des clients locaux, on adapte la voiture, et on la propose", nous explique Ali Kassaï. Qui veut de la Kwid en France?

Concernant la Chine, M. Kassaï assume l'arrivée tardive de Renault sur le plus grand marché mondial: "Nous ne pouvions pas nous battre sur tous les fronts. Nous avons mis la priorité sur le Brésil, l'Inde et la Russie. Maintenant, nous sommes prêts à nous attaquer à la Chine". Début 2016, les premiers produits sortiront de l'usine de Wuhan bâtie en partenariat avec Dongfeng Motors. Il s'agira du Kadjar, qui sera suivi par la Talisman et pourquoi pas le Koleos II (voir p. 31) mais aussi l'Espace. Mais l'autre axe de développement de la marque en Chine passera par l'électrique:

"Il est certain que les chinois seront à la pointe dans ce domaine, grâce à leur technologie mais aussi avec un pouvoir public très puissant", assène Ali Kassaï. Aussi, le constructeur a signé un accord avec son partenaire local pour lancer, dès 2017, la fabrication d'une auto électrique basée sur la Fluence Z.E. phase 3. Le tout se fera sous un label chinois. Par ricochet, ce développement pourrait permettre de relancer l'électrique en Europe. Renault va intensifier ses efforts sur le point faible de cette technologie: l'autonomie. Ali Kassaï est prêt à balayer devant sa porte sur ce point, mais il estime que les voitures électriques ne prendront leur



CARPIX

Un "Grand Captur" destiné aux pays émergents...

Surpris sur les routes espagnoles, ce prototype ressemble à s'y méprendre au Captur. À quelques détails près: un porte-à-faux arrière allongé et des jantes à 5 écrous. Selon nos informations, il s'agit du projet connu en interne sous le code HHA destiné aux pays émergents et qui repose sur la base du Duster. Il devrait ainsi recevoir une transmission intégrale.

C'EST TELLEMENT SIMPLE DE PASSER À L'HYBRIDE TOYOTA

HYBRIDE TOYOTA = ESSENCE + ÉLECTRIQUE



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

Si seulement c'était
le cas de mon téléphone
portable...

Pas besoin de la brancher

Les Hybrides Toyota ne se branchent pas.
Elles se rechargent automatiquement en roulant.
Ainsi, pas de problème d'autonomie.

Consommation réduite

En ville, une Hybride Toyota parcourt jusqu'à
2/3 de son trajet grâce à l'énergie électrique.
C'est pour ça qu'elle consomme moins.

Moins de pièces
à remplacer...

... c'est plus
de pièces dans le
porte-monnaie

On se
connaît ?

Moins de coûts à l'usage

Sur une Hybride, il n'y a ni démarreur,
ni alternateur, ni embrayage, ni courroie
de distribution. Et moins de pièces,
ça fait moins d'interventions.

Entre stars,
on se comprend

8 millions

L'Hybride par Toyota, tout le
monde adore. Plus de 8 millions
de conducteurs l'ont déjà
adoptée dans le monde, dont
22 acteurs oscarisés.

Toyota champion
de la fiabilité

Hollywood

TOYOTA AURIS HYBRIDE

À PARTIR DE

239 €/MOIS⁽¹⁾

ENTRETIEN INCLUS
SANS CONDITION DE REPRISE**

LOA* 37 MOIS, 1^{er} LOYER DE 3990 € (BONUS ÉCOLOGIQUE***
DÉDUIT), SUIVI DE 36 LOYERS DE 239 €.
MONTANT TOTAL DÛ EN CAS D'ACQUISITION : 26 068 €.



DÉCOUVREZ TOUTES LES BONNES RAISONS DE PASSER À L'HYBRIDE TOYOTA
SUR TOYOTA.FR/HYBRIDE

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

Consommations mixtes (l/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) / AURIS HYBRIDE : de 3,5 à 3,9 et de 79 à 91 (A). Données sous réserve d'homologation (CE).

(1) Exemple pour une Nouvelle Toyota Auris Hybride Tendence 5 portes neuve avec Toyota Safety Sense™ inclus au prix exceptionnel de 22900 €, remise de 2550 € déduite. *Location avec Option d'Achat 37 mois, 1^{er} loyer de 3990 € (après déduction de 1145 € de Bonus Écologique***), suivi de 36 loyers de 239 €/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : 12329 € dans la limite de 37 mois & 45 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : 26 068 €. Assurance de personnes facultative à partir de 25,19 €/mois en sus de votre loyer, soit 932,03 € sur la durée totale du prêt. **Modèle présenté** : Nouvelle Auris Hybride Design 5 portes avec peinture métallisée, phares BI-LED et Toyota Safety Sense™ inclus, au prix exceptionnel de 25570 €, remise de 2550 € déduite, soit 289 €/mois en LOA* 37 mois & 45 000 km. 1^{er} loyer de 3990 € (après déduction de 1278,50 € de Bonus Écologique***), suivi de 36 loyers de 289 €/mois. Option d'achat : 13455 € dans la limite de 37 mois & 45 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : 29 127,50 €. Assurance de personnes facultative à partir de 28,13 €/mois en sus de votre loyer, soit 1040,81 € sur la durée totale du prêt. **Entretien inclus dans la limite de 3 ans & 45 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint). ***Pour l'acquisition ou la location (durée ≥ 24 mois) d'un véhicule hybride émettant jusqu'à 110 g/km de CO₂, Bonus Écologique dépendant du coût du véhicule neuf (équipements intrinsèques inclus, toutes remises déduites et hors accessoires, services et frais annexes), soit 5 % du coût d'acquisition TTC, et ce dans la limite de 1 000 € (min) à 2 000 € (max). Selon conditions et modalités du décret n° 2014-1672 du 30 décembre 2014. Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31 décembre 2015 chez les distributeurs Toyota participants et portant sur le tarif en vigueur au jour de la souscription du contrat. En fin de contrat, restitution du véhicule dans votre concession avec paiement des frais de remise en état standard et des éventuels kilomètres excédentaires. Sous réserve d'acceptation par TOYOTA FRANCE FINANCEMENT, 36 bd de la République 92423 Vaucresson, RCS 412 653 180 - n° ORIAS 07 005 419 consultable sur www.oriass.fr.

ALI KASSAÏ DIRECTEUR DU PRODUIT RENAULT

THOMAS D'ARAM



Nous voulons devenir une marque globale et faire des modèles qui vont partout. Mais pour cela, nous devons proposer ceux que les clients peuvent utiliser.



envol "qu'avec des infrastructures valables". À n'en pas douter, Renault ne cantonnera pas sa gamme à la Zoe. La citadine aura des frères et sœurs : "L'électricité c'est l'avenir, donc la gamme se développera, reste à savoir à quelle échéance...", sourit le responsable du plan produit.

L'hybride est un passage nécessaire, même pour Renault

En attendant l'avènement de cette technologie, Renault continuera de produire des moteurs thermiques, essence et diesel, en fonction de la demande du marché. Pour notre interlocuteur, "tout est une question de capacité industrielle, il faut être prêt à basculer vers le tout-essence. Nous y avons songé au moment du développement de la Clio IV pour alléger la plate-forme. Mais dès l'instant où il y a un minimum de 10 à 15 % de moteurs diesel, ce n'est pas possible d'abandonner cette motorisation". Et avant d'atteindre le tout-électrique, Ali Kassaï avoue enfin que le passage par l'hybride est une étape obligatoire : "L'électrification des motorisations thermiques va se généraliser, mais tout est une question d'argent". Et selon l'adage du "qui peut le plus, peut le moins", le savoir-faire acquis dans le domaine de l'électrique servira au développement des systèmes hybrides (Assist pour 2017, ou rechargeable pour 2018).



Bilan

IL EST PARFOIS BON DE SE POSER...

Renault a pris le temps pour préparer un plan produit cohérent valable aussi bien en France qu'à l'international. Son discours du tout-électrique est amendé par des projets hybrides nécessaires pour faire la transition. Côté nouveautés, les mois à venir s'annoncent riches en modèles séduisants. Le constructeur devra néanmoins s'appuyer sur l'expérience de son partenaire Daimler pour soigner davantage la qualité de ses intérieurs.

Menez à bien vos projets auto dès cette année...



3,30%
TAEF fixe⁽¹⁾

Prêt Personnel auto neuve et d'occasion
de 10 000 € à 20 000 € de 39 à 50 mois*.

Pour 10 000 € empruntés sur 50 mois*
(hors assurance facultative) :

48 mensualités de 223,65 €

Montant total dû :
10 735,20 €

...et commencez
à rembourser
en 2016.

Report des deux
premières mensualités
produisant des intérêts
au taux en vigueur.

2016

OFFRE DE PRÊT PERSONNEL VALABLE DU 22/09/2015 AU 26/10/2015. EXEMPLES :

TAEF fixe ⁽¹⁾	Taux débiteur fixe	Durée du crédit*	Montant emprunté	Mensualité (hors assurance facultative)	Nombre de mensualités	Intérêts	Montant total dû	Coût mensuel de l'assurance jusqu'à 54 ans ⁽²⁾	Coût total de l'assurance	Taux annuel effectif de l'assurance
3,30 %	3,25 %	50 mois	10 000 €	223,65 €	48	735,20 €	10 735,20 €	6,71 €	322,08 €	1,42 %
3,30 %	3,25 %	50 mois	15 000 €	335,48 €	48	1 103,04 €	16 103,04 €	10,06 €	482,88 €	1,42 %
3,30 %	3,25 %	50 mois	20 000 €	447,30 €	48	1 470,40 €	21 470,40 €	13,42 €	644,16 €	1,42 %

(1) Taux Annuel Effectif Global Fixe. (2) Le coût mensuel de l'assurance facultative Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Temporaire Totale de travail (souscrite auprès de CARDIF Assurance Vie et CARDIF Assurances Risques Divers) s'ajoute au montant de la mensualité indiquée ci-dessus.

*Report des deux premières mensualités inclus.

Offre sous réserve d'étude et d'acceptation par BNP Paribas Personal Finance, Établissement de crédit, S.A. au capital de 475 441 827 € - Siège social : 1, boulevard Haussmann 75009 Paris - 542 097 902 RCS Paris. N°ORIAS 07 023 128 (www.orias.fr). Vous disposez d'un droit de rétractation.

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

 **Rendez-vous sur
cetelem.fr**
(coût de connexion selon opérateur)


PLUS RESPONSABLES, ENSEMBLE

 **Appelez nos conseillers au
01 61 36 04 07**

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Audi S4

AUDI

S4 La nouvelle S4 est dans les starting-blocks, avec 354 ch sous son capot. La harde est libérée par un V6 3.0 TFSI, lequel entraîne les quatre roues et s'allie à la boîte auto à 8 rapports. La berline devrait s'afficher à 65 000 (malus de 2 200 €). Comptez 3 000 € de plus pour la version break Avant.



DS 4

DS

4 La DS 4 "décitroënisée" reçoit six moteurs. Retenant trois unités, l'offre essence débute avec le 3 cylindres 1.2 PureTech de 130 ch associé à la BVM6 sans autre choix (de 23 700 à 32 000 €). Suit le 1.6 THP de 165 ch, lequel ne s'unit qu'à la boîte automatique EAT6 (31 450 ou 34 950 €). Le 1.6 THP de 210 ch se passe des services de la BVA6 et réclame 35 750 €. Du côté des diesels, le 1.6 BlueHDi de 120 ch ouvre les festivités en faisant appel, au choix, à la BVM6 ou la BVA6 (de 25 050 à 35 050 € les deux transmissions confondues). Le 2.0 BlueHDi de 150 ch est privé de

la BVA6 (de 31 400 à 34 900 €) et, à l'inverse, le 2.0 BlueHDi de 180 ch dédaigne la BVM6 (de 34 250 à 37 750 €). Le stop/start est servi d'office sur l'ensemble de la gamme et seule la DS 4 THP 210 ch est malussée (250 €). L'entrée de gamme Chic retient l'audio Bluetooth, les feux diurnes à LED et la climatisation. La finition Be Chic ajoute le frein de stationnement électrique et la climatisation automatique bizona. Les jantes 17 pouces et la tablette tactile 7 pouces font leur apparition au troisième échelon So Chic. L'exécution Executive offre le GPS, les services connectés et l'allumage automatique des feux de croisement. Enfin, le haut de

gamme Sport Chic se réserve les jantes 18 pouces et le système de surveillance d'angle mort. La fonction Mirror Screen, la caméra de recul et la sellerie cuir sont des options (respectivement 200; 390 et 1 100 €).

4 Crossback De son côté, la variante "baroudeuse chic" – nous citons – baptisée Crossback se voit refuser les BlueHDi 150 ch et THP 210 ch. L'écart de prix avec la DS 4, plus basse de 3 cm, est de 1 700 € à motorisation, transmission et finition correspondantes. La livrée Chic est retirée du programme. Pas de malus à déplorer.



Lancia Ypsilon

LANCIA

Ypsilon L'Ypsilon passe entre les mains du chirurgien esthétique. La face avant est remodelée et l'intérieur retouché ici et là (nouveau tableau de bord et levier de vitesses redessiné, notamment). Pour autant, la voiture garde ses trois moteurs, convertis à la norme Euro 6 sans modification de puissance. Il s'agit du 4 cylindres 1.2 de 69 ch, du bicylindre 0.9 TwinAir de 85 ch et du diesel 1.3 Mjt de 95 ch. Le deuxième n'est secondé que par la boîte robotisée à 5 rapports DFS et les deux autres se contentent de la BVM5. Le 1.2 de 69 ch est privé du stop/start, fourni de série sur le bicylindre et le diesel. Les prix vont de 13 590 à 19 590 € pour les essence, et de 16 590 à 19 590 € pour le diesel.

VOLKSWAGEN

Passat Alltrack

Le break Passat rhabillé chez Barbour mobilise deux moteurs diesel, soit les variantes du 2.0 TDI libérant 150 et 190 ch. BVM6 pour le premier, qui échappe au malus, DSG6 pour le second, frappé du malus de 150 €, et transmission intégrale obligatoire pour les deux spécimens.

La Passat Alltrack TDI 150 ch coûte 40 460 €.

Sa camarade plus puissante exige 44 290 €.



Volkswagen Passat Alltrack

Q clicpeugeot.com

Modèles récents | Garantie constructeur jusqu'à 18 mois | Véhicules de 1^{re} main | Faibles kilométrages



PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL. Consommation mixte (l/100 km) : 2008 : 4,9 ; 308 : de 3,7 à 5,8 (avec roue 17" ou 18") ; 3008 : 6,7. Émissions de CO₂ (g/km) : 2008 : 114 ; 308 : de 95 à 134 (avec roue 17" ou 18") ; 3008 : 155.

LE PLUS GRAND CHOIX D'ANNONCES DE VÉHICULES COLLABORATEURS D'OCCASION





Pollution et consommation

LES NORMES

VONT ENFIN

CHANGER !

L'AFFAIRE VOLKSWAGEN AURA AU MOINS PERMIS DE METTRE EN ÉVIDENCE L'INCOHÉRENCE DES **NORMES ANTIPOLLUTION**, RÉGULIÈREMENT DURCIES MAIS **APPLIQUÉES SUR LA BASE D'UN CYCLE VIEUX DE 40 ANS**. LA PROCÉDURE VA HEUREUSEMENT ÉVOLUER. SUFFISAMMENT ? **VOICI NOTRE ANALYSE.**

Sans norme ni réglementation, les constructeurs automobiles annonceraient des valeurs de consommation fantaisistes et des niveaux de pollution irréalistes. Le cycle NEDC, né en 1973 et complété en 1990 par un cycle extra-urbain, est justement là pour fixer un parcours de conduite normalisé. Il est utilisé pour mesurer la consommation et les émissions, dont les taux autorisés sont limités en Europe depuis la première norme Euro, en 1992. Les normes Euro fixent des seuils de plus en plus bas, garants d'une pollution aujourd'hui réduite à un niveau très modeste. Comme le rappelle le Sénat, "un véhicule diesel respectant les normes Euro 5 et 6 émet une masse de particules 600 fois plus faible qu'un véhicule Euro 1". Bosch enfonce le clou et ajoute que "l'air sortant du pot d'échappement d'un véhicule diesel Euro 5/6 contient moins de particules que l'air ambiant".

Mais alors, où est le problème ? Il se situe en fait au niveau du fameux cycle de conduite NEDC, imposé aux constructeurs pour les mesures officielles : quarante-deux ans après sa création et malgré ses mises à jour, il est déconnecté des situations réelles de conduite. Jugez plutôt : le cycle NEDC, c'est 33 km/h de vitesse moyenne, 26 s pour atteindre 50 km/h, une distance totale de 11 km, et une voiture à l'arrêt un quart du temps ! Son seul intérêt est de comparer sur une

même base tous les véhicules commercialisés sur le marché européen. Mais plus d'offrir des informations pertinentes et réalistes.

POURQUOI UN TEL ÉCART ENTRE NORME ET RÉALITÉ ?

Si la consommation de votre voiture est supérieure aux chiffres annoncés officiellement, c'est dû à ce cycle NEDC bien sûr, mais aussi au fait que les constructeurs adaptent les moteurs et les transmissions à la procédure normalisée plutôt qu'à l'usage réel. Un exemple : sur le cycle NEDC, les passages de rapport se font en fonction de la vitesse et non du régime moteur ; voilà pourquoi l'étagement de boîte des voitures récentes est si long. En novembre 2012 (voir L'AJ n° 867), nous constatons déjà un écart de 10 à 70 % entre les valeurs de consommation normalisée et nos mesures. Et ça ne s'arrange pas : d'après l'ONG ICCT*, "la différence entre les valeurs de CO₂ et de consommation mesurées en laboratoire et dans le monde réel était de 7 % en 2001. Cet écart a augmenté de façon continue pour atteindre environ 30 % en 2013". Une différence qui se retrouve avec plus ou moins d'ampleur sur les émissions polluantes, parfois plus élevées en usage réel. ICCT précise que "nos recherches montrent que les limites d'émissions fixées par Euro 6 peuvent être respectées en conditions réelles, mais cela dépend du choix de

UN NOUVEAU CYCLE DE MESURE PLUS RÉALISTE

En 2017, le nouveau cycle de mesure (WLTC), qui servira à déterminer les consommations et émissions officielles, sera réalisé sur une distance plus longue, à une vitesse moyenne supérieure et dans des conditions plus exigeantes. Il se rapprochera ainsi de l'usage réel.

	NEDC ⁽¹⁾	WLTC ⁽²⁾
Année de lancement	1973	2017
Kilométrage parcouru	11 km	23 km
Durée	1 180 s	1 800 s
Vitesse moyenne	33,6 km/h	46,5 km/h
Vitesse maxi	120 km/h	131 km/h
Nombre d'arrêts	14 (280 s)	9 (226 s)
Température	entre 20 et 30°	Deux tests : 14° et 23°
Version mesurée	La plus légère et la moins équipée	La plus lourde et la plus équipée, options incluses

(1) NEDC : New European Driving Cycle. (2) WLTC : Worldwide harmonized Light duty Test Cycle.

Les 8 grandes dates de la

DÉPOLLUTION AUTOMOBILE

Depuis plus de quarante ans, les normes durcissent à intervalles réguliers les seuils d'émissions polluantes tolérés pour les automobiles neuves, obligeant les constructeurs à multiplier les équipements de dépollution embarqués.

1973

Le cycle de conduite NEDC (New European Driving Cycle) entre en vigueur. Il sert de référence pour mesurer consommation et pollution.

1974

General Motors dévoile le premier catalyseur d'oxydation.

1993

Norme Euro 1 généralisée. Le catalyseur devient obligatoire pour les essence.

1997

Le catalyseur à son tour imposé sur les moteurs diesels.

2000

Peugeot lance le filtre à particules, sur la 607 diesel.

2011

Norme Euro 5. Le filtre à particules devient obligatoire sur les diesels.

2014

Les voitures homologuées doivent respecter la norme Euro 6. Le traitement des NOx devient impératif.

2017

Entrée en vigueur du cycle de conduite WLTC (Worldwide harmonized Light duty Test Cycle).

ÉQUIPEMENTS UNE USINE DE DÉPOLLUTION EMBARQUÉE

Les voitures contemporaines embarquent une palette de solutions technologiques pour limiter les émissions polluantes à un niveau que peuvent lui envier les secteurs industriels, tertiaires et résidentiels, pourtant plus faciles à dépolluer.

Les oxydes d'azote (NOx)

La vanne EGR (diesel)

Elle consiste à faire recirculer une partie des gaz d'échappement (EGR signifie "exhaust gas recirculation") dans la chambre de combustion, ce qui réduit la proportion d'oxygène. L'intérêt est d'abaisser la quantité de NOx à l'échappement.

Le piège à Nox (diesel)

Également appelé NOx Trap, c'est un système qui stocke les NOx et les transforme en azote grâce à un catalyseur. Il doit faire fonctionner le moteur à intervalle régulier avec un mélange plus riche en carburant, ce qui augmente la consommation.

Le système SCR (diesel)

La réduction catalytique sélective est la technique de plus en plus privilégiée pour réduire les NOx. Elle requiert un réservoir d'un mélange d'eau et d'urée qui, injecté dans le catalyseur dédié, permet de transformer les oxydes d'azote en azote et en eau.

Les particules (PM)

Le filtre à particules (diesel)

Situé sur la ligne d'échappement, il capture les particules générées par la combustion. Elles sont éliminées lors de la régénération à haute température, ce qui entraîne une surconsommation. Sauf avec le FAP PSA, qui utilise un additif.

Les hydrocarbures et le monoxyde de carbone (HC et CO)

Le catalyseur d'oxydation (diesel)

Placé sur la ligne d'échappement, il permet d'oxyder le monoxyde de carbone (CO) et les hydrocarbures imbrûlés (HC) en eau (H₂O) et en dioxyde de carbone (CO₂).

Le catalyseur trois voies (essence)

Similaire au précédent, il réduit les oxydes d'azote (NOx) en azote. Comme le catalyseur d'oxydation, il utilise des métaux rares pour effectuer la catalyse.

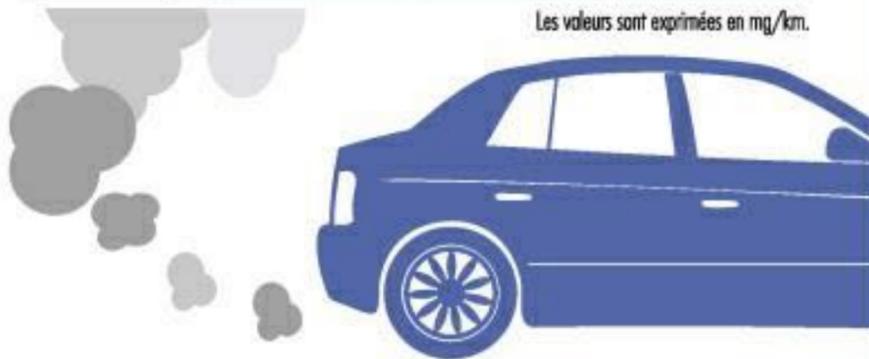
NORMES EURO 6

LES DIESELS PLUS PROPRES QUE L'ESSENCE ?

Imposées pour tous les véhicules immatriculés depuis le début du mois de septembre 2015, la norme Euro 6 fixe des seuils d'émissions polluantes à ne pas dépasser. La norme Euro est désormais aussi sévère pour les diesels que pour les essence. En outre, jusqu'en 2017, les essence sont autorisés à émettre 10 fois plus de particules que les diesels (6x10¹² particules par kilomètre pour les essence contre 6x10¹¹ pour les diesels).

Norme Euro 6	Diesel	Essence
Oxydes d'azote (NOx)	80	60
Monoxyde de carbone (CO)	500	1 000
Hydrocarbures (HC)	-	100
Hydrocarbures non méthaniques (HCNM)	-	68
HC+NOx	170	-
Particules (PM)	5	5

Les valeurs sont exprimées en mg/km.



la technologie de réduction des émissions et de la façon dont elle est configurée dans le véhicule". Le marché français est confronté à un autre problème: avec le bonus-malus, il faut proposer des voitures qui émettent peu de CO₂, donc qui consomment peu. Mais les systèmes de dépollution entraînent souvent une surconsommation. L'Ademe ajoute que "diminuer les émissions de particules en brûlant mieux le carburant se traduit par une augmentation des oxydes d'azote. Et réduire les oxydes d'azote à la source suppose une dégradation de la qualité de la combustion, qui s'accompagnera alors de la formation de particules en plus grande quantité". La situation n'est pas simple pour les ingénieurs motoristes...

UNE PROCÉDURE RÉALISTE EN 2017 ?

Le cycle NEDC est irréaliste mais aussi trop facile: les constructeurs fournissent le véhicule, choisissent la version la plus légère, les équipements de confort sont limités, les pneus choisis avec soin et surgonflés... En 2017, le nouveau cycle mondialisé WLTC imposera une version alourdie et il sera plus exigeant: vitesse moyenne de 46 km/h, parcours deux fois plus long, phases à vitesse stabilisée raréfiées, accélérations deux fois plus fréquentes... Pour la CEE-ONU**, qui a contribué à élaborer les nouvelles procédures,

"le cycle WLTC simule mieux les conditions réelles de conduite, et considère d'autres facteurs largement utilisés comme la climatisation ou les sièges chauffants. La consommation sous le cycle WLTC devrait être 10 à 20 % plus élevée qu'avec le cycle actuel".

"Depuis 1990, les émissions de particules des véhicules diesel ont été réduites de près de 99%. Et un diesel moderne émet aujourd'hui environ 98% d'oxydes d'azote de moins qu'un véhicule comparable du début des années 1990."

L'équipementier Bosch, en août 2014, avant le lancement des normes Euro 6.

L'intérêt de certaines innovations développées pour le cycle NEDC sera réduit. PSA confie ainsi que le cycle WLTC va "diminuer de 50% le gain des fonctions stop/start". Mais ces mesures seront toujours effectuées en laboratoire. D'où l'intérêt d'ajouter, en septembre 2017 avec les normes Euro 6c, un cycle supplémentaire baptisé RDE (pour Real Driving Emissions, c'est-à-dire émissions en conduite réelle), qui permettra de tester grâce à un équipement portatif les taux d'émissions polluantes en usage réel, sur la route, avec les mêmes contraintes que les automobilistes. L'intérêt est double: annoncer des chiffres aussi proches que possible de la réalité, et dissuader totalement les constructeurs de mettre au point des méthodes qui abaissent consommation et pollution pendant les mesures officielles, au détriment des valeurs mesurées ensuite en usage réel - nous ne donnerons pas de nom... Ce qui n'empêche pas de rappeler que, dans une voiture, le principal facteur agissant sur la consommation, et donc la pollution, se situe entre le siège et le volant.

*International Council on Clean Transportation. **Commission Économique pour l'Europe des Nations unies.

Il y a un loup
dans certaines
occasions.



Photo non contractuelle. Crédit photo : Getty Images

Dans d'autres, non.



RENAULT
La vie, avec passion



RENAULT OCCASIONS

**3 ans d'entretien⁽¹⁾ + 3 ans de garantie⁽²⁾
pour 1€⁽³⁾**

RENAULT OCCASIONS c'est en étant exigeant qu'on reste n° 1*

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

Au volant avec... **Lahouari Bennaoum**



Par **Mathieu Chevalier**

Le directeur de **Skoda France**

Après avoir renouvelé sa Superb, en berline puis en break, Skoda s'apprête à lancer un tout nouveau SUV.

L'AJ: Comment répondez-vous à vos clients sur le scandale VW?

Lahouari Bennaoum: Notre objectif est avant tout de rassurer nos clients et de rétablir leur confiance. On leur proposera très vite des solutions concrètes.

L'AJ: Comment s'annonce 2015 commercialement?

L. B.: Nos ventes aux particuliers progressent de 12% alors que le marché est à peu près stable. C'est une vraie satisfaction. Mais Skoda mérite une meilleure place dans le paysage automobile français.

L'AJ: Pourquoi?

L. B.: Skoda, c'est une *success-story* au niveau mondial avec 1 million de véhicules vendus en 2014. Mais cette *success-story* se retrouve plus dans les pays limitrophes qu'en France.

L'AJ: Qu'est-ce qui explique ce retard?

L. B.: En Angleterre ou en Allemagne,

**OUI/
NON**

Les clients viennent-ils chez Skoda avant tout pour le prix?

non

Skoda est-elle toujours considérée comme une marque tchèque?

oui

N'y a-t-il pas une accoutumance à voir Skoda au Tour de France?

non

on a mieux expliqué que Skoda ne faisait pas du *low cost*, dans le sens péjoratif du terme. Notre objectif est de communiquer là-dessus, en mettant en avant nos bonnes valeurs résiduelles, preuve que nos modèles sont de qualité.

L'AJ: Quelle est la promesse de Skoda?

L. B.: Elle tient en deux points: offrir l'habitabilité du segment supérieur pour le prix du segment inférieur, et faciliter la vie des gens grâce à des astuces. À cela s'ajoute aujourd'hui un design de plus en plus attractif.

L'AJ: Quel est votre premier bilan sur la Superb?

L. B.: Excellent! Sur la seule version berline, on a déjà pris 1 000 commandes en un peu plus de deux mois, ce qui représente notre objectif sur l'année! Avec plus de 30% de voitures au-dessus de 45 000 €.

L'AJ: La technologie hybride est-elle trop chère pour Skoda?

L. B.: Non. Elle est disponible dans le groupe et elle fonctionne. Quand on

prendra la décision de la mettre sur nos modèles, ça se fera rapidement.

L'AJ: À Francfort, était présentée une Octavia RS 230 ch. C'est un axe que vous voulez développer?

L. B.: Oui. Ces dernières années, on a fait des arbitrages car on ne peut pas communiquer sur tout en même temps. On a privilégié le Tour de France avec lequel on est engagé jusqu'en 2018. Je pense qu'on a intérêt à travailler davantage l'aspect sportif de la marque.

L'AJ: Que pouvez-vous nous dire sur le futur SUV?

L. B.: La nouveauté qui va arriver sera un vrai SUV de 4,70 m de longueur, à 5 ou 7 places. Il sera ensuite décliné en coupé. Le Yeti a vocation à rester dans la gamme et à évoluer de son côté.

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

L. B.: Je dirais Décathlon. C'est une marque qui touche des gens qui ne vont pas chercher une étiquette mais un produit pratique, solide, ingénieux et accessible en prix.

ARNAUD SAUNIER



La nouvelle Superb ajoute aux arguments classique de Skoda – habitabilité et ingéniosité – un style plus attractif.

Ses **3** voitures



PEUGEOT 104
La première



SKODA SUPERB
L'actuelle



PORSCHE 911
Le rêve

“La Superb ouvre une nouvelle ère.”

Même leur prix est élégant.



FORD FIESTA BLACK&WHITE
3 PORTES 1.25 60 CH

10 990 €⁽¹⁾

SANS CONDITION DE REPRISE

FORD KA TITANIUM
1.2 69 CH STOP&START

7 990 €⁽²⁾

SANS CONDITION DE REPRISE

(1) Prix maximum TTC au 31/08/15 d'une Ford Fiesta Black&White 3 portes 1.25 60 ch type 08-15, déduit d'une remise de 3 710 €. **Modèle présenté** : Fiesta Black 5 portes 1.25 60 ch, prix déduit de la remise : 11 590 €. **Consommation mixte (l/100 km) : 5,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 122.** (2) Prix maximum TTC au 04/05/15 d'une Ford Ka Titanium 1.2 69 ch S&S type 07-14, déduit d'une remise de 3 410 €. **Modèle présenté** : Ka Titanium 1.2 69 ch S&S équipée des jantes alliage 16" et de la peinture non métallisée Blanc Cristal, prix déduit de la remise : 8 890 €. **Consommation mixte (l/100 km) : 4,9. Rejets de CO₂ (g/km) : 115.** Offres non cumulables réservées aux particuliers pour toute commande de cette Fiesta ou de cette Ka neuve, du 01/10/15 au 31/10/15, selon les stocks disponibles dans le réseau Ford participant. Consommations et CO₂ : données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée.

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

ford.fr



Go Further

PHOTOS : CARPIX



Le profil ne laisse aucun doute: en dehors de la face avant et de la poupe modifiées, c'est bien une Mazda MX-5 qui prête ses dessous.



Les feux arrière et la légère excroissance sur le couvercle de malle tirent leur inspiration de la légendaire Fiat 124 Spider des années 60.

FIAT S'APPRÊTE À RÉVÉLER SON SPIDER

Une base technique japonaise et une référence à un modèle mythique: voilà comment Fiat entend renouer avec le succès sur le segment des roadsters.

Le constructeur prépare un nouveau Spider qui va jouer sur un registre particulier en mêlant deux traditions industrielles bien connues du groupe Fiat Chrysler. La première de ces traditions n'est pas glorieuse: il s'agit de modifier légèrement un modèle existant et de lui greffer une calandre et un logo italien. Déjà vu avec Chrysler et Lancia. Et bientôt à nouveau visible, car le Spider Fiat emprunte les dessous et la quasi-totalité de la carrosserie de la Mazda MX-5, ainsi que sa capote en toile qui se manipule à la main. Ce n'est pas forcément une mauvaise chose dans la

mesure où en matière de roadster, Mazda maîtrise son affaire (cf. notre essai dans L'A-J n° 938). Le Spider Fiat devrait ainsi afficher un poids contenu, une agilité de ballerine et des sensations grisantes. Mais des gènes japonais dans une voiture latine, cela reste bancal.

Le lointain héritage du Spider original

C'est là qu'intervient la deuxième tradition prônée par Fiat: le néorétro, qui a fait le succès de la nouvelle Fiat 500. Entre 1966 et 1985, Fiat a produit la 124 Sport Spider, un petit cabriolet 2+2 bourré de charme. Le nouveau Spider pourrait être son digne héritier, sauf que Fiat ne semble pas avoir coché la case mimétisme nostalgique. Du fait de la base empruntée à la Mazda MX-5, les ressemblances avec le Spider de 1966 se limitent aux phares et feux, à la calandre et au petit renflement qui orne le couvercle de malle. L'intérieur est, au volant près, celui de la MX-5. Rigoureux et ergonomique, donc, mais sans le charme et l'once de fantaisie que l'on est en droit d'attendre d'une production transalpine... La seule inconnue qui subsiste se situe au niveau des propulseurs, qui devraient être issus de la banque d'organe Fiat.

Le choix ne manque pas, mais le 1.4 Turbo de la 500 Abarth se présente déjà comme un candidat tout désigné, et le 1.7 suralimenté d'origine Alfa Romeo pourrait motoriser une version plus sportive. Le mystère sera levé en novembre au Salon de Los Angeles...



Un format compact, un poids plume et des assises au ras du sol: si les moteurs suivent, le plaisir sera au rendez-vous!

LES INFOS CLÉS

Commercialisation:
début 2016

Prix: à partir de 24 000 €

Concurrent
de la Mazda MX-5

DU 14 AU 22 NOVEMBRE SALON DE L'AUTO DE TOULOUSE

www.salon-auto-toulouse.com



Les dernières nouveautés seront visibles avec plus de 30 marques. Vous pourrez aussi piloter des karts électriques et découvrir les technologies du futur. Entrée à 6,50 €.



L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE

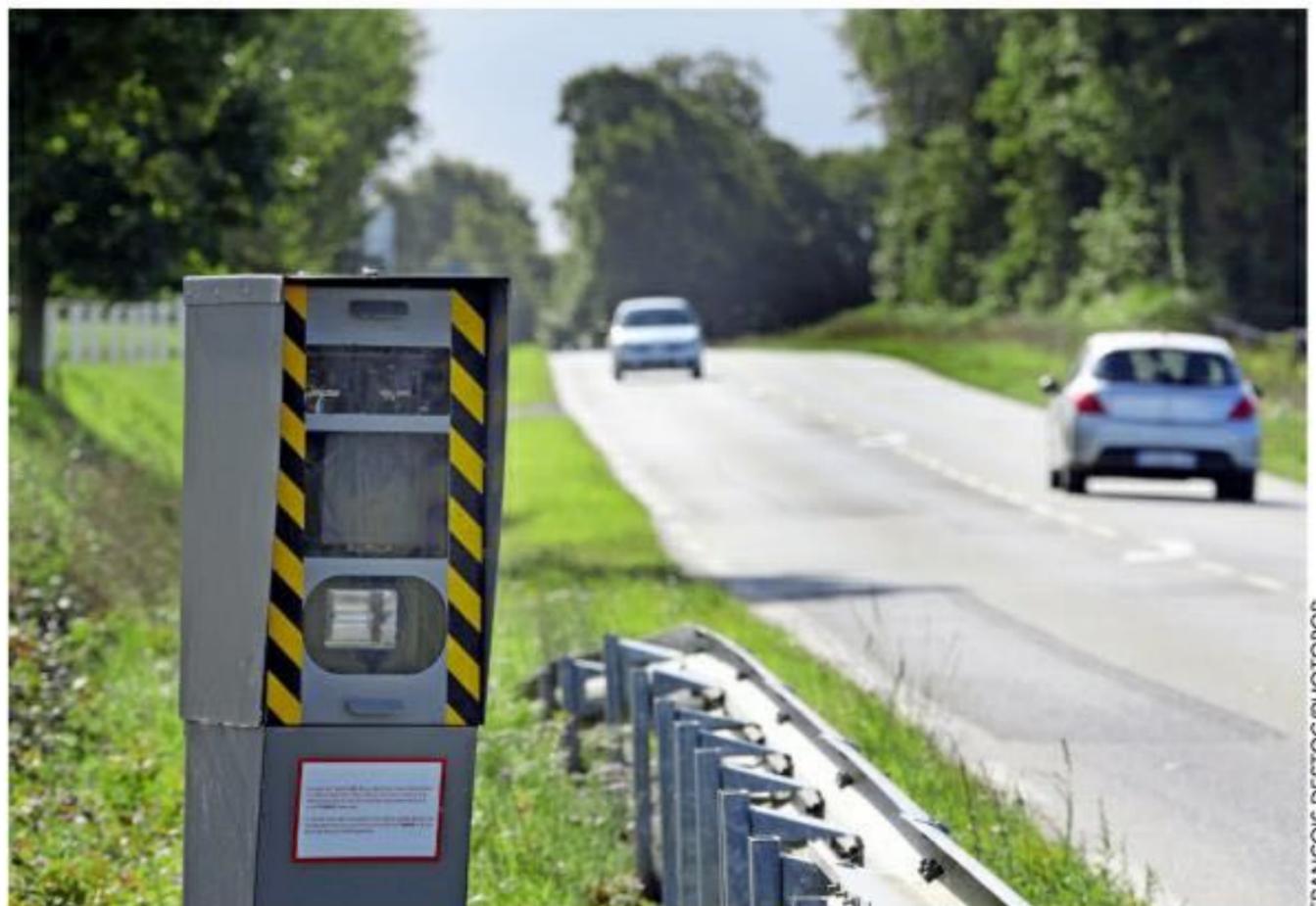
ANTHONY PICORE/PHOTOPOIR



“J’ai l’impression qu’on n’aura plus à s’occuper de sécurité routière! (...) On ne pourra pas avoir une meilleure sécurité routière en remplaçant les hommes par des machines (...) Il n’y a plus de forces de police disponibles pour mener ne serait-ce que des patrouilles sur les routes!”

Nicolas Comte,

le secrétaire général du syndicat de policiers Unité SGP-FO, le 2 octobre sur France Info.



FRANCOIS DESTOC/PHOTOPOIR

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La France persiste à faire l'autruche

C'est incompréhensible! Confronté à une hausse de la mortalité sur les routes en 2014 et 2015, le gouvernement avait décidé de réunir le CISR*, ce qui n'avait pas été fait depuis quatre ans. C'est plus que jamais évident, les 4200 radars en place ne sont pas un remède miracle pour faire baisser la mortalité, et la lutte contre l'alcool et la drogue au volant – responsables à eux seuls de plus de la moitié des tués – est insuffisante et devrait devenir la priorité absolue.

Le CISR en a décidé autrement: 500 nouveaux radars ainsi que 10000 leurres (donc des faux radars), des drones, des radars mobiles-mobiles confiés à des prestataires extérieurs privés, mais aucun moyen supplémentaire pour contrôler la conduite sans permis et sans assurance, qui devient un vrai fléau. Aucun poste supplémentaire pour faire intervenir des forces de l'ordre sur le terrain. Voilà comment l'État français prétend aujourd'hui lutter contre la mortalité routière. Sidérant!

*Comité interministériel de la sécurité routière

ZONE ROUGE

INSOLITE

James Bond, démesure et facture salée

Le plus célèbre agent secret du cinéma a toujours eu du goût pour les belles voitures. À tel point que pour le prochain épisode, baptisé *Spectre*, dont la sortie est annoncée pour le 11 novembre, Aston Martin lui a concocté un modèle dédié, superbe et, hélas, non commercialisé, la DB10. Ce qui n'empêche pas 007 de froisser beaucoup de tôle, dont sept des dix DB10 existantes: d'après le responsable des cascades cité par le Daily Mail, la facture totale des véhicules accidentés lors du tournage de ce nouveau James Bond dépasse les 32,5 millions d'euros. Vertigineux.



32 500 000 €



INSPIRÉS PAR UNE DÉESSE

Tout ou presque a déjà été dit ou écrit sur la DS. L'ouvrage de Serge Bellu fait une synthèse efficace et élégante – mais un peu chère – de l'influence de la DS sur les artistes.

DS Citroën, par S. Bellu, éd. Chêne-€/P/R, 168 p. 35 €



Les chiffres du marché français en septembre 2015



+ 9,1 %*

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à septembre 2014.

+20,2%

C'est la hausse des immatriculations de BMW en septembre, soit 5 338 unités. La marque bavaroise passe ainsi devant Mercedes et devant Audi qui reste toutefois devant au cumul des neuf premiers mois.

166 774

C'est la quantité de voitures immatriculées en France, en septembre 2015, pour un total de 1,42 million d'unités depuis le début de l'année, soit une hausse de 6,3% par rapport aux neuf premiers mois de 2014.

9 089

C'est le nombre de Peugeot 208 immatriculées en septembre. Fait rare, elle s'octroie la 1^{re} place des ventes devant la Clio IV, qui la talonne avec 8 750 unités.

“IL
FAUDRAIT
QUE J’EN
PARLE
À MA
FEMME.”

Le problème de la revente aux particuliers, ce sont les particuliers.

Heureusement, il y a les offres de reprise en ligne Das WeltAuto.

- Pas d'obligation d'achat d'un nouveau véhicule
- Paiement rapide et sécurisé
- Aucun risque de litige

Das WeltAuto.

Les Occasions garanties du Groupe Volkswagen.



(580 km)

C'est la distance parcourue début septembre par un Citroën C4 Picasso à la conduite entièrement autonome, entre Paris et le Salon ITS de Bordeaux, consacré aux systèmes de transports intelligents. Une sortie publique réussie et pleine de promesses pour cette technologie que PSA entend démocratiser à partir de 2018.



La DS 3 restylée arrive

Après les DS 5 et DS 4, c'est au tour de la citadine d'être restylée. Elle héritera à son tour de la calandre DS débarrassée des chevrons, et bénéficiera de retouches cosmétiques extérieures et dans l'habitacle. Elle sera présentée début février, au plus tard, et il faudra ensuite patienter jusqu'en 2018 pour voir une vraie nouveauté DS.

SUV Audi Q2 bientôt dévoilé

Audi finalise le développement sur route et sur la piste du Nürburgring de son futur petit SUV. Basé sur une plate-forme MQB raccourcie, il sera motorisé par des 4 cylindres TSI et TDI. Il sera dévoilé au Salon de Genève en mars 2016.

Suzuki, du concept à la série

Vous saviez déjà que le concept de petit crossover iM-4, présenté par Suzuki à Genève, donnerait naissance à une version de série. Nous vous annonçons une bonne nouvelle : le développement est déjà bien avancé, et les lignes, plutôt sympathiques, sont fidèles au concept, avec ses ailes enflées et ses porte-à-faux très réduits. Présentation l'an prochain.

L'automobile lave plus BLANC

"La couleur est un facteur majeur dans la décision d'achat d'un véhicule pour 60% des consommateurs interrogés" révèle le spécialiste PPG dans sa récente étude sur les couleurs des automobiles. Pour autant, oubliez la fantaisie : en France, le blanc est la teinte la plus populaire (28% des voitures neuves), devant le gris (26%), le noir (20%) et l'argent (14%). Ce qui ne laisse que 12% pour de vraies couleurs ! À l'échelle mondiale, ce n'est guère plus coloré puisque le blanc s'octroie 35% des voitures neuves.



DENIS MEUNIER

De la balle

"Elle est aussi rapide que ça", annonce cette publicité australienne qui compare la Nissan GT-R à un projectile issu d'une arme à feu.

Une métaphore balistique de mauvais goût, même s'il ne fait aucun doute que la sportive japonaise avance "comme une balle."



JUSQU'AU 15 DÉCEMBRE KAPICA À LA GALERIE VITESSE

48 rue de Berri, Paris 8^e



La course et les plus belles autos passionnent l'artiste polonais Kapica. Vous pourrez le constater vous-même en découvrant ses œuvres réalistes et évocatrices, qui mêlent pinceau et aérographe, à la galerie Vitesse.



**BONNE NOUVELLE,
LE NOUVEAU PLUS GRAND
QUOTIDIEN SPORTIF FRANÇAIS
PARLE TOUJOURS AUTANT
DE SPORT, D'AUTOMOBILE
ET DE SPORT AUTOMOBILE.**



#nouveauLEQUIPE

*Depuis le 18 septembre 2015,
le plus grand quotidien sportif français
mesure officiellement 28x36 cm.*

L'ÉQUIPE
Partageons le sport.

MINI CLUBMAN Cooper S 192 ch

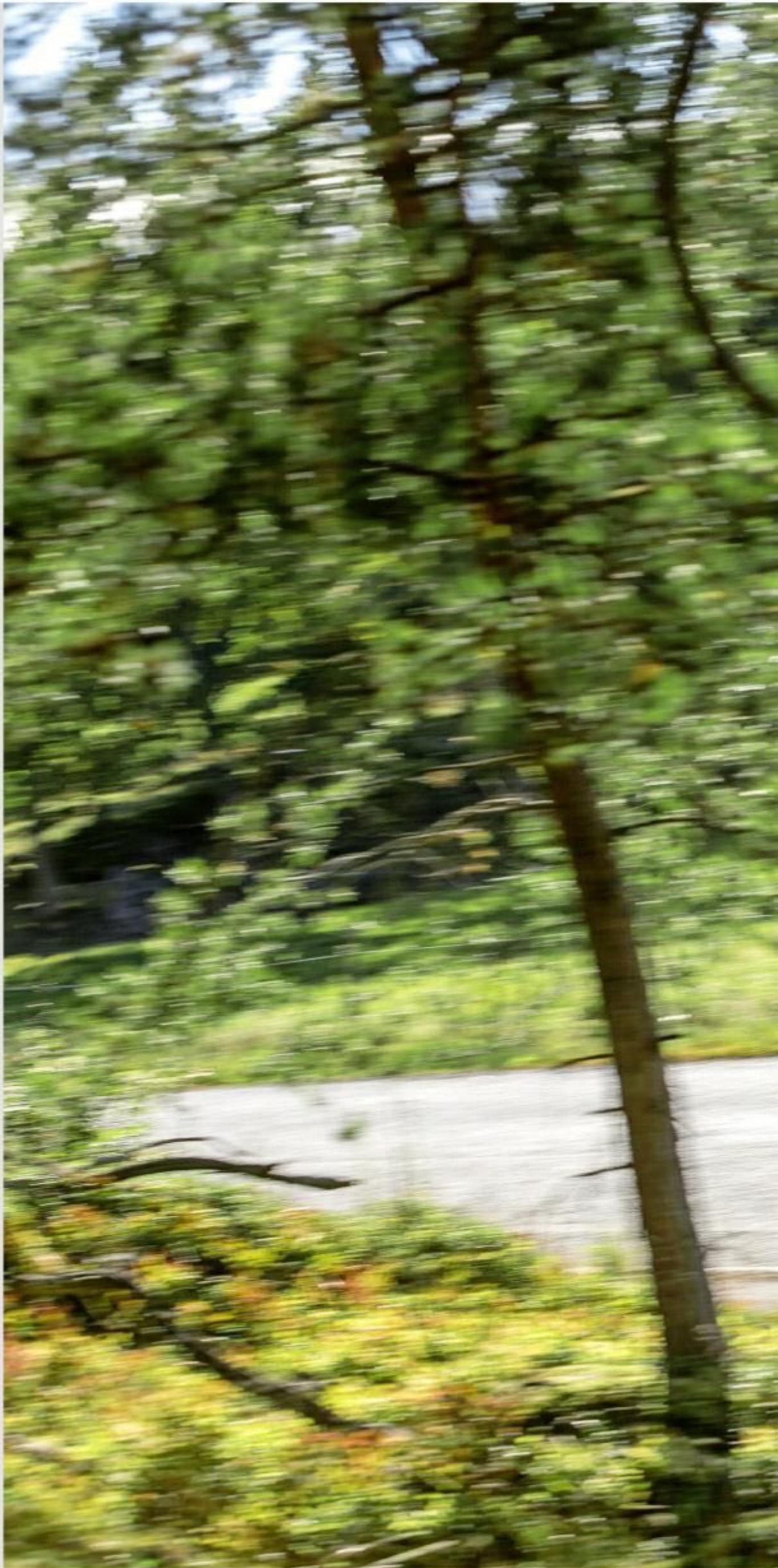
Avec son petit format et son unique porte latérale, l'ancien Clubman s'adressait à des initiés. Pour recruter, son remplaçant grandit et s'ouvre plus largement.

Par François Stagnaro
Photos Thomas Antoine/ACE-Team

C'est une véritable crise de croissance : le Clubman s'allonge d'une trentaine de centimètres et en gagne plus de dix en largeur. Un régime aux anabolisants qui n'est pas sans rappeler celui suggéré par Fiat dans sa publicité pour la 500 X ! La rivalité continue... Mais Mini entend surtout conquérir une partie de la clientèle des berlines compactes premium, avec une proposition chic et décalée. Car si la Mini gagne deux portes classiques pour les passagers arrière, elle conserve son allure de break et ses battants de coffre à ouverture latérale. Succès garanti dans les beaux quartiers !

Une Mini break plus fonctionnelle et pratique, mais fidèle à ses principes.

Elle reprend aussi une partie des aspects pratiques des breaks, notamment un seuil de chargement relativement bas et une banquette facile à rabattre, dans le prolongement du plancher. En outre, comme dans la Mini 5 portes, les dossiers peuvent être verrouillés en position verticale pour sécuriser le transport d'objets cubiques. Sans surprise, cependant, les deux volets arrière demeurent moins fonctionnels qu'un hayon classique, tant du point de vue du conducteur (la lunette est divisée en deux) que pour accéder au coffre en stationnement. Pour compenser, ils s'ouvrent automatiquement l'un après l'autre depuis la télécommande ou, si l'on a opté pour l'accès mains-libres, d'un simple geste du pied sous le bouclier. Mais avec un volume sous tablette de 360 dm³, la priorité du Clubman n'est pas de jouer les déménageurs. L'enjeu consiste →



Club moins fermé



Le Clubman s'allonge de 30 cm.
Il se veut toujours chic mais plus
pratique que celui qu'il remplace.



Face à des compactes trop conformistes, je lui trouve une personnalité très attachante.

85%
Quotient
Émotionnel



LA "BOUILLE" DE LA MINI RÉINTERPRÉTÉE AU FORMAT XL. LES FEUX ARRIÈRE AFFIRMENT SA PERSONNALITÉ! ●●●

surtout à se poser en alternative aux Audi A3 Sportback, BMW Série 1 et Mercedes Classe A.

Sous un format XXL, tous les gimmicks et le toucher de route Mini sont au rendez-vous. Pour y parvenir, l'habitacle a été tiré à quatre épingles, et les codes habituels de Mini (boutons chromés, formes arrondies...)

ont été adaptés à des dimensions supérieures et côtoient les éléments de mobilier rappelant des berlines plus classiques. L'ensemble n'est pas dénué d'élégance, bien qu'il semble hésiter entre deux univers. Si la Mini arbore de beaux plastiques épais et moelleux sur la planche de bord, le revêtement rigide des montants de toit et la jonction approximative des deux tons au niveau de la console centrale détonnent quelque peu. Mais la question cruciale qui brûle les lèvres reste: "Le nouveau Clubman se comporte-t-il en vraie Mini?" Son format inhabituel pourrait en faire douter. Le châssis, commun avec les derniers modèles à traction de BMW, a été spécifiquement retravaillé. Assis près du sol,



PLUS

Sensations de conduite
Look atypique
Performances



MOINS

Prix/équipement
Caractère moteur
Finition à peaufiner encore

nous retrouvons en partie le fameux effet karting, auquel contribuent une direction précise et directe, un levier de vitesses aux débattements courts et un roulis d'autant mieux maîtrisé que les voies de cette Mini sont larges. Les réglages des suspensions tiennent en revanche compte du caractère familial du modèle, surtout avec l'amortissement piloté (400 €) et le sélecteur de mode de conduite (400 €) de notre version d'essai.

Heureusement, les sensations de conduite grisantes sont préservées: sourire garanti dès la sortie du parking! Surtout avec cette Cooper S, qui accélère vaillamment dès les bas régimes et ne semble jamais à bout de souffle. Nous aurions juste aimé un moteur au caractère plus trempé, y compris en mode Sport. Là encore, tout est question de compromis, et les ingénieurs ont privilégié le confort acoustique (malgré des bruits de roulement assez présents), la souplesse de conduite et

les économies d'énergie. En mode Green, l'ordinateur de bord annonce une consommation moyenne de 6,5 l/100 km sur route, à vitesse stabilisée, et jusqu'à 9 l/100 km en mode Sport à allure plus soutenue.

Mais chez Mini, le sens de l'économie trouve vite ses limites. Le Clubman s'affiche certes à 22 900 € en version One essence (102 ch), soit déjà 4 550 € de plus que la version 5 portes équivalente. Quant à notre puissante Cooper S de 192 ch, son prix grimpe à 30 000 €, malus inclus. Et à ce tarif, il faut encore ajouter 910 € pour un simple GPS, 400 € pour un radar de recul et j'en passe. Si, comme sur notre modèle d'essai, on joue la carte "toutes options", la facture flambe à plus de 41 000 €! Mais dans le lot, certains équipements sont inédits, comme les sièges électriques, et d'autres répondent aux exigences high-tech du moment: affichage tête haute, assistants à la conduite, projecteurs 100% LED adaptatifs... Une débauche de moyens bien éloignée de la simplicité des Mini d'antan, mais dont la nouvelle génération ne peut plus se passer face aux petites concurrentes luxueuses. ■

MINI CLUBMAN

Cooper S 192 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 192 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■ 300 Nm à 1 250 tr/mn
Type	■ 4 cylindres en ligne, turbo, essence
Cylindrée/puissance fiscale	■ 1 998 cm ³ /NC
Transmission	■ aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	■ manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,3 m
Pneumatiques	■ 225/45 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	■ 4,26/1,80/1,45/2,67 m
Poids/tractable freiné	■ 1 435/1 300 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 7,2 s
Vitesse maxi	■ 228 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 360 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 29 500 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ malus 500 € (144 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 41 560 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, antibrouillards, appel d'urgence auto., banquette rabattable 2/3-1/3, clim auto. bizona, ESP, frein de parking élec., Isofix RR, jantes alliage 17 pouces, phares et essuie-glaces auto., radio Bluetooth avec prises USB et aux., régl. de vitesse, sièges RV sport, volant cuir multifonction.

Options

Affichage tête haute (610 €), banquette en 3 parties (210 €), dé mains-libres (400 €), caméra + rodar de recul (790 €), GPS (910 €), hi-fi (800 €), peinture métal. (330/630 €), phares 100% LED (1 110 €), régl. de vitesse actif + alerte anticollision + lecture panneaux (1 010 €), sellerie cuir (1 610 €), sièges élec. (1 270 €), suspensions pilotées + mode de conduite (800 €), etc.

Consommations

Mixte	■ 6,2 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 7,9/5,2 l/100 km
Réservoir	■ 48 l

Note EuroNCAP

en cours

Pays de fabrication

Royaume-Uni

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La plus grande des Mini compte sur son sex-appeal pour s'attaquer à un nouveau segment. Esthétiquement, le pari est réussi. Au volant aussi grâce à un toucher de route typique. Mais si l'habitacle s'est embourgeoisé, sa dotation de série reste chiche et la finition n'est pas parfaite.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1- Les sensations de conduite sont fidèles à la réputation de Mini. 2- Le confort de la banquette est ferme mais la garde au toit est généreuse. 3- Profitant d'un gabarit en forte hausse, le Clubman adopte quatre vraies portes qui facilitent l'accès à bord. 4- Le coffre affiche désormais un volume dans la norme des compactes. 5- Les deux petits ouvrants – moins pratiques qu'un hayon – sont conservés.







L fait moche et il fait froid en ce lundi d'avant-veille d'automne. Un vrai lundi en somme. Pour couronner le tout, je rentre de vacances. À ma place, tout homme normalement constitué n'aurait qu'une envie: se pendre! Et pourtant, j'ai le sourire. Pour leur être sympathique, je laisse croire à mes petits camarades de la rédaction que mon air ravi n'est dû qu'à la joie de les retrouver... En fait, ce qui m'a fait lever de bonne humeur ce matin n'a aucun rapport avec cet "expresso court non sucré" pris en leur compagnie sur un coin de palier mal éclairé pompeusement baptisé "espace détente"... Non, la raison de ma jovialité matinale se trouve en fait quatre étages plus bas, dans le parking. ➔

Peut-on imaginer deux voitures plus semblables... et dissemblables que la Ford Mustang et la BMW M4? Non. Et pour tout dire, c'est ce qui fait le sel de cette rencontre!

Par Pascal Richard
Photos Clément Choulot

CHOC DE CULTURE

FORD MUSTANG



BMW M4



DES "DÉTAILS" QUI PARLENT

Des zones rouges qui flirtent avec ou dépassent les 7 000 tr/mn, un compteur qui explose la barre des 300 km/h pour la M4, voilà des signes qui ne trompent pas...



ON GÈRE, ON GÈRE... JUSQU'À UN CERTAIN POINT !

La Mustang, comme la M4, propose différentes aides à la conduite, mais attention, dans un cas comme dans l'autre, des puces, même surentraînées, ne peuvent pas toujours faire des miracles.



DE SACRÉES POINTURES !

Sur la Mustang, les roues de 19 pouces chaussées de 255/40 sont de série. La M4 reçoit des 18 pouces de série et, pour avoir comme ici des 19 pouces (255/35), il faut déboursier 1 860 €.



La Mustang est aussi raffinée que la cuisine américaine, et aussi légère (1 741 kg). La M4 est plus soucieuse de sa ligne (1 624 kg). Notez la présence de série du toit en polymère renforcé par de la fibre de carbone.



Pour un Européen un peu obtus, la Mustang est une caricature de sportive. Pour un amateur de voiture de caractère, elle est une formidable machine à sensations.



DÈS LA MISE EN ROUTE, ON EN PREND PLEIN LES OREILLES. LE V8 DE LA MUSTANG ET LE 6 PATTES DE LA M4 ANNONCENT D'EMBLÉE LA COULEUR ●●●



La Mustang devant la M4? Pas au chrono en tout cas; en revanche, en matière de sensations, l'américaine n'a rien à envier à la BMW.



Le bouclier de la M4 est très largement "découpé"; il faut bien que le 6 cylindres en ligne turbo de la bavaroise respire un peu...



"Salut les filles!" Certes, c'est un peu court pour des présentations, mais qui ne connaît pas la Mustang? La reine des pony cars, symbole d'une Amérique insouciant qui, au milieu des années 60, se sentait capable de relever tous les défis, jusqu'à aller marcher sur la lune... En face, la BMW M4, fille de la M3. Elle aussi nous fit rêver, mais un peu plus tard, à une époque plus sage, ce qui ne l'empêcha pas de faire parler la poudre et, par la même occasion, de se constituer un joli fan-club! Aujourd'hui, Mustang et M4 se retrouvent, prêtes à en découdre, chacune avec ses armes, chacune avec son charme.

SUR LA ROUTE

À l'heure du *downsizing*, démarrer un V8 de 5 l a quelque chose de jouissif! C'est une sorte de transgression, un bras d'honneur fait à la bien-pensance. Une pression sur le bouton situé en bas de la console centrale et, une fraction de seconde plus tard, je suis Frank Bullitt!

À un détail près: les rues de Montrouge n'ont pas grand-chose de commun avec celles de San Francisco. Surtout, elles sont aujourd'hui bien plus humides, ce qui m'incite à une certaine retenue du pied droit... Serai-je plus en confiance avec la M4? Pas sûr. Car si le 6 cylindres en ligne de la BMW semble, sur le papier, mieux élevé que le V8 de la Mustang, il possède lui aussi une carte de visite qui incite à la prudence.

Dans les deux cas, la barre des 400 ch et des 500 Nm est dépassée.

Mais avant d'aller faire fumer un peu de gomme, faisons le point sur les forces en présence. Avec 431 ch, la M4 devance la Mustang d'une petite dizaine de canassons. Côté couple, elles dépassent toutes les deux les 500 Nm mais il faut aller les chercher à 4 250 tr/mn sur la Ford, alors que, sur la BMW, les 550 Nm arrivent dès 1 850 tr/mn et restent présents jusqu'à 5 500 tr/mn. À ce niveau, ce n'est plus une plage d'utilisa-

tion large mais une autoroute! L'autoroute, justement, nous y sommes. Sur ce terrain, les mécaniques de nos deux belligérantes respirent à pleins poumons... mais le font savoir un peu bruyamment. Cela dit, qui aurait l'idée de maudire le grondement du V8 de la Mustang? Pas moi en tout cas!

À bord de la M4, l'ambiance n'est pas plus feutrée mais le registre est différent. Ainsi, malgré la présence de la suralimentation qui a tendance à étouffer un peu la sonorité du 6 cylindres, le moteur de la BMW distille une tonalité nettement plus métallique que celle de son confrère d'outre-Atlantique. Reste que, dans les deux cas, chaque pression sur l'accélérateur ne déclenche pas uniquement un tonnerre de décibels mais libère également une impressionnante cavalerie. Résultat: on passe de 90 à 130 km/h en un battement de cils, bien aidé par des transmissions automatiques à la hauteur. Très classique, celle de la Mustang fait appel à une boîte auto à →

6 rapports (en option, 2 000 €). Plus raffinée, la M4 utilise la transmission à double embrayage M DKG 7 à... 7 rapports (option, 3 950 €), qui se marie à merveille avec le 6 cylindres.

Qui a dit: "Il ne faut jamais remettre au lendemain ce que l'on peut faire le jour même"? À vrai dire, peu importe. Sauf qu'aujourd'hui, je suis au volant de la Mustang, je viens de sortir de l'autoroute et qu'il se met à pleuvoir, alors qu'hier, il ne faisait pas beau, mais au moins, la route était sèche! Une chose est sûre, vu l'état de la chaussée, je ne vous parlerai pas du Line Lock qui permet de bloquer le train avant histoire de faire chauffer les pneus arrière, une pratique de toute façon réservée au circuit... et aux poches bien garnies. Pour mémoire, les 275/40 R 19 que la Mustang chausse à l'arrière représentent un joli petit budget. En revanche, je peux tout vous dire de la position "pluie et neige" du sélecteur de mode de conduite, qui calme les ardeurs du moteur au démarrage. Elle est efficace et libère

un peu l'esprit car, avec son sale caractère, le V8 de 5 l a tôt fait de vous faire repartir dans le sens inverse si, en sortie de courbe, vous manquez de mesure. Dans ces conditions, la M4 se montre moins rebelle... mais demande elle aussi un minimum d'attention. Certes, son châssis et ses assistances à la conduite se révèlent plus efficaces que ceux de la Mustang, mais les 550 Nm de couple qui déboulent dès 1 850 tr/mn doivent être appréhendés avec une certaine humilité.

Sous la pluie, la Mustang incite "naturellement" à la prudence...

Miracle, le soleil revient! Je peux commencer à me montrer plus entreprenant. Ouah, quelle santé ce V8! Jamais à bout de souffle. En revanche, il arrive un peu trop vite à bout du châssis. Lourde (1 741 kg, soit 120 kg de plus que la M4) et pas vraiment taillée pour les départementales, la Mustang tire la langue derrière une M4 plus équilibrée et aux trains roulants à la hauteur

de sa mécanique. Au final, on ne s'ennuie pas une seconde au volant de ces autos, mais pour des raisons différentes. Avec la Mustang, il y a beaucoup de travail à fournir mais c'est finalement assez gratifiant, à défaut d'être toujours efficace. Avec la M4, on recherche plus les limites de la bête... une quête qui s'apparente à celle du Graal! Pour l'anecdote, notez qu'au chrono, la M4 domine la Mustang. Avec un 1 000 m départ arrêté effacé en 23 s, elle colle pas moins de 1,4 s à la Mustang. À ce niveau de performances, c'est énorme. Cela dit, avec un 0 à 100 km/h expédié en 5,4 s (4,7 s pour la M4), on ne peut pas dire non plus que la Ford amuse le terrain...

LA VIE À BORD

Amateurs de matériaux nobles, de cuir pleine fleur et autres inserts en carbone et bois précieux, passez votre chemin. Ou alors, sautez directement dans la M4. En effet, la présentation et la finition de la Mustang restent, com- ➔

LA M4 N'EN FAIT PAS DES TONNES CÔTÉ STYLE. DE LÀ À DIRE QU'ELLE CACHE SON JEU, IL Y A UN PAS QUE NOUS NE FRANCHIRONS PAS ●●●



L'avis de Pascal Richard



Pour son moteur, pour son châssis pour cette quête de la perfection qui sait donner le sourire!



M4

PLUS

Performances exceptionnelles
Ensemble moteur/boîte
Finition/présentation

MOINS

Bouffeuse de points...
Confort un peu ferme
Prix décourageant



Pas une faute pour la BMW. La position de conduite est impeccable, la finition irréprochable et l'équipement de série pléthorique. C'est parfait mais ça se paie!



L'habitacle de la Mustang se révèle nettement plus folklorique, un côté cheval fou sans doute...

FORD MUSTANG

BMW M4



SI VRAIMENT VOUS INSISTEZ...

Prendre place à l'arrière de la Mustang est une épreuve! L'accès est mal aisé et l'espace des plus mesuré. Les places arrière de la M4 sont plus généreuses mais le confort s'y révèle assez médiocre.



FAITES UN MAXIMUM DE BRUIT!

Voilà les bêtes! À ma gauche, une brute pleine de charme, à ma droite, un petit bijou de raffinement technologique. Dans les deux cas, les sensations sont garanties!

L'avis de Pascal Richard



Elle n'est pas parfaite mais je l'aime autant pour ses qualités que pour ses défauts... Allez comprendre!

100%
Quotient
Émotionnel


**MUSTANG
PLUS**

Immense charme
Mécanique de caractère
Rapport prix/
performances

MOINS

Finition désinvolte
Comportement "limite"
sur le mouillé
Solide appétit

UNE GUEULE... ET UNE ATMOSPHÈRE, C'EST TOUT ÇA, LA MUSTANG, UNE SPORTIVE "DÉPAYSANTE" ET DIABLEMENT ATTACHANTE ●●●

ment dire... assez rustiques! Ainsi, le cuir du volant est aussi doux que du papier de verre. Pour les plastiques, la Mustang utilise sans doute, comme nombre de ses consœurs d'ailleurs, des plastiques recyclés. Sauf qu'ici, j'aurais tendance à penser que ces derniers ont déjà quelques cycles de recyclage dans les bottes... Plus sérieusement, l'habitacle de la Mustang manque de rigueur. Face à elle, la M4 étale tout son savoir-faire. C'est beau, c'est chic et incroyablement rationnel.

La BMW domine aussi les débats en termes de confort. Ainsi, sa sellerie a beau être bien plus ferme que celle de la Mustang, la M4 filtre mieux les irrégularités de la chaussée et se montre plus prévenante avec ses passagers, là où la Ford secoue ses occupants dans tous les sens dès qu'elle rencontre une aspérité.

Deux bidons de Mustang contre un de M4? Chiche!

Pour clore ce chapitre et sans vouloir enfoncer un peu plus la Mustang, son habitabilité se

révèle décevante malgré un gabarit supérieur à celui de la BMW. Ainsi, les places arrière, en plus d'être difficiles d'accès, manquent singulièrement de générosité. Un constat qui ne s'applique cependant pas au coffre (446 dm³) assez volumineux mais doté d'une ouverture bien trop étroite, ce qui rend son exploitation pour le moins problématique. À l'inverse, la M4 fait preuve d'un sens pratique bien plus aiguisé.

BUDGET

Nous l'avons vu, si elles s'inscrivent dans la même catégorie, la Ford Mustang et la BMW M4 partagent des philosophies bien différentes. Une différence qui se retrouve aussi au moment de signer le chèque! Pour schématiser, disons qu'à peu de chose près, pour le prix d'une M4, vous pouvez vous offrir deux Mustang GT V8! À ce niveau, ce n'est plus un écart, c'est un gouffre. Mais nous reviendrons plus loin (voir encadré ci-contre) sur les raisons qui expliquent une telle disproportion. Pour l'heure, nous pouvons déjà vous indiquer qu'en matière d'équipe-

ments de série, la M4 se montre infiniment plus généreuse que la Ford. Cette dernière affiche malgré tout un rapport prix/prestations pour le moins alléchant.

Un mot enfin sur la consommation pour signaler que la Mustang fait honneur à la réputation de glotonnerie des grosses américaines, avec une moyenne de 12,1 l aux 100 km. Un chiffre qu'il convient de prendre comme un minimum! Ainsi, en roulant "normalement", on tourne plutôt autour des 15 l aux 100 km, ce qui, avec un réservoir de 61 l, impose plus d'arrêts pipi qu'une vessie normalement constituée ne peut en réclamer. Plus sage, la M4 dépasse de peu les 10 l aux 100 km en moyenne. Mais, là encore, il faut en ajouter un peu, disons deux bons litres aux 100 km si l'on s'attarde un tantinet sur la pédale de droite... ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: BMW M4

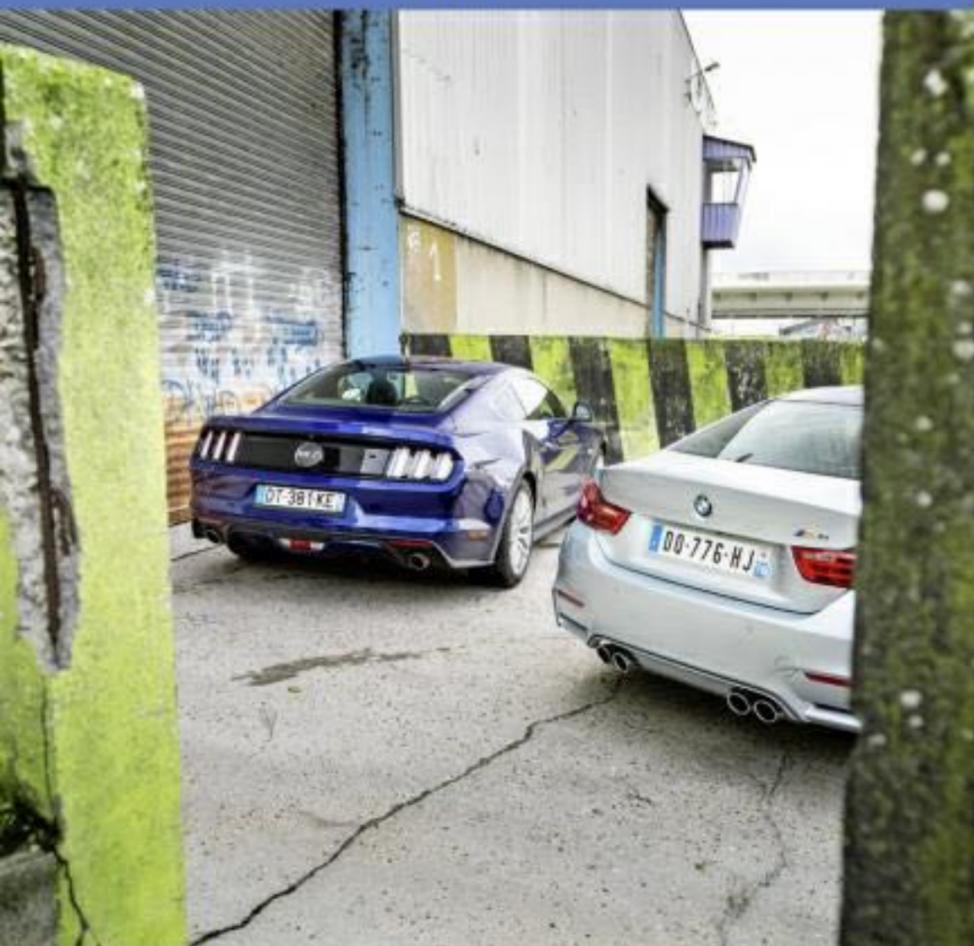
LA VIE À BORD: BMW M4

BUDGET: FORD MUSTANG

La Mustang deux fois moins chère que la M4

Un écart qui surprend...

... mais qui s'explique! Exclusives, luxueuses et très abouties techniquement, les M3 (berlines)/M4 (coupés et cabriolets) ne sont pas des modèles produits en grand nombre. Ainsi, la génération précédente s'est vendue à 65 857 exemplaires entre 2007 et 2013 alors que, sur la même période, Ford écoulait pas moins de 596 835 de sa plus rustique et populaire Mustang! Produire plus pour produire moins cher est une règle qui s'applique à tous les secteurs de l'industrie, y compris à l'automobile. Ceci explique pourquoi, aux États-Unis, la Mustang est à peine plus chère que la Ford Fusion (notre Mondeo) et qu'elle y connaît une aussi large diffusion, lui permettant d'afficher des tarifs aussi attractifs.



FORD MUSTANG GT V8 421 ch Auto
BMW M4 431 ch M DKG 7

61

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.

	Ford Mustang	BMW M4
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 421 ch à 6 500 tr/mn	■ 431 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 524 Nm à 4 250 tr/mn	■ 550 Nm à 1 850 tr/mn
Type	8 cylindres en V à 90°, essence	6 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	4 951 cm ³ /33 CV	2 979 cm ³ /32 CV
Transmission	aux roues arrière	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/6	robotisée double embrayage/7
Châssis		
Diamètre de braquage	■ 12,3 m	■ 12,2 m
Pneumatiques AV/AR	255/40 R 19 / 275/40 R 19	235/55 R 19 / 275/35 R 19
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,78/1,91/1,38/2,72 m	4,67/1,87/1,38/2,81 m
Poids/tractable freiné	1 741 kg/NC	1 624 kg/NC
Performances		
1 000 m d. a.	■ 24,4 s	■ 23 s
0 à 100 km/h	■ 5,4 s	■ 4,7 s
90-130 km/h en D	■ 4,9 s	■ 3,7 s
Vitesse maxi	■ 262 km/h	■ 250 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/64 m	■ 9/32/64 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 18 cm	■ 26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 153/133 cm	■ 151/140 cm
Volume de coffre	■ 446 dm ³	■ 445 dm ³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■ 51/67,7/72,9 dB	■ 51,4/70,4/74,1 dB

LE BUDGET

	Ford Mustang	BMW M4
Prix	■ 44 000 €	■ 86 350 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	■ 8 000 € (281 g/km)	■ 6 500 € (194 g/km)
Prix du modèle essayé *	55 200 €	98 100 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements communs

6 airbags, aide au démarrage en côte, autoradio, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, sellerie cuir.

Options

Mustang: pack Premium: radar de recul, inserts en chrome, jantes de 19 pouces, GPS + Bluetooth, 2 prises USB, sièges avant climatisés (2 500 €), GPS (1 200 €), siège cuir Recaro (1 800 €), radar de recul (400 €), sièges avant climatisés (600 €), toit noir (500 €), bandes de capot racing (500 €), peinture métallisée (700 €), peinture jaune (1 300 €).

M4: sellerie tout cuir: sièges + planche de bord et contre-portes (1 600 €), freins carbone-céramique (7 400 €), suspension SelectDrive (1 950 €), caméra de recul (450 €), sièges avant chauffants (400 €), indicateur de limitation de vitesse (350 €), peinture métallisée (950 €).

Consommations

	Ford Mustang	BMW M4
Moyenne	■ 12,1 l/100 km	■ 10,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 15,2/10,8/10,5 l/100 km	■ 10,3/9/11,4 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 504 km/61 l	■ 588 km/60 l
Note EuroNCAP	NC	NC
Pays de fabrication	États-Unis	Allemagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

BMW M4

La victoire de la M4 est-elle une surprise? Honnêtement, non. Mais est-ce vraiment une victoire? D'un point de vue comptable, oui, indiscutablement. Mais le choix d'une voiture, a fortiori d'une sportive, fait aussi la part belle à l'émotion ressentie au volant.

De ce côté, la Mustang n'a rien à envier à la M4. Au point de la supplanter? Pour ma part non, mais j'avoue que le bruit de fin du monde de son V8 résonne encore dans un coin de ma tête.

Génération décroissante





En dix-huit ans, l'Astra s'est allongée de 37 cm et a pris 400 kg. La nouvelle mouture retrouve des mensurations plus en rapport avec son rang et son époque...

Par Pierre-Louis Champeaux Photos Tibo

Toujours plus imposante, toujours plus lourde, telle semblait être la devise de l'Astra qui, depuis 1991, n'a pas cessé de grandir. La dernière mouture, lancée en 2009, avait fini par atteindre le sommet de la catégorie : 4,42 m de longueur pour 1,51 m de hauteur et 1,82 m de largeur. Mais à l'heure de la chasse aux rejets de CO₂ et aux consommations normalisées, cet embonpoint devenait un fardeau trop lourd à porter pour la petite Opel.

Les ingénieurs sont donc partis d'une feuille blanche, et ont pris soin d'alléger la structure de l'auto tout en améliorant sa résistance. De leur côté, les designers ont opté pour davantage de compacité et d'aérodynamisme pour aider les moteurs, eux-mêmes soumis à un régime, dans leur tâche. Parmi la nouvelle palette proposée, allant de 95 ch à 200 ch, le 1.0 Turbo essence de 105 ch joue le rôle d'entrée de gamme.

Sous le capot de l'Astra, le petit 3 cylindres se montre aussi plaisant que discret.

Malgré une puissance inférieure de 10 ch, par rapport au même bloc monté dans les Adam et Corsa, ce petit moteur ne peine pas à animer cette compacte qui reste parmi les plus imposantes du segment. Il reprend à partir de 1 600 tr/mn sans donner l'impression de forcer, du moins tant que l'on est en petit comité. Avec quatre adultes flanqués de bagages, mieux vaut jouer du levier de vitesses pour rester au-dessus de 2 000 tr/mn et ainsi préserver les relances. Pour autant, l'ambiance à bord reste sereine grâce au bon travail réalisé sur l'insonorisation. La mécanique se fait oublier, les bruits de roulement sont peu présents, seuls quelques bruits d'air viennent troubler cette quiétude sur voies rapides.

Le conducteur trouvera un autre motif de satisfaction au chapitre du comportement routier, qui profite lui aussi de la cure de minceur imposée à l'Astra. Le manque flagrant de dynamisme de l'ancien opus

n'est plus qu'un lointain souvenir : le train avant fait preuve d'une belle réactivité, et les virages s'enchaînent avec aisance. Certains pourront émettre une réserve au sujet de la direction, qui manque de consistance. Au contraire, la commande de boîte se révèle agréable à manipuler, avec un pommeau tombant bien sous la main.

L'habitacle prouve qu'il est possible de faire mieux avec moins.

La console centrale illustre les efforts opérés par la marque au niveau de l'ergonomie. Le nombre de boutons a sérieusement diminué, notamment grâce à l'intégration de certaines fonctions dans l'écran tactile monté de série sur toute la gamme. L'impression globale y gagne, tout comme la simplicité d'utilisation, même si le volant des autos bardées d'options (à l'image de la nôtre) est encore surchargé.

Si les dimensions extérieures sont revues à la



La présentation est plus épurée que par le passé, mais la finition et les assemblages manquent de rigueur.

EN DEVENANT PLUS COMPACTE, ELLE S'EST AUSSI FAITE PLUS SPACIEUSE ET PLUS AGILE. ●●●

L'avis de Pierre-Louis Champeaux



L'Astra progresse, c'est évident. Mais elle ne se démarque toujours pas de la concurrence... au contraire!

40%
Quotient Émotionnel

Notre modèle a droit aux feux arrière à LED, inclus dans la même option que les phares matriciels, (1 350 €).



OPEL ASTRA 1.0 105 ch Turbo Innovation EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 105 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 170 Nm à 1 800 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,44 m
Pneumatiques	225/45 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,37/1,81/1,49/2,66 m
Poids/tractable freiné	1 263/610 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 11,2 s
Vitesse maxi	■ 200 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre*	■ 370 dm ³

*Avec kit anticrevalson. 310 dm³ si roue provisoire.

LE BUDGET

Prix	■ 22 500 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (102 g/km)
Prix du modèle essayé**	29 490 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

**Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

Accès et démarrage mains-libres, aide au stationnement AV/AR, airbags frontaux, latéraux AV et rideaux AV/AR, antibrouillards, Bluetooth, clim auto. bizona, détection d'angle mort et franchissement de ligne, écran tactile 7 pouces, jantes alu 17 pouces, lecture des panneaux, phares et essuie-glaces auto., régulateur/limiteur de vitesse, rétros ext. dégivrants et vitres AV/AR électriques...

Options

GPS (590 €), peinture métal. (600 €), phares Matrix adaptatifs et feux AR à LED (1 350 €), prises USB (x2) AR (50 €), roue de secours provisoire (120 €), sièges AV ergonomiques (600 €), sièges AV et volant chauffants (250 €), toit ouvrant élec. (700 €), etc.

Consommations	
Mixte	■ 4,4 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 5,2/3,9 l/100 km
Réservoir	■ 48 l

Note EuroNCAP	■ 5 étoiles
Pays de fabrication	■ Grande-Bretagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plus compacte et pourtant plus spacieuse à l'intérieur, l'Astra réussit son pari de la décroissance. Surtout, son allègement lui confère davantage de dynamisme, même avec ce petit 1.0 Turbo. Discret et plaisant, il devrait séduire les petits rouleurs, qu'ils soient chargés de famille ou non.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



PLUS
Poids en baisse
Agrément en hausse
Habitabilité

MOINS
Direction sans
consistance
Assemblages
perfectibles



1- Au second rang, l'espace est généreux. Les fixations Isofix y sont accessibles et bien protégées. 2- Les passagers arrière apprécieront les 2 ports USB livrés en option (50 €), ou les sièges chauffants (450 €). 3- La roue de secours provisoire ampute le coffre de 60 dm³.



Légère, mais pas insouciant

La recherche d'un poids raisonnable n'a pas empêché l'Astra de se doter d'un bel arsenal d'équipements de sécurité. Les phares et les essuie-glaces automatiques sont livrés de série sur toute la gamme ainsi que, sur la version Innovation, la lecture des panneaux, le freinage automatique d'urgence et la détection de franchissement de ligne. En prime, moyennant 1 350 €, les phares sont matriciels à LED. Adaptatifs, ils font varier le faisceau en fonction de l'environnement. Ainsi, les zones dans lesquelles se trouvent d'autres véhicules sont moins éclairées afin de ne pas les éblouir, les bas-côtés continuant de profiter d'un éclairage maximal. À l'usage, ce système est très convaincant.

baisse (- 5 cm en longueur, - 2 cm en hauteur et - 1 cm en largeur), Opel promet un espace accru pour les passagers (+ 35 mm pour les jambes et + 15 mm pour les coudes à l'arrière). Dans les faits, un grand gaillard de 1,90 m est à son aise sur la banquette, malgré le manque de moelleux de l'assise. Les meilleures places restent à l'avant, où l'on profite de sièges ergonomiques (facturés 600 €) développés avec l'association allemande pour la santé du dos (AGR).

À l'image de l'arrivée massive d'éléments high-tech (voir l'encadré ci-contre), ils confirment la volonté de l'Astra de démocratiser des équipements qui jusqu'ici étaient réservés aux catégories supérieures. De quoi justifier un tarif légèrement au-dessus de ceux proposés par la concurrence généraliste. ■

SORTIR DES SENTIERS BATTUS

Chez Volvo, CC ne signifie pas coupé-cabriolet, mais Cross Country. Déclinaison baroudeuse qui ajoute une pointe de sel au déjà très singulier break V60.

Par Méлина Priam Photos Éric Montgobert

BREAK DE CHARME

Si vous avez en tête l'image du break robuste, increvable, taillé pour les grands blonds venus du froid, vous risquez d'être déçus. Le V60 cultive l'esprit de famille à travers des détails comme les rehausseurs de sièges (275 €), mais il privilégie le style à l'aspect pratique, et s'adresse aux petites familles. Il est assez étriqué pour sa classe et le coffre n'est pas de taille pour les virées chez Ikea.

L'avis de Méлина Priam



Petite déception côté mécanique, mais ce break atypique possède un charme qui me touche.

70%
Quotient Émotionnel



GENTLEMAN-FARMER

Le Cross Country se reconnaît tout de suite à ses sabots de protection qui encerclent, à l'arrière, une double sortie d'échappement, ses passages de roue habillés de garde-boue, ses bas de caisse et ses jantes spécifiques. Cette tenue à tendance rurale est complétée par une garde au sol surélevée de 65 mm pour s'aventurer sur les chemins. Pour pousser plus loin les capacités de franchissement, il est possible d'opter pour la transmission intégrale AWD (+ 1 900 €). Dans ce cas, le V60 CC retrouve le bon vieux duo 5 cylindres et BVA6.



VOLVO V60 CROSS COUNTRY D4 190 ch Geartronic 8 Xénium 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-Monthéry.

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch à 4250 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm de 1750 à 2500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, biturbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1969 cm ³ /10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Pneumatiques AV/AR	235/45 VR 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,63/1,87/1,55/2,78 m
Poids/tractable freiné	1770 kg/1800 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 30,2 s
0 à 100 km	■ 8,8 s
90-130 km/h en D	■ 7,8 s
Vitesse maxi	■ 210 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/33/67 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 143/140 cm
Volume de coffre	■ 443 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 48,7/64,8/69,1 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 48 860 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (120 g/km)
Prix du modèle essayé*	52 035 €
Garantie	■ 2 ans ou km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série ■

6 airbags, AFIL, aide au parking, clim., ESP, GPS, indicateur de lim. de vitesse, jantes alliage, régl. de vitesse actif, phares xénon directionnels, sellerie cuir, surveillance angle mort, toit ouvrant électrique.

Options

Accès sans clé (840 €), jantes 19 pouces (570 €), peint. métal. (840 €), système hi-fi Harman Kardon (650 €)...

Consommations

Moyenne	■ 7,1 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,6/7/6,8 l/100km
Autonomie/Réservoir	■ 944 km/67 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Suède

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le Cross Country est plus un break chic qu'un SUV. Bourré de charme, assez confortable, il offre une conduite sereine. Mais il n'est pas très spacieux, et le D4 de 190 ch déçoit un peu.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



MADE IN SWEDEN

Peu à peu, Volvo a su élever le niveau de présentation et de finition de ses voitures, jusqu'à rattraper les références allemandes. Sans pour autant les singer, tant mieux! Le V60 Cross Country affiche ce style très épuré, caractéristique du design suédois, qui s'illustre ici par une console centrale paraissant flotter au centre de l'habitacle. En revanche, ce n'est pas toujours très fonctionnel. L'écran GPS est trop petit par rapport à ceux de la concurrence.



LA TACTIQUE DU 2-4-8

Le V60 Cross Country à 2 roues motrices hérite du nouveau 2 l 4 cylindres, décliné en 150 ou 190 ch. Cette mécanique, plus rationnelle et assez économique, est ici bien servie par une boîte auto à 8 rapports, douce et réactive. Elle peut aussi s'allier à une transmission manuelle à 6 rapports (-2100 €). Ce moteur perd toutefois le charme de l'ancien 5 cylindres Volvo. Il se révèle assez sonore pour servir un break de ce standing, et même un brin poussif en performances. Rien de réhabilitaire, mais avec 190 ch, nous attendions plus de répondant.

MERCEDES ARRONDIS LES ANGLES

Oublié le GLK et sa ligne atypique qui n'a pas fait l'unanimité. Pour le remplacer, Mercedes a tout changé, à commencer par le nom, avec un GLC qui possède plus d'un atout pour donner le change aux Audi Q5 et BMW X3.

Par Pierre Lefebvre
Photos Clément Choulot



MERCEDES GLC
220 d 170 ch 4MATIC BVA9 Sportline



BMW X3
20d 190 ch xDrive BVA8 xLine



AUDI Q5
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic 7 Avus



MERCEDES GLC

- 1- Le poste de conduite ressemble comme deux gouttes d'eau à celui de la Classe C.
- 2- Comme avec un smartphone, le pavé tactile se commande en jouant des doigts. On peut faire défiler les stations de radio, agrandir ou rétrécir la carte sur le GPS...
- 3- Vu d'arrière, certains trouvent au GLC des faux airs de Porsche Macan.

La rupture: un mot que vous entendez souvent et ce à toutes les sauces. Eh bien, si certains se complaisent à l'appeler de leurs vœux sans jamais l'appliquer, d'autres ne font pas semblant! C'est le cas de Mercedes qui a pris le taureau par les cornes pour remplacer son GLK. Constat de demi-échec ou de demi-succès, peu importe, toujours est-il que l'anguleux SUV compact de l'Étoile n'a pas autant séduit que ses rivaux allemands, l'Audi Q5 et le BMW X3. Qu'à cela ne tienne! Affichant des courbes qui – comme nous l'avons constaté à plusieurs reprises – ne laissent personne indifférent sur son passage, exploitant les

dernières avancées techniques et technologiques de la berline Classe C, le GLC est une arme de séduction massive avec laquelle Mercedes nourrit de grandes ambitions. À juste titre? Réponse face à un Q5 en fin de carrière mais qui a encore de très beaux restes, et un BMW X3 récemment restylé pour tenter de lui résister.

SUR LA ROUTE

"On voit mieux la route". "Je me sens davantage en sécurité". Ou encore: "J'en avais marre de ma berline". Amusez-vous à questionner les amateurs de SUV, haut de gamme ou pas, et voilà le genre d'arguments que vous entendrez. Pourtant, dès l'ouverture de la portière, le GLC



POIDS IMPERCEPTIBLE MALGRÉ SA MASSE, DIRECTION LÉGÈRE ET AGILITÉ DE CHAT: LE GLC A TOUT POUR CHARMER L'AMATEUR DU GENRE ●●●

marque une rupture non seulement avec son prédécesseur mais aussi avec les codes habituels du genre.

Installé étonnamment bas, face à une planche de bord très massive qui rappelle celle de la Classe C, le conducteur domine certes la route, mais la position évoque plus celle rencontrée dans une berline que dans un SUV. C'est aussi le cas des sensations ressenties après quelques hectomètres parcourus. Direction légère, poids imperceptible (malgré une masse plutôt conséquente, alors que Mercedes annonce jusqu'à 80 kg de moins comparé au GLK), agilité de chat, le GLC a tout pour charmer l'amateur du genre. Donner l'impression de conduire un break surélevé plus qu'un rustique 4x4 sur châssis séparé est aussi évidemment le fonds de commerce des BMW X3 et Audi Q5. Si à bord de ces derniers, la hauteur d'assise ne laisse pas planer le doute sur le fait que l'on circule largement au-dessus du plancher des vaches, la facilité de prise en main, l'aisance avec laquelle on aborde les virages et la sensation de sécurité ressentie font mouche.

Pour autant, n'allez pas croire que ces trois-

L'avis de Pierre Lefebvre



Le GLC est séduisant, mais ses prestations dynamiques me laissent un peu sur ma faim.

70%
Mercedes GLC
Quotient Émotionnel





BMW X3
 1- Matériaux et finition sont irréprochables. Mais à bord, toutes les BMW se ressemblent vraiment beaucoup... trop! 2- La molette iDrive est partiellement tactile. On peut écrire une adresse du bout du doigt. 3- Le restylage du X3 se distingue par une calandre et des optiques agrandies.

là se plagient les uns des autres. Reposant sur une nouvelle plate-forme partagée avec la Classe C, le GLC joue plus que les autres la carte du confort même si les douilliers auront tout intérêt à éviter jantes de 20 pouces, pneus roulage à plat et châssis sport de notre modèle d'essai. À ce sujet et comme chez Audi et BMW, Mercedes propose plusieurs combinaisons de suspension dont une excellente pneumatique vendue à prix d'or.

Avec son amortissement offrant davantage de débattement, le SUV Mercedes s'avère moins raide que ses rivaux pour battre le pavé des villes. C'est aussi le cas sur route, mais il y laisse des plumes en précision et plaisir de conduite. Plus sujet au roulis et contenant moins bien ses mouvements de caisse, le GLC n'est pas aussi dynamique à mener que les X3 et Q5, ou plutôt à malmener car il faut rouler en mauvais père de famille →



AUDI Q5
 1- Avec son petit écran, placé en haut de la console centrale et accompagné d'une multitude de boutons, la planche de bord de l'Audi Q5 ne peut cacher son âge. 2- La boîte à double embrayage du Q5 est celle qui compte le moins de vitesses: 7 rapports, quand les concurrents en affichent 8 (BMW) ou 9 (Mercedes). 3- Il ne reste au Q5 qu'une petite année avant son remplacement. Mais il a très bien vieilli.





MERCEDES GLC
 1- Le GLC propose un déverrouillage électrique des dossiers de banquette arrière. 2- L'interface Mercedes est la plus facile à utiliser. En plus du pavé tactile, les commandes sont doublées via une molette ou de classiques boutons sis sur la console centrale. 3- Un grand coffre oui, mais en deux parties, hélas!

LE GLC NE S'AVÈRE PAS PLUS SPACIEUX QUE SES RIVAUX, MAIS L'AMBIANCE À BORD EST PLUS OPULENTE ●●●

pour mettre au jour leurs différences. Offrant une répartition de couple fixe entre les essieux avant (45%) et arrière (55%), la transmission intégrale 4MATIC du GLC privilégie la sécurité au dynamisme de conduite, alors que celles des X3 et Q5 font varier le couple entre les trains avant et arrière pour défier et repousser les lois de la physique.

Plaçant la barre un peu plus haut, les SUV Audi et BMW s'avèrent plus enthousiasmants à conduire mais, en contrepartie, ils le font payer côté confort en épargnant moins à leurs hôtes les défauts de la route.

Côté mécaniques, l'écart en termes de performances est anecdotique et qu'elles soient à 7, 8 ou 9 rapports pour le GLC, les transmissions

proposées trouvent le compromis parfait entre confort et réactivité. On peut juste regretter que le 4 cylindres du X3 soit le plus désagréable à l'oreille du lot, et que la marque munichoise ose facturer les palettes au volant (160 €). Mais dans le genre pingre, Audi avec le programme de conduite Drive Select en option, fait aussi fort que Mercedes, domaine où la marque excelle.

Si le GLC n'est pas aussi plaisant à mener que ses rivaux, il a déjà largement de quoi combler les attentes des familles BCBG.

L'avis de Pierre Lefebvre



Vraiment très plaisant à mener et pratique à bord, c'est, à mes yeux, le meilleur compromis du lot.

90%
Audi Q5 Quotient Emotionnel



MERCEDES GLC
PLUS

Ambiance à bord
Consommation
Conduite plaisante

MOINS

Coffre vaste mais
pas très pratique
Trop de châssis
différents en option

BMW X3
PLUS

Comportement routier
Places arrière
accueillantes
Présentation soignée

MOINS

Sonorité moteur
désagréable
Confort sur chaussée
dégradée

AUDI Q5
PLUS

Agréement moteur/
boîte S tronic
Banquette arrière
coulissante pratique
Tenue de route

MOINS

Fermeté à basse
vitesse
Malus pénalisant
En fin de carrière



1

BMW X3

1- En plus du GPS, le X3 permet, comme ses rivaux, de naviguer sur Internet (en option). Mais entre nous soit dit, est-ce vraiment utile? 2- Les dossiers de banquette arrière sont très inclinés, au bénéfice de la sensation d'espace. 3- Pour charger jusqu'au toit sans risque, le X3 bénéficie d'un filet anti-intrusion.



AUDI Q5

1- L'écran du Q5 est encore à la page. 2- Coulissant sur 10 cm, la banquette permet d'aménager le Q5 en fonction de ses besoins. 3- Il est possible de ranger gants ou lampe torche sous le cache bagages: pratique.

Si l'ensemble des équipements de sécurité peut être impressionnant, tout est payant!

LA VIE À BORD

Une familiale qui ne ressemble pas à une familiale: voici ce qui fait le succès des SUV. Et s'agissant de haut de gamme comme ici, il faut aussi que le cocktail ajoute l'ingrédient luxe, qui permet de justifier des tarifs épicés. À ce jeu, Mercedes fait fort avec son GLC. Repris à quelques détails près de la Classe C, son poste de conduite en met plein la vue avec une présentation soignée et plus originale que celle, très classique, des X3 et Q5. En effet, le BMW fait... du BMW avec un dessin de planche de bord que l'on retrouve sur tous les modèles de la marque, tandis que le Q5 peine à cacher - à bord - qu'il est l'un des plus vieux modèles de la gamme Audi. Son remplacement est prévu pour l'année prochaine. De fait, si la finition est irréprochable, on est loin du style épuré des dernières productions d'Ingolstadt.

La vie de château promise par ces véhicules ne sera pas la même en fonction de l'endroit où l'on s'installe. Malgré un empattement nettement plus important que celui des X3 et Q5, le GLC ne s'avère pas plus spacieux à bord que ses rivaux, voire donne la sensation d'être le moins accueillant du lot avec des surfaces vitrées plus réduites. C'est aussi le cas de son coffre. À l'ouverture, on se demande

L'avis de Pierre Lefebvre



Le X3 est un régal à mener. Mais je trouve le côté copié-collé des habitacles BMW lassant.

80%
BMW X3 Quotient
Emotionnel



Si chez Audi et Mercedes, les SUV ne manquent pas, c'est BMW qui propose la gamme la plus large et qui en vend le plus dans le monde.

bien où se cachent les 530 dm³ mesurés, tant la hauteur sous tablette déçoit. Il faut lever le plancher de coffre pour découvrir un vaste espace de rangement supplémentaire. Bref, si le GLC a corrigé le plus gros défaut du GLK, il ne mérite pas pour autant un prix d'excellence. En fait, c'est le Q5 qui tire le mieux son épingle du jeu. Pratique, sa banquette coulissant sur 10 cm permet un aménagement en fonction des besoins. L'Audi s'avère aussi le plus spacieux à bord. Mais comme dans le GLC et le X3, il faudra en cas de voyage à cinq supporter les plaintes du passager assis au centre, car le dossier y est particulièrement raide.

LE BUDGET

Ne rêvez pas. Ce n'est pas parce que Mercedes a décidé de tout changer avec son GLC que la politique tarifaire maison a subi le même sort. Les 2000 € d'écart avec les Q5 et X3 corres-

pondent tout simplement à l'option sellerie cuir du GLC car, avec la finition Sportline – à plus de 53 000 € – le client n'a le droit de série... qu'à du simili ! On n'est pas davantage gâté chez BMW ou Audi avec une liste d'options longue comme un film chinois d'art et d'essai non sous-titré. Il suffit d'ailleurs de jeter un œil au prix de vente de nos modèles pour s'en convaincre !

Si tant est que l'on puisse parler d'économies, le GLC en fera faire à son propriétaire... à l'usage. Grâce à son excellente boîte automatique à 9 rapports, qui fait tourner le moteur à moins de 2000 tr/mn sur les grands axes routiers, le SUV de Mercedes consomme, selon nos mesures, un demi-litre de moins aux 100 km que les BMW X3 et Audi Q5. Certes, c'est une petite économie, mais comme dit le proverbe : "Il n'y a pas de petites économies"... Le GLC se sort mieux d'affaire en

échappant au malus écologique, du moins avec ses jantes les plus modestes. Attention donc au choix des roues qui peuvent peser sur les émissions de CO₂ et ainsi augmenter d'autant la pénalité financière. Dans ce domaine, le Q5 est le "pire" exemple : si vous choisissez des jantes de 20 pouces, vous passez à 157 g/km de CO₂ et, par conséquent, de 900 à 2 200 € de malus ! Et même quand on peut mettre une telle somme dans une voiture, cela peut faire réfléchir... sans parler du budget pour changer les pneus usagés ! ■

VERDICTS

LA VIE À BORD : 1^{er} AUDI Q5

2^e ex æquo **BMW X3** - 2^e ex æquo **MERCEDES GLC**

SUR LA ROUTE : 1^{er} AUDI Q5

2^e **BMW X3** - 3^e **MERCEDES GLC**

LE BUDGET : 1^{er} MERCEDES GLC

2^e **BMW X3** - 3^e **AUDI Q5**

- 1^{er} **AUDI Q5** 2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic 7 Avus
 2^e **BMW X3** 20d 190 ch xDrive BVA8 xLine
 3^e **MERCEDES GLC** 220 d 170 ch 4MATIC BVA9 Sportline

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.

	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Moteur/Transmission			
Puissance maxi	■ 190 ch à 3800 tr/mn	■ 190 ch à 4000 tr/mn	■ 170 ch à 3000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1750 tr/mn	■ 400 Nm à 1750 tr/mn	■ 400 Nm à 1400 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/Puissance fiscale	1998 cm ³ /11 CV	1995 cm ³ /10 CV	2143 cm ³ /9 CV
Transmission	intégrale	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7	automatique/8	automatique/9
Châssis			
Diamètre de braquage	■ 11,7 m	■ 11,9 m	■ 11,8 m
Pneumatiques	235/55 R 19	245/40 R 18	255/45 R 20
Dimensions/poids			
L/l/h/empattement	4,63/1,90/1,67/2,81 m	4,66/1,88/1,66/2,81 m	4,66/1,89/1,64/2,87 m
Poids/tractable freiné	1960/2000 kg	1887/2000 kg	1969/2500 kg
Performances			
1000 m d. a.	■ 31,1 s	■ 31,2 s	■ 31 s
0 à 100 km/h	■ 9,4 s	■ 9,3 s	■ 9,2 s
90-130 km/h en D	■ 8,8 s	■ 8,8 s	■ 9,1 s
Vitesse maxi	■ 200 km/h	■ 199 km/h	■ 204 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/63 m	■ 10/33/66 m	■ 11/32/64 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	■ 18 à 28 cm*	■ 29 cm	■ 29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 157/149 cm	■ 150/146 cm	■ 151/148 cm
Volume de coffre	■ 460 à 540 dm ³ *	■ 468 dm ³	■ 530 dm ³ **
*Banquette coulissante. **Volume comprenant le bac sous plancher			
Niveau sonore			
Au ralenti/90/130 km/h	■ 45/64,5/68 dB	■ 45,5/62,1/66 dB	■ 44,1/63,8/67,9 dB

LE BUDGET

	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Prix	■ 56 000 €	■ 55 010 €	■ 53 100 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	■ malus 900 € (149 g/km)	■ malus 150 € (131 g/km)	■ 0 € (129 g/km)***
Prix du modèle essayé, avec options et bonus/malus inclus	65455 €	68395 €	63775 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

Équipements communs

Bluetooth, clim. bizona, GPS, hayon électrique (sauf X3), ordi. de bord, phares et essuie-glaces auto., programmes conduite (355 € sur Q5), radars stationnement AV/AR, régulateur de vitesse, rétros électriques/dégivrants + intérieur électrochrome, sièges AV à réglages élec. (partiels sur GLC), vitres élec. AV/AR, volant multifonction.

Options

Affichage tête haute	-	1110 €	1200 €
Caméra recul/vision à 360°	535 €/–	450 €/860 €	400 €/750 €
Châssis sport/suspension pilotée	695 €/1300 €	400 €/1200 €	série/2300 €
Éclairage xénon/LED	série/non	série/1700 €	–/série
Sellerie cuir	série	série	2000 €

Consommations

Moyenne	■ 7,8 l/100 km	■ 7,8 l/100 km	■ 7,3 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 8/7,8/7,7 l/100 km	■ 8,3/7,5/7,5 l/100 km	■ 7,8/7,1/7,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 962 km/75 l	■ 859 km/67 l	■ 904 km/50 l

Note EuroNCAP

	5 étoiles	5 étoiles	En cours
--	------------------	------------------	-----------------

Pays de fabrication	Allemagne	Allemagne	Allemagne
----------------------------	------------------	------------------	------------------

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

AUDI Q5

Une voiture bien née affronte les années plus facilement. C'est le cas du Q5 qui demeure une valeur sûre, tant côté conduite que pratique avec un habitacle accueillant.

À peine moins convaincant, le X3 mériterait un moteur plus discret. Enfin, si le GLC ferme la marche, il n'en est pas moins séduisant et devrait sans difficulté faire mieux que son prédécesseur.



QUESTION D'ÉGGO

Mercedes ne pouvait supporter l'affront infligé à son A 45 AMG par l'Audi RS3 et ses quelques chevaux supplémentaires. Sa réplique ? Sortir de l'écurie quelques étalons de plus. Quelques-uns de trop ? Pas sûr, grâce à plusieurs astuces...

By Stany Meurer Photos Yann Lefebvre





Comme bien des sportives, l'A 45 AMG voit rouge. Elle habille sa planche de bord d'un insert façon carbone plus flatteur que les plastiques d'origine.

PLUS
Agrément de conduite
Performances décoiffantes
Boîte amusante

MOINS
Visibilité vers l'arrière
Volume du coffre
Tarif épicé

Née avec un 4 cylindres 2 l turbo délivrant la coquette puissance de 360 ch, la Mercedes A 45 AMG 4Matic fanfaronnait dans la cour des compactes sportives en alignant une volée de chiffres à donner le tournis et à humilier la concurrence. Dans la pratique, le bilan était moins exceptionnel, avec un comportement pas vraiment sportif et une suspension d'une raideur à vous écraser les disques.

Jusqu'au jour où Audi a sonné la charge avec une RS3 plus puissante (367 ch), plus efficace et plus confortable. Piquée au vif, l'Étoile réplique aujourd'hui avec une évolution plus musclée (381 ch) et, surtout, dotée de nombreuses améliorations aussi discrètes que décisives, susceptibles de reprendre la main dans la partie. À ce stade de la lecture, il n'est peut-être pas inutile

d'évoquer les arguments de ces deux bombes. Le clan Audi est resté fidèle à un gros 5 cylindres de 2,5 l plus encombrant et plus lourd, certes moins puissant et moins coupleux mais avec des valeurs maximales obtenues sur des plages plus étendues. Le tout monté dans une caisse plus légère (1 520 kg) et avec une transmission répartissant de manière égale le couple entre l'avant et l'arrière, les circonstances pouvant envoyer jusqu'à 100 % des forces sur le train arrière.

La Mercedes reste fidèle à un moteur de 2 l plus compact... mais pour une masse plus importante (1 555 kg).

Le constructeur avoue aussi du bout des lèvres que son fer de lance reste fondamentalement une traction, pouvant évoluer jusqu'à une traction intégrale permanente 50/50. Nous pourrions penser que le moteur plus petit de

la Mercedes lui assurerait une répartition des masses plus favorable, mais il n'en est rien. Avec 60 % du poids sur l'avant, il charge davantage les roues directrices que l'Audi (59 %). Enfin, un dernier petit calcul permet de donner tout de même l'avantage au rapport poids/puissance à la compacte étoilée (4,08 ch/kg contre 4,14 pour la RS3). Le match reste donc serré.

Mercedes ne s'est pas contenté de gonfler le moteur. Il a aussi revu la boîte, qui intègre des rapports plus courts à partir de la 3^e vitesse. On le sait, on ne le répétera jamais assez, la maladie dont souffrent viscéralement toutes les tractions puissantes (et assimilées), même bien pensées, est une propension à "tourner sur les roues avant", avec un train avant scotché au bitume mais qui tire inexorablement la voiture vers l'extérieur. Plus simplement, cela s'appelle du sous-virage. Dans le cas de la Mercedes comme



L'avis de Stany Meurer



Pour une surprise, c'est une bonne surprise, à condition de disposer des bonnes options.



1- Plus puissante, la nouvelle A 45 AMG est surtout plus équilibrée et plus confortable. 2- L'étagement de la boîte robotisée à 7 rapports a aussi été revu. 3- Bien sûr, dans une AMG, les sièges baquet sont de rigueur.



de l'Audi, si le résultat est efficace dans l'absolu, cette tendance naturelle n'est ni amusante ni gratifiante pour l'aspirant-pilote. On peut parler de carence émotionnelle ou encore de paupérisation en matière de sensations fortes. La solution d'Audi pour donner un supplément de piment consiste à greffer (en option) des pneus plus larges à l'avant qu'à l'arrière.

Pour riposter, Mercedes propose d'équiper le train avant d'un autobloquant mécanique suffisamment taré pour influencer le comportement.

Cette autre voie, plus radicale et originale, permet d'éviter de saturer l'adhérence des roues avant. Avec intelligence, la marque allemande combine ce raffinement à un amortissement piloté et un cinquième mode de conduite baptisé "Race". Et ça change tout! De bout de

bois, la Mercedes A 45 AMG 4Matic en devient presque confortable. Quant à la conduite, les bienfaits de l'autobloquant sont évidents et rapidement ressentis. Sans devenir joueuse ni jamais piègeuse, l'A 45 "évolution" progresse en agilité et se révèle une machine autrement plus intéressante sur le plan dynamique que sa devancière.

Telle qu'elle est livrée de série, l'A 45 AMG 4Matic vous gratifie d'une musique suffisamment agressive sans jamais tomber dans le travers d'un vacarme assourdissant. Il est loisible d'équiper l'auto, moyennant supplément, d'une ligne d'échappement plus libérée, mais cela n'est pas obligatoire pour régaler votre ouïe. À l'attention de tous ceux qui trouveraient la silhouette de cette voiture trop fade, Mercedes a sorti l'artillerie lourde, avec un programme de spoilers et ailerons vraiment exubérants. ■

MERCEDES

Classe A 45 AMG 4Matic

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 381 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	■ 475 Nm de 2 250 à 5 000 tr/mn
Type	4 cylindres turbo, essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 991 cm ³ /26 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte/nombre de rapports	robotisée/7

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	235/35 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,37/1,78/1,42/2,70 m
Poids/tractable freiné	1 555 kg/non homologué

Performances	
0 à 100 km/h	■ 4,2 s
Vitesse maxi	■ 270 km/h (version débridée)

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 341 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 55 150 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ malus 2 200 € (171 g/km)
Prix du modèle essayé*	77 275 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, autoradio CD-mp3, banquette arrière rabattable 1/3-2/3, caméra de recul, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation électronique bizona, écran 8 pouces, jantes alliage 18 pouces, projecteurs LED, radars de stationnement AV/AR, régulateur/limiteur de vitesse, système d'alerte anticollision avec fonction freinage, système de détection de la fatigue, système de navigation, etc.

Options

Amortissement adaptatif (1 250 €), démarrage sans clé/kit mains-libres (200 €/700 €), échappement sport (800 €), jantes 19 pouces (de 800 à 1 200 €), peinture métallisée (850 €), régulateur de vitesse actif (1 050 €), toit ouvrant panoramique (1 100 €), vitesse maximum 270 km/h (2 300 €), etc.

Consommations	
Mixte	■ 7,3 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 9,6/6 l/100 km
Réservoir	■ 56 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plutôt décevante dans sa version originelle, cette évolution équipée des "bonnes" options nous a favorablement surpris. Mercedes a donc bien corrigé le tir et la voiture, métamorphosée, ne manque désormais pas de peps.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

En devenant indien, Jaguar a retrouvé sa fougue et, surtout, des capacités financières pour revenir concurrencer les familiales de luxe. Mais toujours avec cette distinction très *British* à laquelle nos Experts ont été plus ou moins sensibles.



Avec son imposante calandre, elle ne manque pas de prestance sur la route.

DENIS MEUNIER

JAGUAR XE

2.0 200 ch R-Sport - **43 750 €**
Malus écologique : 3 000 €



Les goûts et les couleurs ne se discutent pas! Ghislain a été charmé par l'habitacle de la XE. Franck, moins.



Pour un 4 cylindres essence, le 2.0 se défend bien! Bien suspendue, la XE offre un bon compromis confort/agilité.



L'habitabilité arrière n'est pas le point fort de la XE. Et son coffre n'est pas immense.

YANN LEFEBVRE

DENIS MEUNIER

DENIS MEUNIER



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.

“
Je n'ai pas l'impression d'être dans une Jaguar. Je m'attendais à mieux. Je suis déçu par le duo moteur-boîte.”

L'avis du pilote



En montant dans une Jaguar, on doit se dire "wahou" et n'avoir qu'une envie: envoyer la sauce! Là, je ne dis pas que ce n'est pas bien, mais je reste sur ma faim.

Le moteur est performant, mais cela reste un 4 cylindres. Je suis déçu par l'accord avec la boîte de vitesses. Les rapports ne passent pas assez franchement, un peu comme si la transmission patinait. En lâchant l'accélérateur, il y a un temps de réponse trop long avant que les gaz ne se coupent réellement, je n'aime pas du tout. Cette XE doit être assez lourde [ndlr: 1 637 kg] et cela se sent au freinage – pas très efficace en ligne, mieux en appui: le transfert de masse est plus net et charge davantage le train avant, ce qui permet de mieux arrêter l'auto. Heureusement, cette XE est bien suspendue, confortable et affiche une excellente tenue de route. Mais je ne suis pas fan de l'ergonomie et le GPS est trop lent!

“
La XE a ce charme et ce raffinement propre aux Jaguar qui nous font (presque) oublier leurs défauts.”

L'avis de la journaliste



Cette XE n'est pas parfaite. Ses matériaux, sans être indignes, ne sont pas aussi flatteurs que ceux d'une Audi A4 ou d'une BMW Série 3 et sa finition pas aussi irréprochable (voir L'AJ n° 942). **Autre souci: Jaguar doit faire progresser ses mécaniques, y compris essence, pour les rendre moins gourmandes.** Cette "petite" Jaguar abrite un 4 cylindres 2.0 de 200 ch taillé pour elle et qui se révèle plaisant. Mais il consomme plus que les meilleurs de la catégorie (10,3 l/100 km en ville et 8,7 l en moyenne). La XE ne se fait guère pardonner à l'achat. Elle s'affiche certes à 37 200 €, mais l'addition grimpe vite et fort avec un équipement digne de son rang. Qu'importe! Dans le monde formaté des familiales chic qui, à force de rivaliser se ressemblent toutes, la XE affirme sa différence. Elle a ce petit quelque chose d'atypique qui lui donne du charme.

“
Cela fait du bien aux oreilles de revenir à un moteur essence. Ce 2 l a un joli bruit et il est assez nerveux.”

L'avis du taxi



J'adore l'ambiance! Cette Jaguar revendique un style bien à elle. Elle a une classe folle sans copier ses rivales allemandes. C'est vrai qu'il y a des détails de finition critiquables, mais d'autres sont mieux soignés. C'est peut-être un gadget, mais la commande de la boîte de vitesses automatique, qui s'escamote dans la console centrale, est, par exemple, très belle. Il faut juste faire attention à ne pas la prendre pour une molette de réglage du système multimédia! J'ai tout de suite trouvé une position parfaite, la direction est ferme, l'ergonomie évidente et on se sent à l'aise, prêt à partir pour de longs trajets. À l'arrière, les passagers sont chouchoutés, à condition de n'être que deux. À trois, c'est un peu serré et, surtout, le tunnel de servitude est vraiment gênant au milieu. Le coffre est plus adapté aux voyages à quatre qu'à cinq.

NOUVEAU

COLLECTIONNEZ LES PLUS MYTHIQUES VÉHICULES PUBLICITAIRES



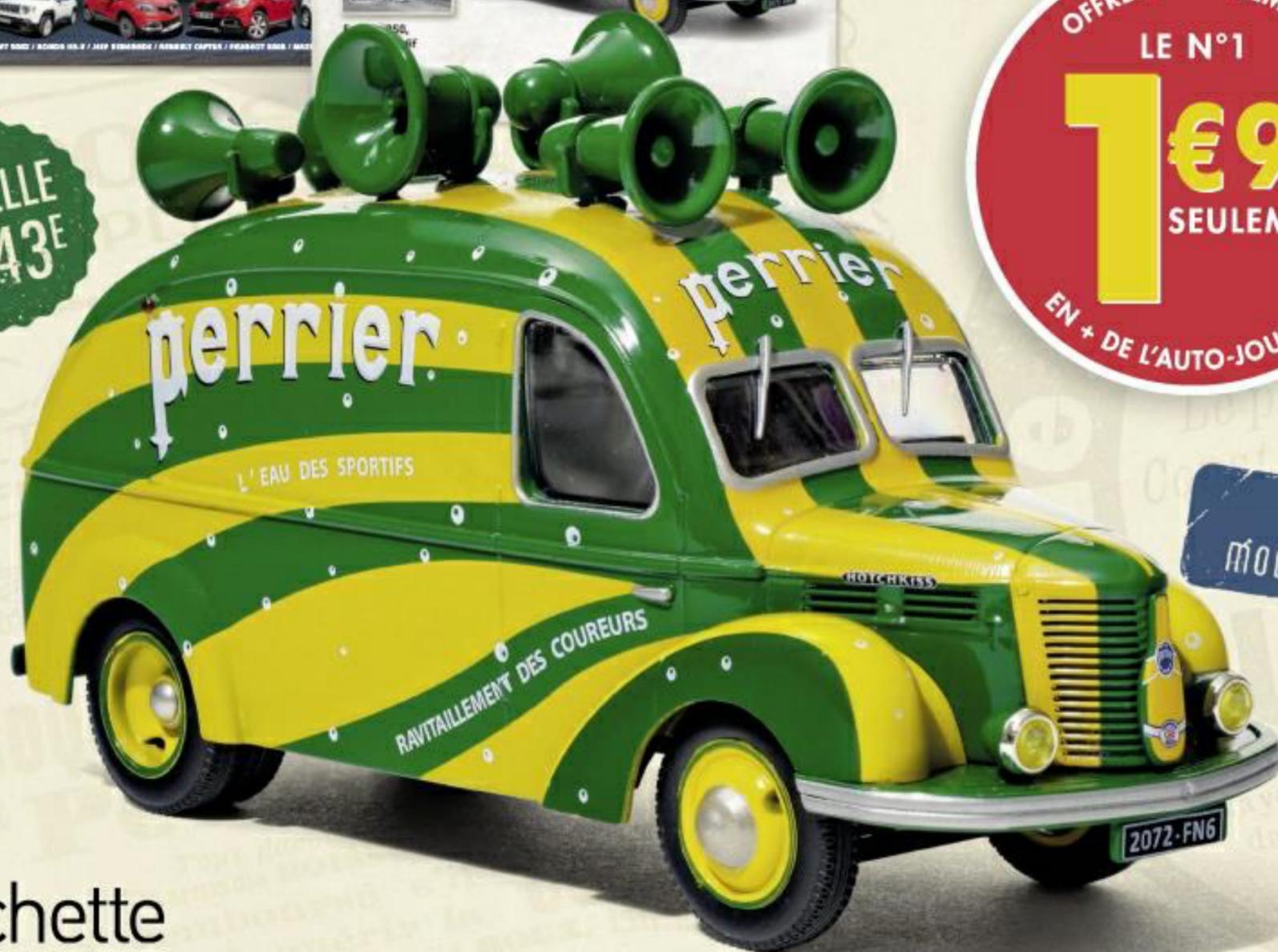
Tous les plaisirs de l'automobile
l'auto-journal

+
LE FASCICULE

+
**LE HOTCHKISS PL 20
PERRIER**

OFFRE DE LANCEMENT
LE N°1
1€99
SEULEMENT
EN + DE L'AUTO-JOURNAL

**ÉCHELLE
1/43^e**



Fidèle au modèle original.

hachette

**CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX LE 29 OCTOBRE
EN VENTE AVEC l'auto-journal**

Hachette Collections SNC - 58 rue Jean-Blaesen - CS 70007 - 92178 Vanves Cedex - 395 291 644 RCS Nanterre. © Photos : Gilbert Follisard. Visuels non contractuels. Les modèles présentés sont vendus sur leur socle. Modèles : métal injecté et plastique.

Biographie

SITE DE PRODUCTION

MARTORELL

(Espagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

2 669 en France (toutes versions confondues)

en 2014, contre

49 066 Renault Scénic

MOTORISATIONS

DIESEL: 1.6 TDI de 90 ch

à 2.0 TDI de 140 ch

ESSENCE: 1.2 TSI 105 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

2.0 TDI 140 ch

Sa seconde vie en occasion

Sur une carrosserie courte, le 1.6 TDI de 105 ch peut suffire.

Sur le XL, le 2.0 TDI est plus conseillé.

Dans les deux cas, ce sont des mécaniques éprouvées et assez sobres.

Préférez une version dotée de la rampe d'injection commune.

Les anciens TDI à injecteurs-pompes étaient vraiment rugueux.

ARNAUD SAUNIER



Né en 2004
Fin de carrière 2015

Seat Altea

Par Méлина Priam

Au sein du groupe Volkswagen, les rôles sont bien distribués. À Audi le luxe ; à VW la "voiture du peuple" ; à Skoda le rapport prix/prestations ; à Seat la touche sportive. Mais parfois, il y a des ratés, monospace et sportivité ne faisant pas bon ménage.

Je ne sais pas vous, mais l'Altea me fait penser à Calimero ! Vous savez, ce personnage de dessin animé, un petit poussin noir avec une coquille d'œuf sur la tête et des yeux de cocker battu. Ce n'est pas tant le style ovoïde du monospace de Seat qui m'inspire le parallèle mais la maxime de ce Calimero : "C'est injuste, c'est vraiment trop injuste !" C'est probablement

ce que se dit l'Altea au moment de quitter la scène, sans successeur pour prendre la relève. En toute discrétion, à l'image du rôle qu'il y a tenu pendant dix ans et à l'heure où son cousin le Touran fait, lui, peau neuve. Il doit penser que l'audace, l'originalité ne paient pas !

Soyons honnêtes, ce n'est pas qu'il était follement olé olé, l'espagnol, mais il était un peu

moins passe-partout en style et un peu plus sympa à conduire que le cousin germanique. Le problème, c'est qu'à vouloir séduire les jeunes pères de famille nostalgiques de l'agrément de conduite de leur voiture de jeunesse, il en oubliait de soigner la famille et se révélait sec comme un coup de trique. Et ça, les enfants n'aiment pas ! ■



*Le père,
le fils...
et un sain esprit*



Road book, chrono et calculatrice en mains, ils étaient 160 sur la ligne de départ. Le principe : une épreuve de régularité, une belle GT, un père, son fils et... la preuve qu'il n'est jamais trop tôt et qu'il n'y a pas d'âge pour aimer les voitures.

Par Mélina Priam
Photos Christian Martin



2

1- Toutes les générations de belles GT sont acceptées sur la ligne de départ. Dans une épreuve de régularité, une Ferrari 275 GTS peut très bien devancer une McLaren. 2- Pour se mettre dans l'ambiance, certains osent la tenue d'époque. 3 - D'autres préfèrent le "way of life" en Corvette Stingray.



3

1



1



2



3

1- Pas de grosse préparation! Le plus délicat est d'éviter les bulles en collant les numéros de course. 2- Quelques équipages belges au départ, comme ici Éric et Arthur au volant de leur rutilante Ferrari 250 GT cabriolet. 3- Le but est aussi de dénicher des petites routes bucoliques. 4- À l'arrivée, sur le port de Saint-Tropez, chaque équipage a droit à sa minute de gloire au milieu de la foule. 5- Le briefing est l'occasion de faire connaissance. En bleu les papas, en vert les fistons! 6- Les belles mécaniques savent aussi se mettre en scène comme le V8 Ferrari de cette Modena. 7- Après l'effort... la pause "gelato", surprise de l'organisateur à la sortie de l'épreuve chronométrée. 8- Dans les enfilades des gorges du Verdon, les "Lambo" s'en donnent à cœur joie.



4



5



6



7



8



Intense moment de réflexion: une course de régularité impose de prendre le temps de faire les bons calculs plutôt que de partir à fond.

En pénétrant dans la salle du briefing, je ressens un grand moment de solitude. Cent soixante paires d'yeux, toutes masculines, même accompagnées d'un sourire, c'est impressionnant! Quelle drôle d'idée de couvrir un rallye baptisé père-fils quand on n'est ni l'un ni l'autre. Mais pour être franche, endosser le rôle de l'intruse ne me déplaît pas. Sans vouloir jouer les suffragettes de base, nous sommes en 2015 et le concept "interdit aux femmes" m'interpelle. L'idée de rassembler un père et son fils autour de la

passion automobile, sans aucune distinction d'âge, est géniale. Mais pourquoi diable refuser les duos mère-fils ou père-fille? Spontanément, je pense au mien. Voilà une aventure qui lui plairait bien. Nada! Les pater familias qui n'ont pas engendré d'héritier sont privés de dessert et les filles passionnées de voitures, de jouet. Dans d'autres domaines, il en faut moins pour se retrouver avec les étiquettes "gros macho", "discrimination", "rétrograde" collées au front. Certains pourraient même s'inquiéter du succès fulgurant de cette originale épreuve, née en 2012.

Alors que le directeur de course, qui en a terminé avec les recommandations, libère l'assemblée, l'atmosphère est bien plus bon enfant et moins chargée en testostérone que celle de n'importe quelle salle de sport. Plus encore que les arguments de Laurent Blomet, l'organisateur, qui assume le côté "politiquement incorrect" (lire interview p. 89) de son idée, échanger quelques mots avant le départ avec les équipages balaie les préjugés. Ils sont unanimes: "C'est une parenthèse enchantée. Un moment unique de se retrouver entre père et fils, d'être complices, comme les femmes savent l'être avec leurs filles". Christian (63 ans) et Julien (28 ans), venus "décrasser" leur Audi RS5 tiennent à

rester entre hommes: "Ce n'est pas du machisme. Toute l'année, nous faisons tout en famille. Là, nous nous retrouvons tous les deux dans notre bulle. C'est important, cela renforce la complicité, car nous sommes tous dans le même cas."

Beaucoup ont des vies à 100 à l'heure, et c'est une respiration bienvenue dans leur emploi du temps surchargé. Le bouche-à-oreille et l'esprit de famille fonctionnent à fond. Bernard et Arnaud (68 et 40 ans), qui ont changé de monture cette année, ont embarqué frère et neveu (oncle et cousin) dans l'aventure: "C'est l'occasion de partager notre passion. Parler

voiture, sans laisser nos femmes! Pour notre deuxième participation, nous avons pensé qu'un cabriolet était dans l'esprit du départ de Saint-Tropez. Espérons, pour notre Maserati Ghibli et la Fiat Dino que mon père prête à mon oncle, qu'il ne pleuve pas."

Pas de machisme, pas l'envie de se retrouver entre hommes, et même les mamans trouvent ça génial!

Pour certains, c'est une vraie découverte. Il y a trois ans, Max a proposé à Matéo de venir parce que, je le cite: "Mon fils n'aime pas les voitures et il était réservé. Je voulais lui faire découvrir ma passion. Ce rallye a

renforcé notre lien. Après 50 km ensemble, il s'est mis à me parler comme jamais à la maison!" Matéo, 13 ans, enfonce le clou: "J'ai accepté pour être avec papa et rien qu'avec lui!" Benjamin, lui, est malade en voiture! Mais qu'importe: "Quand nous sommes en famille, c'est différent. Mon père et ma mère n'accordent pas d'importance aux mêmes choses. Là, seulement avec mon père, c'est vraiment spécial."

Mêmes les mamans sont fans! Celle d'Elie, 9 ans – déjà un "vieux de la vieille" qui revient avec Lionel et leur sublime Corvette Stingray Cabrio –

"C'est une parenthèse enchantée. Un moment unique entre père et fils."



1



2



3



4

1- Un prix salu la plus ancienne du plateau. Cette année, c'était cette Jaguar XK 120 de 1949. 2- Petite pause dans l'arrière-pays varois. Les sujets de conversation? Les voitures! 3- Dominique et Quentin garderont le trophée en Belgique pendant un an. 4- Peu d'épreuve peuvent se targuer d'aligner un plateau aussi éclectique. 5- Avec un départ de Saint-Tropez, les cabriolets avaient la cote en 2015. 6- Pas question de sauter une page... 7-... Sinon on n'est pas certain d'arriver au casse-croûte à l'heure!

5



6



7

est venue avec sa fille encourager ses "hommes". Elle défend le principe: "C'est une idée formidable! Mon mari a une vie très intense. Il est continuellement en déplacement et ne profite pas des enfants comme moi. C'est un moment privilégié pour eux. Il est rentré de Chine hier à 23 heures et a repris l'avion pour venir ici. Mais il n'aurait raté ce rallye pour rien au monde. Même si je viens au départ et à l'arrivée, je les laisse seuls pendant les deux jours. Je milite quand même pour un rallye père-fille. J'adorerais le faire avec mon père, ou que Lionel y participe avec notre fille!"

La compétition n'est finalement qu'un prétexte. L'esprit est plus à la colonie de vacances.

Certains trichent un peu. Jean-Bernard embarque ses gendres. "Au départ, pas de « bol », j'ai deux filles. C'est le mari de l'aînée qui m'a offert la première participation. Cette année, je reviens avec le plus jeune. C'est top!"

Jean-Marc, lui, n'a pu se résoudre à choisir: "Impossible de désigner un seul de mes fils! Et puis, la Lexus IF-S a 4 places". Alors, l'organisation a fait une entorse.

La compétition dans tout cela? Elle passe au second plan. Benjamin le confirme: "Je ne viens pas pour la course, mais pour voir des belles voitures!" Le but c'est de s'amuser, d'être ensemble et de rigoler. "C'est rajeunissant!", lance, au volant de sa Jaguar XE, Jean-Philippe, venu de Troyes avec Arnaud. Certains se piquent tout de même au jeu, surtout les plus jeunes. Ils échafaudent des tactiques pour s'approcher au plus près de la vitesse moyenne, principe de base de ce rallye de régularité. Mais ici, pas de ségrégation. Les pères et les

filis de tous âges sont acceptés, les voitures aussi. Au départ, la plus ancienne du plateau, la Jaguar XK 120 de Pierre et Charles, côtoie la dernière Ferrari 488 GTB de Gino et Loïc ou la BMW i8 d'Olivier et Melchior! Arnaud avoue que l'objectif cette année est "de finir devant mon cousin". Fabian, le vainqueur de l'an dernier, est fermement décidé à défendre son n°1: "On a mis du temps à comprendre comment les autres s'y prenaient. Mais le plus simple est encore de rouler tout le temps au plus près de la moyenne. Parfois, il faut se traîner!" Paul, vainqueur en 2012, confirme: "Ce n'est pas la peine de partir à fond. Il faut réfléchir et calculer!" La technique paie. Après 300 km dans l'arrière-pays varois, dans le cadre féerique des gorges du Verdon, il terminera 2°. Fabian et Paul, eux, ont laissé la victoire à Dominique et Quentin, pour respectivement 0,04 et 0,135 km/h d'écart. Mais, soyez-en sûrs, ils se retrouveront tous l'an prochain. À l'arrivée, au Tholonet, les séparations ressemblent à une fin de colo: "À l'an prochain, à Biarritz, alors!" Déjà, le rendez-vous est pris! ■

"Les voitures: bof! J'ai accepté pour être avec papa, et rien qu'avec lui!"

Matéo, 13 ans

Le mot de l'organisateur

L'AJ: Comment est née l'idée?

Laurent Blomet, Happy few

Racing: Par hasard. Après

avoir organisé des événements monomarches, je voulais monter un concept atypique, basé sur la convivialité. L'idée de rassembler des pères et des fils autour de leur passion est née en 2011. Tout est allé ensuite très vite. Premier départ en 2012 et, depuis, le concept a peu évolué. Nous avons juste peaufiné les détails.

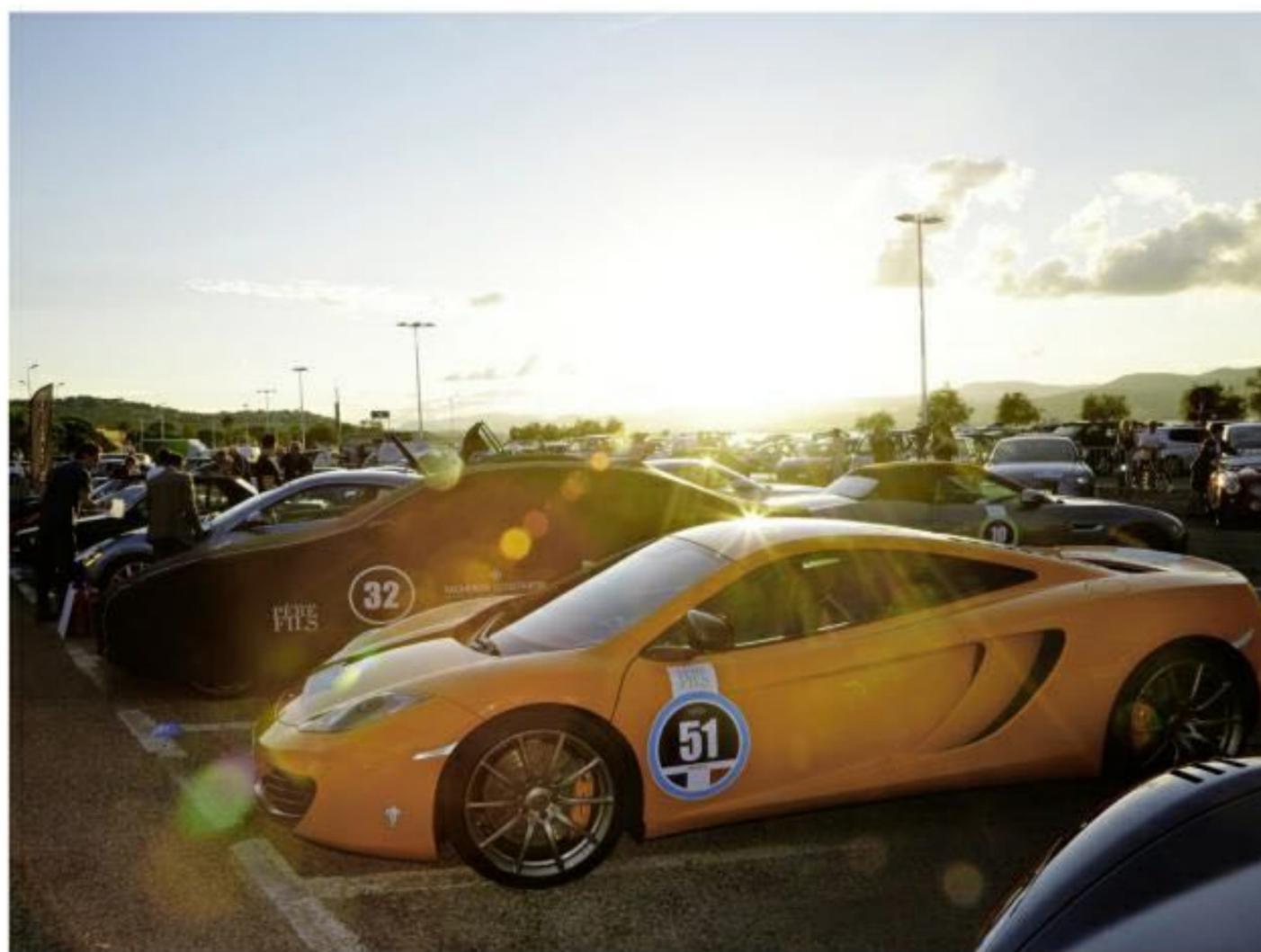
L'AJ: N'avez-vous pas peur que l'on vous taxe de "machiste"?

L. B.: C'est un risque... assumé!

Nous avons créé une alchimie particulière parce que les pères et les fils sont entre eux. Elle est fragile et nous ne voulons pas la briser. Ici, personne ne "se la joue". Je crains qu'en élargissant aux mères et aux filles, la "bulle" père-fils n'éclate. Nous voulons aussi garder une taille humaine. Mais nous avons déposé les rallyes "mère-fille" et "père-fille". Nous y réfléchissons...

L'AJ: Quelle voiture faut-il pour participer? Une auto chère?

L. B.: Pas du tout! Il faut une voiture dans l'esprit GT. Peu importe l'époque et son pedigree. Certaines ne doivent pas coter beaucoup plus de 20000 €. Mais je ne voudrais pas renouveler l'exception que nous avons faite, par le passé, en acceptant des berlines.



Le règlement n'est pas contraignant, mais le principe du parc fermé est respecté le soir de la première étape.



ROMAIN
GROSJEAN

En signant chez Haas pour 2016, le seul Français en F1 a fait un choix quasiment unique pour un pilote de son calibre, rejoindre une équipe débutante. Peut-il fusiller sa carrière ? *Par François Dauré*

PREND-IL UN GROS RISQUE AVEC HAAS ?

Ce sera le seul transfert majeur de l'année. Mais il s'annonce intéressant à plus d'un titre. Parce que la décision prise par Romain Grosjean s'apparente, à première vue, à un coup de poker. Le diamant brut de 2012 s'est poli, affiné au fil des saisons. Au point d'être reconnu, cette année, comme l'égal de Nico Hülkenberg et "le meilleur des autres", c'est-à-dire, hors du trio des maîtres, Hamilton, Vettel et Alonso. Conclusion logique : Romain Grosjean mérite un baquet dans une équipe de pointe. Fin 2013, au moment où Ferrari a annoncé l'engagement de Kimi Räikkönen – alors équipier de Grosjean chez Lotus –, une partie du paddock de la Formule 1 s'est amusée à ironiser : *"Ils n'ont pas pris le bon pilote Lotus !"* Eu égard aux performances respectives de la fin 2013, la remarque était, finalement, sensée.

Grosjean s'est donc coltiné deux saisons supplémentaires dans une équipe Lotus en pleine déconfiture.

En particulier 2014, avec une machine intégralement ratée et inconduisible. Mais Romain s'est accroché. Les quelques points marqués et le calvaire de cette année-là l'ont endurci, forgeant son caractère de leader d'une équipe. Ce qu'il a confirmé superbement en 2015. Dans le même temps, le scénario d'une reprise de Lotus par Renault a fait surface. Un vrai ballon d'oxygène pour le pilote. En cet été de toutes les espérances, il ne cachait pas son enthousiasme : *"C'est un challenge qui me plairait particulièrement, en raison de l'histoire que je partage avec Renault, qui a joué un rôle majeur dans ma carrière"*, expliquait-il à notre confrère *Auto Hebdo*.

Pourtant, un mois et demi plus tard, il était présenté officiellement comme le pilote leader de la nouvelle équipe Haas F1 Team. Un retournement de situation qui tient à quelques paramètres cruciaux. D'abord, Romain Grosjean aura 30 ans en 2016. Sans être un croulant, il fait figure d'ancien devant la génération Verstappen-Sainz, qui guigne déjà les meilleurs sièges. Il ne lui fallait donc plus tarder pour essayer d'accélérer sa carrière. Ensuite, les attermoissements de Renault et cette décision de reprise trainant en longueur n'incitaient pas à l'optimisme. Autre facteur important, il faudra au moins une saison pour que les hommes de Renault réorganisent la structure Lotus. Sans compter le retard de performance à rattraper pour l'unité moteur de Viry-Châtillon.

D'un autre côté, le projet Haas offre des atours séduisants. Il ne doit surtout pas être comparé aux précédents Marussia ou Caterham. La formation américaine bénéficie d'un énorme passé en sport automobile, même s'il est fondé sur une culture US très différente de la F1. Et le projet Formule 1 a été minutieusement conçu. En particulier avec le partenariat Ferrari, qui fournira, outre ses groupes propulseurs dernière génération, toute assistance et des pièces cruciales

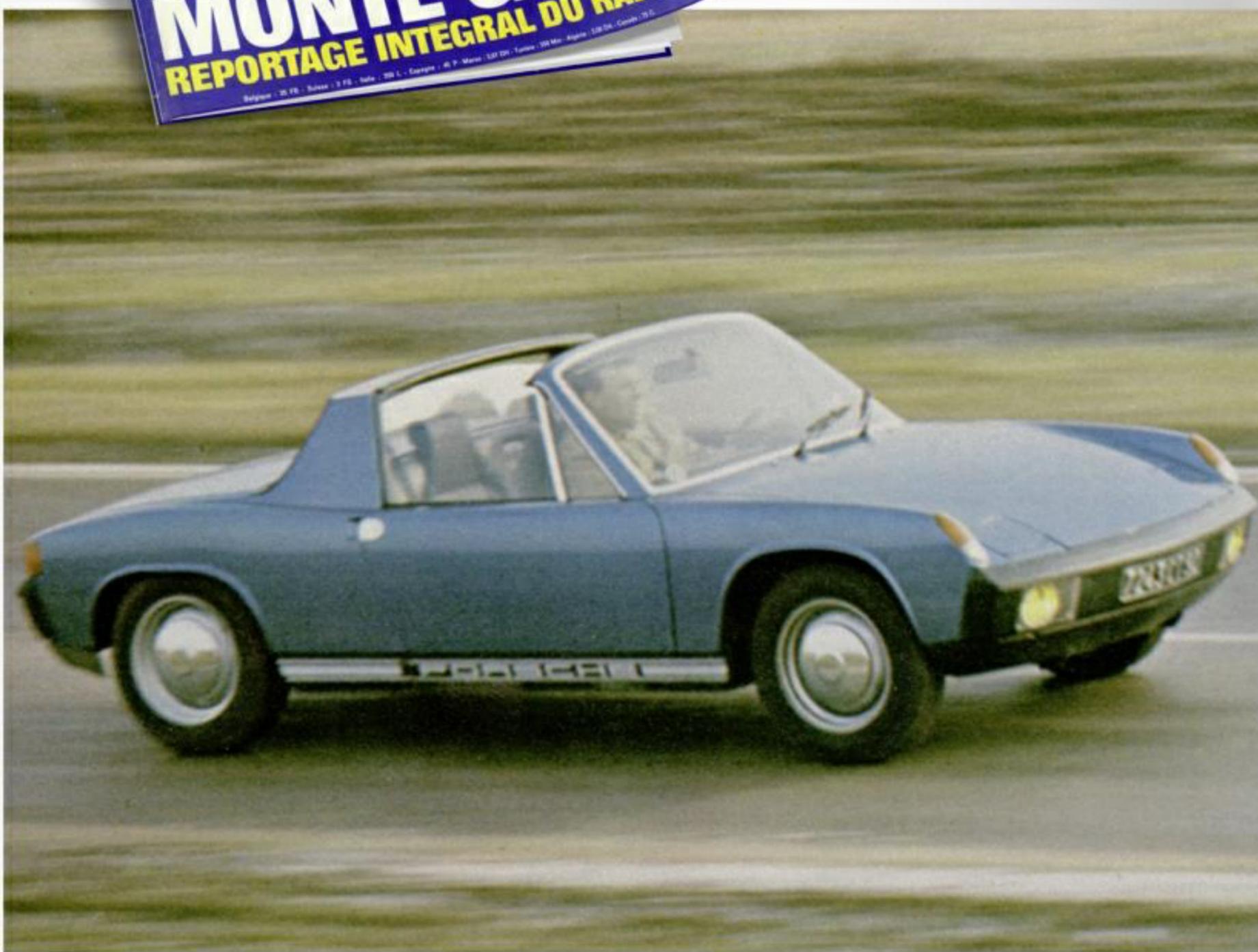
au-delà de la motorisation. Avec une base européenne située en Angleterre, à Banbury (l'ex-usine Marussia), de solides moyens financiers et humains attestent du sérieux de l'affaire. L'ensemble apparaît donc intelligemment préparé et cohérent. Enfin – et peut-être surtout –, il comporte une passerelle vers Ferrari qui ne peut que décupler la motivation de Romain Grosjean. Le contrat de Kimi Räikkönen a été reconduit pour 2016, mais il est plus que possible que ce soit la dernière saison du Finlandais en F1. Liée à Haas par un partenariat technique très pointu, la Scuderia aura toutes les données pour évaluer en direct les capacités réelles de Romain. Il peut ainsi se placer en pole position pour la succession de celui qui fut son équipier. Haas voulait absolument un pilote rapide mais expérimenté et aurait donc jeté son dévolu sur lui pour ces raisons. Mais le team américain ne l'aurait pas fait sans l'aval de Ferrari, et c'est aussi un indice qui conforte le pilote français dans son choix. Alors, Romain Grosjean a-t-il joué avec le feu pour sa carrière ? Sans doute pas. Le projet Haas n'a rien d'une aventure sans lendemain et la perspective Ferrari est la chance de sa vie. Mais il n'aura pas le droit à l'erreur en 2016. Le Français a bien conscience de tout cela, et surtout, il dispose aujourd'hui de tous les atouts pour atteindre le sommet. ■



Éblouissant 3^e à Spa, Romain Grosjean a décidé de quitter Lotus pour Haas, au GP d'Italie.



*C'était en
février 1973
dans L'Auto-Journal...*



Avec son moteur central arrière, la 914 soigne plus sa répartition des masses que ses performances, décevantes avec ce 4 cylindres 2.0...

LA PORSCHE 914 2.0 À L'ESSAI

Dès la fin des années 60, après le succès de la 911, Porsche cherche à se diversifier en lançant un modèle plus abordable. Ce sera l'atypique 914, un roadster produit et vendu conjointement avec Volkswagen. Bernard Carat a testé la version 2 l, en allant jusqu'à... Marrakech !

Par **Bernard Carat** (1973) / **Thomas Riaud** (2015)

Extraits...

■ "Ce voyage d'essai, dépourvu de toute prétention à passer pour un raid, devait tout de même s'effectuer dans le minimum de temps : il fallait parcourir 3300 km en trois jours et demi, y compris la traversée en bateau du détroit de Gibraltar. Tant par ses performances que grâce à sa réputation de robustesse, la voiture paraissait de taille à supporter allègrement ce programme."

■ "Comme on le sait, la 914 est un modèle un peu bâtard de Volkswagen et de Porsche. En dépit de ses illustres parents, elle a connu quelques tribulations commerciales : ce n'est pas une vraie Porsche et elle est, au contraire, trop sportive pour la clientèle traditionnelle VW."

■ "La 914-4 à moteur Volkswagen 1700 cm³ reçut un assez bon accueil, mais la 914-6 à moteur Porsche 6 cylindres trébucha rapidement, malgré ses qualités routières, et disparut du catalogue. Aujourd'hui, cette dernière est remplacée par la 914 2 l, dotée d'un nouveau moteur VW à 4 cylindres."

■ "La nouvelle cylindrée est obtenue par une augmentation de l'alésage et aussi de la course. L'alimentation est toujours assurée par un système d'injection électronique Bosch. Alors que le 1700 cm³ n'aligne que 80 ch, la 2 l dispose de 100 ch DIN."



1- La 914 dispose de gros boucliers particulièrement efficaces en ville.
2- Le hard-top s'enlève facilement et se range dans le coffre avant.



“
Nous avons conduit la 914 jusqu'à Marrakech, avant de la soumettre à nos essais classiques à Montlhéry.
”

↑ Ses qualités

TENUE DE ROUTE

“Les VW-Porsche bénéficient d’une très bonne tenue de route grâce à la répartition des masses quasi idéale, aussi bien à vide qu’en charge. En virage, aucun décrochement n’est à déplorer, même sous la pluie.”

BOÎTE DE VITESSES PRÉCISE ET BIEN ÉTAGÉE

“Les 5 rapports de la boîte sont particulièrement bien étagés et la synchronisation est au-dessus de tout reproche. La précision du levier central nous a même paru en progrès par rapport au modèle précédent.”

FREINAGE ENDURANT

“Pour les freins, on peut leur faire confiance, mais il faut appuyer fortement sur la pédale pour obtenir une efficacité immédiate. Durant notre voyage, ils n’ont jamais faibli par échauffement, en dépit de quelques passages montagneux.”

↓ Ses défauts

PERFORMANCES DÉCEVANTES

“Alors que le constructeur annonce une vitesse de pointe de 190 km/h, à Montlhéry nous n’avons pas pu faire mieux que 183,4 km/h, malgré une dizaine de tours chronométrés.”

SUSPENSIONS TROP FERMES

“Pour le confort général, la satisfaction est nettement plus mitigée : la suspension est résolument ferme et les sièges d’une extrême minceur.”

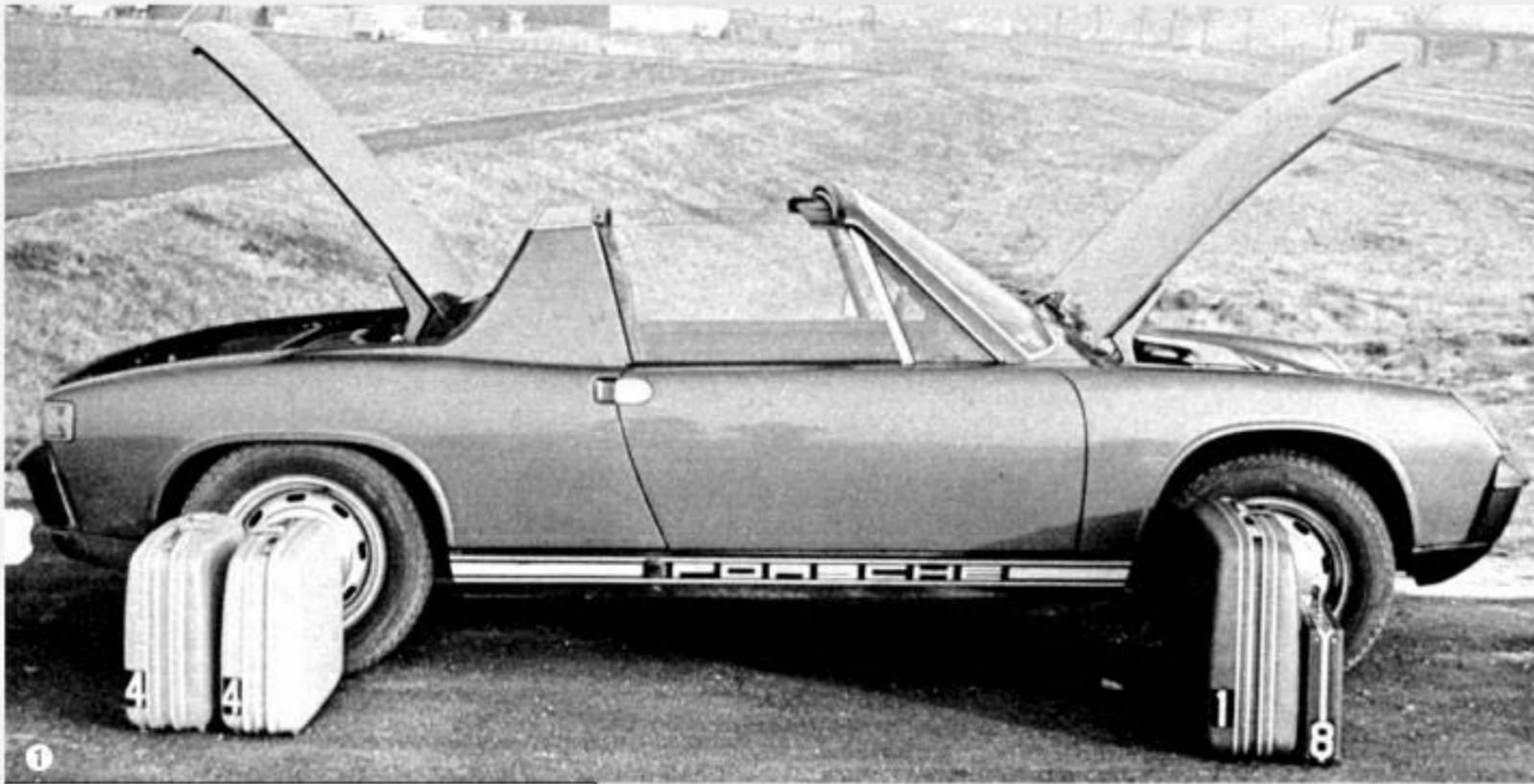
NIVEAU SONORE À GRANDE VITESSE

“Le niveau sonore à grande vitesse est véritablement lancinant. Les martèlements de l’échappement arrivent directement dans les oreilles et, au-delà de 160 km/h au compteur, il est impossible de parler, ni d’écouter la radio.”



La Porsche 914 est un roadster strict 2 places à l’ergonomie bien pensée.

“ Le meilleur confort s’obtient en chargeant l’avant au maximum : on note déjà une nette amélioration suivant que le réservoir est plein ou vide. ”



1- La 914 bénéficie de deux coffres: celui de l'avant doit composer avec la roue de secours et le hard-top. 2- À l'instar de la 911, le réservoir est situé à l'avant. 3- Comme toujours chez Porsche, le compte-tours est placé au centre.



Extraits...

■ "En accélération, départ arrêté, nous avons enregistré 17 s aux 400 m et 32,4 s aux 1 000 m. Ces temps ne peuvent être considérés comme dignes d'une voiture de sport de cette cylindrée."

■ "La consommation est certainement un des atouts de la 2 l qui, à vitesse égale, consomme nettement moins, surtout en bas de la courbe, que la 1,7 l. Sur l'ensemble du voyage Paris-Marrakech, sur plus de 3 000 km à allure très soutenue, la consommation n'a pas dépassé 12,2 l/100 km."

■ "En ligne droite, la 2 l se conduit à sa vitesse maximale très aisément, car la voiture suit fidèlement les impulsions données au volant par le conducteur."

■ "On est surpris que les barres stabilisatrices ne soient montées que sur les modèles Luxe. Les dispositifs de sécurité ne devraient pas être livrés en fonction du prix: aucune autre marque ne se permet de tels agissements."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Malgré le semi-échec de la 914, Porsche ne renoncera pas à proposer un roadster en produit d'appel mais prendra le temps de la réflexion puisqu'il lancera son Boxster en 1996. Bonne idée car le Boxster, conçu cette fois à 100% par Porsche, permettra de sauver l'entreprise! Aujourd'hui, nous en sommes à la 3^e génération de Boxster, et Porsche figure parmi les constructeurs les plus rentables. Un succès renforcé par la diversification de la gamme, qui passe par le coupé-berline (Panamera) et les SUV, sans oublier l'inoxydable 911!

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 !**

COUP DE CŒUR

"Merci au Garage de la Lys situé à Nieppe (59) ainsi qu'à Renault pour avoir pris en charge la réparation totale du volant moteur et de la serrure côté conducteur de mon Scénic III 1.5 dCi (2009, 47 000 km) acheté d'occasion en août 2014."

Sébastien Bouchaert

Éric Della Faille nous parle de son **Audi A6 3.0 TDI Quattro BVA**

**ACHETÉE NEUVE EN SEPTEMBRE 2005
175 000 km PARCOURUS**



"Je possède toujours mon Audi A6 qui fonctionne encore à merveille malgré ses 10 ans d'âge. Elle ne boit pas une goutte d'huile, et sa consommation de gazole oscille entre 7,5 et 9 l en fonction des trajets. Mais au contrôle technique, on m'a annoncé que je devais remplacer l'amortisseur à gaz arrière droit. Comme les remplacements se font toujours par essieu, la facture s'élève à 2050 €! Le week-end dernier, le garage m'a prêté une Skoda Superb: j'ai été bluffé par les qualités de cette berline spacieuse et confortable, et par son équipement pléthorique. Je vais peut-être remplacer mon A6..."

Gérard Queyroy nous parle de sa **Renault Clio IV 120 EDC Intens**

"C'est une voiture agréable sur tous types de routes mais la finition est quelconque et j'ai subi quelques pépins agaçants."



"Cette Clio IV remplace une Clio III dCi 85 Privilège. Elle a été livrée dans les délais mais j'ai dû retourner à la concession dès le lendemain: la vitre conducteur ne remontait pas complètement. Le problème a été rapidement résolu. J'apprécie la puissance du moteur et l'agrément de la boîte EDC. Tenue de route, confort et sécurité sont au rendez-vous. J'aime moins les bruits d'air sur autoroute et la contenance du réservoir un peu juste (45 l), même si la consommation est raisonnable pour une

essence. En montagne, je regrette les palettes de la Clio GT (même si elles manquent de réactivité) mais la souplesse du moteur est convaincante. Le R-Link fonctionne bien, en revanche, il faut mettre la main au portefeuille pour obtenir les services Coyote, Tom-Tom Live et une cartographie à jour. Enfin, la voiture a été rappelée en concession au mois de juillet pour une vérification des flexibles de freins avant: mon véhicule est conforme. Bilan? Je ne regrette pas mon achat."

ACHETÉE NEUVE (05/2014); 12 000 km PARCOURUS; CONSO. MOYENNE: 6,5 l/100 km.

SES PANNES: informations de jauge à essence incohérentes et fonction impulsionnelle de la vitre électrique conducteur défaillante (avril 2015).



aj L'avis de Brice Perrin

Moi-même possesseur d'une Clio III, je ne passerai pas à la IV. J'apprécie beaucoup son style extérieur mais la présentation de son habitacle est en nette régression et les équipements de confort souffrent d'économies trop visibles. Une belle ligne, c'est bien, mais une fois au volant, ça ne sert plus à grand-chose..."

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

Hyundai ix20 vs Kia Venga

J'ai pu voir récemment que la Hyundai ix20 avait changé de face avant. Ce qui la fait ressembler encore plus à sa sœur jumelle, la Kia Venga. Ne serait-il pas intéressant de les confronter directement? **Robert Poizat**

Un véritable face-à-face me semble peu opportun, les sensations de conduite des deux modèles étant sensiblement les mêmes. En revanche, dans le cadre d'un dossier spécifique ou d'un configurateur, pourquoi pas?



Hyundai ix20



PATRICK LEGROS

Louer ou acheter sa voiture?

Pensez-vous faire un jour un article sur le sujet "faut-il louer ou acheter sa voiture"? **Jacky Chopin**

Une ou deux fois par an, nous publions un dossier flottes destiné à renseigner les gestionnaires de flottes d'entreprises. Il serait en effet intéressant de s'occuper aussi des offres pour particuliers en tenant compte des propositions de LOA (location avec option d'achat), de LLD (location longue durée) ainsi que les taux des crédits.

Quelle puissance pour mon A4?

Devant rapidement me décider pour le remplacement de mon Audi A4 de 2012 (V6 TDI 204 ch), j'hésite énormément entre le V6 TDI 218 ch et le V6 TDI 272 ch ainsi qu'entre les finitions Design et Design Luxe, même si j'ai un penchant pour le 272 ch. La lecture du dernier numéro ne fait qu'accroître mon hésitation.

Pourriez-vous éclairer ma lanterne? **J.-M. Paillau**
 Personnellement, je pense que le V6 TDI 218 ch est suffisant pour prendre plaisir à conduire la dernière A4, même s'il existe une réelle différence de sensations entre les deux versions. Si vous n'avez pas de problème de budget, une A4 V6 TDI 272 ch Design Luxe à 58 300 € vous permettra à la fois de profiter d'une finition soignée et d'un équipement moderne (dont l'indispensable Virtual Cockpit) et, surtout, d'un moteur aussi puissant que valorisant pour les oreilles.



DENIS MEUNIER

Audi A4

BMW SÉRIE 1

Nouveaux moteurs, personnalité stylistique plus affirmée, la gamme Série 1 a été totalement repensée. Une revue de détail s'impose. Par **Pascal Richard** Photos **Yann Lefebvre**

La BMW Série 1 n'est pas une berline compacte comme les autres. À l'instar de l'Audi A3 et de la Mercedes Classe A, elle revendique un certain standing. Mais ce n'est pas tout. En effet, label oblige, la Série 1 met également en avant un agrément de conduite de haut niveau. Seule propulsion de la catégorie

des berlines compactes, elle propose un châssis à la fois efficace et joueur.

Côté moteur, cette version restylée a fait le ménage, avec l'arrivée, tant en essence qu'en diesel, de tous nouveaux blocs 3 cylindres (116i, 118i, 116d) issus de la gamme Mini. Les autres moteurs ont pour leur part été optimisés avec des niveaux

de puissance revus à la hausse. Côté style, la Série 1 a musclé son jeu avec un regard plus acéré et des feux arrière plus travaillés. De là à dire que nous avons affaire à une nouvelle auto, il n'y a qu'un pas. Du coup, avant de trouver la version de vos rêves, il n'est peut-être pas inutile de passer en revue les détails de la gamme.



C'est sur route que la Série 1 prend toute sa mesure, grâce à l'immense plaisir de conduite qu'elle génère.

LA GAMME

Moteurs/Prix	Première	Lounge	Sport	UrbanChic	M Sport	M Performance	Bonus/malus écologique
114d 95 ch	23 850 €	25 600 €	28 600 €	30 100 €	-	-	0 €
116d 116 ch	26 100 €	27 850 €	30 850 €	32 350 €	-	-	0 €
116d 116 ch EfficientDynamics	26 100 €	27 850 €	30 850 €	32 350 €	-	-	0 €
118d 150 ch	-	29 900 €	♥ 32 600 €	♥ 34 100 €	35 000 €	-	0 €
118d 150 ch xDrive	-	31 900 €	34 600 €	36 100 €	37 000 €	-	0 €
120d 190 ch	-	32 800 €	35 500 €	37 000 €	37 900 €	-	0 €
120d 190 ch xDrive	-	36 950 €	39 650 €	41 150 €	42 050 €	-	0 €
125d 224 ch	-	38 300 €	40 600 €	42 150 €	43 550 €	-	0 €
116i 109 ch	23 700 €	25 450 €	28 450 €	29 950 €	-	-	0 €
118i 136 ch	-	27 650 €	30 350 €	31 850 €	32 750 €	-	0 €
120i 177 ch	-	30 500 €	♥ 33 200 €	♥ 34 700 €	35 600 €	-	malus de 150 à 250 €
125i 218 ch	-	33 800 €	36 100 €	37 650 €	39 050 €	-	malus de 900 à 2 200 €
135i 326 ch	-	-	-	-	-	46 100 €	malus de 2 200 à 4 000 €
135i 326 ch xDrive	-	-	-	-	-	50 450 €	malus 3 600 €

NB: pour les versions 3 portes, retranchez 750 €.

♥ NOS COUPS DE CŒUR



1- Le restylage n'a guère eu d'incidence à bord. Du reste, il n'y a guère de raison de s'en plaindre, la position de conduite et la finition sont excellentes. 2- La Série 1 existe aussi en version 3 portes.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Toutes les Série 1, excepté les versions xDrive et la 125d, sont livrées avec une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Si la commande de cette dernière s'avère précise, elle est aussi très ferme. En revanche, l'étagement n'appelle pas de critique.

♥ AUTOMATIQUE

On retrouve ici la boîte automatique ZF à 8 rapports. Cette dernière apporte un plus indéniable en matière d'agrément de conduite.

Son prix est à la hauteur de son talent (de 2 150 € à 2 300 €) suivant les versions. À noter que la 116d EfficientDynamics ne peut pas recevoir cette transmission.

INTÉGRALE

La Série 1 est disponible en version 4 roues motrices (xDrive). Réservée aux versions 118d, 120d et 135i, cette transmission impose un surcoût important, 4 150 €, puisqu'elle implique la boîte automatique.

L/l/h/empattement: 4,33/1,76/1,44/2,69 m

MOTEURS DIESEL	114d*	116d €D	♥ 118d	120d**	125d
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 4000	116 à 4000	150 à 4000	190 à 4000	224 à 4400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	235 à 1750	270 à 1750	320 à 1500	400 à 1750	450 à 1500
Performances					
Vitesse maxi (km/h)	179	195	212	228	230
Accélération 0-100 km/h (s)	12	10,6	9,2	7,1	6,9
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	11,8	10,4	8,9 en D	NC	6,5 en D
Budget					
Consommation moyenne (l/100 km)	5,8	5	6	4,1	6,1

* Chiffres donnés à titre indicatif car réalisés avec une version non restylée. ** Données constructeur

MOTEURS ESSENCE	116i	118i**	♥ 120i**	125i**	135i*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	109 à 4500	136 à 4500	177 à 4800	218 à 5000	326 à 5800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	180 à 1250	220 à 1250	250 à 1500	310 à 1350	450 à 1300
Performances					
Vitesse maxi (km/h)	176	210	225	245	250
Accélération 0-100 km/h (s)	12,2	8,5	7,4	6,4	5,2
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	15,3	NC	NC	NC	4,5 en D
Budget					
Conso. moyenne (l/100 km)	7,3	5	5,7	6,6	8,9

LES MOTEURS

DIESEL

114d

Ce 1 600 cm³ 4 cylindres est une mécanique sage, mais le châssis donne le change.

116d

Moins de cylindres, moins de cylindrée, mais plus de puissance! Bel exemple de *downsizing*.

♥ 118d

Par rapport à l'ancienne 118d, on gagne quelques dixièmes, tandis que la consommation moyenne affiche une petite baisse (-0,2 l/100 km).

120d

Même bloc que précédemment, mais cette fois, la puissance passe à 190 ch; voilà de quoi profiter des qualités du châssis.

125d

Rien à dire, en passant de 218 ch à 224 ch, ce bloc a gagné en performances et, surtout, en agrément de conduite.

ESSENCE

116i

La gamme essence démarre avec ce 3 cylindres turbo de 109 ch. Rien de palpitant en performances.

118i

Même 3 cylindres que sur la 116i mais cette fois avec 136 ch, ce qui permet de profiter un peu plus du potentiel de l'auto.

♥ 120i

On repasse sur quatre cylindres avec 177 ch et un agrément de conduite de très haut niveau.

125i

Avec 218 ch, la Série 1 franchit un palier côté chrono... et aussi, c'est plus fâcheux, côté finances.

♥ 135i

Le seul 6 cylindres de la gamme met l'accent sur la performance et l'agrément de conduite, un petit bijou qui demande d'avoir les poches bien pleines.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, autoradio avec lecteur de CD, banquette AR avec dossier fractionnable 60/40, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, ordinateur de bord, rétroviseurs électriques et dégivrants, sélecteur de mode de conduites (Eco Pro, Comfort et Sport), vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Première	Lounge	Sport	UrbanChic	M Sport	M Performance
Aide au stationnement arrière	♥ 460 €	série	série	série	série	série
Caméra de recul	410 €	410 €	410 €	410 €	410 €	410 €
Connexion Bluetooth/prise USB	-	série	série	série	série	série
Indicateur de limitation de vitesse	160 €	160 €	160 €	160 €	160 €	160 €
Régulateur-limiteur de vitesse	-	série	série	série	série	série
Sièges AV électriques/chauffants	990 €/400 €	990 €/400 €	990 €/400 €	990 €/400 €	990 €/400 €	990 €/400 €
Sellerie tissu/Alcantara	-	-	-	-	série	série
Sellerie cuir	1750 €	1750 €	1750 €	♥ 1090 €	1450 €	1450 €
Système de navigation	1250 €	1000 €	série	série	série	série



Sport, confort ou "économique", la Série 1 propose plusieurs modes la conduite. À vous de choisir.

LES FINITIONS

PREMIERE

Pas de gros oublis en termes d'équipements de confort, mais l'emballage n'est pas tout à fait à la hauteur, la présentation manquant de raffinement; à ce prix, on en attend un peu plus.

LOUNGE

Affichée 1 750 € de plus que la finition Première, l'exécution Lounge gagne un radar de recul, un régulateur-limiteur de vitesse, une connexion Bluetooth, un accoudoir central avant coulissant et des antibrouillards. Si on excepte le 6 cylindres, tous les blocs sont disponibles.

♥ SPORT

Cette finition, facturée 2 700 € de plus que la Lounge, colle assez bien à la personnalité de la Série 1. Sa dotation d'équipements est assez proche de celle de la Lounge, avec une présentation plus sportive. Le sélecteur de mode de conduite s'enrichit d'une position baptisée Sport+.

♥ URBANCHIC

Cette finition remplace plus ou moins l'ancienne UrbanLife. Ici, c'est sur le confort de conduite que BMW a mis l'accent. Accès mains-libres, GPS, radar de stationnement AV/AR... La présentation gagne en standing et demande 1 500 € de plus par rapport à la finition Sport.

M SPORT/ M PERFORMANCE

Sous ces deux finitions, la Série 1 devient une sportive accomplie. Dans les deux cas, la dotation d'équipements est très complète, un mélange d'UrbanChic et de Sport. La M Performance ne s'adresse qu'à la 135i.



1- La présentation et l'instrumentation sont de facture classique, l'ergonomie est parfaite. 2- À l'arrière, l'espace aux jambes n'est pas spécialement généreux. 3- Le grand écran offre une excellente lisibilité. 4- Le coffre de la Série 1 n'est pas particulièrement vaste (358 dm³) mais il est facile d'accès et sa forme très régulière le rend simple à utiliser. 5- La boîte automatique est facturée 2 150 €. 6- Depuis le restylage, la Série 1 adopte de nouveaux 3 cylindres.





Désormais, les feux arrière "débordent" sur le hayon.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK BMW CONNECTEDDRIVE

(de 1 700 à 2 500 €)

Ce pack regroupe le GPS Professionnal (plus abouti que le GPS Business monté de série à partir de la finition Sport). Il donne également accès aux services ConnectedDrive qui vous font profiter des applications BMW. Une conciergerie est également accessible ainsi que la fonction "Ma BMW à distance", qui vous permet d'activer via votre smartphone le verrouillage/déverrouillage des portes et l'activation de la ventilation, de visualiser l'emplacement de votre auto (dans un rayon de 1,5 km) ou encore d'envoyer directement une adresse sur votre système de navigation.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (si votre voiture est votre deuxième maison!)

♥ PACK SIMPLICITY

(de 490 à 1 300 €)

On trouve dans ce package l'ouverture des portes et le démarrage sans clé, la caméra de recul, les rétroviseurs rabattables électriquement, les radars de stationnement avant/arrière et l'aide aux manœuvres de parking (le braquage est pris en charge par la voiture.) Ce pack est indisponible en finition Première. Sur les autres exécutions, son prix oscille entre 950 € et 1 300 €, sauf sur l'UrbanChic où il n'est que de 490 € puisque les radars de stationnement et les rétroviseurs électriques sont montés de série.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (sur UrbanChic)

PACK SAFETY

(550 €)

Ce pack a pour mission d'améliorer la sécurité active. Pour cela, il regroupe un avertisseur de changement de ligne, actif à partir de 70 km/h; un système de freinage automatique en cas de risque de collision (actif de jour jusqu'à 60 km/h), fonctionnant pour tout type de collision, y compris avec un piéton; enfin, un détecteur de somnolence (Attention Assist). Tous ces systèmes fonctionnent grâce à une caméra.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

RÉGULATEUR DE VITESSE ACTIF AVEC FONCTION STOP&GO

(570 €)

Ce régulateur de vitesse gère la vitesse et la distance qui vous sépare de la voiture qui vous précède mais il sait également arrêter totalement la voiture et la faire redémarrer automatiquement. Pratique dans les embouteillages.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

♥ LIVRAISON BMW WELT PREMIUM

(à partir de 790 €)

Prendre livraison de sa BMW à la source, chez elle à Munich, c'est possible, et c'est également l'occasion de visiter l'usine et le musée de la marque mais aussi de recevoir quelques cadeaux personnalisés. Un programme supervisé par une équipe qui vous accompagnera tout au long de la journée.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX 118d AUTO SPORT

34 750 € hors options - Bonus/malus écologique : 0 €

Cette dernière évolution de la Série 1 est vraiment très séduisante. Même modestement motorisée, elle génère un immense plaisir de conduite. Côté moteur, nous avons opté, sagement, pour la 118d, à la fois performante et sobre. Mais il va sans dire qu'une 120i est plus enthousiasmante et que, si vous roulez peu, elle est un choix à envisager. Enfin, du point de vue de la transmission, pas d'hésitation : la boîte automatique s'impose sans discussion.

LES TEINTES

Peintures unies gratuites



Schwarz



Alpinweiss



Karmesinrot

Peintures métallisées 760 €



Glaciersilber



Estoriblau



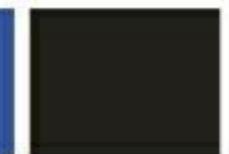
Saphirschwarz



Platinsilber



Tiefseeblau



Sparklingbraun



Midnightblau



Valencia orange



Mineralweiss



Mineralgrau

LES JANTES



Jantes de série sur les versions EfficientDynamics.



Jantes de série sur la finition Lounge.



Jantes de série sur la finition UrbanChic.



Jantes de série sur la finition Sport.



Jantes de série sur la finition M Sport.



Jantes de série sur les 135i et 135i xDrive.

KIA PICANTO

La seconde mouture de Picanto progresse dans bien des domaines. Notamment à l'intérieur, où la finition atteint un bon niveau. Côté mécanique, peu de problèmes sérieux sont à signaler. Par Pascal Serres

Bien qu'elle ne soit pas vraiment répandue en France, la Kia Picanto possède des atouts indéniables, avec un rapport prix/coût à l'usage des plus intéressants. En outre, si la Picanto millésime 2011 gagne en qualité de fabrication, en dépit d'un budget serré, aucune concession n'a été faite sur l'autel de la fiabilité. Cette dernière demeure en effet d'un niveau quasiment irréprochable. En revanche, en termes de performance, la minicitadine est loin d'être un foudre de guerre et ne se révèle pas franchement à l'aise sur autoroute. Pas la peine dans ce cas d'opter pour la "grosse" motorisation. Le moteur à essence 3 cylindres de 998 cm³ développant 69 ch

suffit amplement au quotidien. Sans compter qu'il s'agit d'un modèle abordable et peu coûteux à l'usage.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
[Essence]	1.0	66/69	6,3	Un bloc à trois cylindres bien adapté à un usage urbain, agréable et plutôt discret.
	1.2	85	6,6	Davantage d'allonge ici, mais la Picanto n'est vraiment pas taillée pour les grands espaces.

LES INFOS CLÉS

À partir de 6000 €

Version : actuelle
(2^e génération)

Commercialisation :
depuis mai 2011

Restylage : 2015

Carrosserie : berline
3 ou 5 portes

Modèles
en circulation : 21 750



LES PANNES



NOTRE CHOIX

1.0 69 ch ACTIVE
5 PORTES de 2012

1^{er} prix prospecté : **6 290 €**
20372 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	69 ch à 6 200 tr/mn
Couple maxi	95 Nm à 3 500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm ³ /4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis

Diamètre de braquage	9,8 m
Pneumatiques	165/60 R 14

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	3,60/1,60/1,48/2,39 m
Poids/tractable freiné	845 kg/700 kg

Performances

1 000 m d. a.	36,7 s
0 à 100 km	14,9 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e	23,2/35,7 s
Vitesse maxi	156 km/h
Freinage à 90/130 km/h	34/73 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	20 cm
Largeur aux coudes AV/AR	133/132 cm
Volume de coffre	197 dm ³

LE BUDGET

Assurance* : 550 €	Carte grise** : 133,20 €
--------------------	--------------------------

Consommations

Moyenne	6,3 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7/5,8/6,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	556 km/35 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	200 €	Kit de distribution	120 €
Amortisseurs AR	180 €	Embrayage	300 €
Disques AV	150 €	Catalyseur	550 €
Disques AR	150 €	Pneus (1 paire)	180 €
Plaquettes AV	120 €	Feu AV	470 €
Plaquettes AR	100 €	Feu AR	180 €
Filtre à air	15 €	Bouclier AV	400 €
Filtre à huile	10 €	Bouclier AR	350 €

■ 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.

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

EMBRAYAGE

Mauvais réglage de la commande d'embrayage, pouvant rendre les passages de vitesses assez délicats, notamment concernant la 1^{re} et la marche arrière.

BATTERIE

De nombreux cas de déchargement de la batterie, empêchant le démarrage de la voiture. De même, la longévité peut être

juste et la batterie lâcher après seulement deux ou trois ans de fonctionnement. Pas de solution proposée en après-vente si ce n'est de changer celle d'origine.

ESSUIE-GLACES

Commande d'essuie-glaces défectueuse, qui risque de ne pas revenir en position repos après remise en ligne du volant, ou carrément de ne pas fonctionner du tout. Celle-ci doit être remplacée.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR ESSENCE

Consommation un peu élevée pour le moteur 1.0 69 ch. Une mise à jour du logiciel de gestion moteur peut limiter son appétit.

PNEUMATIQUES

Sur les premiers modèles, usure parfois anormale des pneumatiques avant. Un réglage du parallélisme résout le souci.

HABITACLE

Grésillements récurrents dans les haut-parleurs, qui ne sont pas de très bonne qualité. Vibration de certains éléments

de la planche de bord et/ou des contre-portes (surtout en version 3 portes).

Apparition de craquements au niveau de la planche de bord lors des écarts importants de température (chauffage en hiver ou climatisation en été).

Matériaux durs et sensibles aux rayures sur de nombreuses parties de l'habitacle.

CARROSSERIE

La peinture est fragile et s'écaille à certains endroits, particulièrement autour des gâches des portières arrière. La seule solution est de repeindre les parties endommagées.

LES RAPPELS

MAJEURS

FREINS (FÉVRIER 2013)

Sur les Picanto fabriquées jusqu'en mars 2012 : dysfonctionnement de la commande de frein de stationnement au niveau des étriers arrière. Ceux-ci peuvent rester bloqués

et risquer de faire frotter les pistons en permanence sur le disque, engendrant alors une surchauffe.

DIRECTION (FÉVRIER 2013)

Problème de direction assistée. Les véhicules doivent être contrôlés.

& MINEURS

AUCUN

LE BILAN FIABILITÉ

L'ancienne Picanto affichait un très bon niveau de fiabilité, cette génération fait encore mieux et met ses propriétaires à l'abri des problèmes. Résultat, l'achat peut quasiment se faire les yeux fermés. En plus, qu'il s'agisse de la mécanique ou de la qualité de fabrication, les quelques soucis recensés ne concernent quasiment que la première année de commercialisation. Seuls les matériaux, de qualité moyenne, peuvent faire l'objet d'une surveillance particulière au moment de l'achat.



AMV ASSURE TOUS LES DEUX-ROUES
(MÊME LES SCOOTERS).

AMV, LEADER DE L'ASSURANCE DEUX-ROUES.

Pionnier de l'assurance deux-roues, AMV s'est rapidement imposé comme un acteur majeur dans l'univers de la moto en rendant les tarifs d'assurance accessibles au plus grand nombre. Cette philosophie a permis à AMV de devenir le leader de l'assurance spécialisée moto et scooter en protégeant aujourd'hui plus de 600 000 deux-roues.

Du trail à la sportive, de l'enduro au roadster, de la routière au scooter et maxi-scooter, AMV propose des solutions pour tous !



DEVIS ET ASSURANCE EN LIGNE 24H/24H SUR AMV.FR**

AMV

► N° Indigo 0 820 820 750

0,118 € TTC / MN

En attendant le Salon...

Le Salon de la moto à Paris, c'est début décembre, mais il n'y a pas d'heure pour les braves qui veulent échapper aux bouchons dès l'automne ou simplement profiter des derniers beaux jours... en deux-roues.

Par **Gabriel Anaguen**



Après quelques années difficiles, l'embellie touche l'Europe entière avec une progression globale de 3 % des immatriculations de deux-roues au premier semestre. La France n'est pas en reste, puisque la hausse s'établissait fin août à 9 % sur les moins de 125 cm³. Ce retour en grâce correspond certes à un effet d'offre de la part de Honda, mais pas seulement : hormis Piaggio et Peugeot, tous les leaders sont en progrès. C'est bien le signe d'un profond retour d'affection pour ces véhicules. Il faut dire que l'offre est large puisqu'on accède à de très correctes 125 cm³ de grandes marques, en moto ou scooter, pour moins de 1 800 €. Il faut en profiter, car de nouvelles normes d'homologation, en 2016, risquent de faire grimper les prix avec le montage obligatoire de l'ABS ou d'un freinage couplé.

Dans les gammes supérieures, l'innovation de l'année est le fait de Quadro, avec son "quatre-roues" qui espère refaire le coup de Piaggio et de ses MP3. Entre ces deux extrêmes, toute une palette de nuances vous permettra fatalement de trouver votre bonheur.

ARNAUD SAUNIER

Le progrès masqué

L'an dernier, cette CB 125 F en provenance de Chine a remplacé la CBF 125 fabriquée en Inde. Au-delà de ce transfert d'exotisme, elle offre un intérêt particulier : son arbre d'équilibrage.

Rien ne ressemble plus à une 125 cm³ économique qu'une autre 125 cm³ économique et, en passant de CBF à CB-F, cette Honda n'a certes pas fait dans le grand spectacle. Look roadster à saute-vent plutôt que routière semi-carénée, compte-tours et, surtout, indicateur de rapport engagé en prime : le changement est ténu et il n'y a pas lieu de s'en plaindre. La présentation est soignée (injection, deux béquilles) et le prix n'a guère souffert de l'évolution.

Ni haute ni lourde, braquant bien, la CB-F est une parfaite machine d'initiation. Comme les autres 125 de base, direz-vous ? À un détail près : son moteur reçoit désormais un arbre d'équilibrage et, sur ces petits moteurs qu'on est souvent tenté de cravacher, c'est crucial. Cela signifie qu'on pourra envisager des parcours suburbains sans redouter de perdre de la visserie... ou bien ses dents. Même aux plus hauts régimes, le 125 cm³

de cette CB-F "fourmille" gentiment, rien de plus, sans jamais vous inciter à le ménager. C'est d'autant plus précieux qu'il tire un braquet très court et qu'on est donc appelé à l'exploiter souvent, sans même y penser, dans le haut du compte-tours. Cette démultiplication courte est appréciable : elle redonne à ce petit moteur, par nature peu démonstratif, une énergie sympathique au quotidien. Il ne compte pas parmi les plus performants de sa catégorie, mais sa transmission masque avec talent son relatif manque de puissance. Autrement dit, l'ensemble est homogène et bien accordé.

LE BILAN **aj** ★★★

On peut préférer les sensations d'une moto aux commodités d'un scooter. À peine plus chère que de pures chinoises, la CB-F offre le sérieux de Honda (réseau, garantie, assistance, offres de financement et d'assurance) et, surtout, un confort d'utilisation peu courant.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	■ 10,6 ch à 7750 tr/mn
Couple maxi	■ 10,2 Nm à 6250 tr/mn
Empattement	1295 mm
Hauteur de selle	■ 775 mm
Poids	■ 128 kg avec les pleins

La conduite

Vitesse maxi	■ 98 km/h
--------------	-----------

Le budget

Consommation moyenne	■ 2,5 l/100 km
Réservoir	■ 13 l
Assurance 1 an*	■ 243 €

AMV ■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol incendie, casque, gilet airbag Bering).



Moderne et complète, l'instrumentation de la CB-F comprend même un précieux indicateur de rapport engagé.

PLUS
Grande douceur mécanique
Présentation très honnête
Avantages
d'une grande marque

MOINS
Performances modestes
Personnalité transparente
Quelques détails
d'équipement



Ni trop petite ni trop grosse, la CB-F brille, surtout, par le velouté quasi inédit de son petit monocylindre.

TRICITY
125 cm³

J,



Tricity

Léger, compact, agile

Essayez-moi
www.ilovetricity.fr



À partir de
72€^{TTC}/mois en LOA
(hors assurance facultative)

Après un premier loyer de 71,19 €^{TTC}
Suivi de 35 loyers de 71,19 €^{TTC}
Montant total dû par le locataire
en cas d'option d'achat : 4 362,54 €^{TTC}

Un crédit vous engage et doit être remboursé.

Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

Exemple de financement hors assurance facultative : pour l'achat d'un Tricity 2015 au prix de 3 999 € TTC ou en Location avec Option d'Achat (LOA) pendant 36 mois. Dépôt de garantie : 0,00 €. Premier loyer à la livraison 71,19 € suivi de 35 loyers de 71,19 € TTC, loyers hors assurance facultative. Coût total des loyers : 2 562,99 €. Option d'achat finale : 1 799,55 €. Montant total dû par le locataire en cas d'option d'achat 4 362,54 € TTC. Durée effective de la LOA : 36 mois. Vous disposez d'un droit de rétractation. Le coût de l'assurance facultative (hors garantie perte d'emploi) s'élève à 6,80 € par mois en sus du loyer mensuel indiqué plus haut et inclus dans l'échéance de remboursement. Le coût total de l'assurance sur toute la durée de la LOA s'élève à 244,74 €. Contrat d'assurance facultative n° 5013 (Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Temporaire Totale de travail, Perte d'Emploi) souscrit par FINANCO auprès des sociétés SURAVENIR et SURAVENIR ASSURANCES, entreprises régies par le Code des assurances. Montant minimum de la LOA : 1 600 €. Offre valable du 01/01/2015 au 31/12/2015. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Yamaha Financement département commercial de Financo siège social : 335 rue Antoine de Saint-Exupéry - 29490 GUIPAVAS. SA au capital de 58 000 000 € - RCS Brest B 338 138 795. Société de courtage d'assurances, n° Orias 07 019 193 (vérifiable sur www.orias.fr). Financo est une filiale du Crédit Mutuel Arkéa. Cette publicité est conçue par Yamaha Motor Europe NV, succursale France, établissement de la société Yamaha Motor Europe NV, société par actions au capital de 347 787 000 €, 5 avenue du Fief, ZA les Béthunes - 95310 Saint Ouen l'Aumône - inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro 808 002 158 qui n'est pas intermédiaire en opérations de banque et service de paiement. Votre concessionnaire Yamaha en sa qualité d'intermédiaire de crédit non exclusif de FINANCO apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. Cet intermédiaire de crédit peut également être soumis au statut d'Intermédiaire en Opérations de Banque et Service de Paiement (IOBSP) dans ce cas son numéro d'immatriculation à l'ORIAS (consultable sur www.orias.fr) est affiché à l'accueil.

Yamaha Tricity. le trois-roues le plus abordable de sa catégorie : 3 999 € TTC

La Yamaha Tricity ouvre la voie vers une nouvelle forme de mobilité urbaine. Particulièrement léger, il offre une stabilité optimale et une maniabilité équivalente à celle d'un scooter conventionnel. Ses trois roues et ses freins à disque avant et arrière garantissent des déplacements en toute confiance.

Coloris : Rouge, blanc, gris, noir

 **YAMAHA**
Revs Your Heart

**Et votre cœur bat plus fort*

www.yamaha-motor.fr

Suivez-nous sur      

Quasi japonais

Plus que jamais, les scooters taiwanais se rapprochent du standard japonais, et le Downtown marque une nouvelle étape en ce sens. C'est vrai en qualité et en prestations, mais ça l'est aussi côté tarifs.

Le scooter GT de haut de gamme était une notion inconnue à Taïwan il y a dix ans, mais Kymco a vite appris et l'on peut dire que le nouveau Downtown, qui succède au Dink Street, a désormais assimilé la plupart des codes de la catégorie.

Équipement et finition étaient déjà de bon niveau, le Downtown ne déçoit donc pas, sans pour autant bénéficier d'aucun bonus en présentation face à ses rivaux. Dans le domaine du comportement, Kymco avait déjà compris beaucoup de choses, et son nouveau porte-étendard se montre une nouvelle fois à la hauteur. Le freinage est plus convaincant que sur le Street, et la maniabilité est en net progrès, ce qui est méritoire vu le gabarit de l'engin (dont le châssis est identique à celui de la version 350 cm³). Seuls pneus et suspensions restent encore un léger cran en dessous des références.

Là où Kymco accusait le plus de retard, c'était

sur le plan mécanique. En ce domaine, le Downtown bénéficie d'une mise à jour sensible... mais elle demeure insuffisante face à des japonais qui ne restent pas les bras croisés. Certes, moteur et transmission sont plus doux qu'auparavant, les vibrations mieux filtrées, le niveau sonore bien contenu, mais les performances demeurent ternes en vitesse de pointe et en reprises, voire en accélération si l'on conserve le réglage de variateur d'origine. Quant à la consommation, défaut habituel des Kymco, elle demeure beaucoup trop élevée (50 % de plus qu'un Forza!). Allez, encore un petit effort!

LE BILAN aj ★★★

Le Downtown n'atteint pas les sommets japonais, mais il peut se consoler avec un tarif qui, lui non plus, ne tutoie pas encore les cimes nippones: intermédiaire entre les Sym GTS et Peugeot Satelis, il détermine un positionnement tout à fait justifié.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	■ 14,3 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi	■ 11,2 Nm à 7 000 tr/mn
Empattement	1 555 mm
Hauteur de selle	■ 810 mm
Poids	■ 178 kg avec les pleins

La conduite

Vitesse maxi	■ 106 km/h
--------------	------------

Le budget

Consommation moyenne	■ 4,2 l/100 km
Réservoir	■ 12,5 l
Assurance 1 an*	■ 384 €

AMV ■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol incendie, casque, gilet airbag Bering).



Aucune faute dans l'instrumentation du Downtown qui se prive, malgré tout, d'une clé de contact à puce.

PLUS

Il a presque tout d'un grand
Tarif encore honnête
Progrès sensibles

MOINS

Manque d'identité
Performances moyennes
Consommation élevée



Jamais jusqu'alors un scooter taiwanais n'était parvenu à se hisser aussi près des références japonaises.

Jamais trois sans quatre

Si vous avez aimé le MP3 et les trois roues inclinables, pourquoi ne pas envisager une roue supplémentaire ? Le gain est-il aussi spectaculaire ?

Le Quadro 4 peut faire fuir d'entrée : poids, gabarit, hauteur, il est intimidant. Une fois surmonté cet écueil, en survient un autre : comme les Quadro 3 et contrairement aux MP3 si naturels, le Quadro 4 surprend par son train avant pâteux, qui résiste à la mise sur l'angle et ne ressemble à rien de connu.

À ce stade, on peut être tenté de lui tourner le dos. Mais si vous consentez l'effort d'insister pour vous adapter à lui, vous aurez une révélation. Oh ! L'écart avec un trois-roues n'est pas aussi flagrant qu'entre un deux-roues et un trois-roues. Mais il vaut bien celui entre un scooter classique à moteur oscillant et un scooter premium à moteur suspendu : le train arrière reste toujours bien plaqué au sol et ne percute pas sur les accidents de terrain.

Le résultat, une fois passée l'appréhension initiale, c'est une sensation de sécurité inédite. Plus encore qu'avec les trois-roues, on en

arrive à rouler sous la pluie comme en voiture, ou presque, sans trop se soucier de l'état de la chaussée. La limite ? Difficile à évaluer, mais repoussée si loin...

Bien sûr, le Quadro 4 vous fera vite comprendre qu'il préfère les grands espaces aux petites rues tortueuses. Mais il est clair qu'aucun véhicule inclinable accessible au permis auto n'est aussi adapté au véritable tourisme, même en duo. La finition reste perfectible, les suspensions manquent de souplesse, le coffre mériterait un peu plus de volume, mais le moteur est sobre et vibre beaucoup moins que sur le Quadro 3.

LE BILAN aj ★★★

On pouvait craindre qu'une roue supplémentaire ne prît l'allure d'un gadget. Si le Quadro 4 n'a certes plus trop sa place dans la jungle urbaine, ce sera, en revanche, un outil remarquable pour qui souhaitera quitter la ville en toutes saisons.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	■ 30 ch à 7 500 tr/mn
Couple maxi	■ 24,5 Nm à 5 000 tr/mn
Empattement	1 340 mm
Hauteur de selle	■ 770 mm
Poids	■ 257 kg à sec

La conduite

Vitesse maxi	■ 131 km/h
--------------	------------

Le budget

Consommation moyenne	■ 4,2 l/100 km
Réservoir	■ 15 l
Assurance 1 an*	■ 572 €

AMV ■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol incendie, casque, gilet airbag Bering).



Les informations fournies par le Quadro sont à la hauteur de son tarif et, soyons honnêtes, de son équipement.

PLUS
Formule osée et réussie
Équilibre très sécurisant
Moteur et finition en progrès

MOINS
Tarif élevé
Lourd et encombrant
Prise en main déroutante



Si les postures du Quadro en virage sont spectaculaires, la tranquillité d'esprit est pour sa part totale.

Que reste-t-il aux gros?

Baptisé Ocito quand il est diffusé sous la marque MBK, ce nouveau scooter fabriqué en Indonésie ne se contente pas de concurrencer le Honda PCX : il entend démocratiser l'ABS dans la catégorie.

Chez les scooters compacts, Honda avait créé la surprise en remportant un joli succès avec son PCX, fabriqué en Thaïlande. Yamaha réplique avec un N-Max qui n'a pas grand-chose à lui envier. La présentation est tout aussi soignée, et le gabarit tout aussi idéal : très compact pour se faufiler partout (grâce à un braquage bien serré), assez étoffé pour accueillir deux personnes de bonne taille.

Bien sûr, l'équipement ne vaut pas celui des scooters nobles : le vide-poches se passe de couvercle, et on ne dispose ni de warning ni d'appel de phare ni de prise de courant. En revanche, le tableau de bord est correct, et le coffre est de contenance honnête pour la catégorie puisqu'il accueille un vrai casque (soit un peu moins que son concurrent).

Les deux rivaux apparaissent donc assez proches, à deux détails près : là où le PCX se contente d'un freinage couplé avec tambour

arrière, le N-Max reçoit carrément un ABS et un freinage exemplaire. Par ailleurs, sa mécanique très évoluée (quatre soupapes, distribution variable) se montre très énergique. Les performances ne sont pas ébouriffantes, mais le souffle est bien là, en duo et en côte, en reprises comme en accélération, au prix, il est vrai, d'une consommation sensiblement supérieure.

Ce N-Max s'avère donc très homogène, avec un véritable tempérament, ce qui est peu courant à ce niveau de gamme. Sa ligne plus virile pourra aussi l'avantager auprès de la clientèle masculine.

LE BILAN **aj** ★★★

Le dilemme Honda-Yamaha est une affaire de philosophie : le PCX est plus confortable, un peu mieux équipé, plus sobre ; le N-Max est plus dynamique et légèrement plus performant. Le tarif est plus élevé (200 € de plus que le PCX), mais l'ABS est un argument de poids.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	■ 12,2 ch à 7 500 tr/mn
Couple maxi	■ 11,7 Nm à 7 250 tr/mn
Empattement	1 350 mm
Hauteur de selle	■ 765 mm
Poids tous pleins faits	■ 127 kg avec les pleins

La conduite

Vitesse maxi	■ 100 km/h
--------------	------------

Le budget

Consommation moyenne	■ 2,9 l/100 km
Réservoir	■ 6,6 l
Assurance 1 an*	■ 356 €

AMV ■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol incendie, casque, gilet airbag Bering).



Original mais rationnel, le tableau de bord du N-Max. Dommage que le pare-brise de série protège aussi peu.

PLUS
Mécanique réussie
Belle finition
Très bon comportement

MOINS
Confort ferme
Quelques détails d'équipement
Protection limitée



Quand le PCX joue la carte cossue, le N-Max affiche une relative sportivité, en tout cas une vraie personnalité.

2
ANS
GARANTIE &
ASSISTANCE
OFFERTE !

DU 01 SEPTEMBRE
AU 31 OCTOBRE 2015

www.kymco.fr

SURÉQUIPEZ VOTRE MOBILITÉ



NOUVEAU
Downtown

125i ABS 4 199 €

350i ABS 4 999 €

OFFRE VALABLE SUR LA GAMME GT/ MAXI GT*

DU 1^{ER} SEPTEMBRE AU 31 OCTOBRE 2015

300€

d'accessoires offerts*



*Offre valable chez les concessionnaires KYMCO participants à l'opération et dans la limite des stocks disponibles, non cumulable avec d'autres opérations en cours, sur le DINKSTREET 125i & 125i ABS, le K-XCT 125i ABS, les DOWNTOWN 125i & 350i ABS et le XCITING 400i ABS. Voir conditions en magasins. Plus d'informations sur www.kymco.fr

— NOS PARTENAIRES —
MONDIAL ASSISTANCE AMV VIAXEL KYMCO Sikkolene
SUPERIOR MOTORCYCLE OILS



KYMCO

ILS VONT TOUT **TESTER...**
VRAIMENT **TOUT !**



LE LABO DE DAMIDOT

AVEC VALÉRIE DAMIDOT

LE DIMANCHE À **17H50** DÈS LE 25 OCTOBRE

NRJ

Rétro mais pas trop



HJC

La firme coréenne HJC ne cesse d'élargir sa gamme. Le IS Max II Éléments est un modulable à coque polycarbonate (jet pour la ville et la chaleur, intégral pour la route et le froid), avec écran solaire et boucle rapide.

229,90 €



Ixon

La firme mâonnaise Ixon dispose d'une vaste gamme de vêtements destinés à la moto sous toutes ses formes, de la course à la ville, et dans tous les styles, du vintage au casual. Son jeans Jack, d'allure civile mais offrant toutes les sécurités d'un vrai pantalon de moto, est bien dans l'esprit du moment. Réalisé en coton/élasthanne denim, il dispose d'un insert amovible étanche et respirant. Il possède aussi des renforts en aramide aux fesses et aux hanches, les protections aux genoux étant, pour leur part, homologuées CE. Le serrage à la taille s'effectue par Velcro et la longueur est ajustable. Uniquement en bleu, du XS au 4XL.

179 €



Louis

Récemment implantée en France, la marque allemande Louis propose toute une gamme de vêtements urbains, gants, bottines, jeans mais aussi ce blouson AJS Fashion en buffle, effet froissé, en bleu, vert ou marron.

99,95 €



GS 27

Ne rêvez pas, l'antipluie de GS 27 n'empêche pas de se mouiller. Mais appliqué sur l'écran du casque ou le pare-brise, il facilite la dispersion des gouttes et accélère leur élimination. C'est de saison, non ?

11,90 €



Helstons

Les baskets C4 Aniline du fabricant français Helstons, entièrement doublées cuir, possèdent un renfort pour le sélecteur, des protections homologuées et un traitement antipluie. En noir ou fauve.

179 €

LE PRIX DU NEUF

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MITO			
1.4 MPI 70 ch Progression	4	M 150	14 490
1.4 MPI 76 ch S/S Distinctive	5	0	16 990
0.9 TwinAir 105 ch S/S Distinctive	5	0	18 590
0.9 TwinAir 105 ch S/S Exclusive	5	0	20 190
1.4 TB MultiAir 140 ch TCT S/S Exclusive	7	0	23 690
1.4 TB MultiAir 170 ch S/S Quattro 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 136 ch S/S Impression	6	M 900	21 190
1.4 Tjet 120 ch S/S Distinctive	7	M 900	24 000
1.4 MultiAir 170 ch S/S Distinctive	7	0	27 000
1.4 MultiAir 170 ch S/S Exclusive	9	0	29 850
1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Exclusive	9	0	31 750
1.6 JTDm 105 ch S/S Impression	5	0	24 490
1.6 JTDm 120 ch S/S Distinctive	5	0	26 600
1.6 JTDm 120 ch S/S Exclusive	5	0	29 450
2.0 JTDm 150 ch S/S Distinctive	7	0	28 600
2.0 JTDm 150 ch S/S Exclusive	7	0	31 450
2.0 JTDm 175 ch TCT S/S Distinctive	9	0	32 150
2.0 JTDm 175 ch TCT S/S Exclusive	9	0	35 150
1750 TBI 240 ch TCT Quadrif. Verde	14	M 2 200	34 600

4C			
1750 TBI 240 ch Coupé	14	M 2 200	63 200
1750 TBI 240 ch Solder	14	M 2 200	73 000

AUDI



Audi

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			
1.0 TFSI 95 ch Ultra	5	0	17 890
1.4 TFSI 125 ch	6	0	19 900
1.4 TFSI COD 150 ch Ambiente	7	0	24 120
1.8 TFSI 192 ch Ambition S tronic	10	0	27 990
S1	14	M 2 200	34 700
1.4 TDI Ultra 90 ch	4	0	19 600
1.6 TDI 116 ch	5	0	20 910
Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €			
Surcoût Ambition : Ambiente + 600 €			
Surcoût S line : Ambition + 2 800 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 700 €			

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

A3 SPORTBACK (5 PORTES)			
e-tron 204 ch Ambiente	6	M 4 000	39 490
e-tron 204 ch Ambition Luxe	6	M 4 000	44 540

A3 BERLINE (4 PORTES)			
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	26 680
1.4 TFSI 125 ch S tronic 7 Attraction	7	0	28 930
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Ambiente	8	0	30 430
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic Amb.	8	0	32 500
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	M 150	32 500
1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambiente	10	0	34 750
1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic 6 Amb.	10	M 900	36 720
2.0 TFSI 300 ch S3	19	M 2 200	47 990
1.6 TDI ultra 110 ch Attraction	5	0	27 650
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	27 420
1.6 TDI 110 ch S tronic 7 Attraction	6	0	29 490
1.6 TDI 110 ch Quattro Attraction	6	0	29 570
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	29 470
2.0 TDI 150 ch S tronic 6 Attraction	8	0	31 540
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	8	0	31 620
2.0 TDI 184 ch Ambiente	10	0	33 930
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 6 Amb.	10	0	38 150

A3 CABRIOLET			
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	32 110
1.4 TFSI 125 ch S tronic 7 Attraction	7	0	34 180
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Ambiente	8	0	35 680
1.4 TFSI COD ultra S tronic 7 150 ch Amb.	8	0	37 750
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	M 250	37 750
1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambiente	10	M 250	39 820
1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic 6 Amb.	10	M 1 600	41 970
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	32 670

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

NOUVELLE A4			
1.4 TFSI 150 ch	8	0	30 850
2.0 TFSI 190 ch Ultra Design	10	0	38 400
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	14	0	44 400
2.0 TDI 150 ch	7	0	34 250
2.0 TDI 150 ch Ultra	7	0	34 450
2.0 TDI 190 ch	10	0	37 250
2.0 TDI 190 ch Ultra	10	0	37 450
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	0	47 000
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	0	52 900
Surcoût DesignSport : "base" + 4 150 €			
Surcoût S line - DesignSport + 3 300 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €			

NOUVELLE A4 AVANT (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 700 €			

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	M 250	40 780
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	13	M 900	43 280
2.0 TFSI 225 ch Multitronic 8 Attraction	13	M 250	42 880
2.0 TFSI 225 ch Quat. S tronic 7 Attraction	13	M 1 600	45 480
3.0 V6 TFSI 333 ch Quattro S tronic 7 S Amb.	17	M 2 200	54 210
S5 333 ch Quattro S tronic 7	22	M 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 Attr.	10	0	42 170
3.0 V6 TDI 204 ch Ambiente	14	0	44 770
3.0 V6 TDI 218 ch Quattro S tronic Amb.	14	M 2 200	50 670
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Amb.	14	M 2 200	55 590

A5 SPORTBACK			
1.8 TFSI 177 ch Attraction	10	M 150	35 740
1.8 TFSI 177 ch Multitronic 6 Attraction	10	M 250	37 840
2.0 TFSI 225 ch Attraction	13	M 250	40 080
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	13	M 1 600	42 580
2.0 TFSI 225 ch Multitronic 8 Attraction	13	M 250	42 180
2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic 7 Attraction	13	M 1 600	44 780
3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 Amb.	17	M 3 000	52 010
S5 333 ch Quattro S tronic 7	22	M 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 Attraction	10	M 150	44 070
3.0 V6 TDI 218 ch Quattro S tronic 7 Amb.	13	M 2 200	48 470
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Amb.	15	M 2 200	53 390

A5 CABRIOLET			
1.8 TFSI 177 ch Ambiente	9	M 250	44 240
1.8 TFSI 177 ch Multitronic 6 Ambiente	9	M 250	46 340
2.0 TFSI 225 ch Ambiente	13	M 500	48 580
2.0 TFSI 225 ch Multitronic 8 Ambiente	13	M 500	50 680
2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic Amb.	13	M 2 200	53 280
3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 Amb.	18	M 3 600	58 810
S5 333 ch Quattro S tronic 7	22	M 3 600	75 160
2.0 TDI 150 ch Ambiente	8	0	45 440
2.0 TDI 190 ch Ambiente	10	0	47 870
2.0 TDI 190 ch Quattro Ambiente	10	0	50 370
2.0 TDI 190 ch Multitronic 8 Ambiente	10	0	49 970
3.0 V6 TDI 218 ch Quattro S tronic 7 Amb.	13	M 2 200	55 270
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Amb.	15	M 2 200	60 190

NOUVELLE A6			
1.8 TFSI 190 ch Ambiente	10	M 250	41 920
1.8 TFSI ultra 190 ch S tronic 7 Ambiente	10	M 150	44 220
2.0 TFSI 252 ch S tronic 7 Ambiente	15	M 250	48 720
2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic 7 Ambiente	15	M 250	51 620
3.0 V6 TFSI 333 ch Quattro S tronic 7 Amb.	22	M 2 200	57 660
4.0 TFSI 450 ch Quattro S tronic 7 S8	31	M 8 000	92 570
2.0 TDI ultra 150 ch Ambiente	7	0	40 500
2.0 TDI ultra 150 ch S tronic 7 Ambiente	7	0	42 800
2.0 TDI ultra 190 ch Ambiente	10	0	42 840
2.0 TDI ultra 190 ch S tronic 7 Ambiente	10	0	45 140
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic Amb.	10	0	48 040
3.0 V6 TDI 218 ch S tronic 7 Ambiente	12	0	49 230
3.0 V6 TDI 218 ch Quattro S tronic 7 Amb.	12	0	52 130
3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Amb.	16	M 150	55 520
3.0 BTDi 320 ch Quattro Tiptronic 8 S line	21	M 2 200	64 770

NOUVELLE A6 AVANT (BREAK)			
Surcoût : berline + 2 600 €			
4.0 V8 TFSI 560 ch RS6	47	M 8 000	123 830

A6 ALLROAD QUATTRO			
3.0 V6 TFSI 333 ch S tronic 7 Ambiente	22	M 3 600	64 260
3.0 V6 TDI 218 ch S tronic 7 Ambiente	13	M 900	58 730

3.0 V6 TDI 272 ch S tronic 7 Ambiente	16	M 900	62 120
3.0 BTDi 320 ch Tiptronic 8 Ambition Luxe	21	M 2 200	72 320

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

A8			
3.0 V6 TFSI 310 ch Quattro Tiptronic 8	20	M 3 600	90 170
Hybrid 245 ch	12	M 500	91 860
4.0 V8 TFSI 436 ch Quattro Tiptronic 8	33	M 8 000	111 070
3.0 V6 TDI 262 ch Quattro Tiptronic 8	16	M 1 600	87 610
4.2 V8 TDI 385 ch Quattro Tiptronic 8	27	M 4 000	106 250

A8			
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Attraction	8	M 250	31 570
1.4 TFSI COD 150 ch S tronic 6 Attraction	8	M 150	33 670
2.0 TFSI 180 ch Quattro Attraction	10	M 900	37 200
2.0 TFSI 170 ch Quattro S tronic 7 Amb.	13	M 1 600	43 110
2.0 TFSI 211 ch Quattro S tronic 7 S line	13	M	

M4 431 ch	32	8 000	88 700
420d 190 ch Lounge	10	150	48 800
425d 218 ch Lounge	12	250	52 000
430d 258 ch Lounge	15	250	57 250
435d 258 ch xDrive Lounge	15	1 600	62 950
SÉRIE 5			
528i 245 ch Lounge Plus	15	1 600	50 850
528i 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 190 ch Lounge	8	0	39 900
520d 190 ch Lounge	10	0	43 850
520d xDrive 184 ch Lounge BMW	10	0	48 750
525d 218 ch Lounge Plus	12	0	50 800
525d xDrive 218 ch Lounge Plus BMW	12	150	55 700
530d 258 ch Lounge Plus	15	150	56 500
530d xDrive 258 ch Lounge Plus BMW	15	500	59 500
535d 313 ch Lounge Plus BMW	20	250	61 800
535d xDrive 313 ch Lounge Plus BMW	20	900	64 400
M550d 361 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	66 950
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
NOUVELLE SÉRIE 7 BERLINE			
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
NOUVELLE SÉRIE 7 LIMOUSINE			
730d 265 ch xDrive	16	0	97 250
740i 450 ch xDrive	21	1 600	98 300
750i 450 ch xDrive	34	6 500	126 500
NOUVELLE X1			
xDrive 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
xDrive 18d 150 ch Lounge	7	0	34 600
xDrive 20d 190 ch Lounge	8	0	42 000
xDrive 25d 231 ch Lounge	13	150	44 150
X3			
xDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	41 200
xDrive 25i 245 ch Lounge BVA	15	2 200	49 000
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	57 200
xDrive 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	2	2 200	63 900
X5			
xDrive 35i 306 ch BVA Lounge Plus	20	6 500	69 000
xDrive 35i 306 ch BVA Lounge Plus (7 pl.)	20	6 500	71 450
xDrive 50i 450 ch BVA Lounge Plus	25	8 000	85 300
xDrive 50i 450 ch BVA Lounge Plus (7 pl.)	25	8 000	87 750
xDrive 25d 231 ch Lounge	13	250	53 950
xDrive 25d 231 ch Lounge (7 pl.)	13	500	58 700
xDrive 25d 231 ch Lounge	13	900	58 950
xDrive 25d 231 ch Lounge (7 pl.)	13	900	61 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	67 450
xDrive 30d 258 ch Lounge plus (7 pl.)	16	2 200	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
M 575 ch	49	8 000	126 000
xDrive 40e 313 ch Lounge Plus	13	0	72 450
NOUVEAU X6			
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus	20	6 500	72 800
xDrive 50i 450 ch Lounge Plus	34	8 000	88 950
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	71 250
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus	18	2 200	76 250
xDrive M50d 381 ch	26	2 200	98 900
M 575 ch	49	8 000	133 800
Z4 CABRIOLET			
sDrive18i 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 35is 340 ch M Sport DKG7	23	8 000	65 300
i8			
3Pure Impulse 362 ch	11	4 000	136 800
CITROËN			
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 Confort	4	0	15 600
VTI 82 ch PureTech Attraction	4	0	14 200
VTI 82 ch PureTech Confort	4	0	16 200
VTI PureTech 82 ch S&S ETG Confort	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 Confort	4	0	17 750
BlueHDi 75 ch Exclusive	4	0	19 250
BlueHDi 100 ch S&S BVM Confort	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 Confort	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 Confort	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 ETG6 Feel	4	0	20 550
Blue HDI 100 ch S&S BVM Feel	5	0	20 650
e-HDi 92 ch ETG6 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 BVM6 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 PLACES)			
PureTech 130 ch S&S BVM6 Attraction	7	0	24 400
PureTech 130 ch S&S BVM6 Confort	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 Confort	5	0	26 950
BlueHDi 120 ch S&S BVM6 Confort	6	0	27 950
BlueHDi 120 ch S&S EAT6 Confort	6	0	29 250
BlueHDi 120 ch S&S BVM6 Intensive	6	0	29 850
BlueHDi 120 ch S&S EAT6 Intensive	6	0	31 150
BlueHDi 150 ch S&S BVM6 Intensive	7	0	31 350
BlueHDi 150 ch S&S EAT6 Intensive	8	0	32 650
BlueHDi 120 ch S&S BVM6 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 Confort	6	0	29 450
HDI 115 ch S&S BVM6 4X4 Confort	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 Confort	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			
BlueHDi 150 ch S&S BVM6 Hydra. Exclu.	7	0	38 550
BlueHDi 180 ch S&S EAT6 Hydra. Exclu.	7	0	40 850
NOUVEAU BERLINGO			
BlueHDi 75 ch BVM Feel	4	0	21 300
BlueHDi 100 ch BVM Feel	5	0	22 000
BlueHDi 100 ch BVM XTR	5	0	22 700
BlueHDi 120 ch S&S BVM6 XTR	6	0	24 150
BlueHDi 100 S&S BVM Shine	5	0	25 200
BlueHDi 120 S&S BVM6 Shine	6	0	26 450
BlueHDi 100 ch BVM Feel (7 pl.)	5	0	23 000
BlueHDi 100 S&S BVM Shine (7 pl.)	5	0	26 000
BlueHDi 120 S&S BVM6 Shine (7 pl.)	6	0	27 250

DACIA			
Trouvez votre Dacia sur www.daciaparis.fr			
TYPE CV B/M* PRIX			
SANDERO			
1.2 16V 75 ch	5	0	7 990
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 300
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 250
1.5 dCi 90 ch Laureate	4	0	12 950
Surcoût Ambiance : "base" + 1 060 €			
Surcoût Laureate : Ambiance + 1 100 €			
SANDERO STEPWAY			
0.9 TCe 90 Ambiance	5	0	11 100
1.5 dCi 90 Ambiance	5	0	12 850
Surcoût Prestige : Ambiance + 1 500 €			
LOGAN			
1.2 16V 75 ch	5	0	7 790
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 100
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 050
1.5 dCi 90 ch Laureate	4	0	12 750
Surcoût Ambiance : "base" + 660 €			
Surcoût Laureate : Ambiance + 1 100 €			
LOGAN MCV			
Surcoût : berline + 1 200 €			
DOKKER			
1.6 SCe 100 ch	6	250	9 490
1.2 TCe 115 ch Ambiance	6	150	12 400
1.5 dCi			

FREEMONT			
3.6 V6 280 ch Lounge 4x4	20	8 000	35 650
2.0 MultiJet 140 ch 4x2	8	2 200	27 750
2.0 MultiJet 140 ch Urban 4x2	8	2 200	29 250
2.0 MultiJet 140 ch Lounge 4x2	8	2 200	31 250
2.0 MultiJet 140 ch Cross 4x2	8	2 200	32 850
2.0 MultiJet 170 ch Urban 4x2	10	2 200	30 450
2.0 MultiJet 170 ch Lounge 4x2	10	2 200	32 450
2.0 MultiJet 170 ch Black Code 4x2	10	2 200	33 250
2.0 MultiJet 170 ch Cross 4x2	10	2 200	34 050

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&S140 ch Red Edition	7	0	18 250
1.0 EcoBoost S&S140 ch Black Edition	7	0	18 750
1.0 EcoBoost S&S140 ch ST	10	0	24 450
1.5 TDCI 75 ch FAP Edition	4	0	16 300
1.6 TDCI 95 ch FAP Edition	5	0	17 150
1.5 TDCI 75 ch FAP	4	0	17 600
1.6 TDCI 95 ch FAP	5	0	18 450
1.6 TDCI 95 ch EcoMetric FAP	4	0	18 450
1.5 TDCI 75 ch FAP Black & White	4	0	17 000
1.6 TDCI 95 ch FAP 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 85ch 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	8	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 + 600 €			

E-MAX			
1.4 90 ch Amoviente	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 FAP Edition	4	0	20 150
1.6 TDCI 95 ch FAP Edition	5	0	21 000
1.5 TDCI 75 ch FAP Titanium	4	0	21 000
1.6 TDCI 95 ch FAP 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 FAP Trend	5	0	18 690
1.5 TDCI 90 ch FAP 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 EcoMetric 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	29 800
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 (hormis versions PowerShift, avec malus de 500 €)			

NOUVELLE MONDEO (4/5 PORTES)			
1.6 EcoBoost 125 ch Trend	6	150	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 EcoMetric Trend	5	0	28 900
TDCI 115 ch Trend	8	0	30 000
TDCI 150 ch EcoMetric Trend	7	0	30 400
TDCI 150 ch PowerShift Trend	8	0	32 000
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	2 780	33 700
TDCI 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 BVA6	12	4 000	43 150

KUGA			
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	26 450
1.5 EcoBoost 150 ch S&S 4x4 BVA 6 Tra.	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 Tit.	8	250	35 050
2.0 TDCI 180 ch S&S PowerShift 4x4 Tit.	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	22 800

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 Innova 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

ACCORD			
2.2 i-DTEC 150 ch Elegance Plus	8	250	33 400
2.2 i-DTEC 150 ch Luxury	8	250	37 100
2.2 i-DTEC 150 ch Luxury AT	9	2 200	38 300

ACCORD TOURER (BREAK)			
Surcoût berline + 900 €			

CR-V			
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	2 200	29 100
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance Navi	9	2 200	30 000
2.0 i-VTEC 155 ch 4WD Executive Navi AT	9	3 000	35 900
2.0 i-VTEC 150 ch Exclusive Navi AT	9	2 200	30 000
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6	0	27 450
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	30 150
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance Navi	6	0	31 050
1.6 i-DTEC 120 ch Executive Navi	6	0	32 400

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 VENG

1.4 90 ch Motion	5	0	15 650
1.4 90 ch Style	5	0	16 950
1.4 90 ch Active	5	0	18 150
1.6 125 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
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 "M"	8	0	19 900
1.6 GDI 136 ch "L"	8	0	21 900
1.6 CRDi 136 ch DCT 7 "M"	8	150	23 400
Soul EV (électrique) 110 ch	1	0	35 400
Soul EV Ultimate (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
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
1.6 GDI 135 ch Premium	7	250	22 850
1.6 GDI 135 ch DCT6 Premium	7	250	24 150
1.4 CRDi 90 ch Motion	5	0	19 550
1.4 CRDi 90 ch Style	5	0	20 550
1.6 CRDi 110 ch Style	5	0	21 950
1.6 CRDi 128 ch Active	6	0	24 250
1.6 CRDi 128 ch Premium	6	0	25 050
1.6 CRDi 128 ch Active BVA	7	0	24 250
1.6 CRDi 128 ch Premium	7	0	26 250
1.6 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
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
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
1.7 CRDi 136 ch Active	6	0	27 650
1.7 CRDi 141 ch ISG Active	7	0	28 250
1.7 CRDi 141 ch ISG Premium	7	0	30 850
1.7 CRDi 141 ch ISG DCT7 Active	7	0	29 750
1.7 CRDi 141 ch ISG DCT7 Active	7	0	32 350

SPORTAGE

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
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
Huracán 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
1.2 69 ch S/S Gold +	4	0	16 200
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold	4	0	16 800
0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold	4	0	17 900
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold +	4	0	17 800
0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold +	4	0	18 900
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 DFF 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
1.6 233 ch HSE BVA	16	8 000	44 900
eD4 150 ch E 4x2	9	2 200	28 450
eD4 150 ch S 4x2	9	2 200	32 400
TD4 150 ch S	9	2 200	30 250
TD4 150 ch SE	9	2 200	34 200
TD4 150 ch SE Dynamic	9	2 200	40 400
TD4 150 ch HSE	9	2 200	41 800

EVOQUE

2.0 S4 240 ch Pure	15	6 500	41 300
2.2 eD4 150 ch Pure 4x2	9	0	33 500
2.2 TD4 Pure	9	2 200	35 350
2.2 S4 190 ch Pure	12	900	38 200

EVOQUE COUPÉ

Surcoût finition Dynamic : finition Pure + 8 500 €			
Surcoût finition Prestige : finition Dynamic + 800 €			

DEFENDER

90 Hard TopPick Up 122 ch E	10	8 000	28 020
-----------------------------	----	-------	--------

90 Station Wagon 122 ch E	10	8 000	29 020
110 Hard Top 122 ch E	10	8 000	31 570
130 Simple Cab 122 ch E	10	8 000	32 990

Surcoût finition S : finition E + 1 800 €
Surcoût 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
3.0 TDV6 211 ch SE	14	8 000	53 500
3.0 TDV6 211 ch HSE	14	8 000	59 900
3.0 SDV6 256 ch SE	17	8 000	55 800
3.0 SDV6 256 ch HSE	17	8 000	62 000

RANGE ROVER SPORT

5.0 V8 510 ch HSE Dynamic	43	8 000	89 500
5.0 V8 510 ch Autobiography Dynamic	43	8 000	100 100
3.0 TDV6 256 ch S	14	8 000	62 500
3.0 TDV6 256 ch SE	16	8 000	67 700
3.0 TDV6 256 ch HSE	16	8 000	74 400
3.0 SDV6 292 ch HSE	19	8 000	79 400
3.0 SDV6 292 ch HSE Dynamic	19	8 000	81 900
4.4 SDV6 340 ch HSE Dynamic	NC	NC	88 100
4.4 SDV6 340 ch HSE Autobiography Dyn.	NC	NC	99 200
3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE	NC	NC	86 800
3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE Dynamic	NC	NC	88 400
3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE Autobiography	NC	NC	96 900

RANGE ROVER

5.0 V8 510 ch Supercharged Vogue SWB	44	8 000	117 300
5.0 V8 510 ch Supercharged Autobiography	44	8 000	130 900
3.0 TDV6 258 ch HSE	NC	NC	95 000
3.0 TDV6 258 ch Vogue	NC	NC	102 400
3.0 TDV6 258 ch Autobiography	NC	NC	119 300
4.4 SDV6 340 ch Autobiography	22	8 000	138 700
3.0 SDV6 340 ch Hyb. Autobiography	NC	NC	130 200

LEXUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
200h 136 ch	4	1 399	27 990
200h 136 ch Pack	5	1 464	29 290
200h 136 ch F SPORT / Luxe	5	1 774	35 490
200h 136 ch Executive	5	2 084	41 890

IS

300h	9	1 924	38 490
300h Pack	9	2 009	40 190
300h Luxe / F SPORT	9	2 365	47 390
300h Executive	9	2 689	53 790
300h F SPORT Executive	9	2 854	57 090

GS

300h 223 ch Luxe	9	2 845	56 900
300h 223 ch F SPORT	9	0	67 100
300h 223 ch Executive	9	0	67 900
450h 345 ch Pack Luxe	19	500	67 500
450h 345 ch Pack Executive	19	500	77 300
450h 345 ch Pack Sport	19	500	78 700

RC F

5.0 V8 477 ch	38	8 000	79 790
5.0 V8 477 ch GT	38	8 000	88 790
5.0 V8 477 ch Carbon	38	8 000	91 990

LS

460 4.6 V8 380 ch Luxe	29	8 000	106 700
460 4.6 V8 380 ch F SPORT	29	8 000	111 700
460 4.6 V8 380 ch Executive	29	8 000	123 700
600h 445 ch Luxe	26	6 500	123 500
600h F SPORT	28	6 500	129 500
600h Pack Executive	28	6 500	142 500
600h L Executive	28	6 500	150 500

NX

300h 197 ch	8	0	39 590
200h 236 ch Luxe	13	6 500	50 890

RX

450h 3.5 V6 249 ch 2WD Pack	15	250	63 500
450h 3.5 V6 249 ch 2WD Luxe	15	250	67 700
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Pack	15	500	64 900
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Luxe	15	500	69 100
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Sport	15	500	74 600
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Executive	15	500	78 600

Surcoût 4WD : 2WD + 1 400 €

MASERATI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
3.0 V6 330 ch	23	8 000	68 700
3.0 V6 410 ch S	31	8 000	81 400
3.0 V6 410 ch S Q4	31	8 000	84 400
3.0 V6 275 ch	17	2 200	66 750

GRANTURISMO

4.2 V8 405 ch	32	8 000	114 500
4.7 V8 460 ch Sport	38	8 000	125 900
4.7 V8 460 ch Sport CC	36	8 000	131 500
4.7 V8 460 ch MC Stradale	38	8 000	154 850

GRANCABRIO

4.7 V8 440 ch	36	8 000	135 200
4.7 V8 460 ch S	36	8 000	142 400
4.7 V8 460 ch MC Stradale	38	8 000	153 700

QUATTROPORTE

3.0 V6 410 ch S	31	8 000	105 650
3.0 V6 410 ch S Q4	31	8 000	109 850
3.8 V8 530 ch GTS	44	8 000	148 850
3.0 V6 275 ch	17	2 200	96 600

MAZDA

NOUVELLE MAZDA2 (5 PORTES)

TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.3 Skyactiv-G 75 ch Harmonie	4	0	14 450
1.3 Skyactiv-G 75 ch Élegance	4	0	16 350
1.3 Skyactiv-G 90 ch Dynamique	5	0	17 400
1.3 Skyactiv-G 90 ch Sélection	5	0	18 800
1.3 Skyactiv-G 115 ch Sélection	5	0	19 750
1.5 Skyactiv-D 105 ch Éléance	5	0	18 350
1.5 Skyactiv-D 105 ch Dynamique	5	0	19 400
1.5 Skyactiv-D 105 ch Sélection	5	0	20 800

NOUVELLE MAZDA3

1.5 Skyactiv-G 100 ch Harmonie	5	0	20 400
1.5 Skyactiv-G 100 ch Éléance	5	0	22 100
1.5 Skyactiv-G 120 ch Éléance	6	0	22 900
1.5 Skyactiv-G 120 ch Dynamique	6	0	24 700
1.5 Skyactiv-G 165 ch Dynamique	9	150	25 850

1.5 Skyactiv-G 120 ch Sélection	6	0	28 100
1.5 Skyactiv-G 165 ch Sélection	9	150	29 250
2.2 Skyactiv-D 150 ch Harmonie	7	0	25 600
2.2 Skyactiv-D 150 ch Éléance	7	0	27 300
2.2 Skyactiv-D 150 ch Dynamique	7	0	29 100
2.2 Skyactiv-D 150 ch Sélection	7	0	32 500

MAZDA3 (7 PLACES)

1.8 MZR 115 ch Harmonie	7	2 200	22 600
2.0 MZR DISI 150 ch Éléance	9	2 200	25 600
1.6 MZR-CD 115 ch Éléance	6	250	27 000
1.6 MZR-CD 115 ch Dynamique	6	250	29 450

MAZDA3 (5 PORTES)

2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection	9	250	32 400
2.5 Skyactiv-G 192 ch Sélection BVA	11	900	37 150
2.2 Skyactiv-D 150 ch Harmonie	7	0	28 650
2.2 Skyactiv-D 150 ch Éléance	7	0	30 200
2.2 Skyactiv-D 175 ch Sélection	9	0	36 250

MAZDA3 FASTWAGON (BREAK)

Surcoût : berline + 950 € (pièces uniquement)

MX-5

1.8 MZR 126 ch Éléance	8	2 200	24 350
1.8 MZR 126 ch Éléance cuir	8	2 200	25 450
2.0 MZR 160 ch Performance	10	3 600	29 000

MX-5 ROADSTER COUPÉ

1.8 MZR 126 ch Éléance cuir	8	2 200	27 650
2.0 MZR 160 ch Performance	10	3 600	31 000
2.0 MZR 160 ch Activematic	10	3 600	32 200

NOUVEAU CX-3

2.0 Skyactiv-G 120 ch Éléance	7	150	20 650
2.0 Skyactiv			

350 BlueTEC 258 ch 4Matic 16 3 000 61 600
 Surcoût Sport : ML + 5 400 €
 Surcoût 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	78 350
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			
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			
Surcoût : Mini coupé + 1 560 €			

CLUBMAN			
Cooper One 98 ch	6	0	18 450
Cooper 122 ch BMW	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 BMW	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			
L-MIEV			
Électrique 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	39 950

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

Surcoût : 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	20 850
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
NOUVEAU X-TRAIL			
1.6 dCi 130 ch Visia	7	0	28 830
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	30 630
PATHFINDER			
2.5 dCi 190 ch XE 7pl	12	8 000	39 590
2.5 dCi 190 ch SE 7pl	12	8 000	43 290
2.5 dCi 190 ch LE 7pl	12	8 000	47 690
3.0 V6 dCi 231 ch	16	8 000	54 490
370 Z COUPÉ			
3.7 V6 328 ch	23	8 000	32 900
3.7 V6 328 ch Pack	23	8 000	36 100
3.7 V6 344 ch Nismo	25	8 000	45 900
370 Z ROADSTER			
3.7 V6 328 ch Pack	23	8 000	39 100
GT-R			
3.8 V6 550 ch Premium Edition	47	8 000	94 200
3.8 V6 550 ch Black Edition	47	8 000	95 300
3.8 V6 600 ch Nismo	53	8 000	150 000

OPEL			
TYPE CV B/M* PRIX			
KARL			
1.0 75 Essentia	4	0	9 990
1.0 75 Edition	4	0	11 790
1.0 75 Cosmo	4	0	12 190
1.0 75 Cosmo Pack	4	0	13 650
ADAM			
1.2 Twinport 70 ch	4	0	10 990
1.2 Twinport 70 ch Jam	4	0	13 640
1.4 Twinport 87 ch S/S Jam	5	0	14 350
1.4 Twinport 87 ch S/S Glam	5	0	15 500
1.4 Twinport 87 ch S/S Slam	5	0	15 900
1.0 ECOTEC 115 ch Glam	6	0	17 700
1.0 ECOTEC 115 ch Slam	6	0	18 100
S	6	0	18 900
ADAM ROCKS			
1.4 Twinport 87 ch S/S	5	0	17 450
1.0 ECOTEC 115 ch	6	0	19 650
CORSA (3 PORTES)			
1.2 70 ch Essentia	4	0	11 990

1.4 90 ch Edition	5	0	14 290
1.4 Turbo 100 ch Edition	5	0	15 190
1.0 Turbo 115 ch Ecotec Cosmo	6	0	18 550
OPC	12	2 200	23 800
1.3 CDTI 75 ch Edition	4	0	16 690
1.3 CDTI 95 ch EcoFlex Edition	4	0	17 590

Surcoût Edition : Essentia + 1 800 €
 Surcoût Color Edition : Edition + 900 €
 Surcoût Cosmo : Edition + 2 460 €

CORSA (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 600 €			

MERIVA			
1.4 Twinport 100 ch Essentia	6	250	15 690
1.4 Twinport 100 ch Edition	6	250	18 400
1.4 Twinport 120 ch S/S Edition	7	0	19 350
1.4 Twinport 120 ch S/S Cosmo	7	0	20 900
1.4 Twinport 120 ch S/S Cosmo Pack	7	0	21 830
1.4 Twinport 120 ch GPL Edition	8	0	20 580
1.6 CDTI 95 ch S/S Edition	5	0	20 200
1.6 CDTI 95 ch S/S Cosmo	5	0	21 650
1.6 CDTI 110 ch S/S Edition	6	0	20 680
1.6 CDTI 110 ch S/S Cosmo	6	0	22 080
1.6 CDTI 110 ch S/S Cosmo Pack	6	0	23 800
1.7 CDTI 110 ch S/S Cosmo BVA	7	2 200	23 380
1.6 CDTI 136 ch S/S Cosmo	6	0	22 880
1.6 CDTI 136 ch S/S Cosmo Pack	6	0	24 800

MOKKA			
1.6 115 ch Edition	6	1 600	19 240
1.4 Turbo 140 Edition	8	250	20 960
1.6 CDTI 110 ch EcoFlex Edition	6	0	22 900
1.6 CDTI 136 ch EcoFlex Cosmo	7	0	25 050

Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 2 070 €
 Surcoût Color Edition : Cosmo + 1 350 €

STC			
1.4 Twinport 120 ch S/S Edition	7	250	21 900
1.4 Twinport 140 ch S/S Sport	8	250	25 700
1.4 Twinport 140 ch S/S Sport Pack	8	250	28 300
1.6 Turbo 170 ch Sport	9	500	28 450
1.6 Turbo 170 ch Sport Pack	9	500	31 050
2.0 Turbo 280 ch OPC	18	4 000	33 990
1.6 CDTI 110 ch EcoFlex S/S Edition	6	0	24 500
1.6 CDTI 110 ch EcoFlex S/S Sport	6	0	27 200
1.6 CDTI 136 ch S/S Sport			

RENAULT

Trouvez votre renault sur www.renaultparis.fr



TYPE	CV	B/M*	PRIX
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 Inters : Zen + 1 000 €			

ZOE			
Life	1	6 300	21 900
Surcoût Zen : Life + 1 300 €			
Surcoût Inters : 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 Inters EDC	6	0	20 450
RS EDC	11	500	25 850
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	16 600
1.5 Energy dCi 90 ch Zen	4	0	19 200
Surcoût Zen : Life + 1 800 €			
Surcoût Inters : Zen + 1 750 €			
Surcoût GT : Inters + 1 300 €			
Surcoût Initiale Paris : Inters + 3 350 €			

CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 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	18 800
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	5	0	21 900
Surcoût Zen : Life + 1 900 €			
Surcoût Inters : Zen + 1 700 €			

MÉGANE COUPÉ			
1.2 Energy TCe 115 ch Inters	6	0	24 100
1.2 Energy TCe 130 ch Base Edition EDC	7	0	27 900
RS	16	2 200	32 450
1.5 Energy dCi 95 ch Inters	5	0	25 500
1.5 Energy dCi 110 ch Inters	5	0	27 150
1.6 Energy dCi 130 ch Inters	6	0	28 350
Surcoût Base Edition : Inters + 1 500 €			

MÉGANE			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	0	20 700
1.2 Energy TCe 130 ch Base Edition EDC	7	0	27 000
1.5 Energy dCi 95 ch Life	5	0	22 000
1.5 Energy dCi 110 ch Life	6	0	23 650
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	26 450
Surcoût Zen : Life + 1 600 €			
Surcoût Base Edition : Zen + 2 400 €			

MÉGANE ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 800 €			

SCÉNIC (5 PLACES)			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	0	24 000
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	7	250	26 700
1.5 Energy dCi 95 ch Life	5	0	24 800
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	26 100
1.6 Energy dCi 130 ch Base Edition	7	0	32 000
Surcoût Zen : Life + 2 300 €			
Surcoût Base Edition : Zen + 2 300 €			

SCÉNIC XMOD (5 PLACES)			
1.2 Energy TCe 115 ch Zen	NC	NC	26 250
1.2 Energy TCe 130 ch Base Edition	7	500	29 600
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	5	0	28 350
1.6 Energy dCi 130 ch Base Edition	7	0	32 600
Surcoût Base 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 Inters : 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 Inters	9	0	37 250

LAGUNA			
1.5 dCi 110 ch Zen	6	0	28 700
2.0 Energy dCi 130 ch Life	7	0	30 400
2.0 Energy dCi 175 ch Base Edition	10	0	32 900
Surcoût Base Edition : Zen + 2 400 €			
Surcoût Inters : Base 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 Inters : Zen + 3 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Inters + 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	11 680
Mii (5 PORTES)			
1.0 60 ch Reference	3	0	10 060
1.0 75 ch Style	4	0	12 150

IBIZA SC (3 PORTES)			
1.0 75 ch Référence	4	0	12 440
1.2 TSI 90 ch Style	5	0	14 980
1.2 TSI 110 ch FR	6	0	18 165
1.0 EcoTSI 110 ch FR DSG	6	0	19 745
1.4 TDI 75 ch Référence	4	0	15 440
1.4 TDI 90 ch Référence	4	0	15 965
1.4 TDI 105 ch FR	5	0	20 690
Surcoût Style : Référence + 1 465 €			
Surcoût FR : Style + 2 485 €			

IBIZA (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			

IBIZA ST (BREAK)			
Surcoût : Ibiza 3 portes + 1 200 €			

TOLEDO			
1.2 TSI 90 ch Référence	5	0	18 270
1.2 TSI 110 ch Premium	6	0	21 925
1.4 TSI 125 ch Premium DSG	6	0	23 960
1.4 TDI 90 ch Référence	4	0	20 480
1.6 TDI 115 ch Premium	6	0	24 210
Surcoût Premium : Référence + 2 855 €			

LEON SC (3 PORTES)			
1.4 TSI 150 ch ACT FR	7	0	26 170
1.8 TSI 180 ch FR	10	0	26 705
Cupra 280	17	2 200	33 585
2.0 TDI 150 ch FR	8	0	28 215
2.0 TDI 184 ch FR	10	0	29 370

LEON (5 PORTES)			
1.2 TSI 110 ch Référence	6	0	19 800
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	22 395
1.4 TSI 150 ch ACT FR	8	0	26 520
1.8 TSI 180 ch FR	10	250	27 055
Cupra 280	17	2 200	33 935
1.6 TDI 110 ch Référence	5	0	22 220
1.6 TDI 110 ch Cosmothe Style	5	0	24 855
2.0 TDI 150 ch FR	8	0	28 565
2.0 TDI 184 ch FR	10	0	29 720
Surcoût Style : Référence + 2 155 €			

LEON ST (BREAK)			
Surcoût : 5 portes + 1 150 €			

LEON X-PERIENCE (BREAK)			
1.8 TSI 180 ch DSG 4Drive	10	1 600	32 415
1.6 TDI 110 ch 4Drive	6	0	29 945
2.0 TDI 150 ch 4Drive	8	0	31 390
2.0 TDI 184 ch DSG 4Drive	10	0	34 960

ALTEA			
2.0 TDI 140 i-Tech		0	23 130

ALTEA XL			
1.2 TSI 105 ch S/S Pulsion	6	0	18 920
1.6 TDI 90 ch S/S Pulsion	5	0	18 210
1.6 TDI 105 ch Ecomotive i-Tech	5	0	23 830
1.6 TDI 140 ch i-Tech	7	0	23 830

ALHAMBRA			
1.4 TSI 150 ch Style	9	1 600	36 930
2.0 TDI 150 ch Référence	8	150	35 630
2.0 TDI 184 ch Premium 7	10	250	44 625
Surcoût Style : Référence + 3 330 €			
Surcoût Premium 7 : Style + 2 525 €			

SKODA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CITIGO (3 PORTES)			
1.0 MPI 60 ch Active	3	0	9 375
1.0 MPI 75 ch Ambition	3	0	10 930
1.0 MPI 75 ch Elegance	3	0	12 285
CITIGO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 530 €			

NOUVELLE FABIA			
1.0 MPI 60 ch Active	3	NC	12 640
1.0 MPI 75 ch Ambition	3	NC	14 090
1.2 TSI 90 ch Ambition	4	NC	15 745
1.2 TSI 110 ch Style	4	NC	17 870
1.2 TSI 110 ch Style DSG7	4	NC	19 070
1.4 TDI 90 ch FAP Active	3	NC	16 460
1.4 TDI 90 ch FAP Ambition DSG7	3	NC	18 940
1.4 TDI 105 ch FAP Style	3	NC	20 220
Surcoût Ambition : Active + 1 280 € (1.0 MPI 60 ch) : Active + 1 450 €			
Surcoût Style : Ambition + 1 680 €			

NOUVELLE FABIA COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			

ROOMSTER			
1.2 TSI 85 ch Active+	5	150	16 100
1.2 TSI 105 ch Elegance+	6	150	20 285
1.2 TSI 105 ch Elegance+ DSG7	6	150	21 420
1.2 TDI 75 ch Active+	4	0	17 080
1.6 TDI 90 ch Active+	5	0	17 485
1.6 TDI 105 ch Elegance+	6	0	22 240

RAPID			
1.2 TSI 90 ch Active	4	0	16 825
1.2 TSI 110 ch Ambition	4	0	19 675
1.4 TSI 122 ch Elegance DSG7	4	0	23 785
1.4 TDI 90 ch Active	4	0	18 960
1.6 TDI 116 ch Active	4	0	19 975

RAPID SPACEBACK (5 PORTES)			
1.2 MPI 75 ch Active	5	0	16 465
1.2 TSI 85 ch Active	5	0	17 615
1.2 TSI 105 ch Ambition	6	0	20 180
1.4 TSI 122 ch Elegance DSG7	7	0	23 405
1.6 TDI 90 ch Active	5	0	19 360
1.6 TDI 90 ch Active DSG7	5	0	22 675
1.6 TDI 105 ch Ambition	5	0	22 175
Surcoût Ambition : Active + 1 650 €			
Surcoût Elegance : Ambition + 1 600 €			

OCTAVIA			
1.2 TSI 85 ch Active	5	0	18 500
1.2 TSI 105 ch Active	6	0	19 400
1.4 TSI 140 ch Ambition	7	0	22 260
1.8 TSI 180 ch Elegance	10	500	28 260
2.0 TSI 220 ch RS	13	500	32 050
1.6 TDI 105 ch Active	5	0	21 340
1.6 TDI 110 ch GreenLine	5	0	24 100
2.0 TDI 150 ch Ambition	7	0	25 910
Surcoût Ambition : Active + 2 740 €			
Surcoût Elegance : Ambition + 2 500 €			
Surcoût L&K : Elegance + 3 980 €			

Surcoût DSG : BMW + 1 500 €			
OCTAVIA COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 100 €			
2.0 TDI 150 ch Scout	8	0	30 450
2.0 TDI 184 ch Scout	10	150	32 900

SUPERB			
1.4 TSI 125 ch Active	7	500	24 840
2.0 TFSI 200 ch Ambition DSG	12	3 000	32 340
3.6 V6 260 ch DSG 4x4 L&K	17	8 000	41 200
1.6 TDI 105 ch Active	5	0	27 000
1.6 TDI 105 ch Ambition	5	0	28 840
1.6 TDI 105 ch Ambition DSG	6	0	30 520
2.0 TDI 140 ch Ambition	7	0	30 080
2.0 TDI 140 ch Ambition DSG	8	0	31 760
2.0 TDI 140 ch Elegance	7	0	34 580
2.0 TDI 140 ch Elegance DSG	7	0	36 260
2.0 TDI 140 ch L&K DSG	8	0	36 790
2.0 TDI 170 ch L&K DSG	9	0	40 100
2.0 TDI 170 ch 4x4 Ambition DSG	9	0	39 060
2.0 TDI 170 ch 4x4 L&K DSG	9	0	41 590

SUPERB COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 300 € (1.4 TSI 125 ch, 1.6 TDI 105 ch, 2.0 TDI 140 ch)			
Surcoût : berline + 1 500 € (2.0 TFSI 200 ch, 3.6 V6 260 ch, 2.0 TDI 170 ch)			

SUPERB COMBI OFFROAD (BREAK)			
3.6 V6 260 ch DSG	17	8 000	40 850
2.0 TDI 140 ch	8	500	36 680
2.0 TDI 140 ch DSG	8	500	38 350
2.0 TDI 140 ch 4x4 DSG	8	900	39 850
2.0 TDI 170 ch	8	900	37 98

Rechargeable 136 ch Dynamic	4	4 000	37 300
Rechargeable 136 ch Lounge	4	4 000	43 400
PRIVUS +			
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 (désais uniquement) : + 1 000 €			

RAVA4			
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 pl.	19	8 000	74 600
D-4D V8 286 ch Légende 7 pl.	19	8 000	77 000
D-4D V8 286 ch Lounge 5 pl.	19	8 000	87 600
D-4D V8 286 ch Lounge 7 pl.	19	8 000	89 700

GT86 COUPE			
2.0 TDI 200 ch GT86	12	2 600	30 390

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
UPI (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 €			

UPI (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 €			

POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Trendline	4	0	13 220
1.0 75 ch Trendline	4	0	13 930
1.0 TSI 95 ch BlueMotion	5	0	16 350
1.2 TSI 90 ch BMT Confortline	5	0	16 760
1.2 TSI 110 ch BMT R-Line	6	0	20 710
1.4 TSI ACT 150 ch BlueGT	7	0	23 140
GTI	11	250	26 390
1.4 TDI 75 ch BMT Trendline	4	0	16 270
1.4 TDI 90 ch BMT Trendline	4	0	16 980
Surcoût Confortline : Trendline + 1 910 €			
Surcoût R-Line : Confortline + 2 540 €			
Surcoût Carat : R-Line + 1 200 €			

POLO (5 PORTES)			
Surcoût : berline 3 p. + 660 €			

CROSSPOLO			
1.0 75 ch	4	0	17 200
1.2 TSI 90 ch BMT	5	0	18 120
1.4 TDI 90 ch BMT	4	0	20 250

GOLF VII (3 PORTES)			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	18 650
1.2 TSI 110 ch BM Trendline	5	0	21 000
1.4 TSI 125 ch Confortline	6	0	24 150

1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	7	0	26 680
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 4Motion	19	2 200	42 300
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	23 350
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	24 020
1.6 TDI 110 ch BlueMotion Trendline	5	0	24 830
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	28 800
2.0 TDI 184 ch GTD	9	0	34 750
Surcoût Confortline : Trendline + 2 150 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 340 €			

GOLF VII (5 PORTES)			
Surcoût : berline 3 p. + 820 €			
1.4 TSI Hybride 204 ch GTE	6	4 000	38 990
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 Confortline	5	0	24 550
1.4 TSI 125 ch Trendline	6	0	23 400
1.4 TSI 150 Confortline	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 Confortline	7	0	30 200
GTD	10	0	36 170
Surcoût Confortline : Trendline + 2 150 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 130 €			

NOUVELLE GOLF ALLTRACK			
1.6 TDI 110 ch	6	0	32 150
2.0 TDI 150 ch	8	0	34 890
2.0 TDI 184 ch	10	0	37 320

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 Confortline	8	0	28 250
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	25 500
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	26 630
1.6 TDI 110 ch BlueMotion Trendline	5	0	27 440
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	30 930
Surcoût Confortline : Trendline + 2 130 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 300 €			

GOLF CABRIOLET			
1.2 TSI 105 ch	6	250	25 990
1.4 TSI 122 ch	7	900	27 280
1.4 TSI 122 ch DSG7	7	900	28 100
1.4 TSI 122 ch Carat	9	900	34 250
1.4 TSI 160 ch Carat DSG7	9	900	32 260
2.0 TSI 210 ch GTI	13	3 000	37 760
2.0 TSI 210 ch GTI DSG6	13	3 000	39 620
2.0 TSI 265 ch R	17	4 000	43 980
1.6 TDI 105 ch	6	0	28 650
2.0 TDI 140 ch	7	0	31 200
2.0 TDI 140 ch DSG6	8	0	32 900
Surcoût Carat : Golf Cabriolet + 2 010 €			
Surcoût Carat Edition : Carat + 2 870 €			

JETTA			
1.4 TSI Hybrid 170 ch Confortline DSG7	7	1 586	31 720
1.4 TSI Hybrid 170 ch Carat DSG7	7	1 682	33 640

COCCINELLE			
1.2 TSI 105 ch	6	0	18 070
1.4 TSI 150 ch Vintage	8	150	24 350
2.0 TSI 220 ch Sport	13	900	29 030
2.0 TDI 110 ch	6	0	21 690
2.0 TDI 150 ch Vintage	8	0	27 180
Surcoût Vintage : Coccinelle + 2 980 € à + 3 200 €			
Surcoût Sport : Vintage + 920 € à + 1 050 €			

COCCINELLE CABRIOLET			
1.2 TSI 105 ch	6	0	21 970
1.4 TSI 150 ch Vintage	9	150	28 320
2.0 TSI 220 ch Sport	12	1 600	32 990
2.0 TDI 110 ch	6	0	25 750
2.0 TDI 150 ch Vintage	8	0	31 270
Surcoût Vintage : Coccinelle + 3 030 € à + 3 420 €			
Surcoût Sport : Vintage + 940 €			

SCIROCCO			
1.4 TSI 125 ch Scirocco	7	0	25 530
2.0 TSI 180 ch Scirocco	10	250	28 680
2.0 TSI 220 ch Sportline	12	250	30 240
2.0 TDI 150 ch Scirocco	7	0	30 440
2.0 TDI 184 ch Sportline	10	0	34 000
Surcoût Sportline : Scirocco + 1 520 €			
Surcoût Carat : Sportline + 3 030 €			

EGS (COUPE-CABRIOLET)			
1.4 TSI BM 122 ch	7	500	29 100

2.0 TSI 210 ch DSG6 Sportline	12	2 200	39 160
2.0 TDI 140 ch	8	0	33 100
2.0 TDI 140 ch DSG6 Sportline	8	250	36 580
Surcoût Sportline : Fas + 2 230 €			
Surcoût Carat : Sportline + 2 230 €			

TOURAN			
1.2 TSI 105 ch Trendline	6	900	22 400
1.4 TSI 140 ch Confortline	8	2 200	27 170
1.4 TSI 140 ch Carat DSG7	8	1 600	31 700
1.6 TDI 90 ch Trendline	6	0	24 550
1.6 TDI 105 ch Trendline	6	0	25 900
1.6 TDI 105 ch BlueMotion Trendline	6	0	26 390
1.6 TDI 105 ch DSG7 Trendline	6	0	28 060
2.0 TDI 140 ch Confortline	8	250	29 930
2.0 TDI 140 ch Confortline DSG6	8	900	31 640
2.0 TDI 177 ch Carat DSG	10	900	35 850
Surcoût Confortline : Trendline + 2 880 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 770 €			

NOUVELLE PASSAT			
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	25 700
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	8	0	30 470
GTE	7	4 000	47 360
1.6 TDI 120 ch Trendline	6	0	28 720
1.6 TDI 120 ch BlueMotion	6	0	28 720
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	33 300
2.0 TDI 190 ch BlueMotion DSG6 Carat	10	0	41 040
2.0 TDI 240 ch Bi-turbo BM 4Motion R-Line	13	250	47 530
Surcoût Confortline : Trendline + 2 500 €			
Surcoût Carat : Confortline + 4 280 €			
Surcoût R-Line : Carat + 1 070 €			
Surcoût Carat Edition : R-Line + 2 540 €			

NOUVELLE PASSAT SW (BREAK)			
Surcoût berline : + 1 270 € à + 1 400 €			

PASSAT ALLTRACK			
2.0 TDI 150 ch	8	0	40 460
2.0 TDI 190 ch DSG	10	150	44 290

CC			
1.4 TSI 160 ch CC	9	900	32 450
1.4 TSI 160 ch DSG7 CC	9	500	34 130
3.6 V6 FSI 300 ch 4Motion Carat Edition	20	8 000	49 500
2.0 TDI 140 ch CC	8	0	35 470
2.0 TDI 140 ch DSG6 CC	8	150	36 440
2.0 TDI 140 ch 4 Motion CC	8	250	36 440
2.0 TDI 177 ch CC	9	0	37 230
2.0 TDI 177 ch DSG6 CC	10	250	39 070
2.0 TDI 17 ch 4Motion CC	10	900	40 860
Surcoût Carat : CC + 3 250 € (3 420 € sur TSI 160 ch BMB)			
Surcoût Carat Edition : Carat + 2 930 €			

PHAEON			
3.6 V6 280 ch	20	8 000	86 970
4.2 V8 335 ch Limousine	25	8 000	111 300
3.0 V6 TDI 240 ch	16	8 000	84 040

SHARAN			
1.4 TSI 150 ch BM Trendline	9	2 200	33 640
1.4 TSI 150 ch BM Confortline DSG6	9	3 000	38 130
2.0 TDI 115 ch BM Trendline	8	500	35 850
2.0 TDI 140 ch BM Trendline	8	500	36 910
2.0 TDI 140 ch BM Confortline	8	500	39 940
2.0 TDI 140 ch BM Confort. 4Motion	8	2 200	41 830
2.0 TDI 140 ch BM Carat	8	900	43 860
2.0 TDI 177 ch BM Confortline	10	1 600	41 600
2.0 TDI 177 ch BM DSG6 Confortline	10	1 600	43 310

Référent sur le marché
de l'automobile premium

aj LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT

Nouvelle Astra
A découvrir chez Valmar Automobiles



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



PETIT PRIX,
GRANDE
IMPRESSION.

OPEL KARL
À partir de
7 990€⁽¹⁾
sous condition de reprise

Nouvelle KARL 5 portes et plus encore.

Découvrez la toute nouvelle KARL ! Jusqu'à 5 places, un grand espace intérieur, 6 airbags, aide au stationnement arrière, aide au démarrage en côte et bien d'autres équipements⁽²⁾...
De conception Allemande. Plus à découvrir sur Opel.fr



VALMAR
AUTOMOBILES
www.valmar.fr

18, av. de Stalingrad
94260 Fresnes
01 46 15 40 30

46, av. d'Alfortville
94600 Choisy Le Roi
01 48 90 81 80

(1) Prix conseillé de l'Opel KARL 1.0 Essentia après déduction de la remise de 500 €, de l'aide à la reprise de 750 € et de la prime à la casse Opel de 750 € sous condition de reprise d'un véhicule de plus de 10 ans destiné à la casse. Reprise de votre ancien véhicule, aux conditions générales de l'Argus™ + 750 € TTC. Pour les véhicules hors cote Argus™, reprise de 750 € uniquement. Offre réservée aux particuliers, non cumulable, valable pour l'achat d'une Opel KARL neuve, commandée en France métropolitaine avant le 31/10/2015 dans le Réseau Opel participant. Tarif au 03/03/15. Modèle présenté : Opel KARL 1.0 Cosmo Pack avec options au prix conseillé de 11 520 €, avantage client déduit. Conso mixte gamme KARL (l/100 km) : 4.3/4.5 et CO₂ (g/km) : 99/104. (2) Equipements disponibles de série ou en option selon la finition.

HONDA
The Power of Dreams*

NOUVELLE **JAZZ**

AUDACIEUSE,
MALINE
& POLYVALENTE



NOUVELLE MOTORISATION **EARTH DREAMS**
TECHNOLOGY

GAMME JAZZ À PARTIR DE	ALL	LOCATION ENTRETIEN GARANTIE ASSISTANCE
269€		
PAR MOIS SUR 48 MOIS ⁽¹⁾	INCLUSIVE**	

**All inclusive = Tout inclus

(1) Loyer arrondi à l'euro supérieur. Exemple de Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 Km pour une Jazz 1.3 i-VTEC Elegance au prix remis de 15 290 € incluant 770 € de remise Concessionnaire, 500 € d'aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant et 460 € de coût supplémentaire lié à l'option peinture métallisée incluse. Offre valable pour toute immatriculation avant le 31/12/2015. **Prix catalogue du modèle présenté Jazz 1.3 i-VTEC Exclusive Navi** avec option peinture métallisée (460 €) : **19 560 €** selon tarif au 01/07/2015. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilométrages supplémentaires.

Offre non cumulable réservée aux particuliers sous réserve d'acceptation par CA Consumer Finance sous la marque HONDA finance. SA au capital de 433 183 023 euros - Rue du Bois Sauvage 91038 Évry Cedex, 542 097 522 RCS Évry. Intermédiaire d'assurance inscrit à l'ORIAS : N° 07008079 (www.orias.fr). Assurance facultative souscrite auprès de CACI Life Limited et CACI Non-Life Limited, FIDELIA ASSISTANCE, PACIFICA. Ce produit de location longue durée n'est pas soumis à la réglementation du crédit à la consommation.

Cette publicité est diffusée par votre concessionnaire agréé Honda qui est intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance et apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. *Donnez vie à vos rêves. www.honda.fr

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 Delage - 01 34 32 33 00
www.honda-saintouenlaumone.com



PAS BÉSION DE LRIE ETNRE LES LNIGES: IL VUOS FUAT CTETE VOLVO SURÉQUIPÉE

SÉRIE SPÉCIALE V60 ÖVERSTA EDITION



À PARTIR DE **360€***/MOIS⁽¹⁾
ENTRETIEN, GARANTIE ET ASSISTANCE INCLUS⁽²⁾
LLD 37 MOIS ET 45000 KM VALABLE DU 01/08/2015 AU 30/11/2015

GPS 3D CONNECTÉ | CAMÉRA DE RECU | PHARES DIRECTIONNELS DOUBLE XÉNON
JANTES ALLIAGE 18" DIAMANT / NOIR LAQUÉ | INCRUSTATIONS ALUMINIUM BROSSÉ

volvocars.fr

* Avec un 1^{er} loyer majoré de 4950€.

(1) Exemple de Location Longue Durée (LLD) de 37 mois et 15000 km/an pour le financement d'un **VOLVO V60 T3 BM6 Översta Edition** neuf aux conditions suivantes : **apport de 4950€ TTC** placé en 1^{er} loyer majoré, suivi de 36 loyers mensuels de **324€ TTC**. (1) Offre valable pour toute commande entre le 01/08/2015 et le 30/11/2015 dans le réseau participant, réservée aux particuliers et sous réserve d'acceptation du dossier par VOLVO CAR FINANCE, département de CGL, Compagnie Générale de Location d'Équipements - SA au capital de 58 606 156 € - SIREN 303 236 186 RCS Lille Métropole. (2) Tarification comprenant le contrat optionnel d'**entretien KOMPLET** au prix de **36€ TTC/mois**, souscrit par votre Concessionnaire Volvo auprès d'Opteven Assurances (société d'assurance régie par l'Autorité de Contrôle Prudentiel) pour l'assurance Panne mécanique, auprès d'Opteven Services pour la maintenance.

Modèle présenté : Volvo V60 T3 BM6 Översta Edition avec option peinture métallisée : 1^{er} loyer de 4950€ TTC, suivi de 36 loyers de 381€ TTC.

Gamme Volvo V60 Översta Edition : consommation Euromix (l/100km) : de 3.8 à 5.9 - CO₂ rejeté (g/km) : de 101 à 138.

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 OUEN L'AUMÔNE

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



LES AVANTAGES BMW PREMIUM SELECTION :

- Garantie 24 mois, main-d'œuvre comprise, kilométrage illimité*.
- Assistance 24 mois, 365 jours, 24 h sur 24, kilométrage illimité*.
- Garantie financière en cas de vol ou de destruction de votre voiture.
- Contrôles esthétiques et mécaniques à 360°.
- Offres de financement attractives et sur mesure.

X1 xDrive18dA Lounge Plus

Rail de toit Alu,
Toit Ouvrant Panoramique,
Navigation professionnelle,
PDC Av/Ar...



1 ^{ère} immatriculation	Kilométrage	Prix
24/06/2013	11 372 km	35 500 €

320dA xDrive M Sport

Toit Ouvrant Electrique,
Connectivité Avancée,
Cuir Schwarz,
PDC Av/Ar...



1 ^{ère} immatriculation	Kilométrage	Prix
26/02/2014	20 258 km	35 990 €

320dA xDrive Gran Turismo Luxury

Sièges avt Chauffants,
Affichage Tête Haute,
Navigation Professionnelle,
Caméra de recul...



1 ^{ère} immatriculation	Kilométrage	Prix
25/04/2014	25 301 km	41 500 €

X6 XDrive 40dA Exclusive

Pack Innovation,
Affichage Tête Haute,
Caméra de recul,
Marchepieds aluminium...



1 ^{ère} immatriculation	Kilométrage	Prix
02/05/2012	63 531 km	49 900 €

530dA xDrive Touring M Sport

Suspension Select Drive,
Pack Innovation,
Black Panel Avancé,
Accès confort...



1 ^{ère} immatriculation	Kilométrage	Prix
24/06/2014	14 612 km	59 900 €

X6 xDrive 30dA Exclusive

Pack Innovation,
Fermeture Soft Close,
Projecteur Full Led,
HIFI Harman Kardon...



1 ^{ère} immatriculation	Kilométrage	Prix
17/05/2013	43 644 km	79 900 €

Retrouvez nos plus belles occasions
sur www.neubauer-bmw.fr

NEUBAUER Chambourcy
33 route de Mantes - 78240 Chambourcy
01 30 65 55 25 - 06 66 29 09 39 - Mr SCHNEIDER

* Selon conditions générales de vente disponibles chez votre concessionnaire BMW Premium Selection.

JAPAUTO
AUTOMOBILES
1^{er} distributeur Honda de France
depuis 1966

HONDA
The Power of Dreams[®]

30 JAZZ HYBRID À PRIX DÉSTOCKAGE

JAZZ
HYBRID LUXURY

ÉQUIPEMENTS INCLUS :

Boîte automatique · Toit panoramique vitré
Climatisation automatique · Jantes alu · Régulateur de vitesse



5 600 €
d'économie⁽¹⁾

EXCLUSIVITÉ JAPAUTO

~~21 300 €~~ > **15 700 €⁽²⁾**
sous condition de reprise

(1) Avantage client de 5 600 € composé d'une remise Japauto de 4 100 € et de 1 500 € d'aide à la reprise dédiée à un véhicule de plus de 8 ans (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise du véhicule par Japauto). (2) Prix de la Jazz 1.3 i-VTEC Hybrid Luxury au prix catalogue de 21 300 €, hors peinture métallisée et frais d'immatriculation, et déduction faite d'une remise Japauto de 4 100 € et de 1 500 € d'aide à la reprise dédiée à un véhicule de plus de 8 ans (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise du véhicule par Japauto). Offre valable sur Jazz 1.3 i-VTEC Hybrid Luxury immatriculée le 31/03/2015, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 03/03/2015. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31/10/2015, dans la limite des stocks disponibles. Consommation cycle mixte : 4,5 l/100 km. Émissions de CO₂ : 104 g/km. *Donnez vie à vos rêves.



HONDA À PARIS

Paris - Grande Armée | 29, avenue de la Grande Armée - 16^e
01 45 00 14 51

Paris - Porte de Saint Cloud | 147, boulevard Murat - 16^e
01 53 84 20 30

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com

Paris - République | 32, avenue de la République - 11^e
01 43 14 38 38

Courbevoie | 100, boulevard de Verdun
01 41 88 30 30

ÉVEILLEZ VOTRE CÔTÉ NATURE



NOUVEAU FORESTER Lineartronic

Sortez des sentiers battus avec le nouveau Forester. Puissant et agile grâce à l'association de son moteur boxer et sa transmission intégrale de série. Le Forester concentre la haute technologie Subaru au sein d'un vrai 4x4 très confortable.



WWW.SUBARU.FR
REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK



Confidence in Motion[®]

Nouveau Forester à partir de 29 950 € TTC. **Modèle présenté :** Forester 2.0D Sport Lineartronic (PM incluse) : 38 900 € TTC. Tarif public au 1^{er} janvier 2015. Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Forester : de 5,7 à 8,5 l/100 km et de 150 à 197 g/km.

AUTOMOTION

Automotion Asnières
33, Av. d'Argenteuil
92600 ASNIERES SUR SEINE - Tél : 01.46.25.00.80

Automotion Lyon
10 rue des Frères Bertrand
69200 VENISSIEUX - Tél : 04.72.61.07.29

SWIFT

1.2 VVT 3 portes Pack
Essence - Peinture métallisée

Disponible en stock

CAPITAL REMISE de 3 500 €**

Garantie Club SUZUKI (5 ans ou 100 000 km) OFFERTE (Valeur 429 €)

14 690 € TTC ~~14 690 € TTC~~ **11 190 € TTC***

Boîte manuelle

3 CONCESSIONS EXCLUSIVES SUZUKI À PARIS

PYRÉNÉES AUTOMOBILES
117 bis rue des Pyrénées - Paris 20

PARIS 18 AUTOMOBILES
85 Boulevard Ney - Paris 18

BEAUGRENELLE RIVE GAUCHE
65 bis rue des Entrepreneurs - Paris 15

SUZUKI PARIS
N° Azur 0 810 100 150

* Dans le limite des stocks disponibles - photo non contractuelle. ** Voir conditions en concession.

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)

Mercedes - BMW
Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20
aupe@lesvoituresdelannee.com

Véhicules de direction
Véhicules du Personnel
Usine de POISSY

PEUGEOT & CITROËN

Tél : 01 30 19 55 00
06 18 40 80 86

vvo@info-auto.org
du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00

www.info-auto.org

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 01.10.2015. Hors coût de police.

ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES
à partir de **273 €**

Tarifs minimum annuels en cours le 01.10.2015, 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.

ILS LES ASSURENT A PETIT PRIX !

Quattro ASSURANCES
www.quattro.fr

DEVIS EN LIGNE
www.quattro.fr
05 65 100 100

BUREAU VERITAS Certification
ISO 9001
N° FR2002-1

CAT - Société de Courtage en Assurances
Siège Social : 128, rue La Boétie
75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 846
N° ORIAS : 07 001 752 - www.orias.fr

POUR 29 €/AN PRÉSERVEZ VOTRE PERMIS

UNE IDÉE CADEAU ORIGINALE !

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

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

En partenariat avec **MONDIAL ASSISTANCE** et **Quattro ASSURANCES**



volvocars.fr

VOLVO XC60

NOUVELLE MOTORISATION D3 150CH

BOÎTE AUTOMATIQUE 8 RAPPORTS

ÉCOTAXE NEUTRE

À PARTIR DE

37 500€*

* Prix public TTC conseillé au 19/03/15 pour un Volvo XC60 D3 Geartronic 8 150ch Kinetic. Modèle présenté : Volvo XC60 D3 Geartronic 8 150ch Summum avec options peinture métallisée et radar de stationnement avant au prix public conseillé au 19/03/15 de **46 210€**. Volvo XC60 D3 Geartronic 8 150ch : consommation Euromix (l/100 km) : 4,7 - CO₂ rejeté (g/km) : 124.

Actena
Automobiles

www.actena.fr

75 PARIS 16 ^e	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY.....	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE.....	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE
78 PORT-MARLY.....	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 VERSAILLES.....	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS
78 MAUREPAS.....	01 30 50 67 00	ZA PARIWEST - 8 RUE ALFRED KASTLER
78 BUCHELAY/MANTES.....	01 34 79 92 92	ZI LES CLOSEAUX - 1 RUE DES GAMELINES



Service Exclusif Vente aux Diplomates et Expat : 01 44 30 82 30
Service Flotte-Entreprises, Loueurs Longue Durée et Grands Comptes : 01 56 47 06 60

JUSQU'À
-40%
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
-15%

DACIA DUSTER



JUSQU'À
-34%

FIAT 500 CABRIO



www.auto-ies.com

JUSQU'À
-26%

PEUGEOT 3008



JUSQU'À
-40%

**RENAULT SCENIC
ou GRAND SCENIC**



04 70 30 87 60



IES (nom commercial : Auto-IES.com SAS au capital de 400 000 € filiale et locataire gérante de la société AUTO-IES, SAS au capital de 583 270 €. ZAC les Ancêtres 03300 CREUZIER LE NEUF. RCS CUSSET 449 120 799 - FR 11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 07/10/2015. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur www.auto-ies.com. Photo non contractuelles.

Diminuez votre budget carburant.

À partir de 299€.

Test de consommation : **-12%**

**4 FOIS
SANS FRAIS**



FIAT 500 1.3 JTD.....75 CH 195 NM
KITPOWER.....100 CH 247 NM
AUDI A3 1.6 TDI.....105 CH 250 NM
KITPOWER.....130 CH 310 NM
BMW X6 30D.....245 CH 530 NM
KITPOWER.....302 CH 645 NM
RENAULT MEGANE 1.5 DCI.....110 CH 240 NM
KITPOWER.....140 CH 300 NM
MERCEDES C250 BLUE EFFIC......204 CH 500 NM
KITPOWER.....258 CH 630 NM
DACIA SANDERO 0,9 TCE.....90 CH 140 NM
KITPOWER.....124 CH 184 NM
SEAT LEON 2.0 TFSI CUPRA R.....265 CH 350 NM
KITPOWER.....304 CH 415 NM



OPTIMISATION MOTEUR

**SPÉCIALISTE DE LA
PRÉPARATION
ET OPTIMISATION
DES MOTEURS ESSENCE
ET DIESEL DEPUIS 1995.**

AUTOS

BATEAUX

CAMPING CAR

POIDS LOURDS

AGRICLES



**GAIN
DE COUPLE**

**GAIN DE
PUISSANCE**

**DÉCOUVREZ DE
NOUVELLES
SENSATIONS**

Satisfait ou remboursé. Livraison gratuite en 48 heures.
Connecteurs d'origine. Plus de 50 centres de montage.
Garantie 8 ans

WWW.KITPOWER.FR

TÉL. : +33(0)6 60 17 68 58

INFO@KITPOWER.FR

LES SALONS **VIVONS**
l'esprit Conforexpo

VIVONS
AUTO

Véhicules & 2 Roues

7 > 11 NOV

vivonsauto.com

Qu'est ce qui vous
ferait plaisir ?



© Citroën presse / Les salons vivons * Liste publiée en 2 octobre 2015, susceptible de modifications ultérieures.

LES PLUS GRANDES MARQUES RIEN QUE POUR VOUS* !

- BMW
- Citroën
- DS

- Fiat
- Ford
- Hyundai

- Jaguar
- Land Rover
- Mini

- Mitsubishi
- Mercedes
- Opel

- Peugeot
- Seat
- Skoda

- smart
- Subaru

L'ESPACE
2 ROUES
SE MET EN 4
POUR VOUS !

EASY
VISITE!

Toute une équipe à votre service pour une visite FACILE ET AGRÉABLE

- ✓ Parking gratuit
- ✓ Vestiaire
- ✓ Points accueil-info
- ✓ Espaces détente

Plan interactif pour préparer votre visite : lessalonsvivons.com

Un événement organisé par



CONGRÈS
ET EXPOSITIONS
DE BORDEAUX

• Ouvert de 10h à 19h • Nocturne le 10 novembre jusqu'à 22h, gratuit à partir de 18h • Chiens non admis

PARC DES EXPOSITIONS • BORDEAUX





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° 944

du 29 octobre 2015



Audi A4 avant

Le break de la nouvelle A4 sera commercialisé en même temps que la berline. Sera-t-il aussi flamboyant que celle-ci ? Réponse avec ce premier essai.



DS 4 Crossback

Pour saluer son passage sous la marque DS, la "4" s'offre un restylage de mi-carrière. Elle se décline surtout sous une nouvelle version baroudeuse Crossback.



10000 km en Jaguar XE

Jaguar affiche de grandes ambitions face aux meilleures familiales de luxe. Pour vérifier si la XE est à la hauteur, nous l'avons testée sur 10000 km en l'emmenant sur les traces de l'histoire Jaguar.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N° 74 164 pages

Découvrez les futurs Audi Q6, Jaguar F-Pace et autres Citroën C4 Cactus M Concept, Kia Sportage et Volkswagen Tiguan. Prenez le volant des BMW X1, Range Rover Sport, Volvo XC90... Partez également à la découverte du Ladakh, au pied de l'Himalaya indien.

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)

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, 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 Ralph Büchi

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: Octobre 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 Évreux 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 Sprl, tél.: 070 233 304,

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

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

139 CHF (1 an, 26 numéros).





Innovation
that excites

SANS APPORT | **+4 ANS** SANS CONDITION | **D'ENTRETIEN** SUR LA GAMME NISSAN*

RIEN À PRÉVOIR : ON A TOUT PRÉVU.



NISSAN NOTE

À PARTIR DE

139 € / MOIS⁽¹⁾

SANS APPORT - SANS CONDITION⁽²⁾

4 ANS D'ENTRETIEN INCLUS⁽³⁾



Réservez votre essai sur nissan.fr

YOU+ NISSAN™

NOTRE PROMESSE. VOTRE EXPÉRIENCE.

- + Véhicule de remplacement gratuit.
- + Entretien Nissan au meilleur prix.
- + Nissan assistance gratuite illimitée.
- + Diagnostic systématique offert.

Contactez-nous 24h/24, 7j/7 :

En France **0805 11 22 33**

De l'étranger **+33 (0)1 72 67 69 14**

Innové autrement. *Modèles concernés : Nissan MICRA, Nissan NOTE, Nissan PULSAR, Nissan JUKE, Nissan QASHQAI et Nissan X-TRAIL. **Dans cadre opérations d'entretien ; Conditions sur nissan.fr/promesse-client. (1) Exemple pour une Nissan NOTE Visia 1.2L 80 neuve en Location Longue Durée sur 49 mois, 40 000 km maximum, premier loyer de 3 618 €⁽²⁾ puis 48 loyers de 139 € entretien inclus⁽³⁾. Restitution du véhicule chez votre Concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par Diac - RCS Bobigny 702 002 221. **Modèle présenté** : Nissan NOTE N-TEC 1.2L 80 avec option peinture métallisée, premier loyer de 3 420 €⁽²⁾ puis 48 loyers de **203 €** entretien inclus⁽³⁾. (2) Premier loyer pris en charge par votre Concessionnaire NISSAN. (3) Comportant les prestations d'entretien et pièces d'usure (**hors pneumatiques**) selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au premier des deux termes échus), incluses dans le loyer financier pour 1 €/mois. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au 31/12/2015 chez les Concessionnaires participants. NISSAN WEST EUROPE SAS au capital de 5 610 475 € - RCS Versailles B 699 809 174 - Parc d'Affaires du Val Saint-Quentin 2, rue René Caudron - CS 10213 - 78961 Voisins-le-Bretonneux Cedex.

Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 3,6 - 5,1. Émissions CO₂ (g/km) : 93 - 119.

+ LES GOÛTS +
D'UNE LÉGENDE*



BK RCS Saverne 775 614 308

— 1128 —
+ GRIMBERGEN +
BIÈRE D'ABBAYE - ABDIJBIER

*Grimbergen, une gamme large de bières, la légende de la marque née en 1128.

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.