

1^{er} ESSAI DS 4 CROSSBACK

QUAND LA DS 4 SE DÉVERGONDE

NOUVELLE
FORMULE

N° 944

RÉVÉLATIONS EXCLUSIVES

Nouveau 3008 Peugeot change tout !



COMPARATIF

FAUT-IL REVENIR À L'ESSENCE ?

5 MATCHS FACE AU DIESEL

Peugeot 208 1.2 PureTech 82 / 1.6 BlueHDi 75

Peugeot 308 1.2 PureTech 130 / 1.6 BlueHDi 120

Renault Captur TCe 90 / dCi 90

Renault Kadjar TCe 130 / dCi 130

Volkswagen Passat 1.4 TSI 150 / 2.0 TDI 150

+ TAXES, NORMES... NOTRE ENQUÊTE SUR CE QUI VOUS ATTEND

M 01117 - 944 - F: 3,50 €

ESSAI LONGUE DURÉE

JAGUAR XE

10000 km pour savoir si elle peut vraiment faire de l'ombre aux allemandes!



AUDI A4 BREAK CHIC... ET PRATIQUE ?

1^{er} ESSAI

Audi A3 Advanced.

»»» Un temps d'avance.



►►► En avance sur la sécurité.



> Phares Xénon plus

►►► En avance sur la technologie.



> Parking system plus et MMI GPS plus

►►► En avance sur le design.



> Pack aluminium intérieur et Jantes 17 pouces

** Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15 av de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). *** Forfait Entretien obligatoire souscrit auprès d'Opteven Services, SA au capital de 365 878 € - RCS Lyon B 333 375 426 siège social : 35-37, rue Guérin - 69100 Villeurbanne. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Bourronne Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Gamme Audi A3 Advanced : consommation en cycle mixte (l/100km) : 3,7 - 6,7. Rejets de CO₂ (g/km) : 98 - 154.

Audi A3 Advanced.

Modèle présenté : **299 €/mois***

3 ans de Garantie** et Forfait Entretien 45 000 km*** inclus



Location longue durée sur 36 mois. 1^{er} loyer de 3 999€ et 35 loyers de 299€. Offre valable du 3 août au 30 novembre 2015.

* Exemple pour une Audi A3 Advanced 1.2 TFSI 110 ch BVM6 avec options incluses dans les loyers : MMI GPS plus, Parking system plus, pack aluminium intérieur, rétroviseurs extérieurs escamotables électriquement, phares Xénon plus, jantes 17", peinture unie et 1 an de garantie additionnelle, en location longue durée sur 36 mois et pour 45 000 km maximum, hors assurances facultatives. Tarifs au 30/07/2015.



Audi
Vorsprung durch Technik





LA LÉGENDE A GRANDI

LA NAVITIMER 46 mm

ASTRON
LA PREMIÈRE MONTRE
GPS SOLAIRE AU MONDE.

Astron a marqué l'histoire horlogère avec le lancement de la première montre GPS solaire au monde. Fonctionnant uniquement grâce à l'énergie solaire, elle s'ajuste au bon fuseau horaire sur simple pression d'un bouton-poussoir*. En 2015 la nouvelle Astron GPS solaire vous offre une fonction double fuseau horaire.

*En cas de création d'un nouveau fuseau horaire, un ajustement manuel sera probablement nécessaire.

SEIKO

À LA RECHERCHE DE LA PERFECTION

Sommaire [N° 944]

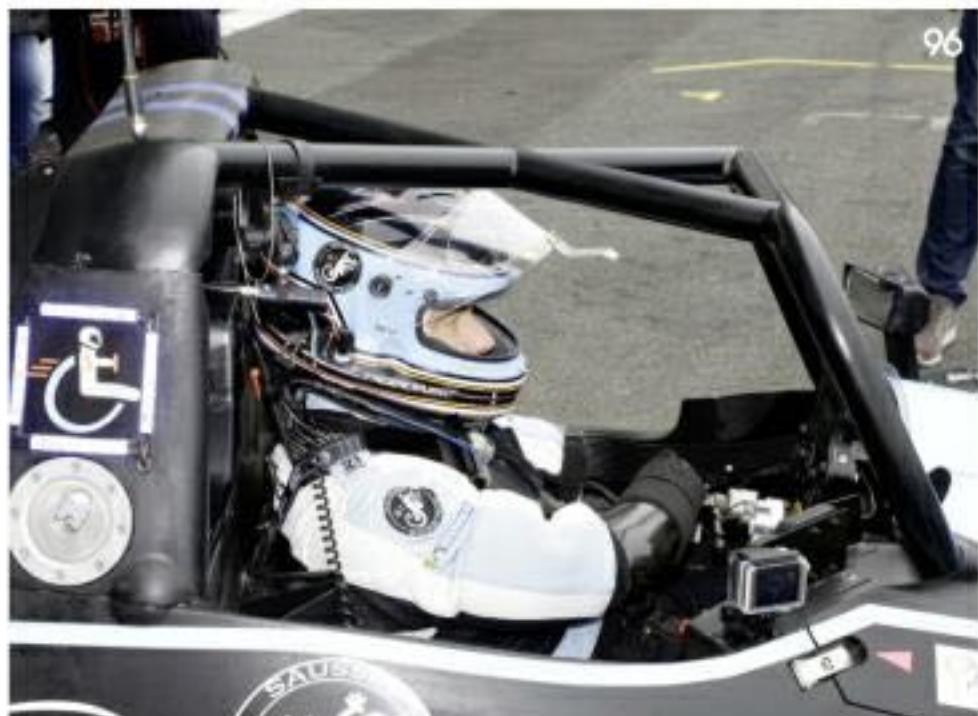


26



*Tous les plaisirs
de l'automobile*

**du 29 octobre au
11 novembre 2015**



46



Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

18 Peugeot 3008 II

26 Fiat Tipo

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

34 Faut-il revenir à l'essence ?

[RENDEZ-VOUS AVEC]

38 Thierry Bolloré, directeur délégué
à la compétitivité de Renault

Conduire

[10 000 KM]

46 Jaguar XE 2.0D 180 ch

[1ERS ESSAIS]

60 DS 4 Crossback BlueHDI 180 ch

68 Audi A4 Avant 2.0 TDI 190 ch

[MATCH]

64 Ford S-MAX 2.0 TDCi 180 ch /
Renault Espace 1.6 dCi 160 ch

[ESSAI]

74 Renault Twingo TCe 90 ch

[GRAND ANGLE]

78 BMW Série 2 Gran Tourer 220d 190 ch

[DOSSIER ESSAIS]

80 Essence vs diesel : 5 matchs
pour trancher

[LES EXPERTS]

92 Audi Q7 V6 3.0 TDI 272 ch

[DERNIER ESSAI]

95 Renault Mégane

Vibrer

[REPORTAGE]

96 Frédéric Sausset, objectif:
les 24 Heures du Mans

[RÉTRO]

102 Citroën BX 19 GT

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

112 La vie de vos autos

113 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[TENDANCE]

107 Spécial montres

[CONFIGURATEUR]

114 Mazda CX-3

[FICHE OCCASION]

118 Nissan Qashqai

[LE PRIX DU NEUF]

121 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

129 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...

LAISSEZ L'INSPIRATION
VOUS CONDUIRE.

Nouvelle DS 4

Évadez-vous à bord de Nouvelle DS 4,
l'alliance parfaite entre puissance et raffinement.

Avec une grande attention portée à chaque
détail et un design audacieux mêlant élégance
et dynamisme, Nouvelle DS 4 a été conçue
pour le plaisir du conducteur avant tout.

Découvrez-la sur www.driveDS.fr



DS préfère TOTAL

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

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE NOUVELLE DS 4 : DE 3,7 À 5,9 L/100 KM ET DE 97 À 138 G/KM. Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199.



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE



www.driveDS.fr



BR-X1 LE CHRONOGRAPH HYPERSONIQUE

Synthèse parfaite du savoir-faire de Bell & Ross dans le domaine des montres d'aviation et de la haute horlogerie, la BR-X1 est un instrument au design innovant fabriquée en édition limitée à 250 pièces. Léger et résistant, le boîtier en carbone forgé® est protégé par une « ceinture » en céramique high-tech et caoutchouc jouant le rôle de bouclier. Ergonomiques et innovants, les poussoirs à bascule permettent d'actionner les fonctions du chronographe plus facilement et sûrement. Sophistiqué et éprouvé, le mouvement chronographe squelette est un moteur d'exception alliant finitions de haute horlogerie et extrême légèreté.
Ref. BR-X1 Skeleton Chronograph - Carbone forgé®

Bell & Ross France : +33 (0)1 73 73 93 00 | Boutiques Bell & Ross Paris - Rive Droite : Le village Royal, 25 rue Royale, 75008
Rive Gauche : Le Bon Marché, 24 Rue de Sèvres, 75007 | www.bellross.com | Téléchargez l'application BR SCAN pour plus d'informations.

Bell & Ross



dito

Jean-Eric Raoul

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

CURE DE DÉTOX

Apparemment, c'est le bon moment. Oubliez cette satanée pompe jaune, qui vous empeste la main. Ces grognements indélicats, qui vous paraissent presque naturels... jusqu'au moment où vous avez l'occasion de conduire, pour la première fois depuis des années, une voiture à moteur essence. Ce sentiment perdu de douceur, ce silence, cette discréetion au démarrage, cette joyeuse envolée du compte-tours. Vous avez l'impression d'être surclassé, d'être autorisé, pour un moment, à profiter d'un monde plus raffiné. Mais au fond de vous, passé cet instant de plaisir, vous revenez sur terre. Car vous êtes quelqu'un de sérieux, de raisonnable. Vous comptez votre argent, comme beaucoup d'entre nous. Qui peut vous en faire le reproche ?

Eh bien, justement : c'est le moment, enfin, de redevenir sérieux ! Pendant des années, le bourrage de crâne sur le diesel, le bonus soi-disant écolo, le prix à la pompe, l'argument massue du vendeur, en concession, qui vous dissuadait de choisir l'essence, vous ont fait perdre de vue les faits. Car pour une majorité d'automobilistes français, choisir le diesel n'est pas rentable. Vous roulez trop peu pour couvrir les frais supplémentaires

Pour une majorité d'automobilistes français, le diesel n'est pas rentable. Vous roulez trop peu...

engendrés par cette motorisation, à l'achat, mais aussi à l'entretien. Le diesel consomme moins ? C'est vrai. Et il est toujours plaisant de payer moins à la pompe, et moins souvent. Mais pour cela, on oublie trop vite ce que l'on a dépensé en plus pour se l'offrir.

Bien sûr, le diesel a de nombreux atouts. Il répond aux besoins d'un certain nombre d'automobilistes, gros rouleurs, utilisateurs de grands SUV ou de familiales gourmandes. Mais tous les autres peuvent, aujourd'hui, ouvrir les yeux et choisir, sereinement, rationnellement, la mécanique qui

convient le mieux à leurs besoins... et à leurs envies. Enfin, presque tous. Car un scandale subsiste, celui de la déduction de la TVA sur le gazole pour les entreprises, qui n'existe pas pour l'essence. Pour les voitures de société, c'est un mur infranchissable, qui interdit aux salariés d'imposer leur choix. Les pouvoirs publics qui, après avoir inconsidérément poussé les automobilistes français à rouler en diesel et vouent aujourd'hui le gazole aux flammes de l'enfer, feraient peut-être bien de régler rapidement cette incohérence indéfendable.

ÇA VOUS FAIT RÉAGIR :

Fidèle lecteur de L'AJ, je possède une DS 5 Hybride, une BMW Z3, une Triumph Spitfire et une TR3. Passionné aussi par les technologies nouvelles, je m'interroge sur la durée de garantie des batteries des hybrides, leur fiabilité et le coût d'un remplacement éventuel.

Guy Brondino

Chez Toyota, leader historique de l'hybride, la garantie est de 7 ans sur les batteries. Avec le recul, les cas de défaillance, bien au-delà de cette période, sont tellement rares qu'ils sont souvent pris en charge par le constructeur, quel que soit l'âge de la voiture.

J'ai apprécié vos commentaires modérés sur l'affaire VW. Il est indéniable que le groupe allemand a menti. Mais nos chers amis américains ne sont pas des parangons de vertu. Ils mentent quand cela les arrange ! Cette affaire n'est qu'une attaque contre le premier constructeur mondial.

Jean-Louis Schmitt

Sans verser dans les théories du complot, ni minimiser la faute de Volkswagen, il est certain que la justice américaine s'y entend pour déstabiliser les entreprises étrangères qu'elle jugerait trop puissantes.



JAMES HARDY/MAXPPP

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



TOUR DE FORCE

Des performances dignes de la piste sur un modèle destiné à la route : voici la Ferrari F12tdf, une variante musclée de la F12, qui rend hommage, comme son nom l'indique, au Tour de France automobile – une épreuve que dominait la marque il y a un demi-siècle. Le V12 gagne 40 ch pour culminer à 780 ch,

la déportance est augmentée de 87 % et la voiture allégée de 110 kg grâce à l'emploi massif de fibre de carbone, soit un poids total de 1415 kg. Le 0 à 200 km/h est annoncé en 7,9 s et il faut à peine 30 m à l'auto pour s'arrêter depuis 100 km/h. Seuls 799 exemplaires sont prévus, à un tarif encore inconnu.



ORIGINE
FRANCE®
GARANTIE

BVCert. 6033203

CHÂSSIS RABAISSE / MOTEUR ESSENCE 1,6L THP S&S 270CH / DIFFÉRENTIEL À GLISSEMENT LIMITÉ TORSEN®

PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL Consommation mixte (en l/100 km) : 6. Émissions de CO₂ (en g/km) : 139. *Par.

NOUVELLE PEUGEOT 308 GTi



NOUVELLE PEUGEOT 308 GTi
BY PEUGEOT SPORT **JUSQU'OU IREZ-VOUS ?**



PEUGEOT



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 25 000 €

Commercialisation :
2^e semestre 2016

Exclusif
AJ



*Deux versions hybrides seront proposées.
L'une, baptisée éco, arrivera en 2017, et l'autre,
rechargeable, sera disponible en 2019.*

On change TOUT

Par Florian Chopin

Avec le renouvellement de certaines stars et l'arrivée de rivaux inédits sur le marché des SUV compacts, Peugeot entend offrir à son 3008 un tout autre visage. Entre autres...





LES INITIATEURS

Quartz + Foodtruck = 3008 II

À juste titre, le concept car Quartz peut être considéré comme le précurseur du futur 3008. Mais, en regardant de plus près les détails du Foodtruck Concept, dévoilé au printemps dernier, on s'aperçoit qu'il annonce lui aussi de nombreux éléments qui seront repris sur le futur SUV compact. Il en va ainsi de la calandre très spécifique, mais également de la poupe, avec ses feux et son bandeau central. Et si le concept Fractal annonçait les codes de la future 208...



I'année 2016 sera française ou ne sera pas... En effet, outre la deuxième vague de nouveautés prévue par Renault (*voir L'AJ n°943*), Peugeot va à son tour ouvrir les vannes d'un plan produit audacieux, qui aboutira au renouvellement quasi complet de ses principaux modèles d'ici à 2019. Mais avant de lancer les nouvelles 508 et 208 (dans cet ordre), Peugeot doit s'occuper de l'un de ses principaux best-sellers : le 3008.

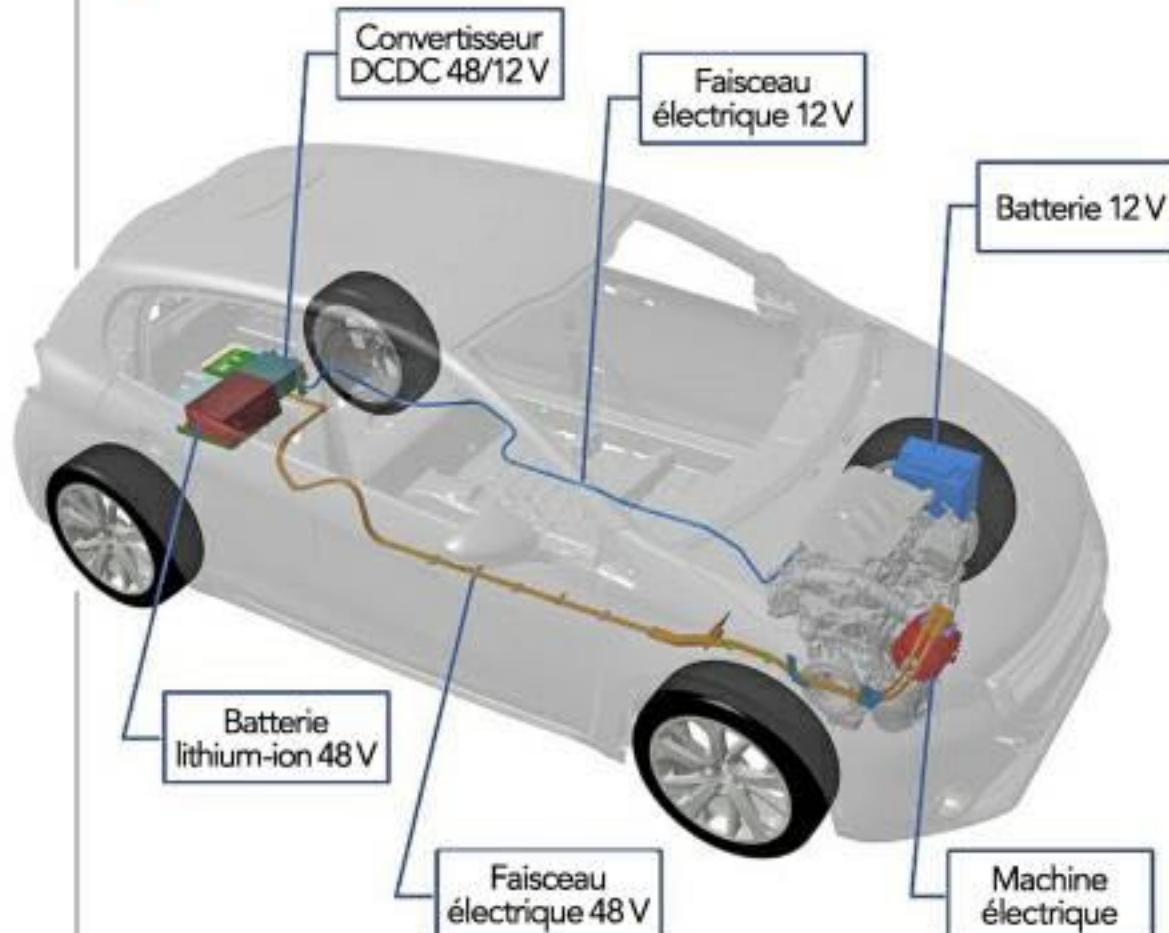
Valeur sûre du marché des SUV compacts – même s'il affiche la silhouette la moins SUV de tous –, l'engin est parvenu à conserver, en France, sa 2^e place sur le segment (avec 25 588 unités sur les neuf premiers mois de l'année), derrière le Dacia Duster (il est vrai beaucoup moins cher). En revanche, en Europe, avec 45 971 exemplaires écoulés de janvier à août, le 3008 pointe très loin derrière ses principaux concurrents (*voir p. 22*). Il est donc grand temps pour Peugeot de reprendre la main. Première étape : le Salon de Genève (du 3 au 13 mars 2016), où la dernière mouture du 3008

sera présentée. Le nouveau style de l'auto devrait vous surprendre. Oubliez le compromis mou de l'actuelle version, qui ne savait pas trop dans quel camp jouer, SUV ou monospace. Le 3008 II ose le parti pris, le style clivant. Il affirme par son look plus incisif qu'il est bel et bien un SUV.

Le 3008 II sera aussi agréable à conduire qu'à regarder

Cela passe tout d'abord par une cassure bien nette entre la ligne du pare-brise et celle du capot moteur, désormais plus horizontal. Ajoutez ensuite des traits saillants bien marqués, sans pour autant tomber dans la caricature du concept car Quartz. Notez néanmoins le bouclier largement ajouré et, surtout, le dessin de la calandre ! Il vous rappelle certainement un concept Peugeot... mais lequel ? Le Foodtruck Concept, présenté au printemps dernier (*voir encadré ci-dessus*). Rien n'est gratuit dans un concept. Le hayon tombera très bas et mettra ainsi un terme à l'ouverture en deux parties.

TECHNIQUE



De l'hybride pour tous

Le futur 3008 disposera d'une gamme très complète de motorisations. L'offre essence se composera de 3 cylindres 1.2 THP affichant entre 110 et 156 ch et de 4 cylindres turbo 1.6 offrant de 165 à 205 ch. Voire plus... Ils seront épaulés, courant 2017, par un système hybride éco (voir L'AJ n°941) intégrant une petite machine électrique (10 ou 15 kW) alimentée par une batterie de 48 V. La proposition rechargeable n'arrivera qu'en 2019, offrant peu ou prou 50 km d'autonomie. Côté diesel, le nouveau 1.5 BlueHDI développera 100 et 130 ch, quand le 2.0 BlueHDI délivrera de 150 à 180 ch.



La base technique est dérivée de celle de la 308 II, un sérieux gage d'agrément et de plaisir. En revanche, point de transmission 4x4.

ILLUS. J.-F. HUBERT

Plus charismatique que son prédecesseur à l'extérieur, le nouveau 3008 affichera un style intérieur plus dynamique. Le tableau de bord s'inspirera de celui de la 308 II, avec en vedette le petit volant et les écrans lisibles par-dessus. Dans cette configuration, la lame faisant office d'affichage tête haute disparaîtra logiquement. La console sera plus épurée que l'actuelle, mais les designers ne sont pas allés aussi loin dans la sobriété que dans la berline compacte. On retrouvera en effet de nombreuses commandes physiques qui prendront d'ailleurs la forme de touches de piano, comme apparu dans les concepts Exalt et Quartz. Un petit clin d'œil aux boutons "toggle" présents dans le premier 3008.

Le système d'infodivertissement sera toujours contrôlé via un écran tactile. Faisons confiance aux geeks du laboratoire Unis (Univers numérique IHM style) pour nous concocter un ensemble plus moderne et ergonomique que le système actuellement embarqué dans la 308. Pour les passagers arrière, l'espace habitable sera revu à la hausse, en raison de l'accroissement de l'empattement (2,68 m). C'est 7 cm de mieux que

l'actuelle déclinaison. Il s'agit de la cinquième dimension pour l'empattement proposée par la plate-forme modulaire EMP2 (Peugeot 308 : 2,62 m; Peugeot 308 SW : 2,73 m; Citroën C4 Picasso : 2,785 m; Citroën Grand C4 Picasso : 2,84 m).

Adieu boîte robotisée ! Vive la vraie transmission automatique

Pour la partie mécanique, l'auto adoptera les récents 3 cylindres turbo essence ainsi qu'un tout nouveau bloc diesel affichant une cylindrée inédite de 1,5 l. Côté hybride, le système HYbrid4 a vécu, il sera remplacé par deux propositions différentes (voir encadré ci-dessus). Côté boîte, adieu la robotisée à simple embrayage, l'automatique sera proposée en version 6 rapports et, ultérieurement, en 8 rapports. La transmission 2 roues motrices sera toujours l'unique offre au catalogue. Peugeot sera l'un des seuls constructeurs du marché (avec Citroën et son futur C4



ILLUS. J.-F. HUBERT



GAMME

Une version 7 places baptisée 6008

Avec la disparition programmée du 5008, Peugeot a besoin d'amener les fans de véhicules 7 places vers autre chose. C'est ainsi que naîtra le 6008, un SUV reposant sur les mêmes bases que le 3008 II, mais proposant 2 places de plus. Pour cela, il disposera d'un empattement similaire à celui du Citroën Grand C4 Picasso (2,84 m). Il sera équipé des moteurs les plus puissants du constructeur.

À l'intérieur, le petit volant sera présent. Très épurée, la console conservera des commandes physiques évoquant des touches de piano.

Aircross II) à se dispenser de système 4x4. Cela lui fera-t-il défaut ? L'auto devra mettre en avant son agilité, son agrément et, surtout, sa motricité, qui sera épaulée par le système Grip Control, un antipatinage évolué. Au rayon des équipements technologiques, on retiendra un système d'assistance au stationnement 100 % automatique ainsi qu'un détecteur de fatigue. L'engin disposera également d'un freinage d'urgence en ville et d'un régulateur de vitesse adaptatif. De quoi lui permettre de revenir dans la course en Europe, mais aussi de faire son trou en Chine, où il sera également fabriqué. ■



L'avis de **Florian Chopin** Pour profiter de sa présentation intérieure flatteuse et, surtout, de sa tenue de route remarquable, il fallait franchir la barrière du look. Avec le deuxième opus de son 3008, Peugeot fait tomber cette barrière en proposant un style enfin assumé.

Face à ses rivaux

Le marché des SUV compacts s'est étoffé. Il y en a pour tous les goûts. Pour se faire une place au soleil, le 3008 II devra batailler ferme face à de nombreux rivaux bien armés.



Volkswagen Tiguan II

Tout est nouveau ici... Nouvelle plate-forme avec empattement accru de 7,7 cm (à 2,68 m), nouvelle ergonomie intérieure avec une offre d'écrans tactiles modernisés, nouvelles motorisations dont une version hybride rechargeable (GTE). Que demander de plus ? Deux autres déclinaisons sont prévues. Une version 7 places, grâce à un empattement et un porte-à-faux allongés, et une variante "coupé" disposant néanmoins de quatre ouvrants latéraux.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 27 000 €

Commercialisation :
avril 2016

Renault Kadjar

Le Losange comble enfin un manque certain dans sa gamme. En s'appuyant sur la base technique du Nissan Qashqai, le Kadjar offre un véhicule équilibré techniquement et séduisant esthétiquement. Il se montre même d'une grande douceur et d'un grand confort. En revanche, on regrette certaines lacunes dans le choix des matériaux. Cela ne l'empêche toutefois pas de faire une entrée fracassante sur le marché français avec déjà près de 11 000 immatriculations à fin septembre.



LES INFOS CLÉS

Prix :
à partir de 21 990 €

France : 21 204 ventes⁽¹⁾
Europe : 156 830 ventes⁽²⁾

Nissan Qashqai II

Revu et entièrement corrigé en 2014, le Qashqai a repris son bien : la place de numéro 1 du marché des SUV en Europe. Pour cela, il a su moderniser son allure, améliorer sa présentation, adopter une nouvelle ergonomie... Sur le plan technique, il s'appuie sur un savoir-faire interne en matière de transmission intégrale et sur les moteurs Renault. En revanche, côté boîte automatique, Nissan reste fidèle à la transmission CVT, douce en ville mais difficilement supportable sur route.





UN
AUTRE
MONDE



NOUVEL OUTLANDER HYBRIDE RECHARGEABLE

à partir de **37 900 €⁽¹⁾**
BONUS ÉCOLOGIQUE DE 4 000 € DÉDUIT

BONUS VALABLE
JUSQU'AU 31/12/2015

Le Mitsubishi Outlander Hybride Rechargeable relève tous les défis. Ce crossover enregistre une autonomie de 824 km dont 52 km en 100% électrique. Il se distingue par ses performances, avec sa consommation record de 1,8L au 100 km et son bonus gouvernemental de 4 000 €.



42 g/km



4 000 € de bonus
gouvernemental



Technologie hybride rechargeable



4 roues motrices
permanentes



(1) Prix de l'Outlander PHEV Intense 2.0 L 200 ch, après déduction d'une remise de 5 000 € et du bonus écologique de 4 000 € selon barème 2015. **Modèle présenté :** Mitsubishi Outlander PHEV Instyle à **48 480 €** (peinture métallisée en supplément à 580 €), après déduction d'une remise de 5 000 € et du bonus écologique de 4 000 € selon barème 2015. Tarifs Mitsubishi Motors maximum autorisés en vigueur en France métropolitaine au 10/09/2015 chez les distributeurs participants. Offres réservées aux particuliers valable jusqu'au 31/12/2015 et non cumulables avec d'autres offres en cours chez les distributeurs participants. Garantie et assistance : limitées à 5 ans/100 000 km, au 1^{er} des 2 termes échu, selon conditions générales de vente. (*) Garantie de 8 ans ou 160 000 km sur la batterie. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1, avenue du Flef - 95067 Cergy Pontoise Cedex.
Consommation normalisée (L/100 km) : 1,8. Émissions CO₂ (g/km) : 42.



MMAF recommande MOTUL

Retrouvez-nous sur facebook

www.mitsubishi-motors.fr



TECHNOLOGIE
GRANDEUR NATURE

Ford Kuga II

Entre les deux générations, il a changé du tout au tout. De trop petit, le Kuga est passé, en 2013, à très grand, afin de proposer une habitabilité digne de son rang. Pour certains, il y a perdu une partie de son charme, pour d'autres, il est devenu plus consensuel et plus pratique. Au vu des chiffres de ventes en Europe, c'est Ford qui a eu raison : l'auto est 5^e du marché avec 66 487 exemplaires écoulés à fin août, en progression de 21 % par rapport à la même période en 2014. À noter l'arrivée de nouveaux blocs TDCi allant de 120 à 180 ch.



LES INFOS CLÉS

Prix :
à partir de 25 890 €

France : 6636 ventes⁽¹⁾
Europe : 66 487 ventes⁽²⁾



Kia Sportage IV

Look plus affirmé, intérieur remis au goût du jour, le nouveau Sportage entend s'inviter sur les listes d'achats potentielles. Mais outre son style, le SUV Kia dispose également d'une belle habitabilité et, surtout, d'un volume de coffre très intéressant (503 dm³). Sa gamme se compose de cinq moteurs, mais elle se cantonne au cœur du marché, notamment avec les blocs diesel 115 ch (1.7 CRDi) et 136 ch (2.0 CRDi). Il dispose par ailleurs d'une boîte à double embrayage et de la transmission intégrale.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 25 000 €

Commercialisation :
janvier 2016

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 25 000 €

Commercialisation :
courant 2016

Opel C-CUV

Son patronyme est un mystère encore bien gardé, mais on sait d'ores et déjà qu'il reposera sur les mêmes modules techniques que le Peugeot 3008 II. Il en reprendra au centimètre près l'empattement (2,68 m). Sous son design très orienté aventure, il cachera des mécaniques Opel, comme le dernier 3 cylindres 1 l, ou encore le 4 cylindres turbo essence officiant déjà sous le capot de la récente Astra. Comme le Peugeot, il ne disposera pas de la transmission intégrale. Il sera disponible en concessions courant 2016.



ILLUS. J.-F. HUBERT

(1) De janvier à septembre 2015. (2) De janvier à août 2015.

LE 3008 II GAGNERA À ÊTRE CONNU

La 1^e génération du 3008 a connu un vrai succès d'estime en France en devançant la plupart de ses concurrents. En revanche, il a toujours eu du mal à séduire hors de nos frontières. Était-ce dû à son physique particulier ? En suivant les traces de la 308 II, le nouveau SUV Peugeot pourrait bien devenir une véritable coqueluche dans les grandes capitales européennes, voire asiatiques... Choisir le bon SUV compact va devenir un vrai dilemme. Et c'est tant mieux.





Ne pas affronter l'eau,
la déplacer



Les pneus de Tourisme Bridgestone ont été développés et conçus spécialement pour drainer l'eau dans les rainures et l'évacuer sur les côtés afin de vous aider à garder le contrôle sur chaussée mouillée. Pourquoi est-ce si important? Car, parmi tous les systèmes de sécurité de votre voiture, seuls vos pneus sont en contact avec la route.

Bridgestone France

Pour connaître le revendeur agréé Bridgestone le plus proche de chez vous, visitez notre site Internet
www.bridgestone.fr

BRIDGESTONE
Votre Route, Notre Passion

Retour aux fondamentaux

Du volume habitable pour un prix contenu, telle est la promesse de Fiat avec la nouvelle Tipo. Si la berline tricorps aura du mal à s'imposer sur les marchés occidentaux, d'autres silhouettes vont bientôt élargir l'offre de cette nouvelle gamme "fonctionnelle".

Par Jean-Éric Raoul



LES INFOS CLÉS

Prix estimé:
à partir de 15 000 €

Commercialisation:
janvier 2016

Puissance
de 95 à 120 ch



In pouvait craindre que Fiat se condamne à décliner indéfiniment la silhouette de la 500. Mais le projet Aegea, qui a conduit à cette nouvelle Tipo, marque le point de départ d'une nouvelle stratégie. Reprenant les fondamentaux de son histoire, – faite de voitures susceptibles de rendre service au plus grand nombre pour un tarif raisonnable –, Fiat entend désormais marcher sur deux pieds : une branche “émotionnelle” avec la 500 et ses déclinaisons, et une branche “fonctionnelle” qui intègre la Panda, mais à laquelle la Tipo vient donner un nouvel élan. En dépit de sa silhouette consensuelle, il ne faut pas prendre cette voiture à la légère car, selon les mots mêmes d'Alfredo Altavilla, bras droit de Sergio Marchionne en Europe, “c'est un modèle clé pour la stratégie globale de Fiat. Il marque la naissance de cette famille «fonctionnelle» et représente le meilleur moyen de revenir sur le segment C [les berlines compactes, ndlr], dont nous avons été absents depuis longtemps.”

Économique mais pas low cost

Les mots d'ordre de ce deuxième axe stratégique sont donc simplicité, efficacité, habitabilité et prix. Les voitures issues de cette gamme s'adressent, selon Fiat, à des consommateurs pour lesquels l'automobile n'est pas un symbole social, qui sont attentifs à leur budget et ne veulent pas payer pour ce dont ils n'ont pas l'usage. Du *low cost* qui n'oseraient pas dire son nom ? Même si la Tipo sera produite dans l'usine de Bursa, en Turquie, l'état-major de Fiat ne va pas jusque-là : “Nous préférions parler de rationalité, de rapport qualité/prix”, explique Stéphane Gigou, responsable de la planification de la gamme “fonctionnelle”. “Nous ne cherchons pas



L'avis de Jean-Éric Raoul

Pas de révolution de style ! Le classicisme de la berline Tipo est assez chaleureux et les feux arrière élargissent visuellement la voiture.

Parallèlement à l'image glamour de la 500, Fiat renoue avec une vision rationnelle de l'automobile. Renonçant à concurrencer frontalement les Golf et autre Mégane, la marque italienne avance une proposition inédite sur le segment des compactes.

à faire une voiture économique, qui imposerait des sacrifices, mais une voiture qui permet de faire des économies”. Une façon de jouer sur les mots, qui nous prépare sans doute à un positionnement situé à égale distance d'une Dacia Logan et des Mégane ou Golf. Il faudra patienter encore un peu pour en avoir confirmation...

Que nous propose Fiat pour ce tarif, dont on peut imaginer qu'il démarera autour de 15 000 € ? Une berline classique, plutôt bien dessinée. “À la différence de la Linea, explique son designer, Roberto Giolito, cette voiture a d'abord été conçue comme une berline à coffre, et non comme une bicorps à laquelle on aurait greffé un coffre par la suite. Cela change tout en termes d'équilibres et de proportions”. Les faces avant et arrière se déploient tout en largeur, faisant paraître la voiture plus imposante qu'elle n'est en réalité (4,54 m de longueur pour 1,78 m de largeur), avec des rondeurs plutôt latines qui s'opposent à l'austérité germanique des Skoda, par exemple. Ce style sera repris en grande partie sur les déclinaisons berline à hayon et break prévues au printemps, qui devraient faire le gros des ventes en Europe de l'Ouest.

Une base de 500 X

On remarque également le toit creusé en son centre, qui participe au Cx remarquable de 0,29, tout en offrant une garde au toit convenable pour quatre passagers de grande taille. Cette préoccupation de l'habitabilité a été au centre de la conception de cette voiture, dont le coffre annonce une capacité très généreuse de 520 dm³. Et cinq passagers sont censés tenir à l'aise.

À l'intérieur, pas de fioritures ni de surprises. La présentation est classique, avec des rangements multiples pour un volume cumulé de 12 dm³. On peut tout juste choisir, en option, un système GPS avec un petit écran tactile de 5 pouces, reprenant la cartographie TomTom. Dans cette version supérieure, la caméra de recul est également du voyage.

Côté mécanique, la plate-forme dérive de celle de la 500 X. On part donc sur une base moderne. La Tipo sera lancée avec quatre motorisations, deux essence (1,4 l de 95 ch et 1,6 l de 110 ch) et deux diesel (1,3 l de 95 ch et 1,6 l de 120 ch). Le tout peut s'associer à trois transmissions, une boîte mécanique à 6 rapports, une boîte auto à convertisseur, et une boîte à double embrayage réservée au diesel de 120 ch. Rien d'indigent donc, pour une voiture qui revendique la simplicité et l'économie. ➤



Le sens du devoir

Avant même la révélation de son nom définitif et de son prix, nous avons eu l'occasion de conduire en exclusivité la Fiat Tipo. Premières impressions...

Lors de ces 140 km parcourus dans le nord de l'Italie, la Tipo n'avait pas encore été officiellement annoncée. Pourtant, nous roulions sans camouflage... et personne ne s'est retourné sur le passage de ce modèle inconnu. Voilà au moins l'indice signifiant que sa ligne ne choquera pas !

Connaissant les mauvaises habitudes de Fiat en termes de finition, et en y ajoutant la dimension économique de ce nouveau modèle, on s'attend au pire en pénétrant dans l'habitacle. Mais, curieusement, cela n'est pas si catastrophique. Rien à voir avec les premium allemands, évidemment, et le minuscule écran GPS de cette version diesel 120 ch "haut de gamme" fait sourire. Mais on relève un effort sur le moussage de la partie haute du tableau de bord ou le revêtement du centre des contre-portes. Dommage que le matériau choisi, bien que souple, soit si laid. Le pire, en matière de présentation, concerne le bac central, réalisé d'une seule pièce dans un plastique dur et brillant, brut de démolage. Mais après tout, le Renault Kadjar fait à peine mieux...

Promesses tenues

En revanche, les promesses d'habitabilité sont parfaitement respectées. Même avec deux adultes de grande taille à l'avant, les places arrière restent parfaitement fréquentables. La place centrale affiche certes une garde au toit un peu moins élevée et une assise moins confortable. Mais on y tient sans problème à trois en largeur.

Côté confort, des suspensions assez souples absorbent correctement les irrégularités urbaines, sans générer des mouvements de caisse incontrôlables. Agrémenté neutre, la Tipo avale les courbes sans frayeur ni émotion particulière. C'est d'ailleurs le point clé de cette voiture : l'absence d'émotion. Le diesel de 120 ch remplit parfaitement son office sans déclencher l'enthousiasme, la direction, au toucher insipide, se contente de guider la voiture, la boîte se révèle un peu caoutchouteuse sans que cela soit une réelle gène. Bref, une auto sans souci, qui ne déclenche ni enthousiasme ni blâme.



Moteur	4 cylindres turbo diesel
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance maxi	120 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn
Poids à vide	1 270 kg
Dimensions L/l/h	4,532/1,792/1,497 m
Consommation mixte	4,2 l/100 km
Vitesse maxi	199 km/h



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Nous sommes à des années-lumière du plaisir que peut procurer une Peugeot 308, par exemple. Mais si la promesse d'un prix canon est respectée, voilà une machine sérieuse qui rendra service à de nombreuses familles. En se faisant oublier.



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^{**}

**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 remisé 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

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Dacia Lodgy

DACIA

Lodgy Dacia modifie le catalogue de son monospace à l'occasion du passage à la norme Euro 6. L'entrée de gamme est désormais occupée par le bloc essence SCe de 100 ch, tandis que les trois autres moteurs conservent leur puissance. Il s'agit du 4 cylindres essence 1.2 TCe de 115 ch et des deux variantes de 75 et 110 ch du diesel 1.5 dCi. Le stop/start est servi d'office dans tous les cas, le SCe 100 étant malgré tout malussé (250 €). Dans le même temps, la finition huppée s'appelle désormais Stepway, dont la dotation de série s'enrichit de l'écran tactile, du GPS et des radars de recul. Les prix s'échelonnent de 9 990 à 14 300 € pour les essences et de 14 400 à 16 300 € pour les diesels. Ajouter 500 € pour la version 7 places, finition d'entrée de gamme "Lodgy" exclue.

Kia

Cee'd La gamme de la Cee'd restylée s'articule autour de quatre finitions. La première, dite Motion, retient l'autoradio avec port USB, la clim manuelle et les jantes de 15 pouces. La livrée Active s'enorgueillit d'une installation multimédia complète (Bluetooth, écran tactile, GPS et caméra de recul), de la clim automatique bizona et des jantes de 16 pouces. Moyennant 1 700 € de plus, l'échelon suivant, GT Line, ajoute les feux diurnes à LED, les jantes de 17 pouces et divers éléments de décoration typés sport.



Kia Cee'd



Par Daniel Carroux



DAVID DEWHURST

LEXUS

GS La GS restylée reconduit ses deux motorisations hybrides telles quelles. Pour mémoire, la 300h et la 450h libèrent respectivement 223 et 345 ch cumulés. L'équipement atteint le grand luxe dès l'entrée de gamme, marquée par la présence d'un écran tactile de 12,3 pouces. À l'autre extrémité, la GS 450h F Sport reçoit des roues arrière directrices. C'est nouveau, dans les deux cas. Les prix de la GS 300h s'échelonnent de 49 900 à 66 800 €, les trois premières exécutions donnant accès au bonus de 2 000 €. Sa sœur de gamme est malussée (250 ou 500 € selon les finitions). Ses prix varient de 59 300 à 76 200 €.

L'exécution Premium comprend la sellerie cuir et le siège conducteur électrique. Le break SW rallonge la facture de 1 100 €, poste pour poste.

Pro_Cee'd De son côté, la berline 3 portes Pro_Cee'd réduit sa gamme aux finitions Active et GT Line, mieux équipées que les livrées éponymes de la Cee'd. Les blocs les moins puissants ne sont pas retenus. À finition correspondante, les prix baissent de 300 € par rapport à la Cee'd. La sportive Pro_Cee'd GT, avec son 1.6 T-GDi de 204 ch, réclame 29 000 €.

LA GAMME CEE'D

Motorisations / boîtes	Bonus / Malus écologique	Finitions	Prix
1.4 100 BVM6	malus 250 €	Motion	17 900 €
1.0 T-GDi 120 BVM6	0	Active, GT Line, Premium	de 22 000 à 25 500 €
1.4 CRDi 90 BVM6	0	Motion	19 900 €
1.6 CRDi 110 BVM6	0	Active	23 300 €
1.6 CRDi 136 BVM6	0	Active, GT Line, Premium	de 23 300 à 26 800 €
1.6 CRDi 136 BVR7	0	Active, GT Line, Premium	de 24 800 à 28 300 €

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



HYUNDAI i10



NOUVEAU HYUNDAI ix20



NOUVELLE HYUNDAI i30



NOUVELLE HYUNDAI i40

À découvrir sur Hyundai.fr



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 31/12/2015 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. New Thinking. New Possibilities : Nouvelles idées. Nouvelles possibilités.



SEAT

Ibiza Cupra L'Ibiza Cupra troque son 4 cylindres 1.4 TSI de 180 ch contre un 4 cylindres 1.8 TSI fort de 192 ch. La BVM6 est la seule transmission proposée, la vitesse maximale est de 235 km/h, les 100 km/h atteints en 6,7 s et la consommation en cycle mixte se limite à 6 l/100 km, le stop/start aidant. Malus de 250 €, malgré tout. Prix: 22 690 €.

Leon Cupra La Leon Cupra gagne 10 ch sans modifier ses prix. Le 4 cylindres 2.0 TSI porté à 290 ch, fait alliance au choix avec la BVM6 ou la DSG6 et déplace les trois carrosseries : 3 portes SC, 5 portes et break ST. Ce qui donne des tarifs de 32 905 € dans le premier cas, 33 255 € dans le deuxième et 34 405 € dans le troisième. Rajouter 1 800 € pour la DSG6.



SUBARU

Levorg Le break Levorg arrive en France. Sous sa plus simple expression, puisque l'offre se limite à un seul exemplaire.

Le moteur retenu est un 4 cylindres essence 1.6 turbo de 170 ch disposé à plat. Il entraîne les 4 roues et fait cause commune avec la boîte CVT Lineartronic dont 6 rapports sont présélectionnés. La consommation en cycle mixte s'établit à 7,1 l/100 km et le malus de 2 200 € sanctionne les 164 g/km de rejets de CO₂. La version "Sub" (prononcer "soube") Levorg coûte 36 950 €.

SKODA

Octavia RS 4x4

L'Octavia RS est disponible avec la transmission intégrale, associée au diesel 2.0 TDI de 184 ch uniquement. La DSG6 est fournie d'office et la consommation en cycle mixte ne s'envole pas, pour se limiter à 4,9 l/100 km sur la berline. Le break écope du malus de 150 €, de peu (131 g/km de rejets CO₂). La première coûte 35 400 €. Le second ajoute 1 100 €.

TOYOTA

RAV4 Toyota réduit la voilure du RAV4 et le convertit à l'hybride. Les deux diesels 2.0 D-4D de 124 ch et 2.2 D-4D de 150 ch cèdent la place à un 4 cylindres 2.0 D-4D de 143 ch, lequel n'entraîne que les roues avant. Sans autre choix que la BVM6, le véhicule se met à l'abri du malus. Les prix du RAV4 diesel vont de 26 000 à 35 900 €. Pour disposer d'un RAV4 4x4, il faut désormais se tourner vers le moteur essence 2.0 VVT-i

de 151 ch, dispensé de 4x2 et associé au choix à la BVM6 ou à la boîte CVT Multidrive S7. Les malus varient de 900 à 2 200 € selon les finitions et s'ajoutent à des prix échelonnés de 29 000 à 39 100 €, les deux boîtes confondues. Enfin, le RAV4 Hybrid One libère 197 ch cumulés avec, au cœur du dispositif, un 4 cylindres essence 2.5 de 152 ch. Il ne se déplace qu'à l'aide de ses roues avant. Les prix vont de 33 400 à 39 700 €. Ni bonus ni malus écologique.

Toyota RAV4





Entretien

269 €*



**Notre plus grande expertise
au prix le plus juste**

Jusqu'au 14 novembre, chez Audi Service, l'entretien de votre Audi A3 ou A4 coûte 269 €*

En choisissant Audi Service pour l'entretien de votre Audi, vous êtes assuré de la confier aux meilleurs experts.

En plus, vous repartirez avec deux ans d'assistance offerte (accident, crevaison, panne)**.



Audi.fr/rdv

Audi.fr/service_entretien

Audi recommande Castrol Edge Professional

*Service entretien périodicité des 30 000 km à 269 € TTC (Tarif maximum conseillé – TVA à date d'édition : 20%) incluant huile Long Life, remplacement du filtre à huile, du filtre à pollen, du bouchon et/ou du joint de vidange ainsi que les contrôles et corrections prévus dans le plan d'entretien Audi de cette périodicité. Tarif valable pour les modèles A2, A3, A4 ou TT (hors 6 cylindres et modèles S et RS) immatriculés avant le 31/12/2010. Offre valable du 14 septembre au 14 novembre 2015 dans le réseau Audi, non cumulable avec toute autre offre en cours, réservée aux particuliers en France métropolitaine. Corse comprise. Des opérations complémentaires à supplément de prix peuvent être prévues au plan d'entretien individuel de chaque véhicule en fonction de son kilométrage, de son historique d'entretien et de ces spécificités techniques. Renseignez-vous auprès de votre conseiller client.

**Voir conditions sur Audi.fr, rubrique Assistance.

Volkswagen Group France S.A. – RC Soissons B 602 025 53B.



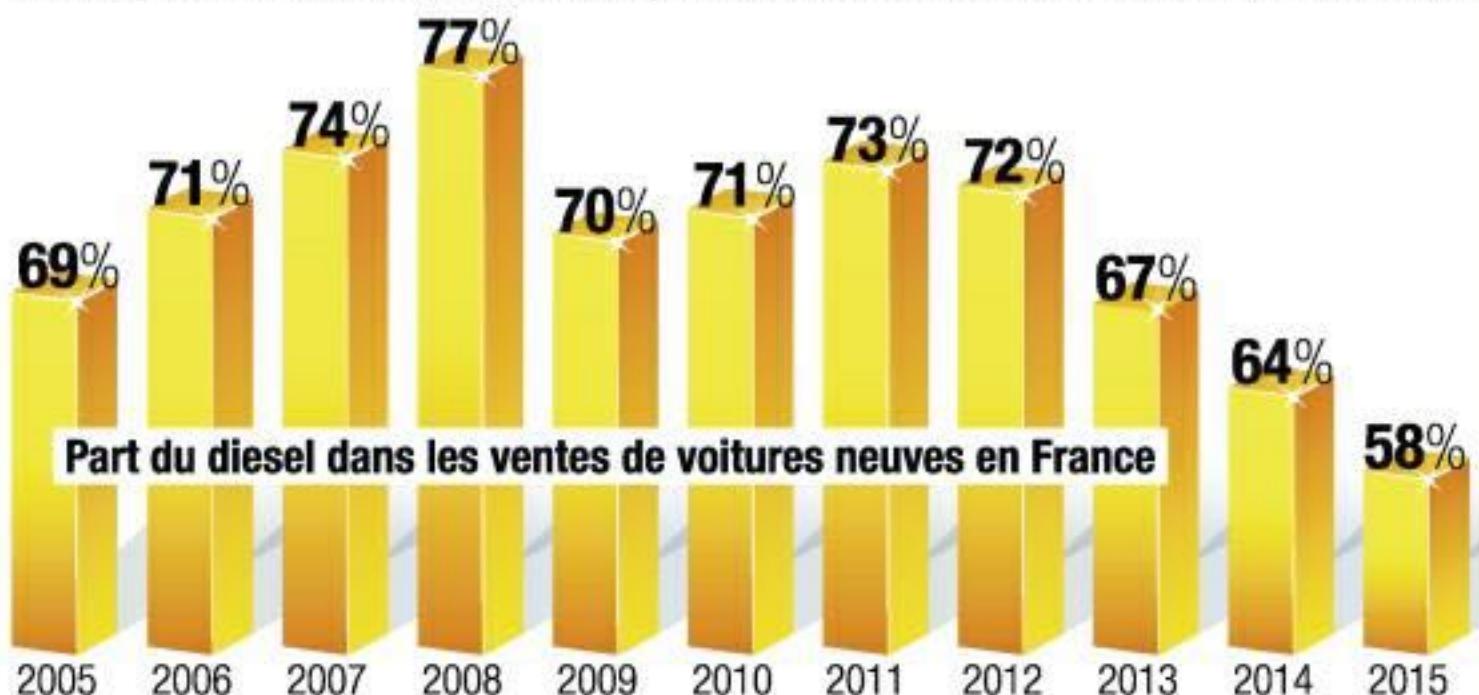
FAUT-IL REVENIR À L'ESSENCE ?

Par Brice Perrin

UNE OFFRE CONSIDÉRABLE, UNAGRÉMENT HORS PAIR, DES TARIFS INFÉRIEURS ET UN CARBURANT BIENTÔT AU MÊME PRIX : FACE AU DIESEL, L'ESSENCE N'A VISIBLEMENT QUE DES AVANTAGES. OU PRESQUE.

 POUR SUIVRE LA TENDANCE NATIONALE... ET MONDIALE

La diésélisation du parc français a connu un pic en 2008 avec 77 % des ventes. Depuis, le nombre de diesels a baissé, pour arriver à seulement 55 % de parts de marché au mois de septembre 2015. À l'échelle européenne, les ventes se situaient à 53 % en 2014. Ailleurs dans le monde ? 3 % de part de marché aux Etats-Unis, des ventes très faibles au Japon et en Chine et aucune immatriculation au Brésil, où le gazole est interdit pour les voitures. En France, la part du diesel devrait bientôt redescendre à 50%.



POUR L'AGRÉMENT, EN NET PROGRÈS

Avec le downsizing, la plupart des moteurs essence se sont dotés d'une suralimentation. **L'avantage est un couple abondant à bas régime – parfois plus tôt que sur les diesels.** La plupart des moteurs essence sont silencieux à bas régime et à vitesse stabilisée, et pourvus d'une sonorité agréable. Peu de diesels peuvent en dire autant !

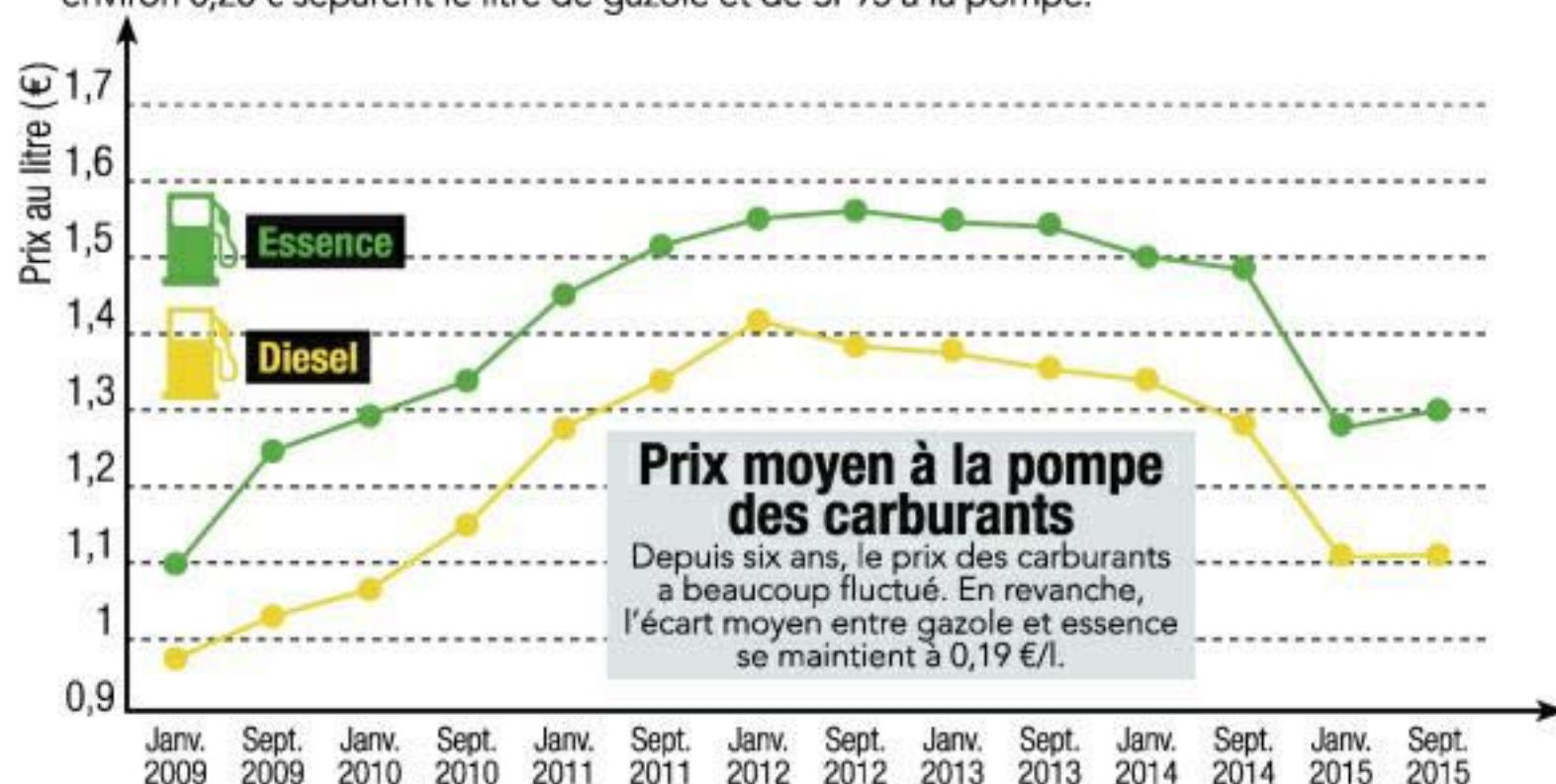
 POUR L'OFFRE CROISSANTE

Tous les constructeurs proposent des modèles essence. Ceux-ci ont même tendance à devenir plus nombreux : ainsi, les deux stars du marché (Renault Clio et Peugeot 208) totalisent 8 moteurs essence et seulement 5 diesels. **Et si vous aimez les petites, il faudra de plus en plus oublier le diesel** : 16 mini-citadines du segment A (108, C1, Twingo, Ka, i10, Adam, Fortwo, etc.) et 3 citadines de segment B (Micra, Jazz et Punto) ne sont disponibles qu'en essence !



POUR LES TAXES BIENTÔT ALIGNÉES

Cinq ans: c'est le délai maximal au bout duquel, d'après la ministre Ségolène Royal, les taxes sur le gazole (0,47 €/l hors TVA) et sur l'essence (0,62 €/l hors TVA) seront alignées. L'Etat va ainsi progressivement relever la TICPE* sur le gazole et l'abaisser sur l'essence. En clair: même si les diesels consomment en moyenne 15% de moins, avec un carburant au même tarif leur intérêt sera réduit. Aujourd'hui, environ 0,20 € séparent le litre de gazole et de SP95 à la pompe.



POUR LE PRIX DES VOITURES

Le différentiel de prix entre une voiture essence et le même modèle en diesel atteint en moyenne 1 500 € pour une citadine, 2 000 € pour une compacte et 2 500 € pour une familiale.

Pour un automobiliste qui roule beaucoup, l'achat d'un diesel peut rester rentable, mais il ne faut pas perdre de vue la hausse annoncée du prix du gazole, le coût de l'entretien supérieur ainsi que la fiabilité parfois aléatoire des systèmes antipollution qui ont transformé les diesels modernes en "usines à gaz".

Grâce aux normes Euro 6, les moteurs diesel des voitures particulières n'ont jamais été aussi peu polluants – leur niveau d'émissions les rapproche des moteurs essence. Et paradoxalement, la volonté politique pour anéantir cette motorisation n'a jamais été aussi vive, bien aidée il est vrai par la tricherie opérée par Volkswagen sur ses TDI, et qui éclabousse malheureusement le reste de l'industrie automobile.

Encouragé par les constructeurs français, l'État a pourtant massivement soutenu l'usage du diesel pendant des décennies par des mesures successives : carburant moins taxé que l'essence ou encore défiscalisation pour les entreprises, qui n'ont, du coup, aucun intérêt à choisir des véhicules essence ou hybrides. Et, pire que tout le reste, un système de bonus/malus dit "écologique", instauré en 2008 sur la base des émissions de CO₂, et totalement contre-productif : comme les diesels émettent moins de CO₂ à puissance équivalente que les essence, →

NON

✗ POUR LES GROS ROULEURS

Sur de petits trajets urbains, un diesel souffre, s'encreasse et va rapidement surconsommer et engendrer des frais de maintenance. Mais si vous parcourez plusieurs dizaines de milliers de kilomètres par an, le diesel reste souvent plus adapté qu'un essence ou qu'une motorisation hybride. Le surcoût imposé par une Citroën C4 Picasso BlueHDI 120 Business ou par une BMW 320d (190 ch) sera ainsi rentabilisé avant 95 000 km, et en un peu plus de 105 000 km pour une Clio dCi 90 Energy Intens – si l'on se base sur la consommation mixte.

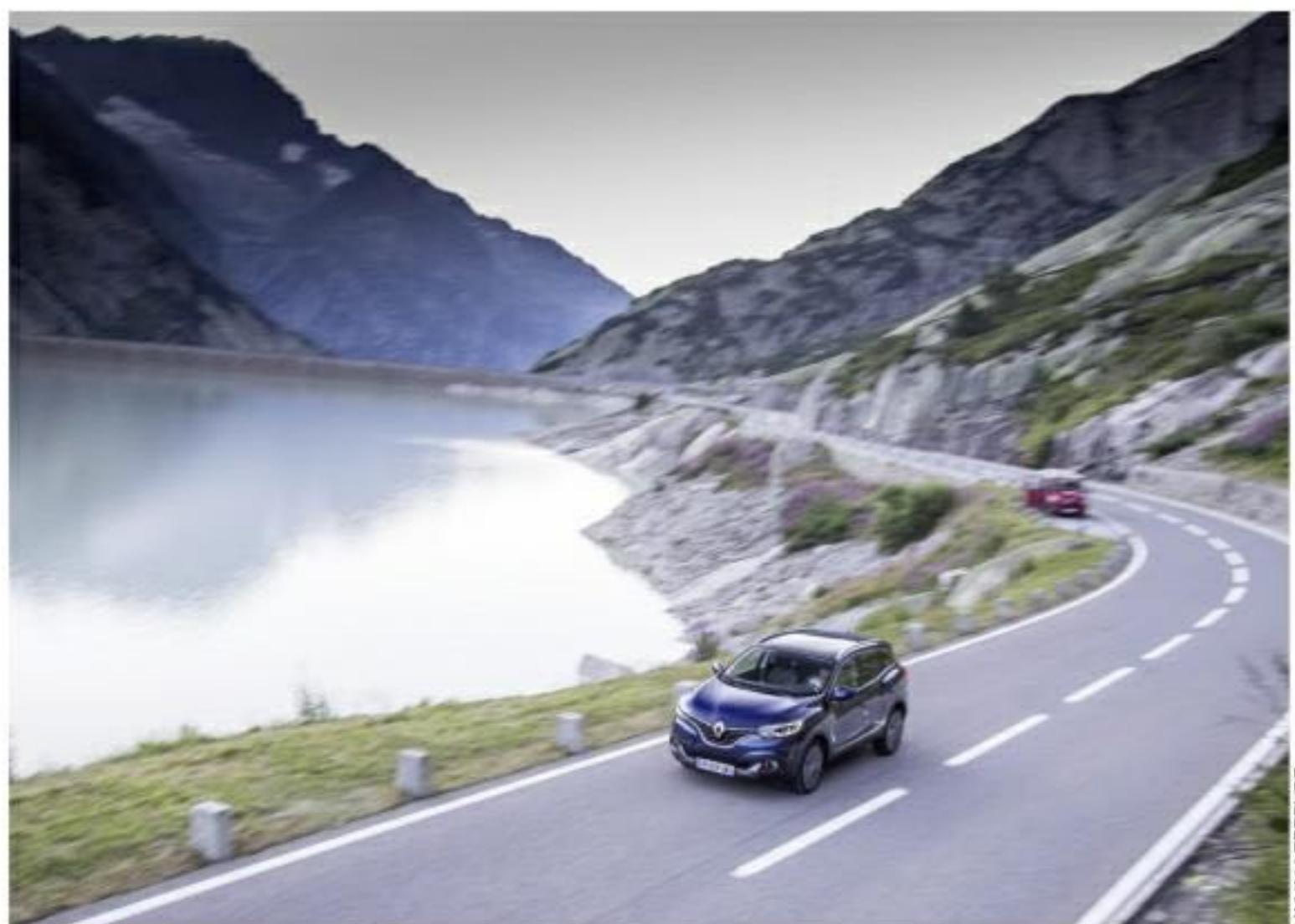


✗ POUR L'AUTONOMIE ET LA CONSOMMATION

En matière de consommation, les diesels restent imbattables : d'après nos mesures, les citadines diesel d'environ 90 ch consomment en moyenne 5,3 l/100 km, contre 6,8 l/100 km pour les essences équivalentes. Pour les familiales d'environ 150 ch, l'écart est plus important : 6,1 l/100 km contre 7,8 l/100 km ! Quant à l'autonomie, celle des diesels oscille entre 1 000 km et 1 200 km, contre 600 km à 800 km pour les essences.

✗ POUR LA POLLUTION

Nous l'avons évoqué dans le précédent numéro de *L'Auto-Journal* (n°943), les normes antipollution sont désormais aussi sévères pour le diesel que pour l'essence. Les normes Euro 6 imposent par exemple 80 mg/km de NOx et 500 mg/km de monoxyde de carbone pour les diesels, contre respectivement 60 mg/km et 1 000 mg/km pour les essences. Par ailleurs, consommant moins, les moteurs diesel émettent moins de CO₂, ce qui leur permet d'avoir plus facilement accès au bonus écologique.



Pour les gros rouleurs, le diesel reste incontournable : le surcoût à l'achat est alors vite rentabilisé, et le coût à l'usage devient inférieur à celui des modèles essence. L'autonomie est aussi un plus.

leurs ventes ont été subventionnées ! La France a donc objectivement favorisé durant des années la vente de moteurs diesel – notamment pour des citadines ! – dépourvus de filtre à particules et de catalyseurs de NOx. Aujourd'hui, il faudrait interdire le diesel, alors que ces deux équipements sont devenus entre-temps obligatoires. Ubuesque.

La diésélisation forcée du parc ne date pas d'hier : en 1990, les motorisations diesel ne représentaient qu'un peu plus de 30 % des ventes de voitures neuves. En 2000, la proportion atteignait presque 50 % et elle a culminé à 77 % en 2007. Les constructeurs français et européens, galvanisés par cette tendance du marché, ont fait peu d'efforts pour développer l'offre, l'agrément et les performances énergétiques des moteurs essence, même sur les citadines et compactes, qui représentent la majorité des ventes sur notre territoire. Le parc automobile français compte ainsi une majorité de moteurs fonctionnant au gazole : 19,8 millions de voitures sont des diesels sur un total de 31,8 millions d'automobiles. Ainsi, 62 % des voitures du parc sont des diesels, contre moins de 4 % en 1980, et 34 % en 2000.

assez flagrante ont permis à l'essence de faire pencher à nouveau la balance en sa faveur. À tel point que les ventes devraient rapidement s'équilibrer entre ces deux motorisations.

TAXES HARMONISÉES, DIESEL MENACÉ

Couple abondant à bas régime, autonomie impressionnante et consommation très réduite : les avantages du diesel sont indéniables. Mais ce sont évidemment les mesures fiscales qui ont contribué à un tel essor dans notre pays et plus largement en Europe, où le diesel représente aujourd'hui 41 % du parc roulant. Le gouvernement a donc décidé d'attendre que le diesel soit aussi peu polluant que l'essence, et surtout majoritaire dans le parc, pour le déclarer subitement indésirable et harmoniser les taxes des deux carburants. Une manœuvre qui semble équitable sur le papier : la TICPE* sur l'essence va baisser et celle du gazole va augmenter dans les mêmes proportions. Sauf que, comme le précise l'Ufip**, sur les douze derniers mois, "la part du gazole dans la consommation de carburants reste stable, à 81,3 %". En clair : l'essence va rapporter un peu moins à l'État, le gazole beaucoup plus. Cette "harmonisation" des taxes va représenter un jackpot de plusieurs centaines de millions d'euros. Et pénaliser des millions d'automobilistes, à qui l'État a laissé croire pendant des décennies que le diesel est le meilleur choix pour rouler propre et moins cher... Si vous envisagez d'acheter une voiture ou d'en changer, il est plus que jamais temps de se pencher sérieusement sur un modèle essence. ■

RÉÉQUILIBRAGE DES VENTES

Ce ne sont pas les énergies alternatives qui ont fortement contribué à inverser la tendance, puisque, depuis le début de l'année 2015, les modèles électriques et hybrides ne comptaient que pour 3 % des immatriculations. En revanche, depuis quelques années, l'offre croissante en essence, l'agrément très convaincant apporté par la suralimentation désormais presque systématique, la dépollution plus facile et moins coûteuse ainsi que la baisse de la consommation

*Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques

**Union française des industries pétrolières

+ LES GOÛTS + D'UNE LÉGENDE*



1128

+GRIMBERGEN+
BIÈRE D'ABBAYE - ABDIJBIER

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

Rendez-vous avec...

Thierry Bolloré



Par Mathieu Chevalier

Le directeur délégué à la compétitivité de Renault

Après des années d'assainissement, Renault récolte les fruits de ses investissements. La marque vient de lancer une offensive produit qui doit lui permettre de couvrir 80 % du marché mondial... contre 40 % aujourd'hui.

L'AJ: Que veut dire votre slogan, "la vie avec passion" ?

Thierry Bolloré: Ce slogan affirme la réalité de ce que l'on vit chez Renault et que l'on veut faire partager à nos clients : l'automobile est une affaire de passion et de passionnés. Sur le plan produit, cette passion s'exprime dans le design – grâce au renouveau du style mené par Laurens van den Acker – et dans les progrès réalisés en qualité, prestations et équipements. Lorsqu'on regarde hors des marchés matures, dans les pays dont le taux d'équipement en automobile est encore faible, la voiture reste un formidable outil de liberté. Avec, bien sûr, des attentes de mobilité différentes d'une génération à l'autre.

OUI / NON

Le scandale VW a-t-il un effet négatif sur tous les constructeurs ?

oui

Le made in France est-il un argument de vente ?

non

Vos nouveautés peuvent-elles pâter de délais de livraison ?

oui

La technologie hybride des F1 profitera-t-elle aux voitures de série ?

oui

L'AJ: Les marchés que vous évoquez sont dans la tourmente. Pensez-vous que cela va durer ?

T. B.: 2015 est extrêmement volatile sur les marchés émergents. La Russie et le Brésil, sur lesquels nous avons une présence forte, souffrent beaucoup. La bonne nouvelle est que nous devrions, en dépit de cette conjoncture difficile, atteindre nos objectifs de ventes et de rentabilité. Je pense que ces difficultés vont perdurer mais cela ne change pas notre stratégie. Les besoins à satisfaire restent énormes et les rebonds de ces marchés sont souvent importants.

L'AJ: Vous ne souffrez pas du ralentissement en Chine. C'est une mauvaise nouvelle car cela souligne votre retard sur ce marché...

T. B.: C'est un état de fait, mais chaque chose en son temps. Renault s'est internationalisé en étant certain d'être solide dans ses implantations. C'est ce que l'on veut faire en Chine.

Ce marché a encore un immense potentiel et l'avenir est devant nous. Là comme partout ailleurs, nous voulons être présents sur tous les segments du marché qui ont du potentiel.

L'AJ: À la vue des derniers lancements, Renault semble enfin se donner les moyens de ses ambitions...

T. B.: L'objectif est clair : Renault couvre aujourd'hui 40 % du marché mondial. L'offensive produit, doublée d'une expansion géographique, doit nous permettre de dépasser les 80 % à terme. Cette offensive passe par le renouvellement des modèles "iconiques" de Renault mais pas seulement. La marque a aussi investi des segments porteurs, comme celui des SUV. Et cela va continuer : en 2016, Renault lancera vingt-deux nouveautés dont six majeures.

L'AJ: Pourquoi une telle simultanéité des nouveautés ?

T. B.: Parce qu'on ne peut pas être absent de certains segments trop longtemps. Renault est aujourd'hui capable de financer un effort de renouvellement global pour répondre aux demandes du marché. Cela grâce aux modules – plates-formes, motorisations et chaînes de traction – communs à l'Alliance [Renault Nissan, ndlr]. Sur un nouveau véhicule, ils nous ont permis de baisser nos tickets d'entrée de l'ordre d'un facteur 3. L'offensive actuelle n'aurait pas été possible par le passé.

L'AJ: Quel véhicule partage le plus de pièces communes avec Nissan ?

T. B.: Ce sera la future version du Kadjar, qui sera commercialisée en Chine. Si Renault a pu se lancer en Chine et commencer à produire à peine deux ans après la décision de le faire, c'est grâce à l'Alliance. Les modules, les fournisseurs et même la formation des personnels sont communs, tout en ayant, au final, deux véhicules différents.

“ Nous avons poussé nos exigences de qualité comme jamais auparavant. ”





YANN LEFEBVRE

“ Le succès de l'Espace prouve que Renault peut vendre des voitures à un prix élevé. ”

L'AJ: Allez-vous aller plus loin dans le sens de la mutualisation ?

T. B.: Non parce qu'il y a une limite. On tient à ce que les marques gardent des identités clairement distinctes.

L'AJ: Cette mutualisation à grande échelle ne complique-t-elle pas les choses en cas de problème de fiabilité ?

T. B.: En termes de qualité, on a poussé nos exigences comme jamais. On s'est fait aider de façon très significative par nos partenaires [Daimler, ndlr] pour mettre en place des dispositifs visant à être de plus en plus fiables face à une massification des modules. C'est un long chemin et les progrès sont continus. Chaque nouveauté marque un pas en avant, et nous comptons bien continuer dans ce sens.

L'AJ: La hausse de la qualité est-elle compatible avec la maîtrise des prix ?

T. B.: C'est un des éléments clés de la personnalité de Renault. Être suffisamment ingénieux pour proposer des prestations et des services à des coûts, et donc des prix, attractifs. La Mégane, par exemple, est une auto qui offre des prestations du segment supérieur, à un prix de compacte. C'est notre ambition sur tous les segments.

L'AJ: Y a-t-il une volonté de faire monter l'ensemble de la marque en gamme ?

T. B.: Tout d'abord, Renault est un généraliste et doit occuper l'ensemble

des segments. Après, s'il y a effectivement une montée en gamme, c'est le résultat de la demande des clients. L'Espace en est le meilleur exemple : on prévoyait que les versions Initiale représentent moins de 20 % des ventes, elles dépassent aujourd'hui les 50 %.

L'AJ: Face à la Golf et la 308, quels sont les arguments de la nouvelle Mégane ?

T. B.: Nous pensons que les prestations de cette voiture en matière de design, d'habitabilité, de dynamisme et de technologie se situent à un niveau supérieur à celles de ses rivales. Parallèlement, on apporte dans le véhicule des équipements venant des segments supérieurs. On le voit sur la version GT, qui adopte les quatre roues directrices.

L'AJ: Comment pensez-vous que la Talisman puisse faire sa place dans le haut de gamme ?

T. B.: Regardez ce qui se passe sur l'Espace. Dans les faits, Renault est reconnu comme étant légitime à vendre des véhicules à des prix élevés. La Talisman se situe dans les mêmes niveaux de prix et, surtout, propose le même rapport coût/valeur intrinsèque que l'Espace. On n'est pas inquiet sur la réussite de la Talisman.

L'AJ: L'évolution du style Renault sera-t-elle faite de ruptures, comme par le passé ?

T. B.: Je pense que nous disposons d'une base assez exceptionnelle grâce

à Laurens van den Acker et ses équipes. Il y aura donc forcément une continuité.

L'AJ: La coopération avec Daimler, c'est un échange de compétences ou des économies d'échelle ?

T. B.: Fondamentalement, ce sont d'abord des économies d'échelle, qui nous permettent de mettre en œuvre des projets que nous n'aurions pas faits seuls. C'est le cas sur le futur pick-up, qu'aucun des trois acteurs – Renault, Nissan et Daimler – n'aurait pu rentabiliser seul.

L'AJ: Pensez-vous que Renault est allé trop tôt sur le marché de l'électrique ?

T. B.: Concernant le 100 % électrique, Renault a eu une stratégie de pionnier, et cela correspondait à une vision qui s'est avérée juste sur les fondamentaux. Malheureusement, le marché et les infrastructures ont mis plus de temps que prévu à se mettre en place. Mais cela nous permet aujourd'hui de proposer une gamme complète et une expérience dans le domaine qui est sans commune mesure. La demande peut changer rapidement en fonction des décisions politiques locales.

L'AJ: Le lancement de l'Alpine sera-t-il tenu ?

T. B.: Oui, la voiture roule et elle sera lancée début 2017. Et je peux vous garantir qu'elle offrira des prestations fidèles à l'ADN de la marque.

Ses 3 voitures



CITROËN AX
La première



RENAULT ESPACE
L'actuelle



ALPINE
Le rêve

ZONE ROUGE

Tout ce qui fait le buzz cette quinzaine dans l'automobile... Par Brice Perrin



L'arrière du X2 annonce clairement la couleur, avec un profil trapu et sportif. La lunette arrière fait essentiellement de la figuration...



Le profil dévoile des lignes proches de celles du X1 mais le X2 est plus bas, et sa ceinture de caisse s'élève au niveau de la poupe.

PHOTOS SB MEDIEN

Avec son
Evoque, Range
Rover a eu le nez
creux. Mais BMW
profite de sa
gamme X pour
lui emboîter
le pas!

Le X2 hérite de la récente plate-forme UKL. En clair: c'est une traction!



BMW X2 : LE PETIT SUV COUPÉ BIENTÔT PRÊT !

Tex Avery et son loup célèbre pour ses excès auraient sûrement eu un large sourire en découvrant l'allure "cartoonesque" du BMW X6, le premier gros coupé SUV, lancé en 2008 et renouvelé en 2014. Mais, sept ans après la naissance de ce drôle d'engin, ce sont les responsables de BMW qui ont le sourire: depuis sa sortie, le X6 s'est écoulé à près de 300 000 exemplaires!

La recette a logiquement fait des émules chez la concurrence: le GLE de

Mercedes en est une copie à peine déguisée. Mais aussi en interne: depuis l'été 2014, le X4 reproduit les ingrédients du X6 à une échelle inférieure.

En clair, il repose sur un SUV existant, n'en garde que les moteurs les plus puissants et affiche une ligne de pavillon tombante. Le X2 qui sera présenté l'année prochaine suit le même chemin: il repose sur la même base que le tout nouveau X1, une plate-forme étrennée par la nouvelle Mini et par le monospace BMW ActiveTourer.

Changement de taille: la transmission passe aux roues avant!

Ce X2 se veut plus sportif que le X1, avec un pavillon abaissé, une ceinture de caisse qui remonte sur la poupe et une lunette arrière réduite au minimum – caméra de recul recommandée! Visuellement plus large, plus bas et plus trapu que le X1, il prend des airs de Range Rover Evoque. Nous lui souhaitons évidemment la même carrière! Avec une longueur d'environ 4,50 m, il sera toutefois plus long de 15 cm que le SUV britannique, et ne sera proposé qu'en version 5 portes, comme le X4 et le X6. Ses performances seront proches de celles de l'Evoque puisque le X2 pourra emprunter les 4 cylindres essence et diesel les plus puissants du X1 (jusqu'à 231 ch).

Une transmission intégrale sera proposée pour les versions les plus puissantes. Enfin, une version X2 M de plus de 300 ch ne manquerait pas de panache!

LES INFOS CLÉS

Commercialisation:

été 2016

Prix: à partir de 40000 €

Concurrent du
Range Rover Evoque

1000 000

C'est le nombre de véhicules que le groupe PSA Peugeot Citroën s'engage à produire en France en 2016, mais aussi en 2017 et en 2018. En 2014, PSA a assemblé environ 970000 véhicules en France et le groupe Renault... à peine un peu plus de 530000.

DU 6 AU 8 NOVEMBRE EPOQU'AUTO À LYON

www.epoquauto.com



La nouveauté de ce Salon incontournable pour les amateurs d'anciennes : l'événement ne fête plus les anniversaires mais se concentre sur des thèmes. Pour cette édition : Rolls-Royce, Salmson, la Porsche 944 et la fondation Berliet. Les 60 ans de la DS seront tout de même célébrés !

Le billet s'affiche à 13 €.



INNOVATION

Une route qui produit de l'électricité

Colas, filiale française de Bouygues, spécialisée dans les travaux publics, vient de présenter une "route solaire" qui, d'après l'entreprise, a nécessité cinq années de recherche et développement. Baptisé Wattway, ce concept repose sur "des dalles qui comprennent des cellules photovoltaïques enrobées dans un substrat multicouche". Comme dans un panneau solaire, c'est une fine couche de silicium qui permet de convertir l'énergie solaire en énergie électrique. D'après Colas, "les dalles sont adaptables aux routes du monde entier et capables de supporter la circulation de tout type de véhicule, y compris les poids lourds". Épaisses de quelques millimètres seulement, ces dalles peuvent être collées et posées sur des chaussées existantes, sans nécessiter de gros travaux. Wattway est actuellement en test sur plusieurs sites, la commercialisation pourrait intervenir rapidement.



PHOTOS JOACHIM BERTRAND



NAVIGATION

Tous les chemins mènent à ViaMichelin

Pour rechercher un itinéraire sur internet, le réflexe se nomme souvent Google Maps ou Mappy. Mais un troisième larron, qui vient d'être remis au goût du jour, entend croquer sa part du gâteau : ViaMichelin. Disponible sous la forme d'une application mobile gratuite, l'outil de Michelin offre désormais le guidage vocal et les alertes communautaires, comme son concurrent Waze (qui appartient à Google). Le site www.viamichelin.fr a lui aussi été revu. Élégant et très lisible, il permet entre autres de préparer et d'imprimer une feuille de route, et de calculer le coût d'un trajet.

ZONE ROUGE



JEU VIDÉO

Gauche 120 sur droite à fond attention corde

WRC 5 a le mérite d'offrir un jeu de rallye sur les consoles de nouvelle génération, mal loties jusqu'alors. Les graphismes et les sons s'avèrent un peu décevants, mais le moteur physique fait du bon travail: le comportement est réaliste et les sensations fidèles – du moins en vue interne. Les 13 rallyes et toutes les voitures du championnat WRC sont présents, mais les spéciales ne sont hélas pas fidèles aux tracés officiels. Le jeu reste donc plaisant mais perfectible.

WRC 5, édité par Bigben Interactive, disponible sur PC, PS3, PS4, Xbox 360, Xbox One, à partir de 50 €.

WRC 5
#UNLEASHTHEDRIVER

L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE



LANDOV/MAXPPP

“Ils ont embauché des gens que nous avions virés. Pour rigoler, on appelle Apple «le cimetière de Tesla». Si vous n'y arrivez pas chez Tesla, vous allez travailler chez Apple. [...] Vous ne pouvez pas simplement aller voir un fournisseur et dire: «*construisez-moi une voiture.*”

INDUSTRIE

Temps gris pour Aston Martin

La marque britannique va supprimer 295 postes, soit une réduction de près de 15% de sa masse salariale. Aston Martin a vendu moins de 4000 voitures en 2014 et espère renouer avec les bénéfices dès 2016. Le constructeur compte notamment sur le futur crossover DBX pour l'aider à se redresser, mais il faudra être patient: le site d'implantation de l'usine où sera assemblé ce SUV n'a toujours pas été choisi.



Le patron de Tesla, Elon Musk, dans le journal allemand *Handelsblatt*, à propos du projet de voiture électrique Apple.



Tronçonnez plus vite que vite.

Un arbre ? Où ça un arbre ? Tronçonnez en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire avec Stihl. Qu'elles soient à moteur thermique, électrique ou à batterie, nos tronçonneuses vous offrent une performance de coupe incomparable. Découvrez plus vite que vite toute la gamme chez votre revendeur.



www.stihl.fr



Retrouvez tous nos conseils sur l'application **Stihl+**
Disponible sur Google Play et iTunes store.

La performance est notre exigence

STIHL®

ZONE ROUGE

Les chiffres du marché européen en septembre 2015



+22,5%

C'est la hausse des immatriculations en Espagne en septembre, dont le marché automobile connaît une embellie après des années de vaches maigres.

+9,8%*

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à septembre 2014.

1 357 000

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe au mois de septembre, soit 10,4 millions depuis le début de l'année (+8,8%).

+170%

C'est la hausse des ventes de la marque Jeep depuis le début de l'année, avec près de 63 000 unités. Un score attribuable à la petite dernière, la Renegade, qui rencontre un joli succès.



Une Volvo électrique en 2019

La marque suédoise va progressivement électrifier sa gamme. Elle proposera une version hybride rechargeable pour chacun de ses modèles – notamment la prochaine routière S90 – et développera pour la première fois une voiture de série 100 % électrique en 2019. Pour l'anecdote, la C30 électrique que nous avons pu essayer était une voiture extrêmement aboutie et convaincante. Elle n'a hélas jamais été commercialisée !

LE 21 NOVEMBRE LAND ROVER DEFENDER CELEBRATION



FRANÇOIS-XAVIER RICHARD

Près de 70 ans de carrière et plus de 2 millions d'exemplaires produits : ça mérite bien une petite fête ! Land Rover vous donne rendez-vous sur l'autodrome de Montlhéry pour un grand rassemblement. Attention, il vous faudra venir en Defender (et vous inscrire au préalable sur www.land-rover-defender-celebration.fr) pour pouvoir assister à cette célébration.



DES SPORTIVES OUBLIÉES

Deux raisons de l'acheter : la (re)découverte des sportives Opel et la plume de Patrice Vergès, conteur automobile hors pair.
Opel, 50 ans de sportives, éd. ETAI, 208 p., 44 €.



ÉCONOMIE

La Kwid cartonne

Lancée fin septembre en Inde au prix de 3 500 €, la Renault Kwid a enregistré plus de 25 000 commandes en deux semaines. Un beau succès pour ce programme low cost qui doit aider Renault à développer sa stratégie mondiale. À quand en France ? Le responsable du programme, Gérard Detourbet, nous avait confié : "Le marché décidera. La Kwid est destinée aux marchés émergents, mais cette voiture est capable d'aller partout".



La Giulia poursuit son développement

Présentée en juin 2015, l'Alfa Romeo Giulia s'est uniquement dévoilée dans sa déclinaison Quadrifoglio de 510 ch. Les versions les plus sages demeurent secrètes. Ou presque puisqu'elles roulent actuellement en Italie, vêtues d'un camouflage relativement discret, qui laisse entrevoir des lignes moins agressives mais toujours aussi séduisantes. La présentation officielle aura lieu au Salon de Genève, et les livraisons débuteront avant l'été 2016.

Une Insignia encore plus accueillante

La familiale d'Opel est louée pour son habitabilité et ses lignes mais critiquée pour son embonpoint : sa remplaçante, prévue pour 2017, sera plus légère (comme la nouvelle Astra) mais conservera une ligne originale, avec un pavillon arrondi qui se poursuit presque jusqu'à l'extrémité de la poupe, et une grande taille pour accueillir au mieux passagers et bagages.



TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN



**ESSAYER
UNE HYBRIDE,
C'EST SIMPLE
COMME BONJOUR,
JE M'APPELLE
ALEX.**

PARTOUT EN FRANCE, DES CONDUCTEURS D'HYBRIDE
VOUS FONT ESSAYER LEUR TOYOTA.

Parce que personne ne parle mieux des hybrides que ceux qui les conduisent tous les jours, Toyota lance bienvenuedansmonhybride.fr : le premier site d'essais de Toyota Hybride entre particuliers, en France. Connectez-vous et géolocalisez les propriétaires de Toyota Hybride autour de vous, prêts à vous faire essayer leur voiture et à vous en parler.

Rendez-vous dès maintenant sur bienvenuedansmonhybride.fr

Bienvenue
DANS MON
HYBRIDE



À PAS FEUTRÉS

JAGUAR XE 2.0D 180 ch BVA8 R-Sport

Faire oublier la X-Type sera tâche aisée pour la XE. Concurrencer les Audi A4, BMW Série 3 et Mercedes Classe C relève d'une autre paire de manches. Elle peut compter sur sa silhouette et le prestige de son écusson. Et sur d'autres particularités, rencontrées tout au long de ce parcours épique...

Par Stany Meurer Photos Christian Martin





1- La face avant ne peut que forcer le respect. 2- Dans le pré, six moutons broutent. Sous le capot, 180 chevaux... dorment. 3- L'histoire moderne de Jaguar commençant ici, à Jabbeke en Belgique, la XE est retournée aux sources. 4- Venise à l'horizon, destination glamour par excellence. 5- À la veille d'Halloween, c'est en cette élégante XE que les citrouilles ont trouvé leur carrosse.





1- À Francorchamps, notre Jaguar est venue narguer les BMW. 2- Des canaux de Bruges à ceux de Venise, la XE aura montré différentes facettes de son caractère. 3- Bonne surprise à la pompe : la Jaguar boit peu. 4- L'agilité de la Jaguar est remarquable, le caractère intuitif de sa conduite également.

Pilotage automatique

Fonctionnant comme un régulateur de vitesse à basse allure, l'ASPC ou contrôle de motricité toutes surfaces permet d'améliorer la motricité, par exemple lors de la montée ou de la descente d'une pente ou sur des surfaces glissantes, sans que le conducteur ne touche les pédales. Le système fonctionne sur une plage allant de 3,6 à 30 km/h, la vitesse ayant été préalablement choisie par le conducteur via la commande du régulateur de vitesse. Si le véhicule roule à des vitesses comprises entre 30 et 80 km/h, le système se place en veille, son fonctionnement reprenant automatiquement lorsque la vitesse repasse sous le seuil des 30 km/h. L'ASPC est disponible uniquement avec la transmission automatique.



Acheter une Jaguar ne consiste pas à acquérir une simple automobile pour se déplacer. Choisir une XE relève d'une démarche plus complexe où interfèrent diverses motivations. C'est tout à la fois pénétrer un pan de l'histoire de la marque, s'offrir un brin de glamour et répondre à un plaisir hédoniste de conduite mélangeant avec habileté sportivité et confort. C'est en réfléchissant à tout cela que nous avons concocté à la XE un parcours d'essai exceptionnel, véritable défi à la route, taillé à ses ambitions. Les mêmes que celles de la X-Type mais nettement revues à la hausse et avec de sérieux arguments à faire valoir. Car, loin de la candeur industrielle de son infortunée devancière, la nouvelle XE est née d'une réflexion plus approfondie et d'un pragmatisme inconnu jusque-là à Coventry. Fini donc de prendre le client pour un nigaud supposé se laisser envouter par la magie d'un écusson prestigieux, traduite

dans la forme par une calandre évocatrice d'un passé sportif glorieux, suggérée par quelques boiseries datées singeant celles d'un manoir de lord et encore évoquée par les effluves d'un cuir odorant censées masquer des dessous bien communs.

C'est en nous remémorant tout cela que nous avons quitté Paris pour nous diriger vers la petite localité flamande de Jabbeke.

Située non loin de Bruges, la ville est liée pour toujours à la marque et à sa soif de records. Le 30 mai 1949, une XK120 spécialement préparée pour l'occasion et pilotée par Ron "Soapy" Sutton, y atteignait la vitesse de 132 mph (soit 212,4 km/h), sur un tronçon d'autoroute rigoureusement rectiligne et plat, justifiant ainsi largement son appellation de XK120, pour 120 mph. Un bout de ligne droite qui allait marquer un tournant



"LA XE AVALE COURBES ET VIRAGES AVEC UNE FACILITÉ ET UN NATUREL DÉSARMANTS. CETTE JAGUAR EST UN AUTHENTIQUE FÉLIN."

Christian Martin, photographe



4

décisif pour la marque et son image. Pour l'anecdote, la vitesse maxi atteinte ce jour-là n'était guère éloignée de celle de notre XE du jour, comme nous le découvrirons plus tard...

Cette étape prenait donc pour nous des allures de pèlerinage, particulièrement lorsque nous avons posé les roues de notre XE sur les quelques centaines de mètres du ruban historique ayant survécu aux pelleteuses. Cet instant d'émotion passé, nous en avons profité pour arpenter les rues de la Venise du nord, Bruges, et y goûter non pas ses *brugse mokken* (de petits biscuits au sirop et à la farine de seigle) mais ses pavés. L'occasion de découvrir que "notre" XE, chaussée de jantes de 19 pouces (précision d'importance), jusque-là très confortables trahissait une filtration impeccable sur revêtement dégradé à basse vitesse, une caractéristique aux antipodes des valeurs chères à la marque. Et encore roulions-nous avec les pressions préconisées à vide (2,5 bars partout). Avec celles imposées en

charge (2,9 bars à l'avant et 3,2 bars à l'arrière), nul doute que cette épreuve aurait suffi à décoller nos rétines... et à nous faire passer pour droites les coutures tremblantes habillant la partie supérieure du tableau de bord!

Ce parcours urbain nous aura aussi permis de découvrir le médiocre agrément du stop/start, aussi bruyant que brutal. Et aussi de pester contre le caractère rugueux du moteur, à la sonorité issue du monde agricole. *Shocking, my dear!* En regardant dans le rétroviseur, je constate aussi que l'espace dévolu aux passagers arrière n'a rien de commun avec celui qui leur est habituellement réservé dans un club londonien. Il est d'ailleurs pour l'instant encombré par les bagages de Bibi le photographe. Pourquoi, me direz-vous ? Parce que le coffre est trop réduit, encombré par les passages des charnières du couvercle de malle et qu'il a, en outre, des formes difficilement exploitables. ➤

**CHAUD DERRIÈRE**

En option, la XE propose un système de chauffage pour les sièges avant et arrière, la fonction ventilation n'est en revanche disponible qu'à l'avant.

**PILOTAGE AUTOMATIQUE**

Fonctionnant comme un régulateur de vitesse à basse allure, l'ASPC permet d'améliorer la motricité lors d'un démarrage, sans intervention sur les pédales.

**ON CONNAÎT MIEUX !**

Le système de lecture tête haute se règle en hauteur mais son affichage souffre alors de la courbure du pare-brise. Les informations ne sont pas toujours correctes.

**MÊME POUR LES NULS**

La XE propose quatre modes de conduite (sport, normal, éco et revêtement glissant). Pas besoin d'être ingénieur pour passer de l'un à l'autre, ni de quitter la route des yeux !

**ABSCONS ?**

Le nombre de commandes encastrées sur les branches du volant impressionne. À l'usage, celles-ci se révèlent simples à utiliser.

Cockpit de sportive

À première vue, l'ensemble présente bien et il faut vraiment passer par un examen très poussé pour constater des différences avec les allemandes de référence. Toutefois, les coutures réalisées sur la partie supérieure du tableau de bord, très visibles de surcroît, relèvent de l'amateurisme. Pour le reste, si ce n'est des commandes au toucher manquant de raffinement, Jaguar vise juste.

L'ensemble ne verse ni dans le faux luxe à l'ancienne avec boiseries clinquantes, ni dans le modernisme de pacotille avec mobilier de science-fiction. On est assis

bas, avec une large console qui vous sépare du passager. Le volant tombe idéalement en mains tandis que la commande de boîte par bouton rotatif, qui sort de la console lorsque le moteur tourne, relève du gadget (moteur coupé, elle devient par ailleurs difficile à manipuler!). L'écran central de 8 pouces se commande exclusivement de façon tactile. L'agencement des contre-portes ne brille pas par son ergonomie: coude posé sur l'accoudoir, il est difficile voire impossible d'atteindre les commandes de lève-vitres. Dernier défaut: le manque flagrant de rangements.

GADGET FAÇON JAMES BOND

La commande de boîte par bouton rotatif sortant de la console, moteur tournant, relève plus du gadget qu'autre chose... même si, à l'usage, on s'y accommode.



Classique, le bloc instrumental se révèle agréable à l'usage. La lecture des panneaux de signalisation s'avère tout à fait fantaisiste, quand elle n'est pas carrément erronée.



"LE SYSTÈME DE NAVIGATION EST LENT, PEU INTUITIF ET VITE PERDU. CELUI DE RECONNAISSANCE DES PANNEAUX N'EST GUÈRE PLUS FIABLE!"

Frédéric Haas, service mesures



Avant de m'échapper définitivement de la ville, je note encore que la visibilité périphérique n'a manifestement pas figuré au rang des priorités des designers et que la XE a un encombrement extérieur difficile à appréhender. Mais, bonne nouvelle : la caméra de recul restitue fidèlement ce que vous auriez dû voir au travers d'une image de qualité.

Des équipements au fonctionnement pour le moins fantaisiste...

Les autoroutes belges sont digérées à un rythme suffisamment lent pour nous permettre de juger l'installation stéréophonique au RDS capricieux, la reconnaissance fantaisiste des panneaux (si vous vous y fiez aveuglément, dites adieu à votre permis !) et un affichage tête haute projetant ses informations de travers ! Après une courte escale à Francorchamps, où la Jaguar est venue narguer les BMW sur le terrain de leurs exploits réalisés dans le cadre des 24 Heures (21 victoires !), nous gagnons l'Allemagne dans le but de libérer les 180 ch abrités sous le capot.

Sur les plages intermédiaires, rien à dire, le moteur se montre satisfaisant. Parfaitement élastique, il fait illusion et, s'il dégage une certaine

indolence, elle sied parfaitement à la berline britannique. Mais lorsque le conducteur décide de souder le pied au plancher, le beau tableau se ternit. Rapidement, on se demande où se cache la cavalerie. Au-dessus de 200 km/h, l'aiguille semble figée et il lui faut un temps fou pour atteindre les 220 km/h... au compteur ! On est loin du compte et le moteur de la XE semble plus proche des 150 ou 155 ch que des 180 ch. Pour corser le tout, les bruits de vent sont légion au-dessus de 160 km/h. En tout cas suffisamment présents pour masquer les bruits de roulement, pas toujours discrets avec cette monte optionnelle en 19 pouces.

Si tout cela n'est pas très Jaguar, il est un point sur lequel la XE respecte à 100 % l'ADN de la marque : comme la Type E jadis célèbre pour son avant très léger à grande vitesse, la XE se montre particulièrement sensible au vent latéral (même modéré), avec une proue qui se délest et cherche sa voie, vous obligeant à corriger sans cesse ses écarts de conduite. Il faut être courageux, voire téméraire, pour prolonger l'exercice. Nous fixerons donc notre vitesse de croisière aux alentours de 160 km/h, ce qui est largement suffisant pour signer de jolies moyennes sans épouser tous les puits de pétrole de la planète. Le freinage pour sa part nous a donné pleinement →



SEAT

NOUVELLE SEAT LEON X-PERIENCE

AVEC TECHNOLOGIE 4DRIVE 4 ROUES MOTRICES



LLOWE STRAFINSKI RCS 505500NS B602025538

TECHNOLOGY TO ENJOY

TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

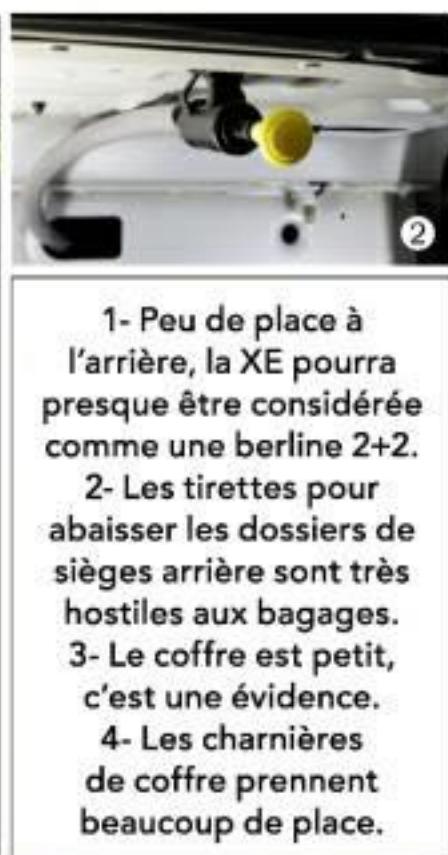
Explorez de nouvelles routes en toute sécurité grâce à la technologie 4Drive. Et avec son design unique, ses passages de roues spécifiques et ses bas de caisses renforcés, aucune route ne vous résistera. Chaque trajet devient un pur moment de plaisir, que vous pouvez individualiser à l'aide du SEAT Drive Profile d'un simple effleurement du doigt sur l'écran tactile du système multimédia.

Nouvelle SEAT LEON X-PERIENCE : consommations mixtes (l/100 km) de 4,6 à 6,5. Émissions de CO₂ (g/km) : de 120 à 152.

Retrouvez-nous sur



SEAT.FR



L'alu... au même poids que l'acier

Pour alléger une voiture, la solution la plus simple consiste à remplacer les ouvrants en acier par des éléments en aluminium. Sur la XE, Jaguar a procédé exactement de façon inverse. Ainsi, si la structure fait largement appel à l'aluminium, et la majorité des ouvrants (portes et malle de coffre) sont en acier! Autre singularité : le recours à de l'aluminium recyclé ainsi que l'abandon de la soudure au profit tantôt de rivets auto-poinçonneurs tantôt d'adhésifs structuraux. Si Jaguar est très fier d'annoncer que la carrosserie de la XE intègre plus de 75 % d'aluminium, il se vante moins du poids final de l'auto : sur la balance, elle avoue une masse supérieure à celle d'une BMW Série 3 équivalente (80 kg) et à peine inférieure à celle d'une Mercedes Classe C. Cherchez l'erreur...

High-tech Bilan inégal

LA PEAU DE CHAMOIS, PLEASE

L'écran tactile est facile à utiliser mais il est rapidement souillé, ce qui rend sa lisibilité moins bonne. Pas joli dans une Jaguar...



SORTEZ LA CARTE!

Le GPS est vite perdu, se recadre lentement et s'avère peu fiable... comme le régulateur de vitesse, emporté à la moindre pente!



LE PROF EST PÉDAGOGUE

Si vous suivez scrupuleusement tous les conseils donnés, vous abaissez facilement la consommation.



CHAUD ET FROID

Une fois assimilé le maniement du système, vous disposez d'une plage étendue pour chauffer ou refroidir le siège.



Le gabarit de la voiture est difficile à appréhender au premier contact. Du reste, les montants épais constituent une gêne en ville.

“JE VOUS LA
PRENDS...
DÈS QUE
J'AI REVENDU
LA MIENNE.”

**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.



L'avis de Stanu Meurer



Berline de caractère,
la XE pourrait
m'empêcher
d'acheter un
des membres du
triumvirat allemand!



1



2

1- Peu de protection sur la carrosserie. Heureusement, les assistances au stationnement sont précises. 2- Grâce aux pavés de Bruges, nous avons pu découvrir quelques lacunes de filtration. 3- La XE est très sensible au vent latéral, même lorsque celui-ci est modéré.



3

satisfaction, avec une assistance forte mais bien dosée, une belle progressivité et une endurance remarquable. De quoi nous redonner confiance et envie de vérifier le comportement sur un tracé plus sinueux.

Autant la Jag n'était pas dans son élément sur l'autoroute au-dessus de 200 km/h, autant c'est un pur bonheur sur route.

Son châssis se révèle aussi compétent qu'efficace, offrant avec un naturel déconcertant. Derrière le volant, tout paraît simple, facile, évident. Et la XE réagit au doigt et à l'œil, exactement comme le ferait... un félin, avec une agilité et une aisance incroyables. Plus fabuleux encore, ce résultat est obtenu avec une voiture jamais exagérément vive, risquant de vous piéger. Les courbes rapides deviennent presque des lignes droites, le châssis n'y accusant aucun mouvement parasite, sans pour autant vous imposer un lourd tribut en termes de confort. La XE fait preuve d'un caractère incisif à l'inscription en virages plus

PLUS
Agrément de conduite
Agilité
Châssis fabuleux
Consommation basse

MOINS
Performances décevantes
Sonorité mécanique
Habitabilité arrière
Équipements pas toujours aboutis

serrés, qu'elle négocie sans aucune inertie. Et quand bien même vous auriez surestimé ses (vos ?) capacités, elle se montre magnanime, avec des limites d'adhérence faciles à cerner et des corrections aisées à apporter. Du grand art et, derrière le volant, un vrai plaisir. Pourachever de vous donner le sourire, la direction électrique, ni trop légère ni trop lourde, s'avère très précise.

Après un bilan mitigé sur autoroute puis excellent sur un tracé sinuieux, comment allait se comporter la XE en montagne ? Pour le savoir, cap sur le Großglockner. Certes, ce n'est pas Pikes Peak et l'ascension vers les nuages. Mais côté difficultés, le parallèle est réaliste. C'est en tout cas le terrain de jeu idéal pour vérifier le potentiel de la XE. Et là, qu'avons-nous découvert que nous ne connaissons pas ?

Sans être anémique, le moteur affiche clairement des performances en retrait par rapport à ses concurrentes directes. Le bougre est à la peine. Direction, freinage et châssis font en revanche à nouveau étalage de tous leurs talents. La surprise est venue de la boîte. Complice parfaite du



À l'issue de ce grand périple, nous nous sommes découverts beaucoup d'atomes crochus : la XE paraît bien armée pour agacer la concurrence.

moteur en plaine, où elle s'était montrée douce et suffisamment réactive sans pour autant devenir inutilement hésitante en changeant sans cesse de rapports, elle pêche ici par une forme de paresse, et cela quel que soit le mode de conduite retenu.

Bravo pour le confort des sièges qui nous ont parfaitement maintenus, même dans les épingle les plus serrées. La suite du voyage s'est appartenue plutôt à une balade pour retraités durant laquelle le système de navigation s'est amusé à nous égarer souvent, à nous annoncer de fausses informations et à nous faire pester devant sa manipulation lente et peu intuitive. L'occasion encore de constater que le régulateur de vitesse peine, à la moindre déclivité, à tenir la vitesse fixée, d'admirer la puissance des phares et aussi de pester contre l'autonomie faible de la XE alors que celle-ci consomme sans excès : sur la boucle complète qui nous aura menés de Paris à Paris en passant par la Belgique, l'Autriche et l'Italie, elle s'est contentée de brûler 6,88 l/100 km en moyenne, ce qui est peu rapporté à l'appétit d'une Passat moins puissante et réputée économique (6,84 l/100 km sur un parcours plus facile). ■

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★☆

Avec un moteur plus en phase avec la puissance et une tenue de cap moins "volage", le bilan aurait frisé la perfection. Le châssis est au top, procurant à la XE une agilité insoupçonnée, la direction un vrai régal et le freinage aussi progressif qu'efficace.

SÉCURITÉ ★★★★☆

6 airbags seulement, beaucoup d'aides électroniques évoluées et efficaces. Une auto facile à conduire, avec des limites d'adhérence facilement perceptibles. Une fois celles-ci dépassées, la voiture se contrôle aisément.

PERFORMANCES ★★★★☆

Déception : les 180 ch sont plutôt des percherons, comme en attestent les chiffres. En outre, le gain de poids procuré par l'aluminium est un leurre : la XE est aussi lourde, voire plus, que ses concurrentes.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★☆

Chaussée de roues 19 pouces, notre voiture d'essai offre un confort satisfaisant, sauf à basse vitesse sur route au revêtement défoncé. L'insonorisation est soignée jusqu'à 160 km/h. Les bruits de roulement sont, dans l'ensemble, bien maîtrisés.

HABITABILITÉ

★★★★☆

Très correcte à l'avant, beaucoup moins à l'arrière où les défauts s'accumulent : médiocre espace aux jambes, tunnel de servitude imposant et faible garde au toit. Volume de coffre ridicule aux formes difficilement exploitables.

QUALITÉ ★★★★☆

Le perfectionniste trouvera ici et là quelques imperfections. Mais, honnêtement, il n'y a pas à crier au loup.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT

★★★★☆

La XE respecte la tradition Jaguar : elle offre un rapport prix/équipement meilleur que ses rivales. Au fil des ans, les constructeurs anglais ont appris des allemands : désormais, et conformément aux basiques du premium, ils ont concocté une longue liste d'options.

COÛT À L'USAGE

★★★★☆

Avec une moyenne de 6,9 l/100 km relevée durant notre essai, la XE est relativement économique. Côté garanties, Jaguar est filou : 3 ans kilométrage illimité sur la voiture et sa peinture, mais 6 ans kilométrage illimité sur la protection anticorrosion et 5 ans ou 80 000 km sur le système antipollution seulement.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Face à la triplette d'outre-Rhin, la Jaguar dispose de vrais arguments pour convaincre, une fois la séduction opérée par sa silhouette de rêve. Clairement plus à son avantage sur route sinuose que sur une autoroute allemande, la XE marque surtout les esprits par son châssis remarquable, véritable prolongement de vos mains et de vos pieds. En ville, son gabarit difficilement cernable l'empêche d'y évoluer comme un poisson dans l'eau.



LA TECHNIQUE

Structure aluminium, moteur diesel maison et boîte automatique à 8 rapports... la fiche technique de la Jaguar XE est pour le moins alléchante.

Moteur

Puissance maxi	180 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	430 Nm de 1750 à 2500 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cyl./Puissance fiscale	1999 cm ³ /10 CV

Transmission

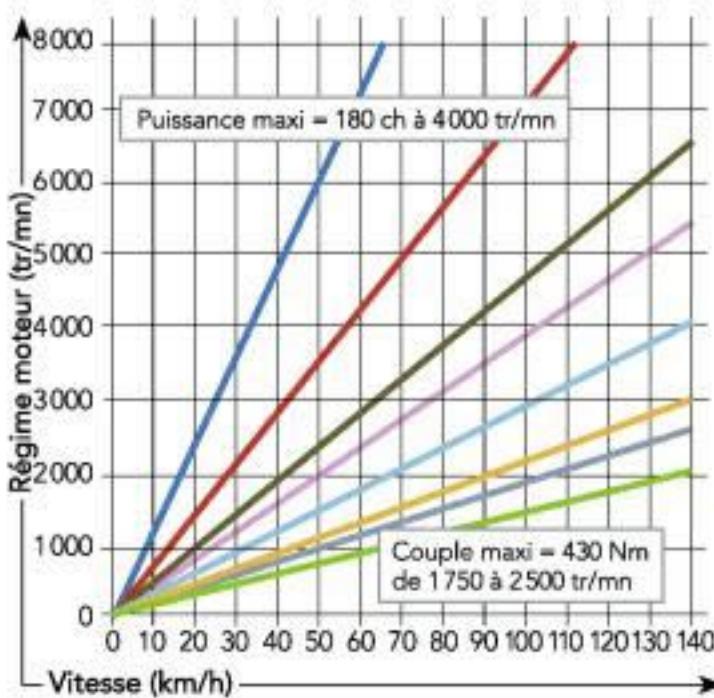
Type	aux roues arrière
Boîte/nbr de rapports	automatique/8

Diagramme des vitesses

La Jaguar XE s'essouffle par manque de puissance à haut régime autant que par la longueur de sa démultiplication finale.

Vitesse à 1000 tr/mn

En 1 ^e = 9,69 km/h	En 5 ^e = 35,67 km/h
En 2 ^e = 14,53 km/h	En 6 ^e = 45,62 km/h
En 3 ^e = 21,62 km/h	En 7 ^e = 54,31 km/h
En 4 ^e = 27,32 km/h	En 8 ^e = 68,09 km/h



Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,7 m
Suspensions AV	doubles triangles, ressorts hélico.
Suspensions AR	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux
Freins AV/AR	disques ventilés/disques
Pneumatiques	225/40 R 19 (AV) / 255/35 R 19 (AR)
Roue de secours	kit de réparation

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,68/1,85/1,42/2,84 m
Poids/tractable freiné	1676/1800 kg

FACE À LA CONCURRENCE

BMW 320d 190 ch BVA Sport

Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 Nm de 1750 à 2750 tr/mn
Moteur	4 cyl. en ligne, turbo diesel
L/l/h/empottement (m)	4,63/1,82/1,43/2,81
0 à 100 km/h (s)	7,9
Vitesse maxi (km/h)	222
90/130 km/h en D (s)	5
Prix/bonus-malus (€)	45 550 €/0 (106 g/km)
Conso. moyenne (l/100 km)	5,7
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★★

Mercedes C220 d 170 ch 7G-Tronic Executive

Technique	170 ch de 3000 à 4200 tr/mn
Conduite	400 Nm de 1400 à 2800 tr/mn
Budget	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Conduite	4,69/1,81/1,44/2,83
Budget	4,69/1,81/1,44/2,83
Conduite	8,3
Budget	221
Conduite	7,6
Budget	45 700 €/0 (98 g/km)
Conduite	6,1
Budget	★★★★★



Dans la catégorie à accent sportif, la BMW reste la référence absolue... même si les réglages du châssis ont perdu au fil du temps un peu de leur rigueur.

Par rapport à la BMW comme à la Jaguar, la Mercedes bénéficie d'un typage plus confort. Face au chrono, ses 170 ch sont plus costauds que les 180 ch de la Jaguar.

Tests sécurité AJ

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Freinage court (11,4 m) à 50 km/h puis échec ensuite. Sans établir de record, le résultat constitue une jolie performance. À titre d'information, une Classe C 220 d 170 BVA réclame 30 cm de plus à la même vitesse.

VERDICT ■

LEVER DE PIED EN COURBE



Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Durant le test, la XE décroche à 55 km/h, ce qui est un très bon résultat. Tout se passe en douceur et progressivité, avec un sous-virage contenu et un léger survirage facilement maîtrisé. Les garde-fous électroniques sont efficaces.

VERDICT ■

ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE



Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Test passé jusqu'à 100 km/h avec grande aisance, plus compliqué ensuite. À 110 km/h, la XE manifeste une tendance avérée au survirage dès l'inscription, tendance qui va croissant jusqu'à la sortie et réclame un certain doigté pour réussir l'épreuve. Échec ensuite lors de la tentative à 120 km/h. **VERDICT ■**

EN CHIFFRES



LA VIE À BORD

La XE est généreuse avec ses passagers avant, beaucoup moins avec ceux de la banquette arrière qui volent leur espace encore réduit par l'imposant tunnel. Présentation originale sans verser dans le délice ou l'effet de mode, qualité des matériaux soignée.

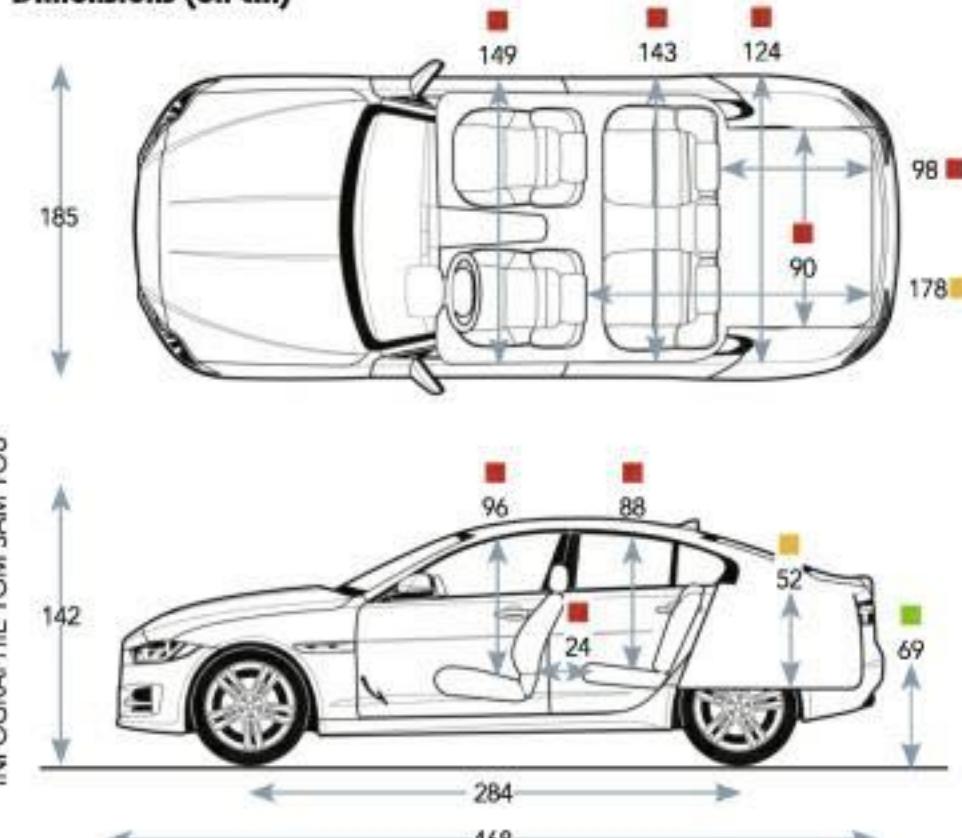
Coffre

Volume ■ 455 dm³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h ■ 46,3 / 65,1 / 67,2 dB

Dimensions (en cm)



INFOGRAPHIE TOM SAM YOU

Test éclairage AJ

Type projecteurs	xénon
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 70 m)	125 lux / 38,5 lux



ERIC MONTGOBERT

Les projecteurs au xénon disponibles en option (1100 €) fournissent un excellent travail et contribuent à rendre agréable le voyage de nuit. Le passage de codes à phares s'effectue de façon douce et efficace pour les yeux. Des projecteurs adaptatifs au xénon sont également livrables via le pack Visibilité (1450 €). Notre voiture n'en était pas équipée. **VERDICT ■**

Test climatisation AJ

La Jaguar XE est équipée de série d'un système de climatisation automatique bizona qui, s'il fonctionne bien, manque parfois un peu de nuance. Il fait vite chaud ou froid, sans grande transition. Nous avons également noté que les vitres s'embuent rapidement, un problème facilement éradiqué en enfouissant les touches ad hoc. **VERDICT ■**

LE BUDGET

La Jaguar XE 2.0D 180 boîte auto est accessible à partir de 39 500 €. Elle coûte 46 050 € en prix de base dans la finition A-Sport de l'essai et culmine à 47 500 € en livrée Portfolio. Des prix qui ne sont pas altérés par le malus en raison du faible taux d'émission en CO₂ de ces modèles... mais qui peuvent vite grimper en fonction des options retenues. Pour preuve, notre exemplaire d'essai, qui était loin d'être une full options, était facturé 58 830 €.

Prix

Bonus/malus (CO ₂) ■	0 € (109 g/km)**
Prix du modèle essayé*	58 830 €
Garantie ■	3 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus. **113 g/km si jantes de 16 ou 17 pouces.

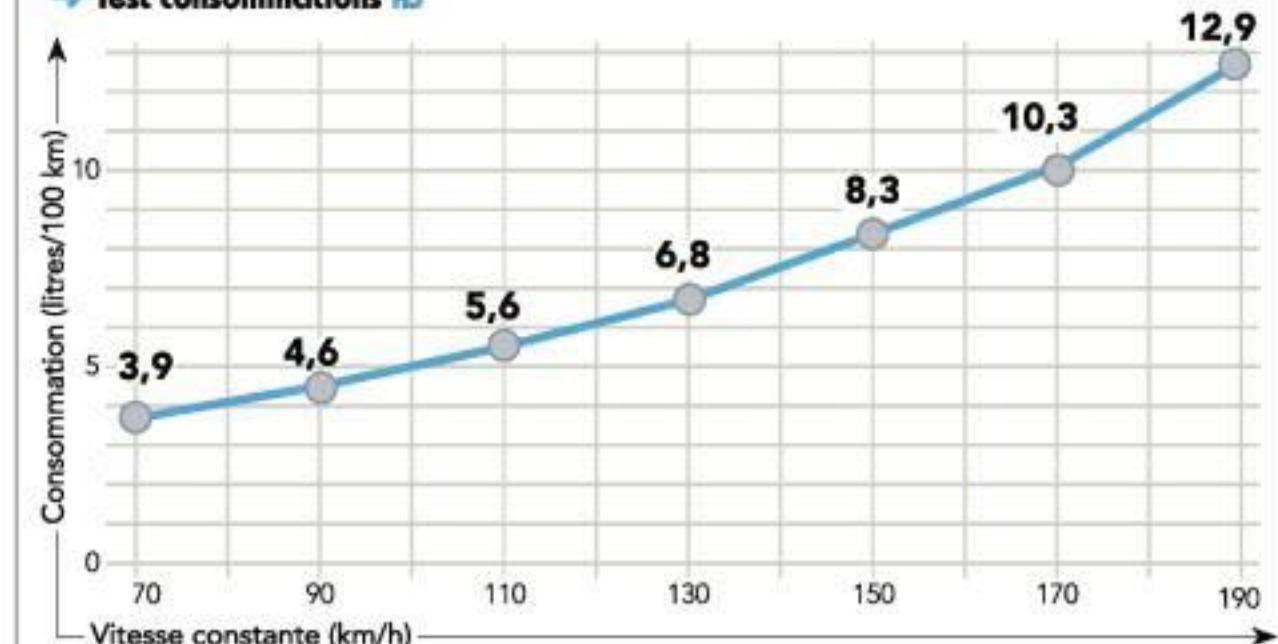
Équipements de série ■

6 airbags (2 frontaux, 2 latéraux AV, 2 rideaux), aide au démarrage en côte, alerte au franchissement de ligne, antibrouillards, autoradio CD-mp3 avec commandes au volant, banquette AR 40/20/40, Bluetooth, boîte à gants réfrigérée, caméra avec freinage d'urgence, capteurs luminosité/pluie, châssis Sport, clim auto bizona, contrôle de pression des pneus, écran couleur 8 pouces, ESP, feux diurnes à LED, fixations Isofix, frein de parking électrique, GPS Europe, jantes en alliage 18 pouces, kit mains-libres...

Options

Peinture métallisée	de 1080 à 1 600 €
Phares xénon/phares adaptatifs	1 100 / 1 450 €
Radars de parking AV + caméra AR	690 €
Régulateur de vitesse adaptatif	1 500 €
Sièges AV chauffants et ventilés + AR chauffants	1 480 €
Toit ouvrant panoramique	1 500 €

Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km)	■ 6,4
Autoroute (l/100 km)	■ 7,1
Ville (l/100 km)	■ 7,2
Route (l/100 km)	■ 5,6
Autonomie	■ 875
Capacité du réservoir	■ 56

Sans battre des records ou même égaler les performances des championnes de sa classe, la Jaguar 2.0D XE consomme peu en ville et sur route alors qu'elle manifeste un appétit plus important sur autoroute, appétit qui frise la gourmandise dès qu'on dépasse les 160 km/h. Sur le papier déjà, l'autonomie n'est pas exceptionnelle. Dans la pratique, en raison d'un réservoir qui refoule vite (et donc empêche son remplissage total) et d'une jauge pessimiste, vous devrez ravitailler entre 620 et 700 km au maximum. Ce qui est peu. **VERDICT ■**

LA GAMME

Moteurs/Prix (en €)

	Pure	Prestige	Portfolio	R-Sport	S
2.0 200 BVA8	37 200 €	41 410 €	45 200 €	43 750 €	-
2.0 240 BVA8	42 900 €	47 110 €	50 900 €	49 450 €	-
3.0 V6 Supercharged 340 BVA8	-	-	-	-	61 800 €
2.0D 163 BVM	37 000 €	41 210 €	-	42 850 €	-
2.0D 163 BVA8	39 500 €	43 710 €	-	45 350 €	-
2.0D 180 BVM	37 000 €	41 210 €	45 000 €	43 350 €	-
2.0D 180 BVA8	39 500 €	43 710 €	47 500 €	46 050 €	-

Note Euro NCAP

en cours

Pays de fabrication

Royaume-Uni



Idee aventu



reuse

Il n'y a plus une mais deux DS 4. À l'occasion de son restylage, l'atypique berline compacte de la jeune marque DS se déguise en Crossback, dont la lourde tâche est de séduire les amateurs de crossover : chiche ?

Par Pierre Lefebvre
Photos Florian Grout /DP Multimédia

Une chose est sûre : débarrassée des chevrons qui ornaient sa calandre, la DS 4 ne risque plus – comme, avant elle, sa grande sœur la DS 5 – d'être désignée en tant que Citroën. Une chose est moins sûre : malgré son patronyme fleurant bon l'aventure, la DS 4 Crossback ne devrait pas faire l'unanimité auprès des amateurs de crossover dont elle convoite les suffrages. Si la berline compacte de la marque DS a profité de son restylage pour abaisser sa garde au sol, afin de paraître moins décalée qu'elle n'est (*voir encadré p. 63*), la Crossback joue les alchimistes pour un résultat qui laisse dubitatif. Ainsi, jantes, calandre et coques de rétroviseurs noirs, passages de roue en plastique et barres de toit sont censés – avec une garde au sol élevée qui correspond peu ou prou à celle de l'ancienne DS4 ! – la faire passer pour une baroudeuse.

Si DS n'est pas le seul constructeur à se plier à ce genre d'exercice, ce dernier laisse un grand goût d'inachevé. Et ce pour plusieurs raisons. La première est que la transformation s'avère, selon nous, trop discrète à l'extérieur pour vraiment faire illusion. Des sabots de protection, fixés sous les longerons et sous les boucliers comme ceux de la Volvo V40 Cross Country, manquent cruellement à l'appel. Cette critique est subjective certes, mais il y a plus gênant. À l'intérieur, rien ne donne la sensation d'être dans une DS 4 particulière. Hormis les logos sur les tapis de ➤

**PLUS**

Tenue de route
Mécanique/
boîte agréable
Équipement
généreux

MOINS

Places arrière
peu accueillantes
Surcoût inutile
Forme du volant

sol, des seuils de portes spécifiques et... c'est tout! Cette Crossback ne bénéficie d'aucun traitement spécial permettant de justifier des tarifs plus élevés (jusqu'à 1 700 € !) comparés à ceux de la berline. De fait, il faut se contenter d'une position de conduite surélevée pour "s'y croire" et c'est bien dommage car l'engin s'avère, par ailleurs, un compagnon de voyage plutôt agréable. À son volant, on retrouve les qualités et les défauts de l'ancienne DS 4! Logique, puisque le châssis a été repris tel quel. De fait, cette Crossback s'avère plutôt dynamique à mener malgré une légère prise de roulis en courbe, et un confort ferme mais sans excès notamment à basse vitesse.

Sous le capot, elle reçoit les derniers moteurs PSA dont le sobre et performant diesel BlueHDi 180 ch. Il est associé à la boîte automatique EAT6 fournie par le japonais Aisin. Cette dernière offre un très bon compromis entre douceur et réactivité et n'oblige donc pas à recourir aux palettes au volant. Ça tombe bien, la Crossback comme la DS 4 "normale" en sont privées! La diète est aussi de mise côté ergonomie, mais cela a plutôt de bons côtés. Grâce à l'adoption d'un écran tactile très pra-

LA CROSSBACK PEUT COMPTER SUR SON AGILITÉ POUR SÉDUIRE. LES AMATEURS DE SUV NE S'Y RETROUVERONT PAS CÔTÉ LOOK...

tique, la planche de bord a été débarrassée d'une douzaine de boutons. Hélas, cette cure n'a pas concerné le grand volant à la forme bizarroïde qui ne plaira pas, comme celui de la DS 5, à tout le monde. À ce sujet, chez DS, on nous a assurés sur le ton de la confidence que les prochaines productions s'en passeraient. Espérons aussi que DS corrige assez rapidement les plus gros défauts de cette Crossback, hérités de la DS 4. Si le coffre, avec son seuil haut perché, prête le flanc à la critique, c'est surtout les places arrière qui pourront freiner les ardeurs d'un éventuel acheteur. L'accès à bord est toujours aussi étroit et la banquette arrière ne s'avère pas très spacieuse. Mais surtout, il est toujours impossible d'ouvrir les vitres arrière! Sur ce point au moins, DS a fait, hélas, un vrai choix aventureux! ■



1-Associée au bloc BlueHDi 180, la boîte automatique fait merveille. 2- La Crossback hésite entre deux mondes : celui du sport ou celui des SUV. Il aurait fallu trancher.



DS 4 CROSSBACK

BlueHDI 180 ch EAT6

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	181 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cylindres, injection directe, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1997 cm ³ /9 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 6

Châssis

Diamètre de braquage	10,7 m
Pneumatiques	225/45 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,29/1,81/1,54/2,51 m
Poids/tractable freiné	1420/1550 kg

Performances

0 à 100 km/h	8,6 s
Vitesse maxi	217 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	385 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	37 850 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (115 g/km)
Prix du modèle essayé*	39 910 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, barres de toit, caméra de recul et aide au stationnement AV/AR, clé mains-libres, climatisation auto. bizona, connexion Bluetooth, contrôle angle mort, écran tactile avec GPS couleur, jantes alliage de 18 pouces, phares à diodes + xénon, phares et essuie-glace auto., radio CD-mp3, régulateur-limiteur de vitesse, sellerie mixte cuir/tissu...

Options

Alarme (400 €), alerte au franchissement de ligne (510 €), hi-fi (600 €), prise 230 V (120 €), siège conducteur électrique + sièges AV chauffants (650 €), sièges AV massants (300 €).

Consommations

Mixte	4,4 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	5,3 / 3,9 l/100 km
Réservoir	60 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Sobre, performant et trouvant avec la boîte automatique EAT6 une belle alliée, le BlueHDI 180 ch manque d'un peu de discréetion à l'accélération. Pour le reste, la DS 4 Crossback fait cher payer une transformation trop timide.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Retour sur terre ?

Dévoilée il y a quatre ans, la DS 4 a étonné son monde avec sa garde au sol élevée. Pour se différencier de la Crossback, la DS 4 "normale" restylée s'abaisse de 3 cm, ce qui a pour conséquence de descendre le centre de gravité. Elle a reçu de nouveaux combinés ressort/amortisseur qui améliorent le confort. Si on ne peut pas parler de moelleux, un bref galop d'essai avec la version THP 210 ch nous a permis de relever un léger progrès. Reste à savoir si cela suffira à la DS 4 – déjà écoulée à 120000 exemplaires – pour mieux finir sa carrière qu'elle ne l'a commencée.

1- Par rapport à l'ancienne DS 4, les changements à bord sont rares et rien n'évoque le monde des SUV. 2- Aux places arrière, l'accès et l'espace sont limités. 3- Performances et consommation sont à la hauteur de celles des allemandes.



L'avis de Pierre Lefebvre



Je ne trouve aucun intérêt à la version Crossback. Si la DS 4 vous plaît, achetez plutôt la normale.





FORD S-MAX

1- Les informations sont complètes et parfaitement lisibles mais la présentation manque de personnalité.
2- La boîte se montre réactive. Le S-MAX dispose de palettes sous le volant qui raviront le conducteur "actif".
3- Le Ford se caractérise par une forme de pavillon tombante qui confère un certain dynamisme à sa silhouette.



BEAUCOUP DE CHOSES LES RAPPROCHENT, ET POURTANT, TOUT LES SÉPARE. ILS INCARNENT LA RIGUEUR ALLEMANDE ET LE GÉNIE FRANÇAIS ...

MATCH

Question de philosophie

D'origine, le S-MAX est livré en 7 places (Ford accorde un rabais de 750 € si vous vous en contentez de 5) alors que l'Espace est vendu en 5 places (les 7 places sont accessibles moyennant 1 500 €). C'est une différence essentielle mais pas la seule...

Par Stany Meurer Photos Florian Grout/DP Multimédia

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.



S-MAX 2.0 TDCi
180 ch S&S PowerShift
4x2 Titanium

ESPACE 1.6 dCi
160 ch EDC Pack
4Control Intens

LA TECHNIQUE

Moteur 2 l chez Ford contre 1,6 l chez Renault, avec un avantage "de coffre" grâce à une puissance et un couple supérieurs pour le S-MAX. Rapport poids/puissance en faveur de ce dernier (11 kg/ch contre 11,51 kg/ch). Boîte robotisée à double embrayage des deux côtés, le Ford étant disponible en transmission manuelle (et aussi en 4x4), contrairement au Renault. Mais diamètre de braquage trop grand pour le Ford, qui est aussi le plus lourd. Encombrements similaires et poids tractables identiques.

LE GAGNANT FORD

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 180 ch à 3 500 tr/mn	■ 160 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 2 000 tr/mn	■ 380 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/Puissance fiscale	1 997 cm ³ /10 CV	1 598 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/6	robotisée double embrayage/6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 12 m	■ 11,7 m
Pneumatiques	235/50 R 18	235/55 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,80 / 1,92 / 1,66 / 2,85 m	4,86 / 1,89 / 1,68 / 2,88 m
Poids/tractable freiné	1 980 / 2 000 kg	1 842 / 2 000 kg

LA CONDUITE

Deux approches s'affrontent. Le clan Ford offre une position de conduite et un comportement proches de ceux que propose un break de la marque, avec, à la clé, un réel agrément de conduite, au prix d'un confort plus ferme. Le Renault opte pour une position de conduite surélevée et des réglages de suspension plus souples. Il gagne ainsi en confort ce qu'il perd en maintien de caisse. Les 4 roues directrices apportent un vrai plus en maniabilité. Avantage performances au S-MAX.

ÉGALITÉ

Performances/Freinage

1 000 m d.a.	■ 32,4 s	■ 33,4 s
0 à 100 km/h	■ 10,6 s	■ 11,5 s
90-130 km/h en D	■ 9,8 s	■ 11,1 s
Vitesse maxi	■ 195 km/h	■ 192 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	■ 11/33/68 m	■ 10/32/65 m



RENAULT ESPACE

1- L'Espace est aussi imposant que déroutant : son pavillon bas réduit la hauteur de vitrage, comme la garde au toit. 2- La commande de boîte s'avère un peu lente et le levier de vitesses semble fragile. 3- La présentation est originale mais le bloc instrumental manque quelque peu de cachet.



66 [MATCH] FORD S-MAX 2.0 TDCi 180 ch S&S PowerShift 4x2 Titanium / RENAULT ESPACE 1.6 dCi 160 ch EDC Pack 4Control Intens



FORD S-MAX

1- L'assemblage et la finition s'avèrent rigoureux. Ford a simplifié le nombre de commandes sur les dernières versions: personne ne s'en plaindra. 2- Largeur aux coudes généreuse, sièges indépendants et plancher plat: pas d'erreur. 3- Ford équipe son S-MAX de toutes les aides et assistances indispensables (parking auto., stop/start, radar de parking...). Le conducteur est libre de les déconnecter. 4- Les réglages du châssis assurent un comportement plus sportif, avec des mouvements de caisse bien contrôlés.

SI LE S-MAX CONVIENDRA À LA MAJORITÉ, L'ESPACE SERA PLUS "CLIVANT", AVEC SES AMOUREUX FOUS ET SES DÉTRACTEURS ●●●

PLUS
Rapport prix/équipement
Performances
Agrément de conduite
MOINS
Volume du coffre
Diamètre de braquage
Présentation manquant de fantaisie



MATCH

S-MAX 2.0 TDCi
180 ch S&S PowerShift
4x2 Titanium

ESPACE 1.6 dCi
160 ch EDC Pack
4Control Intens

LA VIE À BORD

Tous deux sont disponibles en configuration 5 ou 7 places mais adoptent des politiques commerciales différentes : 7 places de série pour le S-MAX contre 5 d'origine pour l'Espace. Les palmes de l'originalité et du confort reviennent au Renault, pourtant plus étroit et présentant une faible garde au toit à l'arrière. Jadis exceptionnelles sur les précédentes générations d'Espace, la visibilité et la luminosité ont bien régressé sur le Renault, qui reste cependant le plus agréable à vivre.

LE GAGNANT RENAULT

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ de 19 à 33 cm	■ de 18 à 35 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 157/160 cm	■ 156/155 cm
Volume du coffre	■ 607 dm ³	■ 705 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 51,4/63,6/67,9 dB	■ 46,4/65,5/68,4 dB
------------------------	---------------------	---------------------

LE BUDGET

Qu'on retourne la question dans tous les sens, la réponse est invariablement la même : la meilleure affaire est le Ford, nettement moins prétentieux dans ses tarifs tout en étant au moins aussi bien équipé. En outre, le S-MAX offre une palette plus étendue de choix (moteurs, boîtes, transmissions). Le Renault peut faire valoir l'argument d'une garantie plus généreuse mais cela ne suffit pas à modifier le verdict. On regrettera également la faible contenance de son réservoir qui, forcément, pénalise l'autonomie.

LE GAGNANT FORD

Prix	■ 40 300 €	■ 44 700 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ malus 250 € (139 g/km)	■ 0 € (120 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 45 950 €	■ 49 470 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 3 ans ou 150 000 km

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

7 airbags, AFIL, autoradio CD et prise USB, Bluetooth, capteur de luminosité et de pluie, clim. auto bizona, contrôle de la pression des pneus, écran couleur 8,7 pouces, ESP, GPS Europe, jantes alliage, ordinateur de bord, radars de parking AV/AR, régul./limit. de vitesse, volant cuir multifonction...

6 airbags, AFIL, autoradio CD et prise USB, Bluetooth, capteur de luminosité et de pluie, clim. auto bizona, contrôle de la pression des pneus, écran couleur 8 pouces, ESP, GPS Europe, jantes alliage, kit mains-libres, radars de parking AV/AR, régul./limit. de vitesse, 4 roues directrices, sellerie cuir, volant cuir multifonction...

Options

Airbags latéraux 2^e rangée (100 €), clim trizone (350 €), jantes 18/19 pouces (de 700 à 900 €/1500 €), peinture métal. (de 700 à 1050 €), phares LED (1 250 €) sellerie cuir/suédine ou cuir (1 500 ou de 2 000 à 2 500 €), toit ouvrant électrique (1 000 €), etc.

Installation stéréo Bose (800 €), pack Hiver (550 €), pack 7 places (1 500 €), peinture métal. (de 720 à 920 €), etc.

Consommations

Moyenne	■ 7,5 l/100 km	■ 7,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,9/7,4/7,3 l/100 km	■ 8,2/7,3/7,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 933 km/70 l	■ 773 km/58 l

Note EuroNCAP

5 étoiles	■ bon	■ moyen	■ mauvais dans sa catégorie
Espagne	■ bon	■ moyen	■ mauvais dans sa catégorie

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

FORD S-MAX

Jouissant d'une aura fantastique, l'Espace est un séducteur invétéré. L'expérience de sa conduite ne laisse personne indifférent. Bourré de qualités mais aussi entaché de détails irritants, il inspire autant de passion que d'antipathie. Le S-MAX ne joue pas dans le même registre, même s'il table sur sa silhouette sympathique pour vous séduire. Pour autant que l'on fasse preuve de pragmatisme et de rigueur dans son choix, ce dernier s'impose logiquement au terme du parcours.

L'avis de Stany Meurer



En fait, je lui donnerais plutôt 0 % ou 100 %. L'Espace suscite des sentiments extrêmes !



RENAULT ESPACE

1- L'Espace gomme tous les défauts de la route, au prix, il est vrai, de mouvements de caisse importants. Les 4 roues directrices contribuent à sa maniabilité. 2- Durant cet essai se déroulant par un temps pluvieux, la clim montrait quelque hésitation et l'Espace s'embuait très vite. Cas d'espèce ou défaut avéré ? 3- La console centrale du Renault confère une ambiance unique, vraiment agréable, mais la qualité de ses matériaux laisse franchement à désirer. 4- À l'arrière, le confort serait parfait si la garde au toit n'était pas aussi mesurée.







Une malle pour un bien

C'est la suite logique, et elle est attendue par plus d'un fan d'A4 sur deux. Après la nouvelle génération de berline, voici venu le break Avant, qui privilégie toujours l'élégance à la charge utile.

Ajouets ou blindé à la banque, peu importe la valeur de ce qu'il y a dedans, un coffre cache toujours des richesses.

Chez Audi, c'est à l'Avant – nom donné aux breaks maison – que ce rôle est dévolu. Si la toute dernière génération de berline A4 a, comme vous avez pu le lire dans nos colonnes, déjà de quoi séduire, son pendant à hotte y ajoute la petite dose de fonctionnalité qui devrait, comme la génération précédente, davantage attirer les convoitises. Mais n'allez pas croire pour autant que c'est uniquement sur des critères pratiques que cela se joue. Avec 505 dm³ sous le cache-bagages, soit pas beaucoup plus que son prédecesseur (+ 15 dm³) et à peine mieux que la berline (+ 25 dm³), l'A4 Avant est tout sauf une bête de somme. Entre nous soit dit, il y a mieux pour jouer les déménageurs du dimanche et, surtout, moins cher.

C'est plutôt grâce à un subtil mélange entre charme et charge utile que le break séduit son monde.

Hayon motorisé qui peut, en option, s'ouvrir bras chargés, en glissant simplement le pied sous le bouclier arrière, cache-bagages qui se





COMME SOUVENT CHEZ
LES CONSTRUCTEURS
ALLEMANDS, C'EST
L'ÉVOLUTION PLUTÔT
QUE LA RÉvolution
QUI A ÉTÉ CHOISIE
CÔTÉ DESIGN •••

relève automatiquement, il est plus facile de ranger un sac de golf dans le break Avant que dans la berline et, pour certains, ce détail a son importance. Vous n'êtes pas adepte de la petite balle blanche mais plutôt de la petite reine ? Il sera aussi plus pratique pour embarquer un vélo, grâce à un accès aisément et un seuil assez bas, ou tout simplement pour emporter les bagages de toute la famille. Enfin, en cas de besoin, il est aussi possible de rabattre les dossier de la banquette en trois parties pour tripler le volume de charge tout en profitant d'un plancher plat.

Mais si, pour faciliter la manœuvre, Audi a bien prévu des poignées dans le coffre pour déverrouiller les dossier de la banquette, ces derniers ne tombent pas automatiquement sur les assises et il faut donc terminer l'opération... à la main !

Mais, comme on vous l'a dit, ce n'est pas sur de basses considérations pratiques que le break Avant est choisi. Si plus d'un client d'A4 sur deux en Europe de l'Ouest et en France l'apprécie, c'est que sa ligne, moins plan-plan que celle de la berline,

y contribue beaucoup ; et comme il fait techniquement cause commune avec l'A4 tout court, on retrouve à son volant les mêmes prestations de haut niveau.

Le charme opère dès l'ouverture de la portière. Repensé, le poste de conduite fait son petit effet. Pas pour les matériaux et le soin apporté mais plutôt pour ses compteurs. De série sur cette finition S line et pas trop onéreux en option (300 €), le virtual cockpit est un grand écran qui permet d'avoir en permanence sous les yeux GPS, radio ou ordinateur de bord. Pratique et ➔



2

1- Comme la berline, le break A4 se prend en main très facilement. 2- Repensé, le levier de vitesses de la boîte S tronic 7 s'actionne par impulsion, comme chez... BMW. 3- Plusieurs programmes de conduite avec le Drive Select. 4- L'an prochain, l'Allroad viendra compléter la famille A4.

La voiture quasi autonome

L'A4 Avant embarque un arsenal de sécurité en faisant une auto qui conduit presque toute seule. Entre régulateur de vitesse adaptatif, lecture des panneaux, contrôle de maintien dans la file et détecteurs d'angles morts... la voiture peut suivre le marquage au sol, accélérer et freiner jusqu'à l'arrêt dans les embouteillages et même respecter les limitations de vitesse ! Mais l'électronique peine parfois à analyser des situations complexes, confondant parfois limitation de vitesse de sortie d'autoroute et vitesse de croisière !



facile à utiliser, il est identique à celui du TT mais, pour des questions de convivialité, Audi n'a pas osé supprimer le traditionnel écran multimédia situé au centre de la planche de bord qui offre (de série ici) notamment l'accès wi-fi à bord. Idée saugrenue dans une automobile ? Pas si sûr, tant l'A4 Avant, comme la berline, se rapproche à grands coups d'options de la voiture autonome. Régulateur de vitesse adaptatif se calant sur les limitations capable d'arrêter et de redémarrer la voiture dans les bouchons, volant tournant seul dans la bonne direction afin de suivre la bonne trajectoire et bien d'autres fonctions encore dont le freinage automatique d'urgence livré de série (*voir encadré ci-dessus*), l'A4 Avant vient taquiner la Classe C sur le terrain de jeu préféré de Mercedes.

PLUS DE LA MOITIÉ DES A4 AVANT SERONT VENDUES EN TANT QUE VOITURES DE FONCTION ●●●

Si l'on peut saluer l'effort et n'avoir aucun doute sur leur utilité, ces raffinements technologiques ne seront toutefois pas appréciés par la plupart des clients. Et pour cause, puisque plus d'une A4 sur deux vendue sera une voiture de fonction, pour laquelle le mot "option" ne figure pas dans le vocabulaire de nombreux patrons. Toutefois, même sans cela, les employés chanteurs auront déjà de quoi être heureux. Repo-

sant sur la nouvelle plate-forme MLB maison censée réduire le poids jusqu'à 120 kg par rapport à son prédécesseur, ce break A4, en fidèle Audi, s'adresse à un public large et ne réserve donc aucune surprise, bonne ou mauvaise. Facile à prendre en mains, sûr et plutôt confortable – même si on attendait encore mieux de la suspension pilotée optionnelle –, l'Avant ne déçoit pas.

C'est aussi le cas de son silencieux et sobre moteur 2.0 TDI 190 ch associé à la boîte à double embrayage S tronic à 7 rapports. Et si certains trouveront que cette version n'est pas assez riche en sensations, la gamme tentaculaire avec les transmissions intégrales Quattro devrait aussi s'enrichir de versions plus épicees afin de combler toutes les envies. ■

AUDI A4 AVANT

2.0 TDI 190 S tronic 7 S line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch à 3800 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres, injection directe, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm ³ /10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée à double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Pneumatiques	225/45 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,73/1,84/1,43/2,82 m
Poids/tractable freiné	1530/1700 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 7,9 s
Vitesse maxi	■ 231 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 505 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 48 600 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (113 g/km)
Prix du modèle essayé*	58 620 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

Aides au stationnement AV/AR, 6 airbags, barres de toit, clim auto, 3 zones, compteur écran, connexion Bluetooth, GPS couleur avec pavé tactile, kit carrosserie S line, jantes alliage 18 pouces, phares à diodes + xénon, phares et essuie-glace auto., programmes de conduite Drive Select, radio CD-mp3 avec prises Aux et USB, régulateur-limiteur de vitesse, sellerie sport mixte cuir/tissu.

Options

Affichage tête haute (1190 €), airbags latéraux AR (440 €), alerte au franchissement de file (550 €), caméra de recul (550 €), châssis sport/piloté confort/piloté sport (410 €/1 190 €/1 190 €), dé mains-libres (690 €), détecteur d'angles morts (980 €), direction à démultiplication variable (1 210 €), phares à diodes/Matrix LED (1 440/2 300 €) sellerie cuir/Alcantara (610 €), sièges AV élec. (1 170 €)...

Consommations

Mixte	■ 4,3 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	■ 4,9/4 l/100 km
Réservoir	■ 60 l

Note EuroNCAP

en cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Performante, sobre et facile à conduire, luxueuse à souhait – ou plutôt à coups d'options –, l'A4 Avant est bel et bien... une Audi ! Mais côté pratique, et malgré des progrès comparé à sa devancière, c'est toujours une belle voiture avant d'être un break.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Cette nouvelle génération de break Avant, baptisée en interne B9, a grandi de 2,6 cm en longueur et de 1,6 cm en largeur.



UNE CITADINE ENFIN ACCOMPLIE

Depuis ses débuts en 1992, la Twingo a toujours manqué d'une version automatique convaincante. L'adoption d'une transmission à double embrayage à 6 rapports change la donne, même s'il faut y mettre le prix.

Par Camille Pinet Photos Yann Lefebvre



En ville, la Twingo EDC est à l'aise, grâce à la douceur de sa boîte. Les transmissions robotisées des concurrentes ne peuvent pas rivaliser.



Quoi de plus évident qu'une citadine à boîte automatique ? Pour faire face aux arrêts incessants inhérents au trafic urbain, ce type de transmission semble l'arme absolue, seule capable de préserver l'agrément de conduite. Pourtant, la formule n'a que rarement fonctionné : à la fois contraints par la cylindrée réduite des moteurs et par la nécessité de produire à moindre coût, les constructeurs ont souvent proposé des modèles peu convaincants. C'est le cas de la Twingo, qui, de la 'Matic à la Quickshift en passant par l'Easy,

a essayé depuis sa naissance à peu près toutes les solutions de boîte automatisée disponibles, hormis le double embrayage. Sans convaincre. La 3^e génération de la Twingo s'en offre un, quelques mois après sa cousine Smart, Renault ayant enfin pris le taureau par les cornes ! La boîte EDC n'est pas une nouveauté puisqu'il s'agit de celle de la Clio, réalisée avec l'équipementier allemand Getrag. Contrairement aux Fortwo et Fourfour, Renault a choisi d'associer cette unité au moteur de 90 ch uniquement.

Ce parti pris élitiste est encore renforcé au lancement puisque, dans un premier temps, la Twingo

EDC n'est proposée que dans une version spéciale Cosmic, qui joue à fond la personnalisation. Sa couleur prune métallisée (dite Ultra-violet), ses jantes diamantées et son habitacle assorti exploitent au maximum le style sympathique de la Twingo. Une réussite : les passants se retournent à son passage, ce qui n'est pas un mince exploit pour une auto déjà très diffusée.

Un comportement de boîte automatique classique.

Le clou du spectacle se situe cependant au niveau du plancher, qui accueille un sélecteur de ➤

vitesse identique à celui de la Smart Twinmatic. Très proche de celui d'une boîte automatique, il présente un agencement traditionnel, avec les positions P, N, R et D. Un mode manuel séquentiel est également proposé : il convient de pousser le levier vers l'avant pour passer les rapports supérieurs et vers l'arrière pour rétrograder. Un choix qui pourra en faire pester plus d'un mais la Twingo n'est pas une voiture de sport. On pourra regretter en revanche l'absence de palettes au volant, même en option.

Dès les premiers tours de roues, on constate que la Twingo a enfin trouvé une boîte automatisée à sa main. Les rapports s'égrènent avec douceur et sans à-coup, et la transmission se fait totalement oublier grâce à une gestion plutôt intelligente. Elle fait du 3 cylindres un moteur plus souple qu'il ne l'est réellement et ne cherche pas constamment le sous-régime, comme c'est trop souvent le cas. De fait, avec

son rayon de braquage réduit et sa taille contenue, la Twingo devient l'une des voitures les plus faciles à conduire en ville. Le moteur de 90 ch donne une belle impression de vivacité, même si le chronomètre ne le confirme pas. Mesurée par nos soins, la Twingo EDC accuse en effet 0,5 s de retard dans l'exercice du 0 à 100 km/h et du 1 000 m départ arrêté par rapport à la version manuelle. Il est vrai que la boîte EDC préfère la douceur à la rapidité de passage des rapports. On regrette enfin son comportement à très basse vitesse en manœuvre : si le rampage (capacité à avancer sans toucher l'accélérateur) apparaît suffisant, le 1^{er} rapport manque de progressivité, rendant le dosage de l'accélération délicat.

Presque aussi à l'aise sur autoroute qu'en ville.

Sur la route, le duo moteur/boîte continue de convaincre : cette dernière permet d'exploiter

OUI, LA TRANSMISSION À DOUBLE EMBRAYAGE EST COÛTEUSE, MAIS ELLE OFFRE UN AGRÉMENT INÉDIT DANS LE SEGMENT ●●●





2

1- L'habitabilité à l'arrière de la Twingo est correcte vu son gabarit. 2- Sur le volant, des touches de couleur, mais la Twingo EDC fait l'impasse sur les palettes. 3- Le sélecteur de vitesses est identique à celui de la Smart. 4- Le style reste l'atout maître de la Twingo, surtout dans cette nouvelle définition Cosmic bardée de fanfreluches.

L'avis de Camille Pinet



Cette transmission EDC est un véritable plaisir en ville. Mais pourquoi la Twingo est-elle aussi inconfortable ?



au mieux le couple du bloc. De quoi affronter avec une certaine sérénité l'autoroute, d'autant que Renault a choisi un étagement assez long, ce qui permet de réduire le volume sonore. Enfin, la consommation se montre plutôt raisonnable quel que soit le terrain. Par rapport à la version manuelle, nous avons relevé 0,4 l d'écart en moyenne tous les 100 km. Reste que cette boîte EDC ne peut pas réaliser tous les miracles. Équipée de série de jantes de 16 pouces, notre Twingo est toujours un

PLUS
Agrément de conduite en ville
Style sympathique
Consommation

MOINS
Inconfort de suspension
Tenue de cap
Tarif salé

modèle d'inconfort, en raison de suspensions et de sièges beaucoup trop fermes. Le passage sur des ralentisseurs est ainsi une épreuve, quelle que soit la vitesse choisie : dur dur pour une citadine ! Et lorsque le rythme s'accélère, la tenue de cap reste erratique – c'est le prix à payer pour l'architecture "tout à l'arrière". La meilleure des Twingo n'est donc pas encore tout à fait la meilleure des citadines. Et c'est dommage, car à 16 300 €, on est en droit d'être exigeant. ■



RENAULT TWINGO

TCE 90 ch EDC Cosmic EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission

Puissance maxi	90 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	135 Nm à 2 500 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée / puissance fiscale	898 cm ³ / 4 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	robotisée, double embrayage / 6

Châssis

Diamètre de braquage	9,1 m
Pneumatiques AV / AR	185/50 HR 16 / 205/45 HR 16

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	3,60 / 1,65 / 1,56 / 2,50 m
Poids / tractable freiné	985 / 420 kg

Performances

1 000 m d.a.	35,2 s
0 à 100 km	13,1 s
90-130 km/h en D	13,8 s
Vitesse maxi	164 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/68 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV / AR	136 / 132 cm
Volume de coffre	205 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	53,1 / 71 / 73,9 dB
----------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	16 300 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (108 g/km)
Prix du modèle essayé*	18 820 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

Ride parking AR, Bluetooth, capteurs pluie/luminosité, clim auto, déco. extérieure spécifique, prise USB, régul./limit. vitesse, sellerie spécifique cuir/tissu, volant cuir.

Options

Pack Techno : R-Link + caméra de recul (1 000 €), peinture métal. (520 €), toit ouvrant en toile (1 000 €).

Consommations

Moyenne	6,3 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,6 / 5,8 / 6,4 l/100 km
Autonomie / Réservoir	556 km / 35 l

Note EuroNCAP

4 étoiles

Pays de fabrication

Slovénie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Avec cette nouvelle transmission, la Twingo s'offre un avantage indéniable. Aucune de ses rivales hormis la Smart ne propose de boîte automatisée aussi performante. Malheureusement, son manque de confort la cantonne à de petits trajets et son tarif salé a de quoi en faire hésiter plus d'un.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

MONOSPACE DE CHASSE

Le Gran Tourer a l'esprit de famille, plus de puissance que la moyenne, et même une transmission intégrale.

Par Mélina Priam Photos Christian Martin

L'avis de Mélina Priam



À la vue d'un tel monospace, les plus réfractaires se réconcilieront probablement avec le genre.



21, 11, 13, 7, 2 ET 3

Les chiffres du Loto, numéro complémentaire compris ? Pas tout à fait. Ce sont ceux qui distinguent le Gran Tourer de son petit frère l'Active Tourer. Plus long de 21 cm, dont 11 cm répartis sur l'empattement, le Gran Tourer offre ainsi une meilleure habitabilité et sa banquette peut coulisser sur 13 cm.

Avec un tel gabarit, il embarque jusqu'à 7 personnes, grâce à ses 2 sièges d'appoint supplémentaires en 3^e rangée, lesquels sont assez faciles à manipuler.



NÉE SOUS X

Contrairement à la boîte automatique à 8 rapports livrée de série sur cette version 220d, la transmission intégrale xDrive n'est pas imposée. S'en passer permet d'économiser 2000 € sur l'addition, de gagner quelques décilitres à la pompe et quelques kilos sur la balance (respectivement 0,4 l/100 km et 75 kg d'après BMW). Mais sans elle, pas sûr que le train avant encaisse les 190 ch sans broncher. C'est aussi se priver d'une aide précieuse en termes de motricité et d'équilibre routier, notamment lorsque les conditions de route sont délicates.



BMW SÉRIE 2 GRAN TOURER 220d 190 ch BVA8 xDrive Luxury EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1995 cm ³ / 10 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	205/45 VR 17

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,56/1,80/1,61/2,78 m
Poids/tractable freiné	1747/1600 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 30 s
0 à 100 km	■ 8,6 s
90-130 km/h en D	■ 7,8 s
Vitesse maxi	■ 215 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/33/67 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 20-32* cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/147 cm
Volume de coffre 5/7 places	■ 545-645*/192 dm ³

*Banquette coulissante

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 46,2/64,8/68,3 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 46 300 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (94 g/km)
Prix du modèle essayé*	52 480 €
Garantie	■ 2 ans km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

6 airbags, clim. bizona, hayon électrique, phares LED, Park Assist, rétros ext. et vitres élec., sellerie cuir, système multimédia avec GPS et prise USB...

Options

Affichage tête haute avec GPS Professionnel (1 550 €), pack Advanced Safety: régul. de vitesse actif, pilote auto en embouteillages jusqu'à 60 km/h (1 250 €), pack Modern Family: toit ouvrant, filets de coffre, prise 12V (1 500 €), peinture métallisée (790 €)...

Consommations

Moyenne	■ 6,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,1/6,7/6,4 l/km
Autonomie/Réservoir	■ 910 km/61 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Outre la sonorité peu plaisante du diesel, le point noir du Gran Tourer, c'est son prix. Mais c'est aussi celui d'un monospace qui offre un agrément et des performances inédites sur ce segment.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



DE LA SUITE DANS LES IDÉES

Peu réputé pour son sens pratique sur le reste de sa gamme, BMW a soigné ces aspects sur son monospace. Outre la banquette coulissante, le Gran Tourer dispose d'une multitude de rangements pratiques et bien placés. La modularité des 2^e et 3^e rangs est aussi bien pensée, avec, entre autres, des boutons "magiques" dans le coffre qui permettent de rabattre la banquette en un clic. Sans oublier les tablettes aviation qui se permettent même un style plus original.



DU COFFRE... SOUS LE CAPOT

Avec 190 ch, le Gran Tourer est quasiment sans rival dans la catégorie. Ce moteur lui donne une sacrée pêche et contribue au plaisir de conduite. D'autant qu'il n'est trahi ni par le châssis (précis et sans doute l'un des plus agiles de la classe) ni par la boîte automatique, douce et rapide. Seul reproche: il grogne et sa sonorité manque de raffinement pour un engin de plus de 50 000 € avec les options.

ESSENCE VS DIESEL

5 MATCHS POUR TRANCHER !

Fiscalité moins intéressante, progrès des moteurs essence,
le règne du diesel serait-il en train de prendre fin ?
Pour le savoir, nous vous proposons 5 rencontres au sommet.

Dossier réalisé par Pascal Richard



Ce n'est qu'une tendance mais c'est une tendance lourde. Entendez par là que le recul des ventes de voitures diesel semble bien s'inscrire dans la durée.

D'ailleurs, les chiffres le prouvent. D'après une étude du CCFA (Comité des constructeurs français d'automobiles), les ventes de diesel représentaient 73 % du marché en 2012 (en plein boum du bonus écologique). En 2013, elles passaient sous la barre des 70 % (67 %). L'année dernière, le recul était plus marqué avec "seulement" 64 % des ventes.

Pourquoi un tel reflux ? Première explication, l'entrée en vigueur, depuis le 1^{er} septembre 2014, des normes antipollution Euro 6 a lourdement

pénalisé les moteurs diesel dont la dépollution coûte cher aux constructeurs. Du coup, principalement sur les petites cylindrées, ces derniers ont mis l'accent sur l'essence. C'est ainsi qu'on a vu l'éclosion d'une toute nouvelle génération de petits blocs 3 cylindres qui font le bonheur des citadines... avant de faire celui des berlines compactes (Peugeot 308) et familiales (Ford Mondeo). Comme en plus d'être plus "faciles" à dépolluer, ces moteurs sont à la fois sobres, plaisants à l'usage et moins coûteux, ils n'ont donc aucun mal à séduire.

Deuxièmement, les pouvoirs publics ont mis la pédale douce côté bonus écologique. Aujourd'hui, il ne concerne vraiment que les voitures électriques ou hybrides. Dans le même

temps, les dernières déclarations du gouvernement semblent indiquer que la fiscalité sur le gazole va, à terme, rejoindre celle du sans-plomb avec, à la clé, un écart de prix de moins en moins significatif entre les deux carburants.

Voilà donc où nous en sommes, reste maintenant à faire le point sur l'état des forces en présence tant du côté essence que du côté diesel. En effet, l'achat d'une voiture ne se résume pas à une suite de chiffres ou d'avantages fiscaux, c'est aussi une affaire de plaisir et d'émotion; un terrain que les moteurs essence avaient un peu laissé en jachère ces dernières années. Ont-ils refait leur retard? La réponse à cette question va en grande partie conditionner le résultat des 5 matchs que nous vous avons préparés. ➤



208 1.6 BlueHDi 75 ch Active

Kadjar dCi 130 ch Zen

Peugeot 208
1.2 PureTech 82 ch Active

Renault Kadjar
TCe 130 ch Zen

ESSENCE VS DIESEL

PEUGEOT 208

CITADINE... PAR ESSENCE !

Pour évoluer en ville, la Peugeot 208 nous propose une alternative : un petit 3 cylindres essence ou un diesel XXS. Un choix cornélien ? En fait, pas tant que ça.

Rouler en ville est un exercice particulier. Vitesse peu élevée (c'est une question de bon sens !), encombrement, faibles distances parcourues, tous ces éléments ne plaident pas vraiment pour une utilisation d'un moteur diesel. Cela dit, il est loin le temps des "gros gazole" taillés uniquement pour l'autoroute. Aujourd'hui, certains diesels de faible cylindrée savent s'adapter à une utilisation urbaine. C'est le cas du 1.6 BlueHDi de la 208 qui, en version 75 ch, n'a de toute façon aucunes velléités routières. En ville, son couple important à bas régime est un atout. Dans ce domaine le petit 3 cylindres essence 1.2 PureTech propose une valeur moins flatteuse, 118 Nm contre 230 Nm pour le diesel, mais il compense ce handicap par une plus grande vivacité qui se traduit par des montées en régime plus rapides. Du coup, en ville, la 208 essence est plus alerte que sa cousine diesel. Doit-on pour autant en conclure que cette dernière est moins plaisante à conduire sur ce terrain ? Un peu, mais sans que l'essence ne prenne ici un avantage décisif.

À bord, inutile de dire que nos deux protagonistes font jeu égal en termes de confort et d'équipements, avec néanmoins un petit



208 1.6 BlueHDi 75 ch Active



Qu'elle soit en essence ou en diesel, une 208 est toujours une auto plaisante à conduire et très confortable. La finition, sans atteindre des sommets, est d'un bon niveau.



En ville, le 1.2 PureTech est à son avantage. Alerte, il ne recigne pas au démarrage et, cerise sur le gâteau, il possède un joli brin de voix. Le diesel 1.6 BlueHDi a pour lui sa plus grande souplesse.

EN ESSENCE COMME EN DIESEL, LA 208 REÇOIT DES MÉCANIQUES RÉUSSIES. EN VILLE, LA SOUPLESSE DU DIESEL S'OPPOSE À LA VIVACITÉ DE L'ESSENCE.



208 1.2 PureTech 82 ch Active

avantage à la version essence dont le moteur se montre plus discret. Le diesel prend sa revanche... mais au-delà de 100 km/h. On soulignera aussi que la version essence peut, contrairement à la diesel, être équipée d'une transmission automatique. Certes, il s'agit de la boîte robotisée ETG5 qui n'est pas un modèle d'agrément d'utilisation mais qui, en ville, soulagera tout de même votre cheville gauche ! On notera au passage que l'arrivée de cette transmission s'accompagne de celle du système stop/start. Un petit plus qui fait augmenter l'addition (1 050 € pour la boîte ETG5 + le stop/start) mais qui, en ville, se révèle un vrai plus... dont la 208 BlueHDI 75 ch est privée.

Le diesel est sobre, mais sa rentabilité demande de la patience.

Le passage à la pompe livre un verdict sans appel. Avec une consommation moyenne de 4,8 l/100 km, la version diesel domine l'essence qui "engloutit" 1,3 l/100 km de plus dans les mêmes conditions. Cet écart n'a rien d'anecdo-

tique... mais rien de catastrophique non plus. Il témoigne même des immenses progrès réalisés par les moteurs essence dans le domaine de la consommation. Et c'est paradoxalement là que la 208 essence finit par avoir la peau de la version diesel. Cette dernière est en effet incapable de creuser un écart suffisant pour "éponger" rapidement les 1 600 € qui la séparent de la version essence. Ainsi, elle demande près de 65 000 km avant d'être rentable. ■



Le coffre de la 208 propose un volume de 332 dm³, une valeur supérieure à la moyenne de la catégorie (307 dm³).



CITADINE ET DIESEL : LE DIVORCE !

Des moteurs essence de plus en plus sobres et des diesels de plus en plus chers à dépolluer : il semble bien que dans la catégorie des citadines la rupture avec le gazole soit en passe d'être consommée ! En effet, le respect de normes antipollution de plus en plus sévères impose aux constructeurs de coûteuses études qu'ils ont bien du mal à rentabiliser sur les autos qui doivent rester raisonnables côté tarif. Du coup, les constructeurs limitent leur offre en diesel... avant de la supprimer totalement ? À moyen terme, c'est tout à fait envisageable.



EN CHIFFRES

	208 1.2 PureTech 82 ch	208 1.6 BlueHDI 75 ch
Prix	16 100 €*	17 700 €
L/100 km	3,97/1,74/1,46	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	82 à 5750	75 à 3500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	118 à 2750	230 à 1750
Vitesse maxi (km/h)	162	168
1000 m d. a. (s)	35,4	35,1
90 à 130 km/h en 4 ^e (s)	16,3	14,6
Son à 90/130 km/h (dB)	64,9/69,2	65,6/68,3
Conso moy. (l/100 km)	6,1	4,8
Seuil de rentabilité du diesel (km)		63 957

*Bonus/malus écologique inclus

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL VICTOIRE ESSENCE

Sachant qu'une voiture de ce calibre, taillée pour la ville, ne fera guère plus de 10 000 km par an (et encore...), cela demande un temps d'utilisation bien trop long pour que la motorisation diesel soit réellement rentable. L'essence s'impose donc sans la moindre contestation possible.

ESSENCE VS DIESEL

PEUGEOT 308

DES RAISONS D'HÉSITER

La 308 propose en essence, comme en diesel, des blocs modernes et plaisants. Faire un choix entre ces deux types de motorisations s'avère donc bien difficile.

Il faut se pincer pour le croire. Alors que nous empruntons cette départementale dont le profil ne dépareillerait pas dans le *road-book* du Tour de Corse, le moteur qui anime cette 308 n'est qu'un modeste 3 cylindres de 1 200 cm³! Certes, la bête est à la pointe de la technologie en matière d'alimentation avec son injection directe. Mais ce n'est pas tout. La présence d'un turbo permet à cette mécanique d'afficher une allonge incroyable au regard de sa faible cylindrée. La bonne santé du moteur met également en relief les excellentes dispositions du châssis. Bref, vous l'aurez compris, au volant de cette 308 1.2 PureTech 130 ch on ne s'ennuie pas une seconde. Et n'allez pas croire qu'il faille sans cesse bousculer la belle pour se faire plaisir. Que nenni! En effet, grâce à une valeur de couple généreuse (230 Nm), disponible entre 1 750 et 3 500 tr/mn, ce bloc offre une large plage d'utilisation qui lui permet d'être aussi à son avantage lorsqu'on adopte une conduite coulée.

Devant tant d'excellence, on se dit que le "pauvre" 1.6 BlueHDi 120 ch va avoir bien du mal à rester dans la roue de son homologue essence. On se dit ça... et on a tort! Certes ce nouveau diesel est un peu moins fougueux que le 1.2 PureTech 130 ch, mais il n'a pas son pareil

PHOTOS: TIBO



308 1.6 BlueHDi 120 ch Allure



Ambiance très zen à bord de la 308. Agréable à l'œil, la planche de bord est également très bien finie. Seul grief, selon la position de conduite, la lisibilité de l'instrumentation peut poser problème.



L'essence devant la diesel? En matière d'agrément de conduite, oui, mais il faut bien reconnaître que le 1.6 BlueHDi 120 ch s'en sort tout de même avec les honneurs dans ce domaine.

LA 308, ESSENCE OU DIESEL, DISPOSE DE TOUT NOUVEAUX MOTEURS PLEINS DE TALENT QUI SAVENT S'ADAPTER À TOUS LES TERRAINS ET TOUS LES MODES DE CONDUITE.



308 1.2 PureTech 130 ch Allure

pour avaler les kilomètres sans jamais montrer le moindre signe d'essoufflement. Ne croyez pas qu'il manque de caractère. Son absence de régulation et sa facilité à monter dans les tours font très vite oublier qu'il carbure au gazole. Au final, si le bloc essence s'impose en matière d'agrément de conduite, il faut bien avouer que le diesel BlueHDi 120 ch fait mieux que se défendre.

En essence comme en diesel, le plaisir de conduite est réel.

Après quelques kilomètres passés à exploiter, sans beaucoup de retenue, le potentiel de ces deux moteurs, nous attendions le verdict de la pompe. Sans être une surprise, le résultat obtenu par la version diesel (5,1 l/100 km en moyenne) figure parmi les plus bas de la catégorie des berlines compactes. Restait à savoir si le 1.2 PureTech allait nous faire payer, c'est le cas de le dire, sa joie de vivre et ses flatteuses performances... Eh bien, non ! Un tout petit peu moins de 7 l/100 km. Au vu des prestations

offertes par ce bloc, on peut dire que c'est un petit exploit. Du coup, il n'est pas surprenant de le voir s'imposer face au diesel car, s'il est vrai qu'à partir de 60 000 km, le vent tourne en faveur du 1.6 BlueHDi 120 ch, c'est tout de même au terme de cinq ans d'utilisation (selon l'Insee, le kilométrage moyen des Français est de 12 500 km), ce qui commence à faire beaucoup, même si l'âge moyen du parc automobile français est de 8,5 ans (chiffre CCFA pour 2014) ! ■



La 308 est une petite berline familiale qui propose un volume de chargement correct pour sa catégorie (451 dm³).



L'ESSENCE AVEC DES SI...

Si vous mettez le plaisir de conduite au centre de vos préoccupations, les nouveaux moteurs essence n'auront aucun mal à vous convaincre. Dans la catégorie des compactes, les mécaniques brillantes ne manquent pas (PureTech chez PSA, EcoBoost chez Ford, TSI chez Volkswagen...), et toutes affichent un rapport plaisir/consommation flatteur qui suffit à faire pencher la balance en faveur de l'essence. Seule limite à ce choix : votre kilométrage annuel. Si celui-ci dépasse les 20 000 km/an, alors le diesel devient rapidement plus rentable.



EN CHIFFRES

	308 1.2 PureTech 130 ch	308 1.6 HDI 120 ch
Prix	25 550 €*	27 450 €
L/100 km	4,26 / 1,81 / 1,46	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500	120 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750	300 à 1 750
Vitesse maxi (km/h)	190	188
1 000 m d. a. (s)	31,8	31,8
90 à 130 km/h en 4 ^e (s)	9,4	10,1
Son à 90/130 km/h (dB)	65,3 / 68,4	64,6 / 68,3
Conso moy. (l/100 km)	6,9	5,1
Seuil de rentabilité du diesel (km)	59 384	

*Bonus/malus écologique inclus

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL **VICTOIRE ESSENCE**

Certains nous trouveront "gonflés" de faire gagner le moteur essence face à un diesel aussi sobre que le 1.6 BlueHDi 120 ch. Mais le 1.2 PureTech 130 ch, sans oublier ses fondamentaux (consommation, coût à l'achat), apporte un zeste de folie qui fait pencher la balance de son côté.

ESSENCE VS DIESEL

RENAULT CAPTUR

EN TOUTE LOGIQUE

En essence comme en diesel, le Renault Captur développe 90 ch. Reste à savoir avec quoi il est le plus judicieux de les nourrir...

Pratique, compact, agréable à l'œil, le Captur caracole en tête de la catégorie des petits SUV. Un succès qu'il doit d'avantage à ses qualités routières qu'à ses aptitudes en tout-terrain. Le Captur, dérivé de la Clio, est un citadin. Pour lui, les grands espaces, c'est au mieux une balade à la campagne en famille le temps d'un week-end. Dès lors, il n'est pas totalement indispensable d'aller chercher la mécanique la plus puissante de la gamme (TCe 120 ch pour l'essence, dCi 110 ch en diesel), même s'il faut bien reconnaître qu'en agrément de conduite, le TCe 120 ch et sa boîte à double embrayage EDC forment un couple séduisant. Mais aujourd'hui, c'est à un autre couple que nous nous intéressons. Ce couple est celui constitué par les TCe 90 ch et dCi 90 ch. Dans les deux cas, le niveau de puissance, modeste pour un engin qui dépasse largement les 1 200 kg, devra limiter vos ambitions côté chrono ; mais, encore une fois, le Captur circule principalement en ville, et sur ce terrain, les deux blocs font plutôt bonne figure. Le 3 cylindres essence TCe, vif et pas trop creux à bas régime, se montre assez alerte, tandis que le diesel dCi, capable de reprendre sur un fillet de gaz, séduira les amateurs de conduite "apai-



Captur dCi 90 ch Zen



Le dessin de la planche de bord n'est pas désagréable, mais la finition de l'ensemble est vraiment perfectible. En matière de confort et d'habitabilité, le bilan est heureusement plus favorable.



Avec une longueur de 4,13 m, le Captur est à peine plus long qu'une Clio (4,06 m). Du coup, il n'éprouve aucune difficulté à se faufiler en ville.

**LE CAPTUR AIME LA VILLE.
SUR CE TERRAIN, LES
BLOCS 90 CH ESSENCE
ET DIESEL SONT À LEUR
AVANTAGE.**



sée". Sur route, les reprises et les accélérations sont comparables. Il est donc bien difficile de départager ces deux mécaniques sur le terrain de l'agrément de conduite.

À bord, le niveau sonore généré par ces deux moteurs est parfaitement comparable. On notera une fois de plus que la qualité de finition du Captur s'avère toujours décevante. C'est dommage car, par ailleurs, la présentation de l'habitacle est plutôt avenante et le confort proposé d'un bon niveau.

Le 3 cylindres essence affiche une consommation très sage.

Financièrement, l'écart de prix entre un Captur TCE 90 ch et un dCi 90 ch est de 2 500 €. C'est beaucoup et on se dit que, pour s'imposer, le diesel va vraiment devoir réaliser un exploit côté consommation... ou alors que le TCE 90 ch fasse preuve dans ce domaine d'un manque total de retenue. Peu probable. Bien que dépourvu d'injection directe (réservée à la version 120 ch), le 3 cylindres turbo essence de

900 cm³ sait se tenir, à l'heure de passer à table. Pas plus de 7 l/100 km, voilà un résultat flatteur. Malgré sa grande sagesse qui se traduit par une consommation moyenne de 5,3 l/100 km, le diesel ne mettra pas loin de 85 000 km pour devenir rentable. Là encore, c'est beaucoup et même beaucoup trop pour un engin qui va passer le plus clair de son temps au cœur des villes et donc parcourir quotidiennement de faibles distances. ■



Grâce à la banquette arrière coulissante, le coffre du Captur offre un volume modulable qui varie de 344 à 444 dm³.



L'AUTOMATIQUE EN QUESTION

Diesel et transmission automatique, n'est pas un couple "qui va de soi" sur les petits moteurs. Le plus souvent, sur les citadines, ce sont les blocs essence qui ont droit à une boîte automatique (ou robotisée, moins coûteuse).

Eh bien, sur le Captur, c'est l'inverse ! Ainsi, le diesel dCi 90 ch peut être équipé de la très efficace boîte EDC à double embrayage, alors que le TCE 90 ch fait ceinture ! Un argument pour le diesel, mais attention, cette transmission a un coût (1 400 €) qui relève le seuil de rentabilité du diesel, qui passe ici de 84 031 km à plus de 130 000 km...



EN CHIFFRES

	Captur TCE 90 ch	Captur dCi 90 ch
Prix	18 200 €*	20 700 €
L/100 km	4,13/1,78/1,57	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 5 250	90 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	135 à 2 500	220 à 1 750
Vitesse maxi (km/h)	160	166
1 000 m d. a. (s)	35,8	35,1
90 à 130 km/h en 4 ^e (s)	14,6	14,8
Son à 90/130 km/h (dB)	65,9/69,2	65,3/68,9
Conso moy. (l/100 km)	6,9	5,3
Seuil de rentabilité du diesel (km)		84 031

*Bonus/malus écologique inclus

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL VICTOIRE ESSENCE

Dans la majorité des cas, le Captur diesel ne deviendra rentable qu'au bout de sept ou huit ans d'utilisation, soit le plus souvent à quelques mois de la retraite... On optera donc pour l'essence, qui remporte ce match assez facilement grâce à sa plus grande sagesse tarifaire.

ESSENCE VS DIESEL

RENAULT KADJAR

SE MÉFIER DES ÉVIDENCES...

SUV familial taillé pour les grands espaces, le Kadjar est le client idéal pour recevoir un moteur diesel. Cela ne se discute pas ! Vraiment pas ?

Al'instar de Peugeot, Renault aussi rajeunit sa gamme de moteurs. En toute logique, le tout nouveau Kadjar bénéficie, en essence comme en diesel, d'une inédite génération de mécaniques qui mettent l'accent sur la sobriété. Dans les deux cas, on trouve sous le capot un 4 cylindres développant 130 ch. Sur le bloc essence, cette puissance est obtenue avec un 1 200 cm³ turbo à injection directe. Pour le diesel, il s'agit d'un 1 600 cm³ turbo.

Sans être monstrueuse, la puissance annoncée semble suffisante pour un engin qui, de toute façon, n'a pas pour vocation d'aller taquiner des GTI sur les routes départementales. Néanmoins, au bout de quelques kilomètres parcourus au volant de l'essence TCe 130 ch, il apparaît tout de même que tout ça manque un peu de nerf. Rien de dramatique mais il faut bien avouer que si la topographie du terrain n'y met pas du sien, le Kadjar a tendance à s'essouffler un peu. Espérons donc que la version diesel, forte de 320 Nm de couple à 1 750 tr/mn (contre 205 Nm à 2 000 tr/mn pour l'essence), fasse preuve d'un peu plus d'allant lors des relances. Mais en réalité, et malgré quelques progrès en reprises, nous ne notons pas de différence significative entre les deux moteurs, du moins

PHOTOS TIBO



Renault semble avoir traité la finition de ses SUV avec quelque peu de désinvolture. Ainsi, après le Captur, le Kadjar affiche lui aussi de nombreuses lacunes dans ce domaine.



Le Kadjar propose une belle polyvalence d'utilisation. Efficace et confortable sur route, il sait également évoluer en ville, terrain sur lequel il est bien difficile de départager l'essence du diesel.



DANS LA CATÉGORIE DES SUV, LE DIESEL RESTE LARGEMENT MAJORITAIRE. LES NOUVEAUX BLOCS ESSENCE SAURONT-ILS INVERSER LA TENDANCE ?



Kadjar dCi 130 ch Zen

chrono en main. Même constat en agrément de conduite. Nous restons un tantinet sur notre faim. Heureusement qu'à moyen terme, Renault proposera des motorisations plus musclées (TCe 160 ch et dCi 160 ch) davantage en rapport avec le gabarit et, surtout, le poids respectable du Kadjar (1 500 kg).

Le Kadjar mériterait assurément quelques chevaux de plus.

S'il n'est pas un foudre de guerre, le Kadjar, qu'il soit essence ou diesel, est malgré tout un agréable compagnon de voyage. Un statut qu'il doit à son haut niveau de confort, à sa belle habitabilité et à son généreux volume de chargement. Des points forts qui confirment sa vocation de voyageur au long cours et qui, semble-t-il, plaident pour l'adoption d'un moteur diesel. Logique. Eh bien, pas tant que ça figurez-vous, et ce pour plusieurs raisons. La première est que l'écart de prix entre un Kadjar TCe 130 et un Kadjar dCi 130 est, quelle que soit la finition, de 3 700 €. Ce n'est pas rien ! Du coup, même avec

une différence de consommation largement favorable au diesel (6,2 l/100 km en moyenne contre 7,9 pour l'essence), il ne faut pas moins de 113 556 km pour amortir le surcoût à l'achat. Un kilométrage important, qui n'est toutefois pas totalement insurmontable pour un engin de cette catégorie, appelé à vous faire voyager, vous et votre petite famille, aux quatre coins de l'Hexagone – lequel, rappelons-le, en compte six, ce qui vous laisse de la marge ! ■



Le Kadjar aime la vie de famille et il le prouve ! Son coffre propose un volume de chargement important (520 dm³).



RÉDUIRE LA VOILURE...

Si vous roulez beaucoup et que vous souhaitez rapidement rentabiliser l'achat de votre diesel, vous pouvez opter pour un bloc moins puissant. Bien sûr, vous y laisserez quelques plumes en performances mais, dans le cas du Kadjar dCi 110 ch, le couple de 260 Nm est suffisant pour garantir un agrément de conduite correct. L'écart de prix avec le TCe 130 passe alors de 3 700 à 2 400 €, ce qui, avec une consommation moyenne de 5,8 l/100 km, permet d'atteindre le seuil de rentabilité dès 64 741 km, soit un gain de 48 800 km par rapport au dCi 130 ch.



EN CHIFFRES

	Kadjar TCe 130 ch	Kadjar dCi 130 ch
Prix	25 600 €*	29 300 €
L/100 km	4,45 / 1,83 / 1,60	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500	130 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 2 000	320 à 1 750
Vitesse maxi (km/h)	192	189
1 000 m d. a. (s)	32,6	33,9
90 à 130 km/h en 4 ^e (s)	11,2	10,2
Son à 90/130 km/h (dB)	NC	64,9 / 70
Conso moy. (l/100 km)	7,9	6,2
Seuil de rentabilité du diesel (km)		113 556

*Bonus/malus écologique inclus

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL ÉGALITÉ

Voir l'essence faire jeu égal avec le diesel sonne comme une victoire pour le TCe 130 ch ! Le résultat de ce match démontre qu'avec les progrès réalisés en consommation par les moteurs essence, il devient plus difficile pour les diesels de combler un écart de prix important à l'achat.

ESSENCE VS DIESEL

VW PASSAT

TAILLER LA ROUTE...

La Passat est l'archétype de la grande berline. Celle qui vous accompagne au travail, au supermarché, en vacances. C'est un membre de la famille... qu'il faut aussi nourrir !

La Passat et le moteur TDI forment un couple qui semble aller de soi. Au point de signer les yeux fermés... sans prendre le temps de voir s'il n'y aurait pas un autre choix au sein de la gamme ? Il y a encore quelques années, nous vous aurions répondu par l'affirmative. Aujourd'hui, les choses ne semblent plus aussi évidentes. Là, forcément, vous pensez que nous allons évoquer le *dieselgate*. Eh bien, non ! Ou du moins, pas tout de suite (*voir encadré ci-contre*). En fait, ce qui, aujourd'hui, pose un problème au 2.0 TDI, c'est le 1.4 TSI. Comme lui, ce bloc essence développe 150 ch. Un beau résultat pour un petit 1 400 cm³, car ce moteur est un concentré de technologie. Ainsi, un turbo est associé à une injection directe et le tout est assisté par un système de coupure des cylindres (ACT) en cas de faible sollicitation de la mécanique. Ces éléments permettent au 1.4 TSI de revendiquer de bonnes performances et, surtout, un réel agrément de conduite. Au point de supplanter le 2.0 TDI de 150 ch ? Non, car ce dernier a des arguments à faire valoir ; à commencer par une valeur de couple plus importante (340 Nm à 1 750 tr/m contre 250 Nm à 1 500 tr/mn pour le TSI) lui permettant de réaliser des accélérations et des relances de tout



Passat 1.4 TSI 150 ch Confortline



La dernière génération de Passat pousse la philosophie VW à son paroxysme : la présentation et l'ergonomie sont très soignées, mais l'ensemble manque cruellement de chaleur.



Sur la route, le TDI se montre moins discret que le TSI, mais il est plus performant grâce à un couple supérieur. De surcroît, il consomme en moyenne 1,6 l/100 km de moins.

PHOTOS ARNAUD SAUNIER

LE 2.0 TSI NE MANQUE PAS D'ARGUMENTS, MAIS LE 2.0 TDI EST UN ADVERSAIRE VRAIMENT REDOUTABLE.



Passat 2.0 TDI 150 ch Confortline

premier ordre. Du coup, là aussi, l'agrément de conduite atteint un très bon niveau.

Les belles dispositions de ces deux mécaniques se vérifient rapidement sur route. Alerte, la Passat, qu'elle soit en essence ou en diesel, fait preuve d'une étonnante agilité pour une voiture de ce format. Un trait de caractère qui s'explique aussi par son poids contenu pour une grande berline (1 400 kg, alors que la moyenne de la catégorie est à peu moins de 1 600 kg). Et cette sagesse pondérale se traduit aussi par un effet positif sur la consommation.

Un bloc essence excellent, mais une motorisation diesel imbattable.

Au terme d'un parcours comprenant tous les types de profils (route, ville, autoroute), la Passat 1.4 TSI 150 ch nous a gratifiés d'un très flatteur 7 l/100 km. Ce à quoi la 2.0 TDI 150 ch a répondu par un non moins spectaculaire 5,4 l/100 km, une valeur qui la place de loin en tête de sa catégorie. Est-ce suffisant pour faire rendre gorge à la version essence ? Nous serions

tentés de dire oui. Pour deux raisons : la première est que malgré son appétit mesuré, la Passat 2.0 TDI 150 ch se montre plus performante que la version essence ; la deuxième est financière, le diesel devient rentable dès 94 579 km. Un chiffre respectable mais pas démesuré pour une berline familiale qui est l'archétype de la "mangeuse de bitume". On peut considérer que son amortissement après trois ou quatre ans d'utilisation n'a rien d'utopique. ■



Si l'accès ne vaut pas celui d'une familiale à hayon, le coffre de la Passat profite d'une belle profondeur. La banquette se rabat en 2/3-1/3.



IMAGO/PANORAMIC

RESTER DANS LA NORME

La victoire de la Passat diesel, qui plus est avec le 2.0 TDI, appelle quelques questions. En effet, ce bloc est mis en cause dans le *dieselgate*. Ne sommes-nous donc pas en train de nous rendre complice des turpitudes de Volkswagen ? Eh bien, non ! Car cette Passat reçoit des moteurs répondant aux normes Euro 6, alors que les blocs incriminés sont de type Euro 5 qui – pour répondre aux normes américaines plus sévères que les nôtres – avaient nécessité des "aménagements". Jusqu'à preuve du contraire, les TDI aux normes Euro 6 ne sont pas touchés.



MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

EN CHIFFRES

	Passat 1.4 TSI 150 ch	Passat 2.0 TDI 150 ch
Prix	30 470 €*	33 300 €*
L/100 km	4,77 / 1,83 / 1,46	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5000	150 à 3500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1500	340 à 1750
Vitesse maxi (km/h)	204	214
1000 m d. a. (s)	30,8	30,5
90 à 130 km/h en 4 ^e (s)	9,2	8
Son à 90/130 km/h (dB)	62,6 / 66,8	63,3 / 67,6
Conso moy. (l/100 km)	7	5,4
Seuil de rentabilité du diesel (km)		94 579

*Bonus/malus écologique inclus

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL VICTOIRE DIESEL

Amortissement envisageable sur une période raisonnable, agrément de conduite de haut niveau et belles performances : le diesel s'impose devant un 1.4 TSI qui ne démerite pas. Il peut même être un second choix pour un usage occasionnel de cette grande berline.

LES EXPERTS AJ

Encore plus luxueux, plus agressif, plus puissant, le nouveau Q7 en impose ! Mais nos Experts ne se laissent pas impressionner par un haka. Ils sont allés vérifier si l'animal tenait ses promesses.

L'habitacle transpire le luxe et le raffinement. Équipements et aides à la conduite pullulent.



Avec un hayon électrique et une hauteur de seuil ajustable (sur la suspension adaptative, 2490 €), les chargements sont plus confortables.

Les technologies d'éclairage impressionnent: de série, les phares sont au xénon. Les full LED ou l'Audi Matrix LED sont en option (1990 €/3125 €).

AUDI Q7
V6 3.0 TDI 272 ch S Line 7 places
72 090 € - Malus écologique : 900 €

Ses lignes plus anguleuses et sportives lui confèrent vraiment beaucoup de prestance.





**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 ne vois pas ce que l'on peut faire de mieux en termes d'ergonomie et de visibilité de la route. C'est du grand art!
”

L'avis du pilote



Si je ne lui mets pas 100%, c'est parce qu'aujourd'hui, il pleut, et que ces conditions font ressortir les défauts. **Comme le Q7 est lourd, il souffre de sous-virage à la ré-accelération** [ndlr: train avant qui tire tout droit] et se laisse rattraper par son poids au freinage. L'attaque de pédale mériterait d'être plus franche. Mais le Q7 est impressionnant de maîtrise et la puissance passe sans problème. C'est surtout un modèle de confort et de bien-être. Tout est pensé dans le moindre détail pour rendre la conduite agréable. Les commandes sont idéalement placées; l'accoudoir à la hauteur parfaite, au millimètre près; la commande de boîte épouse le creux de la paume de la main et les doigts trouvent naturellement les palettes derrière le volant. Un bémol: je trouve qu'il y a énormément d'infos à gérer en même temps sur les compteurs.

L'avis de la journaliste



Les grands SUV sont devenus les nouveaux seigneurs de la route! Il n'y a qu'un enfant gâté qui bouderait la conduite de ce Q7. Tout est parfait. Mais je comprends que les autres automobilistes se sentent parfois agressés. **Le Q7 est comme un poisson dans l'eau au milieu de l'Arizona ou du bush australien, mais sur nos petites routes, il est quelque peu surdimensionné.** Pourtant, il est loin d'être pataud. Il faut arrêter de crier au loup en termes de consommation et de pollution. Certes, le V6 de 272 ch a un plus gros appétit qu'un 3 cylindres de 100 ch. Pour autant, avec une moyenne de 9,2 l/100 km et des rejets de CO₂ de 149 g/km, il fait mieux que certaines berlines il y a peu de temps encore. En revanche, l'équipement de série a beau être déjà très complet, les gadgets high-tech que l'on a envie d'avoir sur un engin de ce standing restent en option.

L'avis du taxi



Que voulez-vous trouver à redire! C'est du délire tellement ce Q7 est bardé d'équipements de confort et d'aides à la conduite. **Il doit falloir bac+12 pour maîtriser toutes ces fonctionnalités!** C'est vrai qu'il est cher, mais on sait pourquoi on casse sa tirelire! Il a tout pour lui: de la place en veux-tu en voilà, des matériaux superbes, une finition parfaite, un confort de haut vol. Je suis comme dans mon salon... mais celui-ci est bien plus luxueux! La conduite est étonnante de douceur. Quand on le voit de l'extérieur, il fait un peu char Leclerc! Pourtant, une fois au volant, tout coule de source. Il n'y a pas un bruit, les commandes sont fluides, agréables et c'est fou comme il braque court pour un engin de ce format. Mais ça reste un enfer de circuler en ville, les alarmes sonores des aides au parking n'arrêtent pas de biper!

ABONNEZ-VOUS À

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

ET SES GUIDES



AVEC VOTRE
ABONNEMENT

STOP AUX PANNE DE BATTERIE !

Cette batterie externe est compatible et recharge n'importe quel téléphone portable ou tablette. Facile à transporter, elle est idéale pour les longues journées !
Poids : 78 g. Taille : 95 X 21 X 21 mm.
Livrée avec un câble USB (chargeur universel)

SOIT
43%
DE RÉDUCTION

L'AUTO-JOURNAL

25 numéros

(Valeur 90,99€)

5 GUIDES

L'Auto-Journal évasion & 4x4
+ Le guide de l'Auto-Journal
(Valeur 29,75€)

LA BATTERIE
PORTABLE

(Valeur 29€)

79€

AU LIEU DE 140,74€

MES AVANTAGES ABONNÉS

1 Je reçois mon magazine **chez moi**, 2 j'accède **gratuitement à la version numérique** identique à la version papier 3 et je bénéficie d'un **tarif privilégié** en tant que fidèle lecteur.

Abonnez-vous aussi sur www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal



BULLETIN D'ABONNEMENT

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

- Oui, je profite de l'offre d'abonnement 1 an 25 n° + 5 guides + la batterie portable à 79 € seulement (831784)
 Je m'abonne à L' Auto-Journal (1 an - 25 n°) + la batterie portable à 65 €. (831792)
 Je m'abonne à L' Auto-Journal (1 an - 25 n°) pour 64 €. (831800)
 Je commande seulement la batterie portable à 20 €. (654400)

Nom: _____ Prénom: _____

Adresse: _____

Complément d'adresse (résidence, lieu-dit, bâtiment...): _____

Code postal: _____ Ville: _____ E-mail: _____

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

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

Date et signature obligatoires

Mode de règlement:

- Je joins mon règlement à l'ordre de L'Auto-Journal par chèque bancaire ou postal.
 Je préfère régler par carte bancaire dont voici le n° _____

Date de validité: _____ Pour plus de sécurité, merci d'indiquer les 3 derniers chiffres _____

Prix public et prix de vente en kiosque. Offre valable pour un premier abonnement livré en France métropolitaine jusqu'au 31/01/2016 et dans la limite des stocks disponibles. Je peux acquérir séparément 24 numéros à 3,50 € et le Spécial Salon à 6,99 €. La batterie portable vous sera adressée dans un délai de 4 à 6 semaines après réception de votre règlement. En cas de rupture de stock, un produit d'une valeur similaire vous sera proposé. Vous disposez du droit de rétractation de 7 jours ouvrés pour la montre sport. Vous ne disposez pas de ce droit pour l'abonnement au magazine. Conformément à la loi "Informatique et libertés" n° 78-17 du 6 janvier 1978, cette opération donne lieu à la collecte de données personnelles pour les besoins de l'opération ainsi qu'à des fins de marketing direct. Ces informations sont nécessaires pour le traitement de votre commande. Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des informations vous concernant ainsi que votre droit d'opposition, en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Vous êtes susceptible de recevoir des propositions commerciales de notre société pour des produits et services. Si vous ne le souhaitez pas, veuillez cocher la case ci-contre ☐

Biographie

SITE DE PRODUCTION

DOURI (France)**PALENCIA** (Espagne)**BURSA** (Turquie)

EXEMPLAIRES VENDUS

44 780 en France, en 2014.

À titre de comparaison,
Peugeot a vendu,
sur la même période,
64 265 exemplaires
de la 308.

MOTORISATIONS

DIESEL: de 85 à 165 ch**ESSENCE:** de 115 à 265 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

1.5 dCi 110 ch

Sa seconde vie
en occasion

Dans cette catégorie et sachant que le 1.5 dCi (110 ch) et le tout récent 1.6 dCi (130 ch) ne manquent pas de talent, on serait tenté d'opter pour un diesel... mais si vous n'êtes pas un "mangeur de bitume", penchez-vous sur le cas du 1.2 turbo essence de 115 ch. Doux mais nullement paresseux, ce bloc se marie très bien avec la Mégane.



Née en 2008
Fin de carrière 2015

Renault Mégane

Par Pascal Richard

Clap de fin pour la Mégane. Tout au moins pour cette génération de Mégane, la troisième. Aura-t-elle été une Mégane de plus ? Oui... et non !

La Mégane, première du nom, est née en 1995. Depuis, deux autres générations sont venues décorer les halls d'exposition des concessions Renault. Et, à chaque fois, la nouvelle venue refaisait entièrement sa garde-robe ! Souvenez-vous de la 1^{re}, toute ronde ; de la 2^e, avec sa microlunette arrière et son popotin bien re-

bondi ; et enfin l'actuelle, la plus conventionnelle de la bande, la plus sérieuse aussi... Eh bien, sachez que celle qui prendra sa place dans quelques semaines sera la première à marcher dans les pas de son aînée côté style ! De là à penser qu'elle sera la première à ne pas avoir honte de sa mère, il n'y a qu'un pas ! Cela prouve

en tout cas que cette dernière n'aura pas laissé que de mauvais souvenirs chez Renault, que sa carrière commerciale fut à la hauteur des attentes qu'on avait placées en elle et que, par conséquent, elle peut passer le flambeau sans avoir à se cacher. Sûr que la Laguna aurait sans doute aimé pouvoir en faire autant... ■



"JE NE ME VOYAS PAS RESTER
ALLONGÉ À REGARDER LA TÉLÉ.
J'AVAIS BESOIN D'UN PROJET
LIÉ À MA PASSION DE TOUJOURS."

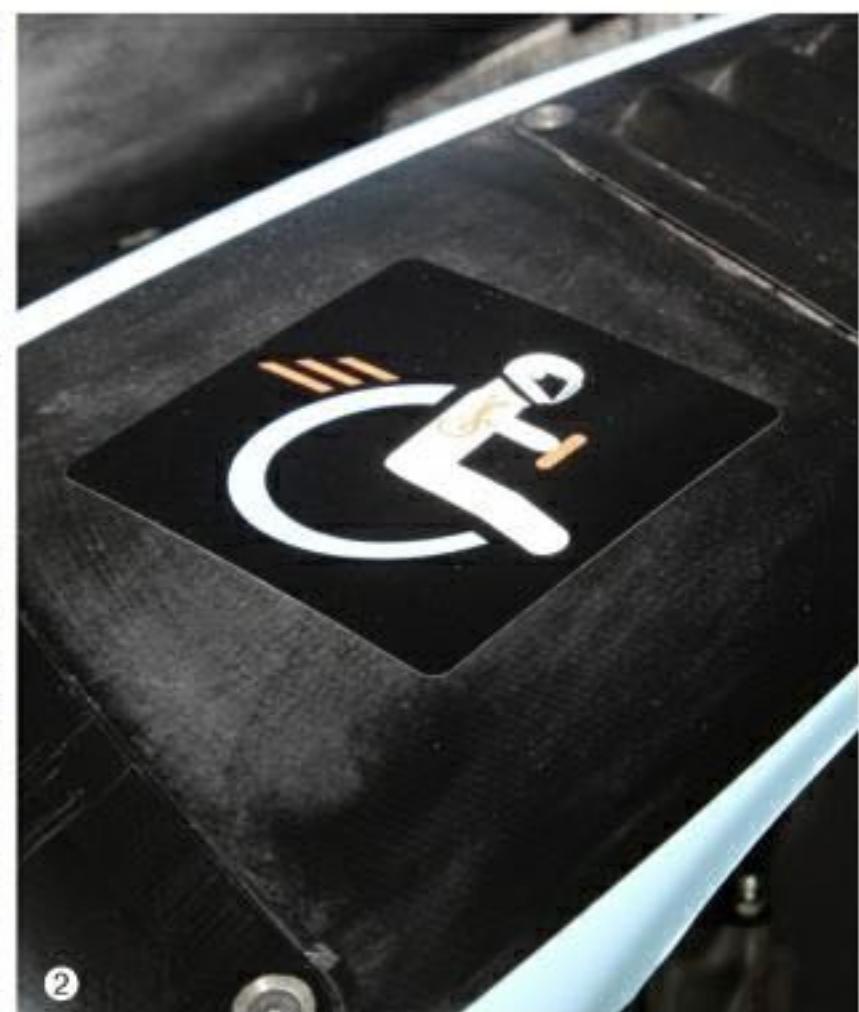
Frédéric Sausset

Le défi pas si fou de **Frédéric Sausset**

47 ans, ce n'est pas un âge pour débuter en sport automobile! A fortiori lorsqu'on est en fauteuil roulant, privé de bras et de jambes. C'est pourtant le défi que s'est lancé Frédéric Sausset, avec un but ultime: participer aux 24 Heures du Mans 2016.

Par François Dauré - Photos Christian Martin





1- Après ses tours d'essai libre, Frédéric Sausset écoute l'analyse des "datas" par Christophe Tinseau (à gauche). 2- Sur l'aile avant est apposé le signe distinctif, destiné aux commissaires de piste en cas de sortie de route. 3- Le cockpit s'adapte très facilement pour Frédéric: on lui installe son siège, son pédalier et son volant spécial où se connecte la prothèse reliée à son bras droit. 4- Sur l'arceau également figure le logo caractéristique éclairé de diodes bleues et destiné à ses concurrents.



Magny-Cours, 10 octobre. Un soleil flemmard s'est couché dans une couette de nuages, frigorifiant le paddock du championnat VdeV. Cette compétition de petits prototypes 2 l, type barquette, mêlant des pilotes professionnels et des amateurs, était la voie formatrice la plus évidente pour Frédéric Sausset.

Surgissant sur son fauteuil autonome entre deux semi-remorques ateliers, escorté de sa femme,

Frédérique, il se dirige vers un van noir. Accueil convivial, regard franc, direct, en quelques phrases souriantes, il rend les choses simples: "*Je vais me changer pour la séance d'essais, on discute après le déjeuner*"? Quoi? Se changer là, dans le van, au milieu du paddock? Pas de motor home? "*Eh non! Il n'y a pas assez de place ici... Mais bon, on fait avec...*"

L'homme possède, à l'évidence, de l'empathie et du caractère. Et il en faut pour surmonter l'épreuve qu'il a traversée. En juillet 2012,

Frédéric, alors en vacances, se fait une banale éraflure à la main. Mais une bactérie s'infecte et les catastrophes s'enchaînent. Erreur de diagnostic médical, traitement erroné aux corticoïdes, coma. Il s'en réveille amputé des quatre membres, seule issue pour lui sauver la vie... De cet enfer, pourtant, va émerger un projet, apparemment dingue, lié à sa passion de toujours, le sport automobile et les 24 Heures. Le chef d'entreprise, qu'il est depuis longtemps, reste toujours en veille. D'autant qu'il mène



"AU DÉBUT, POUR MÉ DOUBLER, LES AUTRES PILOTES PASSAIENT TRÈS AU LARGE. MAINTENANT, ON SE BAGARRE. C'EST MA PREMIÈRE VICTOIRE." Frédéric Sausset



désormais une double vie avec sa nouvelle carrière de pilote: "J'ai réorganisé mon emploi du temps. Je consacre toutes mes matinées à mon entreprise et le reste du temps au défi SRT41 [Sausset Racing Team, ndlr]. Cela comprend l'entraînement physique, la gestion des réseaux sociaux, l'animation du site internet, les rendez-vous et la recherche de partenaires. Sans oublier quelques séances de roulage". En résumé, Frédéric a fait de sa vie une véritable course qu'il mène 7 jours sur 7! Surtout qu'il a

une date limite à respecter: "Je dois avoir réuni mon budget pour Le Mans le 31 décembre. Nous l'avons fixé à 3 millions d'euros. Pour l'instant, nous pouvons compter sur un peu plus de 2 millions".

En ces temps de disette, récolter des soutiens financiers ressemble à un parcours du combattant.

Et pourtant, "j'ai obtenu très vite de gros sponsors, Axa, Michelin, Onroak, Audi. Mais

maintenant, c'est beaucoup plus difficile. Je comprends les réticences de certaines sociétés qui préféraient vérifier si ce n'était pas du pipeau. C'est vrai, sponsoriser pour les 24 Heures du Mans un type qui n'a même pas fait une course de kart et qui est, en plus, coupé en quatre, ce n'est pas évident. Mais aujourd'hui, j'ai fait mes preuves en endurance VdeV, donc j'espère que de nouveaux partenaires vont nous rejoindre." Pragmatique, Frédéric Sausset ne veut pas se montrer trop optimiste tant que l'affaire

100 [REPORTAGE] OBJECTIF LE MANS



1- Prêt à s'élancer pour les essais, Frédéric pilote avec le seul bras droit. Très éprouvant à la longue. 2- Le système ingénieux pour installer Frédéric dans la Ligier. En course, l'opération prend environ 2 mn 30 s. 3- Séduit par l'idée de Frédéric Sausset, Jacques Nicolet, le patron d'Onroak, a offert le châssis Ligier et détaché cinq techniciens. 4- À chaque course, Frédéric Sausset se rapproche des temps de Christophe Tinseau. Il a gagné ses galons de pilote.





"SAVOIR QUE DES GENS COMME JEAN TODT, SÉBASTIEN LOEB ET LES DIRIGEANTS DE L'A.C.O. MÈ SOUTIENNENT, CELA MÈ BOOSTE!"

Frédéric Sausset

n'est pas bouclée. Cela dit, son tempérament de fonceur et d'homme d'affaires est un atout maître. Il s'en est servi avec Wolfgang Ullrich, le patron d'Audi Sport: "Je me suis débrouillé pour avoir son adresse e-mail et j'y suis allé au bluff. Je lui ai écrit et, un mois plus tard, je le rencontrais au Mans". C'est cela aussi qui donne toute sa sérénité à Christophe Tinseau, son équipier, son coach, son ami surtout.

Christophe Tinseau, Blésois lui aussi, connaissait Frédéric avant "l'accident". À 46 ans, 11 participations au Mans (sur Panoz, Cadillac, Pescarolo) dans ses bottines, talent intact, il a été emballé par l'aventure. Il en a même été le déclencheur. Conseiller d'orientation, il l'a aiguillé vers le championnat VdeV. Coach, il est son instructeur et il a pu constater l'évolution du *rookie* Sausset: "Depuis la première course, en mars à Barcelone, il a beaucoup progressé. Simplement parce qu'il écoute mes remarques,

qu'il corrige toujours ses erreurs. Et cela paie au niveau des temps". L'apprentissage s'est donc effectué sur la petite Ligier JS53 Evo n° 84 cette année, à travers six courses de 4 heures, 6 heures et même 12 heures au Castellet.

La prochaine étape, c'est le prototype LMP2 Morgan.

Avec cette voiture, l'équipage Sausset-Tinseau (et un 3^e pilote pas encore désigné) s'engagera aux 24 Heures du Mans, mais aussi en championnat du monde WEC à Silverstone en avril et, si le budget le permet, à Spa en mai. Une machine plus grosse, plus lourde et plus puissante. Mais Christophe n'a aucune inquiétude: "La P2 sera plus facile à conduire, parce qu'elle a plus de grip et plus d'assistance au pilotage. Il faudra juste que Fred s'accoutume à la vitesse plus élevée. Mais il n'a pas peur. Je suis convaincu que cela va bien se passer."

Au-delà du mythe qu'il représente, le grand circuit du Mans a aussi de quoi impressionner. Surtout un débutant. Là encore, Christophe insiste: "Avec ses grandes lignes droites, Le Mans permet de se reposer plus souvent et c'est primordial pour Fred". Lequel acquiesce: "Ce sera moins fatigant pour moi que le circuit de Magny-Cours où il y a beaucoup de virages. Le seul endroit qui m'inquiète, c'est les virages Porsche, très rapides et c'est, pour l'instant, le domaine qui me donne le plus de mal à piloter". À Magny-Cours, justement, ce dimanche 11 octobre, les 6 Heures s'achèvent avec un dernier relais assuré par Frédéric Sausset. Sorti du cockpit, il est visiblement fatigué, brassé, mais le regard brillant de plaisir. Un coup d'œil vers nous, où se devine une interrogation: "Alors"? Alors chapeau bas! Ce défi n'est pas si fou qu'il en a l'air. Rendez-vous au Mans, le 19 juin 2016. ■



*C'était en
octobre 1984 dans
L'Auto-Journal...*



Sous cet angle, la "sportive" BX GT annonce la couleur: face avant plus agressive dotée de boucliers modifiés et qui intègrent des antibrouillards.

LA CITROËN BX 19 GT À L'ESSAI

Après son rachat par Peugeot, Citroën est, au début des années 80, au plus mal. La nouvelle BX, qui doit à terme succéder à la GS, revêt donc une importance capitale pour la marque aux chevrons, qui en déclinera plusieurs modèles dont cette sportive variante GT...

Par André Costa (1984) / Thomas Riaud (2015)

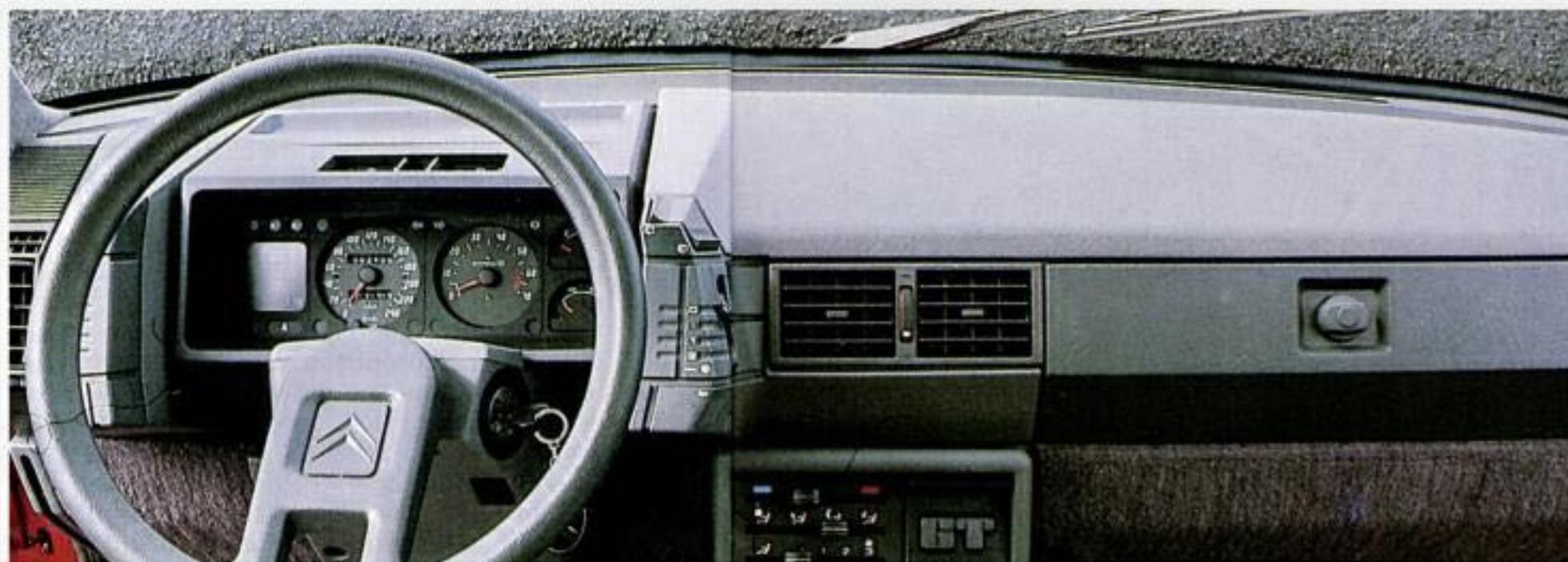
Extraits...

- "Voici la GT, la plus puissante – pour l'instant du moins – des Citroën BX, qui se lance à l'assaut du marché des berlines sportives de cylindrée moyenne."
- "Mécaniquement parlant, la nouveauté réside dans la motorisation. Il s'agit toujours du même bloc en alliage léger de la 1 580 cm³, mais il est réalisé à 1 905 cm³, et la puissance passe ainsi de 92,5 ch à 6 000 tr/mn à 105 ch à 5 600 tr/mn. La fiscalité française en fait une 9 CV."
- "Dans la pratique, le comportement du moteur est fort agréable, en ce sens qu'il dispense généreusement puissance et couple à partir des régimes les plus modérés, et qu'il n'est jamais nécessaire de confondre

son levier de changement de vitesses avec un fouet à mayonnaise pour obtenir des reprises énergiques."

■ "Amenée sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, la GT nous a gratifiés, avec deux personnes à bord, d'un meilleur chrono de 182,6 km/h. Les 185 km/h dont se réclame le constructeur étant donc parfaitement réalisables en ligne droite."

■ "L'équipement hydraulique, cher à toutes les Citroën, alimente non seulement la suspension à quatre roues indépendantes et à hauteur réglable, mais encore la direction assistée de série ainsi que les freins, équipés de disques à l'avant comme à l'arrière."



La GT abandonne les compteurs "à rouleaux", façon pèse-personne, au profit des traditionnels tachymètres circulaires, plus heureux.

“ La suspension hydropneumatique Citroën demeure à la pointe du progrès, et le comportement de la GT paraît particulièrement significatif. ”

↑ Ses qualités

TRÈS BONNE TENUE DE ROUTE

"La qualité des réactions procure une adhérence remarquable et contribue à l'obtention d'une tenue de route qui, même compte tenu de l'évolution positive quasi-générale, s'avère nettement supérieure à la moyenne."

CONSOMMATION MODÉRÉE

"Sur route et à grande vitesse, elle n'a pas dépassé 12 l/100 km, à des moyennes dont il est interdit de parler en France."

MOTEUR SOUPLE ET DISCRET

"Bien filtré et insonorisé, ce groupe fait preuve d'une discréction d'excellent aloi à régime moyen, au point que l'on doute de son brio, sauf si le chrono est appelé à la rescoussse."

↓ Ses défauts

PIUSSANCE INSUFFISANTE

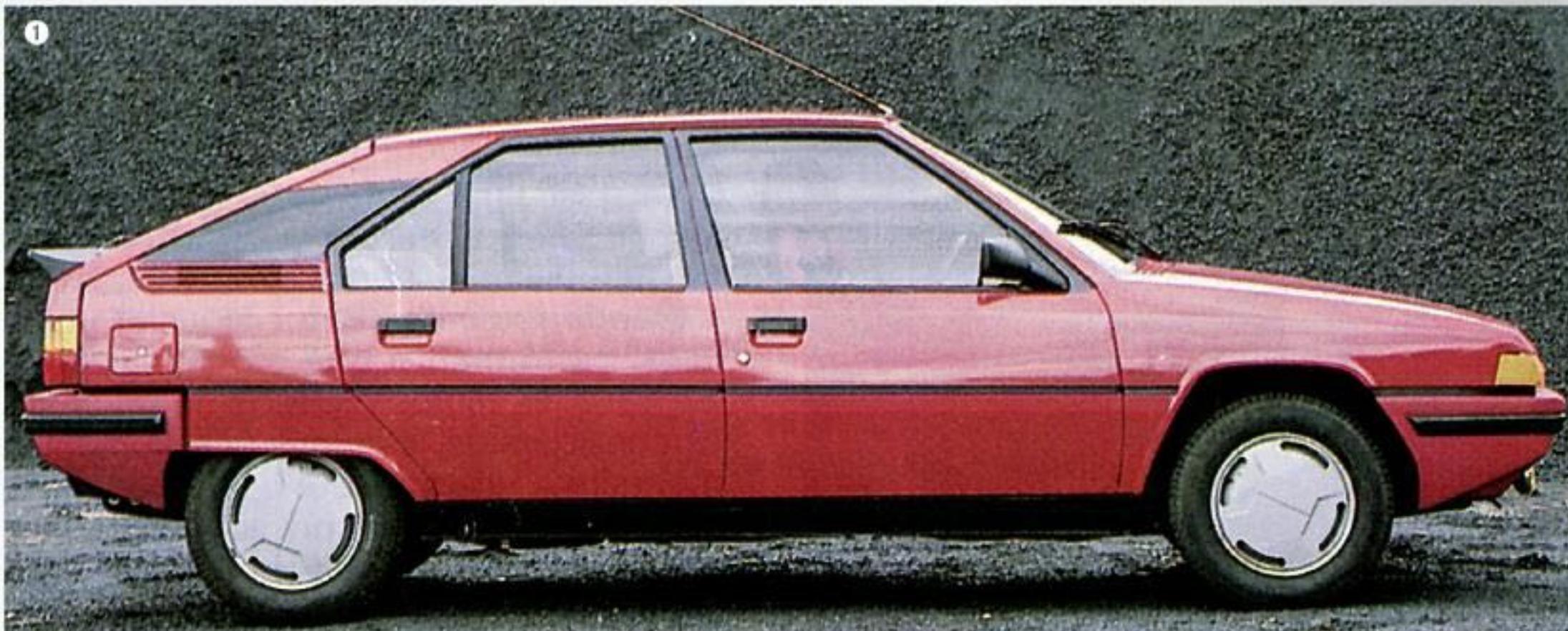
"Les amateurs de conduite pétulante resteront sur leur faim car, les qualités globales du véhicule aidant, la GT pourrait «digérer» sans peine une puissance plus importante."

ASPECT DE LA PLANCHE DE BORD DISCUSABLE

"L'aspect «design-plastique» de la planche de bord ne fait toujours pas l'unanimité, en dépit de son caractère fonctionnel.
Pas de commande à distance du verrouillage centralisé."

ÉQUIPEMENTS D'ORIGINE

"Avertisseur de route à deux tons, lève-glaces électriques à l'avant et verrouillage central automatique dépourvu, hélas, de commande à distance sont livrés de série."

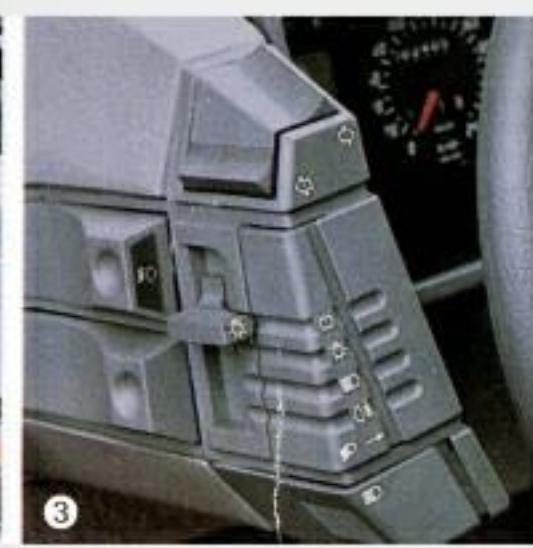


1- De profil, la GT se distingue des autres BX par l'adoption de ces enjoliveurs et de cet aileron caractéristiques.

2- Le coffre a une capacité de 360 dm³, qui peut nettement s'agrandir en "break". 3- Pour gagner du poids, le hayon de la BX est fabriqué en matériaux composites.



Si l'on adopte un style de conduite particulièrement rapide,
la voiture devient agréablement survireuse.



1- Héritage lointain de la mythique DS, ce volant monobranche, typiquement Citroën. 2- Des stores à enrouleur permettent d'occuper la lunette arrière. 3- De nombreuses commandes sont à portée de doigts, regroupées sur ces satellites. 4- L'espace à bord est très correct. 5- Les sièges dispensent un bon confort.



Extraits...

■ "Les pneus Michelin MXV 165x70 sont montés de série sur des jantes en tôle de 15 pouces. Des jantes alliage sont disponibles, par le truchement d'une option valant 2 200 francs."

■ "Déjà convaincante sur routes sèches, la GT devient franchement spectaculaire sur sol mouillé, où j'ai retrouvé, avec grand plaisir – on s'en doute –, la même sûreté qu'au volant d'une 205 GTI, ce qui n'est pas peu dire!"

■ "Extérieurement, la GT se distingue de ses sœurs par un becquet arrière, de nouveaux enjoliveurs de roues, des projecteurs antibrouillard intégrés dans la calandre et des moulures caoutchoutées additionnelles sur les pare-chocs."

■ "Les acheteurs de la GT bénéficieront des services d'un ordinateur de bord à 14 fonctions dont l'utilisation est moins simple qu'il n'y paraît et dont les touches désagréablement spongieuses rappellent les moins convaincants des micro-ordinateurs bas de gamme."

■ "La BX GT peut se targuer d'un équilibre performances/qualités de comportement/confort dont aucune autre voiture de sa catégorie n'est en mesure de se réclamer. Considérée de cette manière, la dernière-née Citroën devrait plaire à une importante clientèle de «grands rouleurs»."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

À l'instar de la 205 pour Peugeot, la BX sauvera Citroën ! Souvent raillée par ses détracteurs à cause de son design "ringard", cette "voiture de papys" était pourtant objectivement pétrie de qualités, et même performante dans ses déclinaisons les plus sportives, incarnées par cette GT, puis par les Sport et GTI. Désormais, seule la C5, sa descendante directe, reste fidèle à la suspension pneumatique Citroën. Une particularité qui ne sera pas reconduite sur sa remplaçante...



OFFICIAL SELECTION
CANNES CLASSICS
FESTIVAL DE CANNES

DEAUVILLE
FESTIVAL DU CINÉMA AMÉRICAIN
SÉLECTION OFFICIELLE | 2015

OBSSESSION | TRAHISON | REVENDICATION



STEVE MCQUEEN

THE MAN & LE MANS

L'HISTOIRE VRAIE D'UNE PASSION DÉVORANTE

AU CINÉMA LE 4 NOVEMBRE

CONTENT MEDIA CORPORATION NOAH FILMS PITLANE PRODUCTIONS & MCQUEEN RACING PRESENT STEVE MCQUEEN: THE MAN & LE MANS WRITTEN BY GABRIEL CLARKE PRODUCED BY JOHN MCKENNA EDITED BY MATT WYLLIE DIRECTOR OF PHOTOGRAPHY MATT SMITH COMPOSER JIM COPPERTHWAITE ARCHIVE PRODUCER RICHARD WISEMAN LINE PRODUCER VICTORIA WOOD ASSOCIATE PRODUCER TORQUIL JONES GRAPHIC DESIGN KIM TEDDY SOUND RECORDIST TERRY HIRD RE-RECORDING MIXER GEORGE FOULCHAM EXECUTIVE PRODUCERS ANDREW MARRIOTT BONAMY GRIMES BARRY SMITH CHAD MCQUEEN DAVID GREEN DAVID REEDER & JAMIE CARMICHAEL DIRECTED BY GABRIEL CLARKE & JOHN MCKENNA

© THE MAN & LE MANS LIMITED, 2015

CONTENT

NOAH FILMS

pitlane
Productions

McQUEEN
RACING



Sport
auto

l'auto-journal

THE RED
BULLETIN



TAG
Heuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

MONTRES DE CHOIX

Cette année encore, les horlogers ont opté pour le classicisme chic en déclinant leurs collections avec des modèles aussi brillants les uns que les autres. Sportives, urbaines, originales ou simplement élégantes, elles ont en commun d'être mécaniques, à remontage manuel ou auto-

matique. Le luxe n'est pas une question de prix mais de plaisir et d'originalité. Aussi, il est essentiel que chaque propriétaire satisfasse ses envies auprès de ces maisons de renom mais aussi auprès des nombreuses références de qualité plus abordables. À chacun sa façon de se distinguer !



- 1 | CARTIER**, Ballon bleu, mouvement automatique, boîtier acier, 42 mm, étanche 30 m, 4 800 € (www.cartier.fr). **2 | TAG HEUER**, Monaco Calibre 11, mouvement automatique, boîtier acier poli, 39 mm, étanche 100 m, 4 995 € (www.tagheuer.com/fr). **3 | BELL & ROSS**, BR 01 10th anniversary, mouvement automatique, boîtier céramique noir mat, 46 mm, étanche 100 m, 4 200 € (01 73 73 93 04 ou www.bellross.com/fr). **4 | JAEGER LECOULTRE**, Master Ultra-Thin Date 40, mouvement automatique, boîtier acier fond saphir, 40 mm, étanche 50 m, 7 500 € (www.jaeger-lecoultre.com). **5 | BLANCPAIN**, Bathyscaphe, mouvement automatique, boîtier céramique, 43,60 mm, étanche 300 m, 11 980 € (www.blancpain.com).



Le monde automobile

- 1| EBERHARD**, Tazio Nuvolari 336, mouvement automatique, boîtier acier, 45 mm, dual time avec réserve de marche de 42 heures, étanche 100 m, 3 730 € (www.eberhard-co-watches.ch/fr). **2| IWC**, Ingénieur automatique, mouvement automatique, boîtier acier sur bracelet acier, 40 mm, étanche 120 m, 6 150 € (01 58 18 14 98 ou www.iwc.com/fr). **3| FESTINA**, montre FI6819-3, mouvement quartz, boîtier acier, 44 mm, étanche 100 m, 199 € (www.festina.com). **4| BAUME & MERCIER**, Capeland Shelby Cobra 10232, mouvement automatique, boîtier acier, 44 mm, étanche 50 m, 4 100 € (www.baume-et-mercier.fr). **5| ZENITH**, El Primero édition Rolling Stones, mouvement automatique, boîtier titane avec revêtement DL, 45 mm, étanche 100 m, 12 900 € (01 55 62 36 04 ou www.zenith-watches.com). **6| MAURICE LACROIX**, Pontos S Extreme, mouvement automatique ML 112, boîtier alliage Powerlite®, 43 mm, étanche 200 m, 3 690 € (www.mauricelacroix.fr). **7| BRISTON**, Clubmaster classic, mouvement quartz, boîtier acier, 40 mm, étanche 100 m, 300 € (www.briston-watches.com/fr).



Le monde à portée de main

- 1| BREITLING**, Galactic Sleek T, mouvement automatique, boîtier acier, 44 mm, étanche 100 m, 8 170 € (www.breitling.com/fr).
- 2| MONTBLANC**, Heritage Spirit Orbis Terrarum, mouvement automatique, boîtier acier, 41 mm, indication des 24 fuseaux, étanche 30 m, 5 400 € (www.montblanc.com/fr). **3| SEIKO**, Astron SAST015G, mouvement quartz GPS solaire, boîtier titane, 47 mm, étanche 100 m, 2 600 € (www.seiko.fr). **4| FRÉDÉRIQUE CONSTANT**, Worldtimer Navy blue, mouvement automatique, boîtier acier, 42 mm, fonction GMT, 42 heures de réserve de marche, étanche 50 m, 3 550 € (01 48 87 23 23 ou www.frederique-constant.com). **5| CASIO**, Modèle EFR-534, mouvement quartz, boîtier en acier, 46 mm, étanche 100 m, 129 € (fr.casio-shop.eu) **6| JEAN RICHARD**, Terrascope GMT, mouvement automatique, boîtier acier, 44 mm, étanche 100 m, 2 900 € (www.jeanrichard.com/fr).



Le temps du nautisme

1 LONGINES, Legend Diver, mouvement automatique, boîtier acier avec lunette tournante interne de plongée, 42 mm, étanche 300 m, 1 870 € (01 40 49 03 95 ou www.longines.fr). **2** OMEGA, Seamaster 300 "SPECTRE", édition limitée, mouvement Master Co-Axial automatique, boîtier acier, 41 mm, étanche 300 m, 6 300 € (www.omegawatches.com). **3** TUDOR, Héritage Chrono Blue, mouvement automatique, boîtier acier, 42 mm, étanche 150 m, 4 150 € (www.tudorwatch.com/fr). **4** PEQUINET, Royale 300 bleue, mouvement automatique, boîtier finition polie satinée, 43 mm, étanche 300 m, 4 500 € (03 81 67 30 66 ou www.pequignet.com). **5** MICHEL HERBELIN, Newport Yacht Club, mouvement automatique, boîtier acier, 40.3 mm, étanche 100 m, 990 € (03 81 68 67 67 ou www.michel-herbelin.com). **6** ORIS, Divers Sixty-Five, mouvement automatique, boîtier acier, 40 mm, étanche 100 m, 1 700 € (www.oris.ch).



L'esprit citadin

- 1| SAINT HONORÉ**, Montre "Tour Eiffel", mouvement automatique, boîtier acier, 42 mm, étanche 50 m, 2 490 € (01 42 60 14 01 ou www.sainthonore.com). **2| PIERRE LANNIER**, Chronographe 297C439, mouvement quartz, boîtier acier, 47 mm, étanche 100 m, 199 € (www.pierre-lannier.fr). **3| SEVEN FRIDAY**, Montre P3/1, mouvement automatique, boîtier acier, 47 mm, étanche 30 m, 1 140 € (www.sevenfriday.com). **4| PERRELET**, Double Rotor, mouvement automatique, boîtier acier, 42,50 mm, étanche 50 m, 3 650 € (www.perrelet.com/fr). **5| BURBERRY**, The Britain Travel, édition limitée, mouvement automatique, boîtier titane plaqué noir, 47 mm, étanche 100 m, 3 795 € (01 40 07 77 77 ou fr.burberry.com). **6| TISSOT**, Chemin des Tourelles, mouvement automatique, boîtier acier, 42 mm, étanche 50 m, 795 € (www.tissot.ch). **7| GUESS**, Montre Prime W0660g3, mouvement quartz, boîtier acier, 43 mm, étanche 30 m, 169 € (www.guess.eu/fr).

La vie de vos autos

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

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... EN CITROËN DS3

“Je possède une DS3 1.6 THP 150 achetée neuve en 2010 en concession Citroën. Depuis cet achat, la voiture a déjà fait trois passages en concession. La première fois pour une fuite d'huile. Les deux fois suivantes pour une perte de puissance totale du moteur. Verdict : turbo grippé, 2 500 € de frais. Prise en charge par le garage : 35 %. Après un mail à Citroën France, la participation atteint finalement 50 %. Pour une voiture de 4 ans et 55 000 km, je trouve ça anormal !”

Arnaud Dupin

Claude Verdun nous parle de son **Renault Captur 1.2 TCe EDC**

**ACHETÉ NEUF EN MAI 2013
34 000 km PARCOURUS**



“Ma voiture consomme 6,6 l/100 km en moyenne : ville, campagne mais aussi autoroute très souvent. Cette voiture est agréable sauf pour les passagers arrière qui se plaignent d'être secoués. Le coffre est suffisant pour les bagages de deux ou trois personnes et j'apprécie beaucoup la boîte robotisée – mon épouse également – mais, parfois, je ressens un raclement au passage de la 1^{re}, et le patinage dans les bouchons semble provoquer un échauffement de la boîte. Enfin, à la remise en route à chaud, je perçois un grincement sinistre côté commande du chauffage surtout si la clim est allumée.”

Jacques Guillauma nous parle de son **Land Rover Discovery SDV6 HSE**

“J'apprécie sa polyvalence mais je déplore sa fiabilité et l'attitude commerciale du réseau.”



“C'est mon deuxième Disco. Le premier m'a entièrement satisfait, et j'en ai changé pour profiter de la meilleure finition et d'une nouvelle puissance. Sa polyvalence en fait un véhicule capable avec un égal bonheur de tracter (remorque, bateau...), de faire des trajets autoroutiers en toute sérénité à 7 personnes (suspension pneumatique, freinage) et d'être un bon franchisseur. Évidemment, la contrepartie est son coût global, et il vaut mieux lui éviter l'usage urbain, qui n'est pas son terrain de jeu... Par ailleurs, je n'apprécie pas son GPS peu intuitif et à la cartographie limitée. Mais, globalement, c'est un super véhicule

très apprécié, notamment par mes quatre enfants. Je regrette seulement de m'être senti aussi méprisé lors des gros problèmes mécaniques auxquels je ne m'attendais pas, la confiance sera lente à revenir... Le plus gros souci a été la rupture de vilebrequin, de nuit, sous la pluie, le lendemain de la fin de garantie légale ! En résumé : refus de l'assistance Land Rover, prise en charge du remplacement acceptée uniquement après échanges de recommandés, immobilisation un mois et demi, refus d'un prêt de véhicule... J'ai, par ailleurs, une BMW Série 1 et une Twingo, et je suis mieux traité dans ces réseaux.”

ACHETÉ D'OCCASION (MAI 2011, 5 200 km) EN DÉCEMBRE 2011; 45 000 km PARCOURUS; CONSO. MOYENNE: 9,7 À 11 l/100 km SELON USAGE.

SES PANNES: Casse moteur (rupture du vilebrequin) à 26 000 km – pris en charge. Poulie moteur, tendeur et courroie à 41 731 km : 511 €. **SES RÉVISIONS:** révision annuelle comprise entre 650 et 850 € TTC. Essuie-glaces remplacés (27 € pièce).



aj L'avis de Brice Perrin

C'est rare mais malheureusement encore trop fréquent chez les constructeurs spécialisés dans le haut de gamme : des autos qui font la satisfaction de leur conducteur... jusqu'à la première avarie, où le réseau et le service après-vente sont parfois en dessous de tout. C'est le cas ici.

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

Pas d'essuie-glace arrière sur les tricorps

Depuis vingt ans, j'ai toujours roulé en compacte ou en break. Ayant pris possession d'une VW Passat berline, j'ai été désagréablement surpris lors de ma première conduite sous la pluie. Sans essuie-glace arrière, impossible d'avoir une bonne rétrovision. Je ne comprends pas pourquoi les constructeurs n'en mettent pas. **Mathieu Parisse**

Rares sont les constructeurs à proposer un essuie-glace arrière sur un modèle tricorps. Faible surface vitrée, reflux aérodynamique limité permettent d'évacuer plus facilement l'eau que sur un modèle à hayon. Ça, c'est en théorie car, en pratique, je suis d'accord avec vous, nombre de modèles mériteraient ledit accessoire.

Vos mesures sont fausses!

Je viens de lire *L'Auto-Journal* n°941. Les chiffres annoncés dans le test de la BMW 125d sont tout bonnement faux! Je possède une 125d pack M, voici les vrais chiffres: 0 à 100 km/h en 6,4 s (loin des 6,9 s...), vitesse maxi 250 km/h (loin des 230 km/h...), poids à vide 1 465 kg (loin des 1 523 kg...), 1 000 m départ arrêté en 26,2 s (loin des 27,6 s...). Vous faites passer cette compacte biturbo pour un gentil diesel hors de prix!

Julien Huntziger

Pour avoir essayé la 125d, je vous assure que je ne pense nullement qu'il s'agit d'un gentil diesel. En revanche, vous comparez les chiffres fournis par le constructeur avec nos mesures réalisées sur le circuit de Monthléry à l'aide d'un radar homologué. Je vous confirme que les valeurs fournies dans l'essai sont les bonnes.



BMW 125d



Mercedes GLC

CLÉMENT CHOULOT

Essence ou diesel, mon GLC?

Je suis sur le point d'acheter un Mercedes GLC et, vu les discussions sur l'avenir du diesel et ses restrictions de circulation, je commence à me poser des questions. Je roule 15 000 km par an environ. Mon concessionnaire me conseille le diesel, prétextant une meilleure reprise dans trois ans, alors que j'hésite avec un GLC 250 4Matic. **Qu'en pensez-vous ? J.-P. Gibory**

Suivez votre instinct! Il est très difficile de se projeter sur un éventuel changement de taxation sur le diesel à moyen terme. Lorsque, à l'instant t, votre concessionnaire vous conseille le diesel pour bénéficier dans trois ans d'une meilleure reprise, il a raison. Mais vous ne parcourez que 15 000 km par an, un kilométrage très insuffisant pour rentabiliser l'investissement. Autre argument, le GLC 250 est plus agréable à conduire que le 220 CDI.

MAZDA CX-3

Rouler en ville au volant d'un SUV n'est pas toujours une partie de plaisir, sauf si, comme le CX-3, celui-ci est taillé pour l'exercice. Par Pascal Richard Photos Tibo

Après s'être attaqués au marché des familiales et des berlines compactes, les SUV lorgnent maintenant sur la catégorie des citadines. Les Peugeot 2008, Renault Captur et autre Nissan Juke ont ouvert une voie dans laquelle la Fiat 500X, la Jeep Renegade et maintenant le Mazda CX-3

n'ont pas tardé à s'engouffrer. Dérivé de la Mazda2, le CX-3 met en avant un gabarit assez généreux pour la catégorie (4,27 m de longueur). Une caractéristique qui ne lui garantit pas une habitabilité record mais il se rachète en proposant de belles qualités dynamiques et, surtout, un équipement de série très complet.

Côté moteurs, on trouve deux blocs essence et un diesel. Un choix un peu mince mais ces mécaniques modernes sont bien adaptées au petit CX-3 qui, du coup, se montre à l'aise sur tous les types de terrain. Reste à savoir quelle version, au sein de cette gamme, s'en sort mieux que les autres...

Le CX-3 affiche une ligne assez sportive, qui traduit bien ses excellentes qualités dynamiques.



LA GAMME

	Moteurs/Prix	Élégance	Dynamique	Sélection	Bonus/malus écologique
Diesel	1.5 Skyactiv-D 105 ch 4x2	22650 €	24 550 €	26750 €	0 €
	1.5 Skyactiv-D 105 ch 4x4	-	-	28550 €	0 €
	1.5 Skyactiv-D 105 ch 4x4 Auto	-	-	30350 €	malus 250 €
Essence	2.0 Skyactiv-G 120 ch 4x2	20650 €	22550 €	24750 €	malus 250 €
	2.0 Skyactiv-G 120 ch 4x2 Auto	-	24350 €	26550 €	malus 250 €
	2.0 Skyactiv-G 150 ch 4x4	-	-	27150 €	malus 900 €
	2.0 Skyactiv-G 150 ch 4x4 Auto	-	-	28950 €	malus 900 €



1

1- Le CX-3 n'a aucune velléité en matière de tout-terrain, mais sur route, il maîtrise bien son sujet, même sur les profils les plus sinueux. 2- La position de conduite n'appelle pas de critiques.



2

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Toutes les déclinaisons du CX-3 reçoivent de série une boîte de vitesses à 6 rapports. Celle-ci n'est pas exempte de reproches. Ainsi, son étagement un peu long pénalise les relances. À l'usage, on note que la commande est légèrement accrocheuse.

AUTOMATIQUE

Disponible sur l'ensemble de la gamme (sauf sur les versions diesel 4x2), la boîte automatique

à 6 rapports impose un surcoût de 1 800 € (et 250 € de malus sur le diesel). Sa douceur rend son choix pertinent si vous roulez principalement en ville.

INTÉGRALE

La transmission intégrale est livrée d'office sur le bloc essence de 150 ch et demande de rajouter 1 800 € sur la version diesel. Dans les deux cas, c'est davantage la sécurité active que les capacités de franchissement qui progressent.

L/l/h/empattement: 4,27 / 1,76 / 1,53 / 2,57 m

MOTEUR DIESEL

	1.5 SKYACTIV-D 4x2	1.5 SKYACTIV-D 4x4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	105 à 4000	105 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1600	270 à 1600
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	176	175
Accélération 0-100 km/h (s)	10,3	12
Reprise 90-130 en 4° (s)	10,2	12,2 en D
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	5,3	6,3

MOTEURS ESSENCE

	2.0 SKYACTIV-G 120 ch *	2.0 SKYACTIV-G 150 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 6000	150 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	204 à 2800	204 à 2800
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	192	191
Accélération 0-100 km/h (s)	9	9,6
Reprise 90-130 en 4° (s)	NC	9,5
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	5,9	7,3

*données constructeur

LES MOTEURS

DIESEL

1.5 Skyactiv-D 105 ch

Un seul diesel au programme, c'est un peu court, vous ne trouvez pas ? Franchement, non, car ce petit 1 500 cm³ sait se plier à tous les types d'utilisation. Certes, sa puissance est relativement modeste mais, à l'usage, ce moteur ne semble jamais à la peine, sauf lors des relances sur le dernier rapport. Mais dans ce cas, c'est d'avantage l'étagement de la boîte de vitesses qui est à mettre en cause que le manque de brio de la mécanique. Celle-ci fait d'ailleurs preuve d'une belle sobriété, notamment en ville (ça tombe bien !), terrain sur lequel elle se contente de 5,1 l aux 100 km, un excellent résultat pour la catégorie.

ESSENCE

2.0 Skyactiv-G 120 ch

On le sait, chez Mazda, on n'est pas spécialement fan du *downsizing*, cette technique qui, pour abaisser la consommation des moteurs, consiste à réduire la cylindrée, voire le nombre de cylindres. Rien de tout ça ici, puisque le CX-3 reçoit carrément un 4 cylindres 2 ! Toutefois, à l'usage, ce bloc s'en sort honorablement, surtout en consommation. Un bon résultat qu'il doit à son injection directe et son taux de compression élevé (14:1 contre 10:1 en moyenne) qui lui permet de fonctionner avec un mélange assez pauvre en carburant (donc riche en air !) sans craindre le phénomène de cliquetis.

2.0 Skyactiv-G 150 ch

Même bloc que précédemment mais la puissance passe à 150 ch, ce qui permet au CX-3 de revendiquer de bonnes performances et un agrément de conduite de tout premier ordre. Le tout sans faire exploser votre budget puisque la consommation moyenne s'établit à 7,3 l aux 100 km, ce qui est raisonnable.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, autoradio avec lecteur de CD-mp3, 1 prise auxiliaire et 2 ports USB, climatisation automatique, banquette AR fractionnable, connexion Bluetooth, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, système de navigation, vitres électriques AV/AR, volant réglable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS

	Élégance	Dynamique	Sélection
Affichage tête haute	-	-	série
Aide au stationnement arrière	-	série	série
Caméra de recul	-	-	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces	-	série	série
Sellerie mixte cuir/tissu	-	-	500 €
Sièges AV chauffants	-	série	série



1- Disponible en accessoires (352 € hors pose) sur les finitions Élégance et Dynamique (série sur Sélection), la caméra de recul est bien utile.
2- Les kits de carrosserie sont discrets et élégants. 3- L'affichage tête haute est assez lisible (série sur Sélection) 4- La sellerie cuir égaye l'habitacle, elle est facturée 500 €. 5- La boîte automatique (1800 €) fera le bonheur des citadins. 6- Le plancher du coffre peut être protégé par un tapis en caoutchouc (62 €). 7- Le GPS est de série dès l'entrée de gamme.

**LES FINITIONS****ÉLÉGANCE**

Dès le premier niveau de finition, le CX-3 propose une panoplie d'équipements très complète. Ainsi, la climatisation automatique, le régulateur de vitesse, le système de navigation ainsi que la connexion Bluetooth sont fournis de série. Du côté des moteurs, seul le 2 l essence de 150 ch n'est pas au programme. Un constat qui vaut également pour la boîte de vitesses automatique et la transmission intégrale.

HEART DYNAMIQUE

Pour passer de la finition Élégance à la livrée Dynamique, il faut débourser 1900 €. Cette somme est significative mais elle permet de bénéficier : de phares et d'antibrouillards à LED, d'un avertisseur de changement de ligne (LDWS), d'un radar de stationnement arrière, du déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces ainsi que des sièges avant chauffants. Sur le plan mécanique, pas de changement par rapport à la finition Élégance, on note juste la possibilité d'associer ici la boîte automatique au moteur essence de 120 ch.

SÉLECTION

Cette exécution est facturée 2 200 € de plus que la précédente. C'est beaucoup mais, en retour, le CX-3 revendique une dotation d'équipements très riche puisqu'on note l'arrivée de l'alerte anticollision, de la gestion automatique des feux de route, du régulateur de vitesse adaptatif, d'une caméra de recul, d'un ensemble audio Bose et, si vous optez pour la boîte automatique, des palettes de changement de vitesses au volant. Toutes les combinaisons de moteurs et de transmission sont ici concernées.



1- On aurait aimé trouver dans la gamme un diesel un peu plus musclé. 2- Malgré une longueur respectable (4,27 m), l'habitacle du CX-3 est un peu étroit, surtout à l'arrière.



2

LES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

ENSEMBLE MULTIMÉDIA

Dès le premier niveau de finition (Élégance), le CX-3 offre un ensemble multimédia très complet. L'écran de 7 pouces posé au centre de la planche de bord se pilote via une molette située sur la console centrale. Les différentes fonctions sont bien repérées et le maniement de l'ensemble s'avère très intuitif.

AFFICHAGE TÊTE HAUTE

Rare à ce niveau de gamme, l'affichage tête haute (ADD) est monté de série sur la finition la plus huppée : Sélection. Ce modèle n'est pas le plus abouti du marché sur le plan technique mais sa lisibilité est bonne, et c'est bien là l'essentiel.

SELLERIE MIXTE

(500 €)

Outre le fait qu'elle propose des matériaux plus agréables au toucher (du cuir notamment), la sellerie mixte permet de bénéficier de coloris moins ternes que le noir qui, d'origine, habille la sellerie sur l'ensemble des modèles de la gamme. Grâce à cette option (uniquement disponible avec la finition Sélection), on peut opter pour des garnitures blanches ou grises agrémentées de passepoils rouges.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PERSONNALISATION

EXTÉRIEURE

(DE 125 À 376 €)

Si vous trouvez que le CX-3 a une personnalité un peu fade ou que cette dernière ne traduit pas de manière assez nette l'ardeur dont il fait preuve sur le plan dynamique, vous serez heureux d'apprendre que Mazda propose divers équipements (becquet, jupes latérales, coque de rétroviseurs...) qui, sans dénaturer la ligne du CX-3, lui apportent une once d'agressivité. Des stickers (257 €) peuvent également venir habiller la carrosserie (ailes avant et arrière, bas de caisse).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

ACCESSOIRES

Parmi les accessoires disponibles, quelques-uns méritent le détour. C'est le cas par exemple du bac de coffre en caoutchouc (62 €). Facile d'entretien (un coup d'éponge ou de jet d'eau), il est idéal pour protéger le plancher et, surtout, la moquette qui recouvre le coffre. Toujours au niveau du coffre, on peut également équiper ce dernier d'un bac de rangement très pratique pour organiser le chargement (110 €). Enfin, on trouve toute une gamme de tapis de sol allant de 38 à 67 €.

Retrouvez l'essai
dans L'AJ n° 939

NOTRE CHOIX

1.5 Skyactiv-D 105 ch 4x2 Dynamique

24 550 € hors options - Bonus/malus écologique : 0 €

Belle prestation du CX-3 qui, certes, manque un peu de fantaisie côté style, mais qui, en matière d'agrément de conduite, s'en sort très bien même lorsqu'il est équipé d'un petit diesel de 105 ch. C'est ce bloc, sobre et volontaire, qui a notre préférence, car ainsi équipé, le CX-3 se montre le plus polyvalent. En termes de finitions, c'est l'exécution Dynamique qui propose le meilleur rapport prix/équipement de la gamme.

LES TEINTES

Peinture standard gratuite



Arctic White

Peintures métallisées ou Mica 500 €



Crystal White
Pearl Mica



Soul Red
Métallisé (650 €)



Jet Black Mica



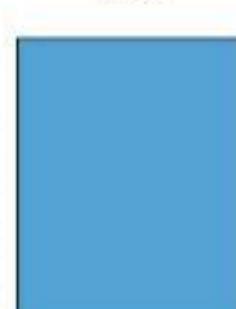
Meteor Grey
Mica



Deep Crystal
Blue Mica



Titanium Flash
Mica



Dynamic Blue
Mica



Ceramic
Métallisé

LES JANTES



Jantes alliage de
série sur Élégance
et Dynamique.



Jantes alliage de
série sur Sélection.



Jantes alliage
(accessoire)
464 €.



Jantes alliage
(accessoire)
836 €.

NISSAN QASHQAI

Par Pascal Serres

Récemment remplacé, le Qashqai est une référence dans le segment des SUV compacts. Une notoriété qu'il doit à son physique avenant, à une prise en main facile et une gamme cohérente. La fiabilité, elle, est perfectible sur les premiers modèles.

C'est certainement le Qashqai qui est à l'origine de la démocratisation et du succès grandissant du segment des SUV compacts. Aujourd'hui très concurrencé mais porté par une image de marque flatteuse, le Qashqai figurait encore, en 2014, dans le top 20 des voitures les plus vendues en France, tous segments confondus. Parmi ses points forts, on citera ses belles qualités routières, une finition d'un bon niveau – bien que perfectible –, une habitabilité appréciable (surtout en version +2) et une excellente polyvalence d'usage. On notera au passage que le Qashqai est décliné en version à 2 ou 4 roues motrices. Côté moteurs, notre préférence va au diesel 1.6 dCi 130 ch, un bloc récent très plaisant à l'usage, à l'aise sur tous les terrains et sobre en toutes circonstances.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
Essence	1.6	115/117	Manquant de vigueur, ce moteur est poussif et peu agréable sur route.
	2.0	140	Gourmand en 4x4, ce bloc plus rond manque aussi d'un peu de répondant.
Diesel	1.5 dCi	106/110	Ce diesel permet d'évoluer... sagement. Il se révèle trop juste sur la version longue.
	1.6 dCi	130	Ce bloc moderne se montre à la fois très plaisant et très sobre.
2.0	150	7,6	Un moteur très agréable en toutes circonstances, mais qui reste un peu cher.



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 11 500 €

Diesel : à partir de 7 900 €

Génération : ancienne (1^{re})

Commercialisation : de 2007 à 2014

Restylage : 2010

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 162 000





MIKE DODD

NOTRE CHOIX

**1.6 dCi 130 ch
CONNECT EDITION**
de 2012

1^{er} prix prospecté : **12 990 €**
71 070 km

**NOS MESURES****Moteur/Transmission**

Puissance maxi	130 ch à 4 000 tr/min
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/min
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques AV/AR	215/65 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,38/1,81/1,59/2,63 m
Poids/tractable freiné	1 480/1 200 kg

Performances

1 000 m d. a.	32,4 s
0 à 100 km	10,2 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10/11,4/14,4 s
Vitesse maxi	180 km/h
Freinage à 90/130 km/h	33/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	26 cm (de 3 à 26 cm) ⁽¹⁾
Largeur aux coudes AV/AR	144/141 cm
Volume de coffre	422 dm ³ (471 dm ³) ⁽¹⁾

(1) Données de la version +2.

LE BUDGET

Assurance*: 900 €	Carte grise**: 233,10 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	6,3 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,5/6,1/6,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	873 km/95 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	500 €	Kit de distribution	250 €
Amortisseurs AR	210 €	Embrayage	450 €
Disques AV	230 €	Catalyseur	850 €
Disques AR	240 €	Pneus (1 paire)	300 €
Plaquettes AV	90 €	Feu AV	380 €
Plaquettes AR	85 €	Feu AR	135 €
Filtre à air	30 €	Bouclier AV	350 €
Filtre à huile	17 €	Bouclier AR	380 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LES PANNE

PANNES IMMOBILISANTES/ PÉNALISANTES

MOTEUR ESSENCE

Pompe à carburant défectueuse sur les moteurs à essence jusqu'à fin 2010 (ratés de fonctionnement et/ou fuite de carburant). Relais de ventilateur défectueux sur le 2.0. Celui-ci peut alors fonctionner en permanence, au risque de vider la batterie.

MOTEUR DIESEL

Sur les premiers 1.5 dCi : encrassement récurrent du filtre à particules pouvant imposer une vidange de l'huile et le nettoyage du FAP. Fragilité chronique des coussinets de bielles qui peuvent engendrer la casse du moteur. Une prise en charge est généralement acceptée. Perte de puissance sur tous les diesels en raison de la canalisation d'entrée d'air mal fixée.

TRAIN AVANT

La voiture tire d'un côté, souvent à droite. En cause, un berceau moteur mal centré qu'il faut repositionner.

AUTRES DÉFAILLANCES

SUSPENSION

Bruit en provenance d'un ou des deux amortisseurs avant ; la ou les butées supérieures sont alors à remplacer.

CLIMATISATION

Impossibilité de réglage de la température d'air sur les premiers modèles. Jusqu'à fin 2009, bruit et dysfonctionnements chroniques : compresseur à remplacer.

ÉLECTRICITÉ/ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnement des lève-vitres avant (commandes défectueuses et/ou glissières et joints à repositionner). Reprogrammation du GPS pour palier certains bugs. Capteur de pluie capricieux sur les premiers modèles.

CARROSSERIE

Mauvais ajustement du hayon qui peut frotter contre la carrosserie et ainsi endommager la peinture. Un réglage s'impose.

LES RAPPELS

MAJEURS

DIRECTION (SEPTEMBRE 2012)

Le moyeu du volant risque de se désolidariser de la colonne de direction sur les Qashqai et Qashqai+2 produits entre le 27 février 2012 et le 16 mai 2012.

ALIMENTATION EN CARBURANT (AVRIL 2012)

Mauvais serrage de la canalisation sur le filtre à carburant et risque de fuite de carburant sur les Qashqai et Qashqai+2 produits entre le 5 septembre 2010 et le 19 décembre 2011.

DIRECTION (DÉCEMBRE 2011)

Sur les Qashqai produits entre le 6 et le 12 août 2011 : dysfonctionnement potentiel du moteur électrique de direction assistée, pouvant engendrer la perte de l'assistance de direction.

FREIN (ROUTE 2008)

Sur les Qashqai et Qashqai+2 produits du 27 août 2010 au 18 février 2011, une canalisation de liquide de frein peut se perforer, entraînant une fuite de liquide et une diminution de l'efficacité des freins.

& MINEURS

BOÎTE DE VITESSES CVT (OCTOBRE 2010)

Risque d'usure prématuée de la courroie de la boîte de vitesses CVT. Une mise à jour du logiciel est nécessaire.

LE BILAN FIABILITÉ

Les défauts de jeunesse ne sont pas si rares que ça sur le Qashqai et il faudra s'assurer d'un entretien correct du véhicule au moment de l'achat. Avec le diesel 1.6 dCi, apparu en cours de carrière, la fiabilité est bien meilleure et vous mettra à l'abri des déboires principalement rencontrés avant le restylage (2010).

NOUVEAU

**COLLECTIONNEZ LES PLUS MYTHIQUES
VÉHICULES PUBLICITAIRES**

VOTRE N°1

***l'auto-journal* + LE FASCICULE + LE HOTCHKISS PL 20 PERRIER**



hachette



**RENDEZ-VOUS TOUS LES 15 JOURS
POUR CONTINUER LA COLLECTION**



ÉCHELLE
1/43^E

**FINITIONS
SOIGNÉES**

MINIATURE DE COLLECTION

Ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans

Herchette Collections SMC - 58 rue Jean Bleuzen - CS 70007 - 92178 Nanterre Cedex - 395 291 644 RCS Nanterre. © Photos : Gilbert Erikson. Visuels non contractuels. Les modèles présentés sont vendus sur leur socle. Matière : métal injecté et plastique.

ACTUELLEMENT CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX EN VENTE AVEC *l'auto-journal*
OU DÈS MAINTENANT SUR  WWW.VEHICULES-PUB.AUTOPLUS.FR 

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO		
TYPE	CV B/M*	PRIX
MITO		
1.4 MPi 70 ch Progression	4 150	14 490
1.4 MPi 78 ch S/S Distinctive	5 0	16 990
0.9 TwinAir 105 ch S/S Distinctive	5 0	18 590
0.9 TwinAir 105 ch S/S Exclusive	5 0	20 190
1.4 TB MultiAir 140 ch TCT S/S Exclusive	7 0	23 690
1.4 TB MultiAir 170 ch S/S Quadrif. Verde	9 0	23 450
1.3 JTdm 85 ch S/S Distinctive	4 0	20 340
1.3 JTdm 85 ch S/S Exclusive	4 0	21 940
1.6 JTdm 120 ch S/S Exclusive	6 0	23 040
SUICETTA		
1.4 Tjet 105 ch S/S Impression	6 900	21 190
1.4 Tjet 120 ch S/S Distinctive	7 900	24 000
1.4 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 2 200	34 600
AC		
1750 TBI 240 ch Coupé	14 2 200	63 200
1750 TBI 240 ch Spider	14 2 200	73 000



Audi

Premium Murat

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

TYPE	CV B/M*	PRIX
A1		
1.0 TFSI 95 ch Attractive	5 0	17 700
1.0 TFSI 95 ch S tronic 7	5 0	19 480
1.4 TFSI 122 ch Attractive	6 0	19 700
1.4 TFSI 122 ch S tronic 7 Attractive	6 0	21 480
1.4 TFSI 150 ch Ambition	7 0	24 500
1.4 TFSI 150 ch S tronic 7 Ambiente	7 0	26 280
1.8 TFSI 192 ch Ambition	10 0	27 700
2.0 TFSI 231 ch S1	14 2 200	34 300
1.4 TDI ultra 90 ch Attractive	4 0	18 400
1.4 TDI 90 ch S tronic 7 Attractive	4 0	21 180
1.6 TDI 116 ch Attractive	5 0	20 700
1.6 TDI 116 ch S tronic 7 Attractive	5 0	22 480
A1 SPORTBACK (5 PORTES)		
Surcoût : 3 portes + 800 €		
A3 (3 PORTES)		
1.2 TFSI 110 ch Attraction	6 0	24 100
1.2 TFSI 110 ch S tronic	6 0	26 170
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7 0	25 110
1.4 TFSI 125 ch S tronic	7 0	27 180
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Ambiente	8 0	28 680
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic Ambi.	8 0	30 750
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10 150	30 750
1.8 TFSI 180 ch S tronic Ambiente	10 0	32 820
1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic Ambi.	10 150	34 970
2.0 TFSI 300 ch S3	19 2 200	56 270
1.6 TDI ultra 110 ch Attraction	5 0	25 900
1.6 TDI 110 ch Attraction	6 0	25 670
1.6 TDI 110 ch S tronic 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 Ambi.	10 0	36 400
A3 SPORTBACK (5 PORTES)		
e-tron 204 ch Ambiente	6 4 000	38 490
e-tron 204 ch Ambition Luxe	6 4 000	44 540
A3 BERLINE (4 PORTES)		
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7 0	26 680
1.4 TFSI 125 ch S tronic 7 Attraction	7 0	28 930
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Ambiente	8 0	30 430
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic Ambi.	8 0	32 500
1.6 TFSI 180 ch Ambiente	10 150	32 500
1.6 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambiente	10 0	34 750
1.6 TFSI 180 ch Quattro S tronic 6 Ambi.	10 900	36 720
2.0 TFSI 300 ch S3	19 2 200	47 980
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 Ambi.	10 0	38 150
A3 CABRIOLET		
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7 0	32 110
1.4 TFSI 125 ch S tronic 7 Attraction	7 0	34 180
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Ambiente	8 0	35 680
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic 7 Ambi.	8 0	37 750
1.6 TFSI 180 ch Ambiente	10 250	37 750
1.6 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambiente	10 250	39 820
1.6 TFSI 180 ch Quattro S tronic 6 Ambi.	10 1 600	41 970
1.6 TDI 110 ch Attraction	6 0	32 670

2.0 TDI 150 ch Attraction	8 0	34 720	3.0 V6 TDI 218 ch S tronic 7 Ambiente	12 0	49 230	
2.0 TDI 150 ch S tronic 6 Attraction	8 0	36 790	3.0 V6 TDI 218 ch Quattro S tronic 7 Ambi.	12 0	52 130	
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 6 Ambi.	10 0	39 180	3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambi.	16 0	55 520	
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 6 Ambi.	10 0	43 400	3.0 BTDi 320 ch Quattro Tpronic 8 S line	21 2 200	64 770	
NOUVELLE A6 AVANT (BREAK)						
Surcoût : berline + 2 600 €						
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9 0	30 980	4.0 V8 TFSI 560 ch RS6	47 8 000	123 830	
1.8 TFSI 170 ch Multitronic Attraction	9 0	32 980	A6 ALLROAD QUATTRO			
2.0 TFSI 225 ch Attraction	13 500	35 100	3.0 V6 TFSI 333 ch S tronic 7 Ambiente	22 3 600	64 260	
2.0 TFSI 225 ch Multitronic	13 500	37 100	3.0 V6 TDI 218 ch S tronic 7 Ambiente	13 0	58 730	
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12 2 200	37 060	3.0 V6 TDI 272 ch S tronic 7 Ambiente	16 0	62 120	
2.0 TFSI 333 ch S4 Quattro S tronic 7	22 4 000	64 400	3.0 BTDi 320 ch Tpronic 8 Ambition Luxe	21 2 200	72 320	
NOUVELLE A7 SPORTBACK						
2.0 TDI ultra 136 ch Attraction	7 0	32 630	1. TFSI 190 ch S tronic 7 Ambiente	10 0	54 690	
2.0 TDI 150 ch Attraction	8 0	32 630	2.0 TFSI 252 ch S tronic 7 Ambiente	15 0	59 790	
2.0 TDI 150 ch Multitronic Attraction	8 0	34 630	2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic 7 Ambi.	15 0	62 790	
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	8 0	35 130	3.0 V6 TFSI Quattro S tronic 7	22 0	69 630	
2.0 TDI ultra 163 ch Attraction	9 0	35 100	4.0 TFSI 560 ch Quattro Tpronic 8	47 8 000	132 970	
2.0 TDI 190 ch Attraction	10 0	35 460	3.0 V6 TDI 218 ch Ultra Ambiente S tronic	12 0	61 820	
2.0 TDI 190 ch Multitronic 8 Attraction	10 0	37 460	3.0 V6 TDI 218 ch Quattro Ambiente S tronic	12 0	64 820	
2.0 TDI 190 ch Quattro Attraction	10 0	37 960	3.0 V6 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambi.	16 0	68 520	
A4 AVANT (BREAK)						
Surcoût : berline + 1 350 €						
4.2 FSI 450 ch RS4 Quattro S tronic 7	35 8 000	87 580	3.0 V6 TDI 320 ch Quattro Tpronic 8 Ambi.	21 2 200	72 580	
A4 ALLROAD QUATTRO						
2.0 TFSI 225 ch Ambiente	13 2 200	43 630	1.4 TFSI 190 ch S tronic 7 Ambiente	8 0	250	
2.0 TFSI 225 ch S tronic 7 Ambi.	13 2 200	45 830	1.4 TFSI 190 ch S tronic 6 Ambition	8 0	33 670	
2.0 TDI 150 ch Clean Diesel Ambiente	8 250	41 160	2.0 TFSI 180 ch Quattro Attraction	10 0	900	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Ambiente	11 0	49 190	2.0 TFSI 170 ch Quattro S tronic 7 Ambi.	13 0	43 110	
3.0 V6 TDI 245 ch S tronic 7 Ambi.	15 2 200	53 250	2.0 TFSI 216 ch Quattro S tronic 7 S line	13 0	2 200	
AS COUPÉ						
1.8 TFSI 177 ch Attraction	9 0	36 440	2.0 TFSI 216 ch Quattro S tronic 7 Ambi.	13 0	46 760	
1.8 TFSI 177 ch Multitronic Attraction	10 0	38 540	2.0 TFSI 180 ch Quattro Ambiente	10 0	900	
2.0 TFSI 225 ch Attraction	13 0	40 780</				

SÉRIE 4 CABRIOLET			
420 184 ch Lounge	10	1 600	46 800
428 245 ch Lounge	15	2 200	51 350
435 306 ch Lounge	20	4 000	58 850
435 306 ch xDrive Lounge BVA8	20	3 600	61 450
M4 431 ch	32	8 000	88 700
420d 190 ch Lounge	10	150	48 800
425d 218 ch Lounge	12	250	52 000
430d 258 ch Lounge	15	250	57 250
435d 258 ch xDrive Lounge	15	1 600	62 950
SÉRIE 5			
528 245 ch Lounge Plus	15	1 600	58 850
528 245 ch xDrive Lounge Plus	15	900	55 750
535 306 ch Lounge Plus	20	4 000	57 500
535 306 ch xDrive Lounge Plus	20	3 000	62 400
ActiveHybrid 5 340 ch Lounge Plus	19	900	68 700
M5 580 ch	47	8 000	119 600
518d 150 ch Lounge	8	0	38 990
520d 190 ch Lounge	10	0	43 850
520d xDrive 184 ch Lounge BVA8	10	0	48 750
525d 218 ch Lounge Plus	12	0	50 800
525d xDrive 218 ch Lounge Plus BVA8	12	150	55 700
530d 258 ch Lounge Plus	15	150	56 500
530d xDrive 258 ch Lounge Plus BVA8	15	500	58 500
535d 313 ch Lounge Plus BVA8	20	250	61 800
535d xDrive 313 ch Lounge Plus BVA8	20	900	64 400
M50d 381 ch xDrive M Performance	26	2 200	88 300
SÉRIE 5 TOURING (BREAK)			
Surcoût : berline (sauf 540) + 2 500 € / M6 + 2 050 €			
SÉRIE 5 GT			
535i 306 ch xDrive Lounge Plus	20	6 500	68 900
520d 184 ch Lounge Plus	10	500	55 900
530d 258 ch Lounge Plus	15	1 600	63 350
530d xDrive 258 ch Lounge Plus	16	2 200	65 950
535d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	2 200	70 900
SÉRIE 6 COUPE			
640 320 ch Lounge Plus	21	2 200	84 350
650 450 ch Lounge Plus	34	6 500	97 750
650 xDrive 450 ch Lounge Plus	34	8 000	101 150
M6 580 ch DKG7	47	8 000	135 150
640d 313 ch Lounge Plus	20	250	89 100
640d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	900	91 000
SÉRIE 6 CABRIOLET			
640 320 ch Lounge Plus	21	3 000	93 450
650 450 ch Lounge Plus	34	8 000	106 850
650 xDrive 450 ch Lounge Plus	34	8 000	110 250
M6 580 ch DKG7	47	8 000	142 600
640d 313 ch Lounge Plus	20	500	96 700
640d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	900	100 100
SÉRIE 6 GRAND Coupé			
640 320 ch Lounge Plus	21	2 200	86 550
650 450 ch Lounge Plus	34	6 500	99 950
650 xDrive 450 ch Lounge Plus	34	8 000	103 350
M6 580 ch DKG7	47	8 000	139 900
640d 313 ch Lounge Plus	20	500	89 100
640d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	900	92 500
NOUVELLE SÉRIE 7 BERLINE			
740 326 ch Exclusive	21	4 000	91 100
750 450 ch xDrive Exclusive	34	4 000	120 900
730d 265 ch	15	0	86 500
730d 265 ch xDrive 265ch	16	0	89 900
NOUVELLE SÉRIE 7 LIMOUSINE			
730d 265 ch xDrive	16	0	97 250
740Li 450 ch xDrive	21	1 600	98 300
750Li 450 ch xDrive	34	6 500	126 500
NOUVELLE X1			
sDrive 18i 136 ch Lounge	NC	NC	31 950
xDrive 20i 182 ch Lounge	11	900	39 950
xDrive 25i 231 ch Lounge	13	900	42 700
xDrive 180 150 ch Lounge	7	0	34 600
xDrive 20d 190 ch Lounge	8	0	42 000
xDrive 25d 231 ch Lounge	13	150	44 150
X3			
sDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	41 200
xDrive 28i 245 ch Lounge BVA	15	2 200	49 000
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	57 200
sDrive 18d 150 ch Lounge	8	0	38 700
xDrive 20d 190 ch Lounge	10	250	43 750
xDrive 30d 258 ch Lounge BVA	15	900	52 100
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	20	2 200	60 600
X4			
xDrive 28i 245 ch Lounge Plus BVA	15	2 200	56 100
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	60 500
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus	10	0	50 800
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA	15	900	58 200
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	20	2 200	63 900
X5			
xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus	20	6 500	69 000
xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.)	20	6 500	71 450
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus	25	8 000	85 300
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.)	25	8 000	87 750
sDrive 25d 231 ch Lounge	13	250	53 950
sDrive 25d 231 ch Lounge (7 pl.)	13	500	58 700
xDrive 25d 231 ch Lounge	13	900	56 950
xDrive 25d 231 ch Lounge (7 pl.)	13	900	61 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	67 450
xDrive 30d 258 ch Lounge plus (7 pl.)	16	2 200	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 40d 313 ch Lounge Plus	13	72 450	
NOUVEAU X6			
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus	20	6 500	72 800
xDrive 50i 450 ch Lounge Plus	34	8 000	88 950
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	71 250
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus	16	2 200	76 250
xDrive M50d 381 ch	26	2 200	98 900
M 575 ch	49	8 000	133 800
Z4 CABRIOLET			
sDrive 18i 156 ch Lounge	9	2 200	37 150
sDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	40 150
sDrive 28i 245 ch Lounge	15	2 200	46 350
sDrive 35i 306 ch Lounge	21	8 000	51 500
sDrive 35i 340 ch M Sport DKG7	23	8 000	65 300
I8			
3Pure Impulse 362 ch	11	4 000	136 800

CITROËN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
C-ZERO	1	6 300	26 900
C-ZERO Confort	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 82 ch BVM Feel	4	0	12 550
Vti 68 ch BVM Feel Shine	4	0	13 250
Vti 68 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 : C1 Airscape + 500 €			
NOUVELLE C1 AIRSCAPE / 5 PORTES			
Surcoût : C1 Airscape + 500 €			
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
BlueHDi 100 ch S&S BVM Exclusive	5	0	21 150
BlueHDi 100 ch S&S BVM Exclusive	5	0	21 150
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 ch S&S BVM Feel	5	0	18 900
PureTech 110 ch S&S BVM Shine	4	0	18 700
PureTech 110 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
BlueHDi 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

PANDA 4x4			
0.9 TwinAir 85 ch S/S Pop	5	0	14 990
0.9 TwinAir 85 ch S/S Rock	5	0	16 290
1.3 Multijet 75 ch S/S Pop	4	0	16 090
1.3 Multijet 75 ch S/S Rock	4	0	17 390
PUNTO (3 PORTES)			
1.2 69 ch Italia	4	0	13 290
1.4 77 ch S/S Italia	5	0	13 790
0.9 TwinAir 105 ch S/S Italia	6	0	15 190
1.3 Multijet 75 ch Italia	4	0	15 790
1.3 Multijet 85 ch S/S Italia	4	0	16 990
PUNTO (5 PORTES)			
Surcoût: berline 3 portes + 660 €			
FREEMONT			
3.6 V6 280 ch Lounge 4x4	20	0	35 660
2.0 Multijet 140 ch 4x2	8	0	27 750
2.0 Multijet 140 ch Urban 4x2	8	0	29 250
2.0 Multijet 140 ch Lounge 4x2	8	0	31 250
2.0 Multijet 140 ch Cross 4x2	8	0	32 850
2.0 Multijet 170 ch Urban 4x2	10	0	30 450
2.0 Multijet 170 ch Lounge 4x2	10	0	32 450
2.0 Multijet 170 ch Black Code 4x2	10	0	33 250
2.0 Multijet 170 ch Cross 4x2	10	0	34 050
Surcoût 4x4 : 4x2 + 3200 €			

FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
KA			
1.2 69 ch Trend S/S	4	0	9 450
1.2 69 ch Titanium S/S	4	0	11 450
1.2 69 ch Black & White Edition S/S	4	0	12 350
FIESTA (3 PORTES)			
1.25 60 ch Ambiente	4	0	8 990
1.25 60 ch Edition	4	0	13 950
1.25 82 ch Edition	5	0	14 500
1.25 60 ch Black & White	4	0	14 650
1.25 82 ch Black & White	5	0	15 200
1.0 EcoBoost S/S 100 Edition	5	0	15 800
1.0 EcoBoost S/S 100 PowerShift Edition	5	0	17 000
1.0 EcoBoost S/S 100 ch Black & White	5	0	16 500
1.0 80 ch S/S 100 Titanium	4	0	16 150
1.0 EcoBoost S/S 100 ch S/S	5	0	17 100
1.0 EcoBoost S/S 100 ch PowerShift	5	0	18 300
1.0 EcoBoost S/S 125 ch	6	0	17 600
1.0 EcoBoost S/S 140 ch Red Edition	7	0	18 250
1.0 EcoBoost S/S 140 ch Black Edition	7	0	18 750
1.0 EcoBoost S/S 140 ch ST	10	0	24 450
1.5 TDCI 75 ch 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 ECOmotic 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	17 650
FIESTA (5 PORTES)			
Surcoût: berline 3 portes + 660 € sauf Red/Black Edition et ST			
NOUVELLE FOCUS			
1.6 Ti-VCT 85ch Trend	5	0	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	0	24 900
1.5 EcoBoost 182 ch S/S Titanium	6	0	26 000
1.5 EcoBoost 182 ch S/S BVA6 Titanium	6	0	26 500
1.5 EcoBoost 182 ch S/S BVA6 Titanium	6	0	27 700
1.6 TDCI 95 ch S/S Titanium	5	0	24 200
1.6 TDCI 115 ch S/S Titanium	6	0	25 400
2.0 TDCI 150 ch S/S Titanium	7	0	26 800
2.0 TDCI 150 ch S/S PowerShift Titanium	8	0	28 500
2.0 EcoBoost 250 ch S/S ST	15	0	22 000
2.0 TDCI 185 ch S/S ST	15	0	30 500
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)			
Surcoût: berline 4-5 portes + 600 €			
B-MAX			
1.4 90 ch Ambiente	5	0	11 990
1.4 90 ch Edition	5	0	17 950
1.0 EcoBoost 90 ch S/S Edition	5	0	18 350
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	0	19 300
1.0 EcoBoost S/S 125 Titanium	6	0	21 000
1.6 105 ch PowerShift Titanium	6	0	21 000
1.5 TDCI 75 ch FAP Edition	4	0	20 150
1.6 TDCI 95 FAP Edition	5	0	21 000
1.5 TDCI 75 FAP Titanium	4	0	21 000
1.6 TDCI 95 FAP Titanium	5	0	21 650
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	0	27 300
1.5 EcoBoost 150 ch S/S Titanium BVA	8	0	29 000
1.5 TDCI 95 ch S/S Trend	5	0	24 900
1.5 TDCI 105 ch S/S Trend	5	0	25 300
1.5 TDCI 120 ch S/S Trend	6	0	26 100
1.5 TDCI 120 ch PowerShift S/S Trend	6	0	27 800
1.5 TDCI 95 ch S/S Titanium	5	0	26 900
1.5 TDCI 105 ch ECOnetic S/S Titanium	5	0	27 300
1.5 TDCI 120 ch S/S Titanium	6	0	28 100
1.5 TDCI 120 ch PowerShift S/S Titanium	6	0	29 800
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	0	26 500
1.6 EcoBoost 160 ch Trend	9	0	28 500
EcoBoost 160 ch Titanium	9	0	30 500
EcoBoost 240 ch Titanium	14	0	32 000
TDCi 115 ch Trend	6	0	28 500
TDCi 115 ch ECOnetic Trend	5	0	28 900
TDCi 115 ch Trend	8	0	30 000
TDCi 150 ch ECOnetic Trend	7	0	30 400
TDCi 150 ch PowerShift Trend	8	0	32 000
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	0	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
S-MAX			
1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift	9	0	22 000
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	0	34 450
1.6 TDCi 115 ch Edition S/S	6	0	250
2.0 TDCi 140 ch Edition	8	0	250
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	0	250
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	0	27 650
2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA	12	0	4 000
GALAXY			
1.6 SCTi 160 ch Edition PowerShift	9	0	2 200
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	0	4 000
1.6 TDCi 115 ch Trend S/S	7	0	250
2.0 TDCi 140 ch Trend	8	0	250
2.0 TDCi 140 ch Trend PowerShift	8	0	2 200
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	0	250
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	0	2 200
KUGA			
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	0	900
1.5 EcoBoost 182 ch S/S 4x4 BVA 6T.	11	0	900
1.5 EcoBoost 150 ch S/S Titanium	8	0	500
1.5 EcoBoost 150 ch S/S 4x4 BVA 6T.	11	0	2 200
1.5 EcoBoost 163 ch S/S Sport Platinum	8	0	900
1.5 EcoBoost 182 ch S/S 4x4 Sp. Pla.	8	0	900
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	0	31 050
2.0 TDCi 140 ch S/S PowerShift 4x4 Tr.	8	0	250
2.0 TDCi 120 ch S/S Titanium	6	0	29 350
2.0 TDCi 150 ch S/S 4x4 Titanium	8	0	150
2.0 TDCi 180 ch S/S 4x4 Titanium	8	0	34 750
2.0 TDCi 150 ch S/S PowerShift 4x4 Tr.	8	0	35 050
2.0 TDCi 18			

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)

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

GRAND CHEROKEE

3.6 V6 Flexfuel 286 ch Overland	19	8 000	61 990
3.6 V6 Flexfuel 286 ch Summit	19	8 000	65 490
6.4 V8 468 ch SRT	39	8 000	81 490
3.0 CRD 250 ch Limited	16	8 000	55 190
3.0 CRD 250 ch Overland	16	8 000	64 990
3.0 CRD 250 ch Summit	16	8 000	66 490

NOUVEAU CHEROKEE

2.0 MultiJet S/S 140 ch Longitude	8	250	34 990
2.0 MultiJet S/S Active Drive 140 ch Long.	8	900	37 100
2.0 MultiJet S/S 170 ch Longitude BVA	10	1 600	40 900
2.0 MultiJet S/S 140 ch Limited	8	250	41 590
2.0 MultiJet S/S 140 ch Active Drive Lim.	8	900	43 700
2.0 MultiJet S/S 170 ch Active Drive Lim.	10	1 600	47 500
2.0 MultiJet S/S 140 ch Active Drive II Lim.	10	1 600	48 600

KIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE PICANTO (3 PORTES)			

1.0 66 ch Motion	4	0	9 900
1.2 85 ch Sport	5	0	13 700

NOUVELLE PICANTO (5 PORTES)

1.0 66 ch Motion	4	0	10 500
1.2 85 ch BVM 5 Premium	4	0	14 300

NOUVELLE RIO (3 PORTES)

1.2 85 ch Motion	5	0	12 650
1.2 85 ch Style	5	0	14 250

NOUVELLE RIO (5 PORTES)

1.2 85 ch Motion	5	0	13 250
1.2 85 ch Style	5	0	14 850

NOUVEAU VENGA

1.4 90 ch Motion	5	0	15 650
1.4 90 ch Style	5	0	16 950

PRO CEE'D

1.6 GDI 135 ch "M"	8	0	19 900
1.6 GDI 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

CEED

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
1.6T-GDI 204 ch CT	12	2 200	26 990

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

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
1.7 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

NOUVELLE CLASSE CLS		
400 V6 333 ch BVA7	22	2 200 72 500
500 V8 408 ch Executive BVA9	30	6 500 94 600
63 V8 AMG 557 ch BVA7	47	8 000 133 100
63 V8 AMG S 585 ch BVA7	50	8 000 148 100
220 BlueTEC 170 ch BWA9	9	0 58 500
250 BlueTEC 204 ch BWA9	11	0 62 900
350 BlueTEC 258 ch BWA9	15	250 69 900
NOUVELLE CLASSE CLS SHOOTING BRAKE		
Surcôt : Classe CLS + 800 €		
NOUVELLE CLASSE S COUPE		
500 V8 455 ch BWA7 4Matic	35	8 000 138 000
63 AMG V8 585 ch BWA7	50	8 000 181 000
63 AMG V8 585 ch BWA7 4Matic	50	8 000 185 000
65 AMG V12 630 ch BWA7	57	8 000 251 500
NOUVELLE CLASSE S		
300 BlueTEC Hybrid 231 ch	19	0 90 000
300 BlueTEC Hybrid 231 ch Executive	19	0 99 500
400 Hybrid 333 ch	19	900 96 400
400 Hybrid 333 ch Executive	19	900 105 900
500 455 ch Executive	34	6 500 117 800
500 455 ch 4Matic Executive	34	8 000 121 800
63 AMG 585 ch	50	8 000 172
300 350 BlueTEC 258 ch	15	900 90 000
350 BlueTEC 258 ch Executive	15	900 99 500
350 BlueTEC 258 ch 4Matic Executive	15	2 200 94 000
350 BlueTEC 258 ch 4Matic Executive	15	2 200 103 500
Surcôt Limousine : berline + 600 €		
SL		
350 BE 306 ch	19	2 200 104 200
500 435 ch	33	8 000 128 500
V8 63 AMG 534 ch	44	8 000 180 600
V12 65 AMG 630 ch	56	8 000 256 600
AMG GT		
V8 462 ch	35	8 000 124 900
S V8 510 ch	41	8 000 144 000
CLASSE GLK		
200 184 ch	11	2 200 38 400
250 211 ch	12	2 200 43 000
250 211 ch 4Matic	13	2 200 44 700
350 306 ch 4Matic	19	4 000 53 100
200 CDI BE 143 ch	8	500 37 350
220 CDI BE 170 ch	10	500 39 450
220 CDI BE 170 ch 4Matic	10	500 43 550
220 BlueTEC 170 ch 4Matic	10	500 46 050
250 BlueTEC 204 ch	11	2 200 48 060
350 CDI 265 ch	15	3 000 53 100
Surcôt Sport : GLK + 5 750 €		
Surcôt Faschion : Sport + 7 150 €		
CLASSE M		
350 BE 306 ch 4Matic	20	6 500 60 600
500 BE 408 ch 4Matic Sport	31	6 500 83 450
63 AMG 525 ch 4Matic	48	8 000 128 500
250 BlueTEC 204 ch 4Matic	12	2 200 56 400
350 BlueTEC 258 ch 4Matic	16	3 000 61 600
Surcôt Sport : ML + 5 400 €		
Surcôt Faschion : 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 Faschion	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 Faschion	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	8 000 268 700
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 Sportive	NC	1 600 50 950
250 211 ch 4Matic Faschion	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 Sportive	NC	0 53 100
220 D 170 ch 4Matic Faschion	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 Sportive	NC	0 54 450
250 D 204 ch 4Matic Faschion	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 Sportive	NC	8 000 78 500
400 333 ch 4Matic Faschion	NC	8 000 81 700
500 435 ch 4Matic Executive	NC	8 000 89 900
500 435 ch 4Matic Sportive	NC	8 000 96 400
500 435 ch 4Matic Faschion	NC	8 000 99 600
63 AMG 557 ch 4Matic	NC	8 000 128 500
63 S AMG 557 ch 4Matic	NC	8 000 138 300
250 D 204 ch 4Matic	NC	250 56 900
250 D 204 ch 4Matic Executive	NC	250 62 200
250 D 204 ch 4Matic Sportive	NC	250 68 700
250 D 204 ch 4Matic Faschion	NC	250 71 900
250 D 204 ch 4Matic	NC	900 58 900
250 D 204 ch 4Matic Executive	NC	900 65 200
250 D 204 ch 4Matic Sportive	NC	900 71 700
250 D 204 ch 4Matic Faschion	NC	900 74 900
350 D 258 ch 4Matic	NC	2 200 64 400
350 D 258 ch 4Matic Executive	NC	2 200 68 700
350 D 258 ch 4Matic Sportive	NC	2 200 76 200
350 D 258 ch 4Matic Faschion	NC	2 200 79 400
MINI		
TYPE		
NOUVELLE MINI		
One 102 ch	5	0 17 400
Cooper 136 ch	7	0 20 200
Cooper S 192 ch	11	250 25 000
One D 95 ch	4	0 21 850
Cooper D 116 ch	5	0 21 600
Cooper SD 170 ch	9	0 26 400
NOUVELLE MINI 5 PORTES		
Cooper 136 ch	7	0 21 100
Cooper S 192 ch	9	250 25 900
One D 95 ch	5	0 22 750
Cooper D 116 ch	5	0 27 300
MINI CABRIOLET		
One 98 ch	6	0 20 900
Cooper 122 ch	7	0 24 400
Cooper S 184 ch	10	250 29 300
Cooper John Cooper Works 211 ch	12	2 200 35 500
Cooper D 112 ch	5	0 26 150
Cooper SD 143 ch	7	0 29 900
MINI COUPE		
Cooper 122 ch	7	0 21 800
Cooper S 184 ch	10	250 26 850
John Cooper Works 211 ch	12	2 200 33 150
Cooper SD 143 ch	7	0 27 450
MINI ROADSTER		
Surcôt : Mini coupé + 1 550 €		
CLUBMAN		
Cooper One 98 ch	6	0 18 450
Cooper 122 ch BM6	6	0 21 600
Cooper S 184 ch	10	250 26 500
John Cooper Works 211 ch	12	2 200 32 750
Cooper D 90 ch BM6	5	0 19 900
Cooper D 112 ch	5	0 23 350
Cooper SD 143 ch	7	0 27 100
PACEMAN		
Cooper 122 ch	7	2 200 24 150
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		
I-MIEV		
Electrique 69 ch	1	6 300 28 800
SPACE STAR		
1.0 MIVEC 71 ch	4	0 9 890
1.0 MIVEC 71 ch Invité	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 Invité	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
ASK		
1.6 115 ch Infirm Clém 4x2	6	0 19 900
1.6 115 ch Intense 4x2	6	0 22 600
1.8 D-D 115 ch Invité 4x2	6	0 23 300
1.8 D-D 115 ch Intense 4x2	6	0 25 600
1.8 D-D 115 ch Invité 4x4	6	0 32 300
OUTLANDER		
2.0 150 ch 2WD Invité	9	1 500 27 600
2.2 D-D 150 ch 2WD Invité	8	0 29 800
2.2 D-D 150 ch 4WD Invité	8	0 31 600
2.2 D-D 150 ch 4WD Intense	8	0 34 600
2.2 D-D 150 ch 4WD Intense 4x4	8	0 39 550
2.2 D-D 150 ch 4WD Instyle BVA 4x4	8	0 100 39 950
PAJERO (3		

126 [LE PRIX DU NEUF]

4008							CLIO IV / 5 PORTES							LEON (5 PORTES)							SUPERB COMBI OFFROAD (BREAK)						
1.6 HDI 115 ch Style	6	150	34 600	1.275 ch Life	4	0	13 500	1.2 TSI 110 ch Référence	6	0	19 800	3.6 V6 260 ch DSG	17	8 000	40 860												
5008	5	0	24 960	0.9 TCe 90 ch Zen	5	0	16 600	1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	22 395	2.0 TDI 140 ch	8	500	36 680												
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	24 960	1.2 Tce 120 ch Intens EDC	6	0	20 450	1.4 TSI 150 ch ACT FR	8	0	26 520	2.0 TDI 140 ch DSG	8	500	38 350												
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	250	32 250	1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	16 600	1.8 TSI 180 ch FR	10	250	27 056	2.0 TDI 140 ch 4x4 DSG	8	900	39 860												
1.6 BlueHDi 120 ch Access	6	0	27 100	1.5 Energy dCi 90 ch Zen	4	0	19 200	Cupra 280	17	2 200	33 935	2.0 TDI 170 ch	8	900	37 980												
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7	0	30 650	Surcoût Zen : Life + 1 800 €				1.6 TDI 110 ch Référence	5	0	22 220	2.0 TDI 170 ch DSG	8	1 600	39 650												
Surcoût Active : Access + 2 050 €				Surcoût Zen : Life + 1 750 €				1.6 TDI 110 ch Economatic Style	5	0	24 655	2.0 TDI 170 ch DSG 4x4	8	1 600	39 460												
Surcoût Allure : Active + 2 850 €				Surcoût GT : Intens + 1 300 €				2.0 TDI 184 ch FR	8	0	28 565																
				Surcoût Initial Paris : Intens + 3 350 €				Surcoût Style : Référence + 2 155 €	10	0	29 720																
508	9	0	29 500	CLIO IV / ESTATE (BREAK)							YETI																
1.6 THP 165 ch Active	9	0	29 500	Surcoût : berline : Access + 600 €				1.2 TSI 105 ch 4x2 Active	6	500	20 610	1.2 TSI 105 ch 4x2 Active DS67	6	900	21 875												
1.6 BlueHDi 120 ch Access	6	0	27 700	CAPTUR							1.4 TSI 122 ch Ambition GreenTec	7	900	22 860													
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7	0	32 000	0.9 Energy TCe 90 ch Lite	5	0	16 300	1.4 TSI 122 ch Ambition DS67	7	1 600	24 420																
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	0	36 950	1.2 Tce 120 ch Zen EDC	6	0	20 300	1.6 TDI 105 ch 4x2 Active GreenTec DS67	6	0	25 435																
Surcoût Active : Access + 2 250 €				1.5 Energy dCi 90 ch Lite	4	0	18 500	2.0 TDI CR 110 ch 4x2 Active	6	0	23 470																
Surcoût Allure : Active + 2 650 €				1.5 Energy dCi 90 ch Zen	5	0	21 900	2.0 TDI CR 110 ch 4x2 Active	6	1 600	26 600																
Surcoût Féline : Allure : 3 700 €				Surcoût Zen : Lite + 1 900 €				2.0 TDI 140 ch Ambition 4x4	8	1 600	29 160																
				Surcoût Intens : Zen + 1 300 €				2.0 TDI 140 ch Ambition 4x4 DS6	8	2 200	30 820																
508 SW (BREAK)				Surcoût Initial Paris : Intens + 3 350 €				Surcoût Ambition : Active + 1 500 €																			
Surcoût : berline + 1 900 € à 2 200 €				Surcoût : berline : Access + 600 €				Surcoût Regence : Ambition + 3 250 €																			
508 RXH (BREAK)	9	0	43 000	MÉGANE COUPE							SMART																
Hybrid4	8	-2 000	47 550	1.2 Energy TCe 115 ch Intens	6	0	24 100	TYPE	CV	B/M*	PRIX																
RCZ							1.2 Energy TCe 130 ch Base Edition EDC	7	0	27 900	NOUVELLE FORTWO																
1.6 THP 200 ch GT Line	11	900	36 100	1.5 Energy dCi 95 ch Intens	5	0	25 500	1.0 mhd 71 ch Pure	4	0	10 700																
R	16	500	43 350	1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5	0	27 150	1.0 mhd 71 ch Passion	4	0	12 800																
2.0 HDI 160 ch GT Line	9	0	36 100	1.6 Energy dCi 130 ch Intens	6	0	28 350	NOUVELLE FORFOUR																			
NOUVEAU PARTNER TEPEE							1.4 TSI 150 ch Style	9	1 600	38 930	1.0 mhd 71 ch Pure	4	0	11 600													
1.6 VTi 98 ch Active	6	1 600	19 750	2.0 TDI 150 ch Référence	8	150	35 630	1.0 mhd 71 ch Passion	4	0	13 700																
1.6 BlueHDi 75 Access	5	0	19 050	2.0 TDI 184 ch Premium 7	10	250	44 625	SSANGYONG																			
1.6 BlueHDi 100 Active	5	0	21 800	Surcoût Style : Référence + 3 330 €				TIVOLI																			
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6	0	25 400	Surcoût Premium 7 : Style + 2 525 €				160 e-XG 2WD M/T Urban ISG	7	900	16 990																
PORSCHE							160 e-XG 2WD M/T Sport ISG	7	900	18 990																	
TYPE	CV	B/M*	PRIX	Surcoût Base Edition : Intens + 1 500 €			160 e-XG 2WD M/T Luxury ISG	7	900	20 990																	
CAYMAN							160 e-XD 2WD M/T Urban	6	0	18 990																	
2.7 275 ch	18	6 500	52 865	1.2 TSI 105 ch S	6	0	18 920																				
3.4 325 ch S	22	6 500	64 790	1.6 TDI 90 ch S/S Pulse	5	0	18 210																				
3.4 340 ch GT3	23	NC	73 670	1.6 TDI 105 ch Economatic i-Tech	5	0	23 830																				
3.4 340 ch GT4	28	NC	88 310	1.6 TDI 140 ch i-Tech	7	0	23 830																				
BOXSTER							ALHAMBRA																				
2.7 265 ch	17	6 500	52 345	1.4 TSI 150 ch Style	9	1 600	38 930																				
3.4 315 ch S	21	8 000	66 470	2.0 TDI 150 ch Référence	8	150	35 630																				
3.4 330 ch GT3	23	NC	76 190	2.0 TDI 184 ch Premium 7	10	250	44 625																				
911 COUPE (TYPE 991)							SMART																				
3.4 350 ch Camera	24	8 000	92 885	Surcoût : berline + 800 €																							
3.4 350 ch Camera 4	24	8 000	100 085	SCENIC (5 PLACES)							NOUVELLE FORTWO																
3.4 350 ch Targa 4	25	8 000	112 925	1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	0	24 800	1.0 mhd 71 ch Pure	4	0	10 700																
3.8 400 ch Camera S	29	8 000	107 765	1.2 Energy TCe 130 ch Energy Zen	7	0	250	1.0 mhd 71 ch Passion	4	0	12 800																
3.8 400 ch Camera 4 S	29	8 000	114 965	1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	22 000	NOUVELLE FORFOUR																			
3.8 400 ch Targa 4 S	25	8 000	126 203	1.5 Energy dCi 130 ch Base Edition	7	0	32 000	1.0 mhd 71 ch Pure	4	0	11 600																
3.8 475 ch GT3	39	8 000	184 925	SCENIC XMOD (5 PLACES)							NOUVELLE FORFOUR																
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	164 468	Surcoût : Scénic + 400 €				1.0 mhd 71 ch Passion	4	0	13 700																
3.8 560 ch Turbo S	47	8 000	200 405	GRAND SCÉNIC (7 PLACES)							SSANGYONG																
911 (TYPE 991) CABRIOLET							Surcoût : Grand Scénic 5 places + 700 €				TIVOLI																
3.4 350 ch Camera	24	8 000	92 885	KORANDO																							

JIMNY			
1.3 WT-JK	8	2 200	13 660
Surcoût JK+JK + 1 750 €			
NOUVEAU VITARA			
1.6 WT 120 ch Aventage	8	0	17 490
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	21 690
Surcoût Privilège : Aventage + 1 900 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 900 €			
S-CROSS			
1.6 WT 120 ch Aventage	8	0	18 990
1.6 DDIS 120 ch Pack SE	6	0	24 790
Surcoût Pack SE : Aventage + 2 500 €			
Surcoût Style : Pack SE + 4 500 €			

TESLA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL S			
70	1	6 300	70 800
85	1	6 300	81 800
P85D	1	6 300	109 700
90	1	6 300	85 100
P90D	1	6 300	113 000

TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
IQ ICONIC			
1.0 WT-i 68 ch Iconic Multidrive	4	0	15 000
1.0 WT-i 68 ch Iconic Pack Multidrive	4	0	17 000
1.0 WT-i 100 ch Iconic Pack Multidrive	5	0	18 400
AYGO (3 PORTES)			
1.0 WT-i 68 ch x	3	0	10 500
1.0 WT-i 68 ch x-play	3	0	12 000
AYGO (5 PORTES)			
1.0 WT-i 68 ch x	3	0	10 900
1.0 WT-i 68 ch x-play	3	0	12 400
1.0 WT-i 68 ch x-cite	3	0	13 500
1.0 WT-i 68 ch x-cush	3	0	15 000
NOUVELLE YARIS (3 PORTES)			
1.0 WT-i 69 ch Active	4	0	13 500
1.0 WT-i 69 ch Tendance	4	0	14 400
1.0 WT-i 100 ch Style	6	0	17 250
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 200
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	17 100
1.4 D-4D 90 ch Style	5	0	18 800
NOUVELLE YARIS (5 PORTES)			
1.0 WT-i 69 ch Active	4	0	14 100
1.0 WT-i 69 ch Tendance	4	0	15 000
1.0 WT-i 69 ch Dynamic	4	0	15 700
1.0 WT-i 69 ch Design	4	0	17 000
1.3 WT-i 100 ch Dynamic	5	0	18 850
1.3 WT-i 100 ch Style	5	0	17 850
1.3 WT-i 100 ch Lounge	5	0	19 060
HSD 100 ch Dynamic	5	960	19 200
HSD 100 ch Graphic	5	1 002	20 060
HSD 100 ch Style	5	1 062	21 250
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 800
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	17 700
1.4 D-4D 90 ch Dynamic	5	0	18 400
1.4 D-4D 90 ch Style	5	0	19 400
1.4 D-4D 90 ch Lounge	5	0	20 600
Surcoût boîte Multidrive CVT (WT-i 100 ch) : BVM + 2 200 €			
VERSOS S			
1.3 WT-i 100 ch Dynamic	5	0	17 600
1.3 WT-i 100 ch Sky View	5	0	19 000
1.4 D-4D 90 ch Dynamic	5	0	19 900
1.4 D-4D 90 ch Sky View	5	0	21 300
AURIS (5 PORTES)			
WT-i 100 ch Active	5	0	18 350
WT-i 100 ch Dynamic	5	0	21 450
WT-i 122 ch Dynamic	7	250	22 250
WT-i 132 ch Style	7	250	24 250
HSD 136 ch Dynamic	5	1 272	25 450
HSD 136 ch Style	5	1 372	27 450
D-4D 90 ch Active	5	0	20 000
D-4D 90 ch Eco Active	4	0	20 400
D-4D 90 ch Dynamic	5	0	23 100
D-4D 90 ch Eco Dynamic	4	0	23 500
D-4D 90 ch Style	5	0	25 100
D-4D 124 ch Dynamic	6	0	24 550
D-4D 124 ch Style	6	0	26 550
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût : berline 5 p + 1 100 €			
VERSOS II (5 PLACES)			
WT-i 132 ch Active	8	1 600	23 100
WT-i 132 ch Dynamic	8	1 600	23 600
WT-i 132 ch SkyView	8	1 600	24 600
WT-i 132 ch Style	8	1 600	27 200
D-4D 112 ch Active	7	0	25 800
D-4D 112 ch Dynamic	7	0	26 300
D-4D 112 ch SkyView	7	0	27 300
D-4D 112 ch Style	7	0	29 900
D-CAT FAP 150 ch SkyView BVA	9	2 200	29 300
D-CAT FAP 150 ch Style BVA	9	2 200	32 100
VERSOS II (7 PLACES)			
Surcoût : 5 places + 700 €			
PRIUS III			
HSD 136 ch Dynamic 15'	4	1 415	28 300
HSD 136 ch Dynamic 17'	4	1 445	29 900
HSD 136 ch Lounge 17'	4	1 680	33 200
Rechargeable 136 ch Dynamic	4	4 000	37 300
Rechargeable 136 ch Lounge	4	4 000	43 400
PRIUS +			
HSD 136 ch Active	4	1 610	32 200
HSD 136 ch Dynamic	4	1 685	33 700
HSD 136 ch SkyView	4	1 735	34 700
AVENSIS			
WT-i 147 ch Dynamic	8	1 600	27 400
D-4D 124 ch Dynamic	6	0	26 650
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 (diesel uniquement) : + 1 000 €			
RAV4			
WT-i 151 ch Le Cap 4x4	9	2 200	27 690
WT-i 151 ch Life 4x4	9	2 200	30 590
D-4D 124 ch Le Cap	7	0	26 690
D-4D 124 ch Le Cap 4x4	7	250	28 590
D-4D 124 ch Life	7	0	29 590
D-4D 124 ch Life 4x4	7	250	31 490
D-4D 150 ch Life 4x4	8	900	32 490
D-CAT 150 ch Life BVA 4x4	9	3 000	33 990
Surcoût Life : LeCap + 2 900 €			
Surcoût Life Edition : LeCap + 400 €			
Surcoût Club Sport Edition : Life Edition + 1 800 €			
Surcoût Lounge : Club Sport Edition + 2 700 €			

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 Confort : Confortline + 2 300 €			

GOLF CABRIOLET			
1.2 TSI 105 ch	6	0	25 990
1.4 TSI 125 ch	7	0	27 280
1.4 TSI 150 ch Confort	9	0	31 540
GTI	13	1 600	40 690
2.0 TDI 110 ch	6	0	29 380
2.0 TDI 150 ch	7	0	31 990
Surcoût Confort : "base" + 2 080 €			
Surcoût Confort Edition : Confort + 2 980 €			

<

LES MEILLEURS CONSEILS POUR TOUS VOS PLACEMENTS



Le Revenu Hebdo Finance + Le Revenu Magazine Placements



Lerevenu.com



sur votre ordinateur, tablette ou smartphone

LE REVENU

Référent sur le marché de l'automobile premium

aj LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

- Directeur de publicité : Marc Queillé • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - julie.aldabo@mondadori.fr
- Graphiste : Alexandre Guillard - alexandre.guillard@mondadori.fr • www.autojournal.fr

ÉVEILLEZ VOTRE CÔTÉ NOBLE

*adkays *La Confiance en Mouvement. Crédit photo : Shutterstock.

NOUVEAU SUBARU OUTBACK

Racé et tout en souplesse avec sa boîte Lineartronic, l'Outback se révèle d'une douceur féline en toutes circonstances. En ajoutant son système EyeSight, vous bénéficiez d'un dispositif de repérage des obstacles incroyable. L'œil du tigre en plus rapide...

EyeSight
Driver Assist Technology

GARANTIE ASSISTANCE
3 ans

WWW.SUBARU.FR
REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK

SUBARU
Confidence in Motion

Gamme Outback à partir de 38 350 €. Modèle présenté : Outback 2.0D Luxury Eyesight (PM incluse) : 43 900 €. Tarif public au 1^{er} mai 2015.

Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixtes) de la gamme Outback : de 5,6 à 7 l/100 km et de 145 à 161 g/km.

AUTOMOTION

Automotion 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

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



NOUVEAU VOLVO XC 90

DISPONIBLE SANS DELAI EN EXCLUSIVITÉ CHEZ ACTENA AUTOMOBILES



**XC90 MOMENTUM D5 AWD 225CH – BOÎTE GEARTRONIC 8 – 7 PLACES – CUIR
PEINTURE MÉTAL – SENSUS NAVIGATION – RADAR STATIONNEMENT AV/AR**



MODE 7 VRAIES PLACES



MODE SENSUS CONNECT

**LLD
GARANTIE
ASSISTANCE 24/24
ENTRETIEN** pendant 4 ans

loyer mensuel **979 EUROS TTC***
sans apport

Actena
Automobiles

75 PARIS 16
92 NEUILLY
92 LA GARENNE
78 PORT MARLY
78 VERSAILLES
78 MAUREPAS
78 BUCHELAY/MANTES

01 44 30 82 30
01 46 43 14 40
01 56 47 06 60
01 39 17 12 00
01 39 20 17 17
01 30 50 67 00
01 34 79 92 92

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS
ZA PARIWEST - B, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

Priod

*Offre de Location Longue Durée portant sur un véhicule Volvo XC90 D5 Geartronic 8 Momentum avec option peinture métallisée, sur la base du tarif au 01/09/2015. Souscrite pour une durée de 48 mois et 60 000 km sans apport, avec 48 loyers de 979,71 EUR TTC incluant facultativement les prestations entretien, assistance, garantie longue durée. Carte grise non incluse. Bonus ou Malus éventuels non inclus. Offre valable dans le réseau Actena auprès de Volvo Car Finance jusqu'au 31/12/2015, sauf modifications du tarif constructeur, des taux financiers directeurs ou de la réglementation en vigueur et notamment de la réglementation fiscale (variation du taux de TVA, etc.). Offre de location longue durée et de services associés réservée aux particuliers, régie par les conditions générales de location longue durée et des services optionnels disponibles auprès de CGL et sous réserve d'acceptation du dossier par Volvo Car Finance, département de CGLSA au capital de 58 606 156 EUR - 59, avenue de Flandre 93708 Marcoen-Barouil Cedex - SIREN 303236 185 - RCS Lille Métropole. Société de courtage d'assurances - Garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances. N° ORIAS 07 000 574. Consommation Euromix Volvo XC90 D5 Geartronic 8 : 5,8L/100km - CO₂ rejeté : 152g/km.

©VOLVO

30 JAZZ HYBRID À PRIX DÉSTOCKAGE

Jazz
HYBRID LUXURY

5 600 €
d'économie⁽¹⁾



ÉQUIPEMENTS INCLUS :

Boîte automatique . Toit panoramique vitré . Climatisation automatique . Jantes alu . Régulateur de vitesse

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 10/11/2015, dans la limite des stocks disponibles. Consommation cycle mixte : 4.5 l/100 km. Emissions 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

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

Audi
Vorsprung durch Technik



Nouvelle Audi Q7.

L'exigence n'a pas de limites.



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

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

Premium Automobiles
105, Bld Murat
75016 Paris
Tél. 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.com

Premium II
15, Av. des Prés
78180 Montigny le Bretonneux
Tél. 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.com

Paris Est Evolution
332, Rue Berthe Morisot
77400 St Thibault des Vignes
Tél. 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.com

Premium Vélizy
17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.com



Offre spéciale Classe A.

Jusqu'à **20% de remise** sur une sélection de 50 Classe A

Mercedes-Benz
The best or nothing.



TECHSTAR en Seine-et-Marne et Picardie

www.techstar.fr

Val d'Europe
01 60 94 01 22

Melun
01 64 14 15 16

Beauvais
03 44 05 47 00

Champs-sur-Marne
01 64 73 28 00

Avon
01 64 22 64 22

Compiègne
03 44 23 08 22

Meaux
01 60 09 99 99

Amiens
03 22 70 02 80

Saint-Maximin
03 44 53 95 15

Consommations mixtes de la Classe A (hors AMG) de 3,8 à 6,6 l/100 km. CO₂ de 92 à 154 g/km.
Dans la limite des stocks disponibles. Photo non contractuelle. Voir conditions en concession.

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

VITARA!

1.6L VVT Pack Automatique
dispo en stock

*CAPITAL REPRISE DE 2000€ sur la gamme VITARA

A partir de **22 890€ TTC***

Disponible en 2 roues et 4 roues motrices





Toute la gamme SUZUKI disponible aux meilleures conditions

Retrouvez l'univers Suzuki Paris sur facebook  www.facebook.com/suzuki.paris

3 CONCESSIONS EXCLUSIVES SUZUKI À PARIS

PYRÉNÉES AUTOMOBILES
117 bis rue des Pyrénées - Paris 20

PARIS 18 AUTOMOBILES
85 Boulevard Ney - Paris 18

BEAUGRENELLE RIVE GAUCHE
65 bis rue des Entrepreneurs - Paris 15



L'auto-journal

PROFESSIONNELS

RÉSERVEZ VOTRE EMPLACEMENT ICI

CONTACTEZ

JULIE ALDABO 01 41 33 55 45
MARC QUEILLÉ 01 41 33 55 72



TOUTE LA GAMME MAZDA

NOUVEAU MAZDA CX3

MAZDA CX5

CONDITIONS SPECIALES ENTREPRISES PROFESSIONS LIBÉRALES VTC & UBER : NOUS CONSULTER

Mazda 2 **Mazda 3** **Mazda 6**

NOUVEAU MAZDA MX5

TOUTE LA GAMME DISPONIBLE AUX MEILLEURS TARIFS

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

HONDA
The Power of Dreams*

NOUVELLE JAZZ

AUDACIEUSE,
MALINE
& POLYVALENTE



NOUVELLE MOTORISATION **EARTH DREAMS**
TECHNOLOGY

GAMME JAZZ À PARTIR DE

269€

PAR MOIS SUR 48 MOIS⁽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 une Jazz 1.3 i-VTEC Elegance au prix remisé 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

GARAGE DU CLOS

47 av. du Général de Gaulle - 91 Villebon sur Yvette
Z.A.E de Linas - 2 av. Ettore Bugatti - 91 Linas

01 69 31 55 00

01 69 80 72 80

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



VENTE EN LIGNE DE VOITURES NEUVES
LEASING - REPRISE - OCCASION - UTILITAIRE - PILOTAGE

+de **500 véhicules** en stock - **33 marques** - **9000 modèles**

JUSQU'À **40%*** DE REMISE SUR VOTRE VÉHICULE NEUF

3 agences & 16 centres de livraison partout en France



Peugeot 308

Nissan Qashqai



www.elite-auto.fr **01 76 78 35 20**

CASH REPRISE
By Elite Auto

le moyen le plus simple de vendre votre
voiture d'occasion | www.cash-reprise.fr

(*) Meilleure remise à la date du 23/10/2015 - (**) Voir conditions sur le site
2015 ELITE-AUTO - Tout droits réservés - S.A.S au capital de 1.000.000€ - 195 Route Nationale 10 - 78310 Colignières.
RCS Versailles B 400 835 161 FR 84 400 835 161 - APE 4511 Z

PARTENAIRE OFFICIEL
LE CLUB AUTO PLUS

TOUS LES PNEUS HIVER

— PLUS DE 5000 REFERENCES & 400 000 PNEUS EN STOCK* —

ADHÉRENCE & SÉCURITE À PRIX GIVRÉS

6000 CENTRES PARTENAIRES & MONTAGE A DOMICILE

LIVRAISON GRATUITE **48 HEURES**



*À partir de 2 pneus - **En début de saison - RCS Aix 32712587

www.allopneus.com

0 892 460 900

(0,40€/min)

allopneus.com
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

JUSQU'À **-41%**
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 **-41%**

À PARTIR DE **16 680 € TTC**

RENAULT SCENIC

JUSQU'À **-32%**

CITROËN C3 PICASSO

JUSQU'À **-30,2%**

MITSUBISHI OUTLANDER Phev

JUSQU'À **-32%**

À PARTIR DE **16 691 € TTC**

SEAT LEON

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 Arcades 03300 CREUZIER LE NEUF. RCS CUSSET 449 120 799 - FR 11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 21/10/2015. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur [www.auto-ies.com](#). Photo non contractuelle.

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

les Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW

Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com



VENDRE VOTRE VOITURE

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

www.Aramisauto.com

Aramisauto .com

0 811 365 804

(prix d'un appel local)

l'auto-journal Évasion & 4x4

JAGUAR F-PACE • VW TIGUAN CC • SCOOP LE FUTUR SUV DS3 DÉVOILE

AUDI Q6 LE PREMIER SUV-COUPE 100% ÉLECTRIQUE

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

BMW X1 VOLVO XC90 MERCEDES GLC RENAULT KADJAR/NISSAN QASHQAI

9 STARS À L'ESSAI

+Guide d'achat

& MAZDA CX-3 • HONDA HR-V • RANGE ROVER SPORT SVR

LE PREMIER MAGAZINE
DES SUV ET DES LOISIRS

EN VENTE
ACTUELLEMENT



NOUVEAU

AVEC L'APPLICATION
REPRISE ARAMIS AUTO

Obtenez un prix
de reprise ferme
de chez vous !



EXCLUSIVITÉ
ARAMIS AUTO



Téléchargez-la dès maintenant !

Application gratuite disponible sur :



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

Téléchargez l'application Reprise Aramisauto et entrez
tout simplement les caractéristiques de votre voiture.
Notre équipe d'experts s'engage à vous communiquer,
dans les 2h*, votre prix de reprise garanti.
Alors n'attendez plus, téléchargez-la vite !

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

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

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



23 AGENCES EN FRANCE

Aramisauto c'est aussi :

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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 945

du 12 novembre 2015

La Peugeot 308 GTI face à ses rivales

Elle nous avait impressionnés sur le premier essai. Que vaut la 308 GTI face au chronomètre et devant deux de ses plus sérieuses rivales ?

YANN LEFEBVRE



La VW Passat GTE au banc d'essai

Nous sommes allés la récupérer en Corse. De retour vers Paris en mode hybride, la Passat GTE nous a impressionnés, tant en consommation que pour son agrément.

La Renault Talisman à l'essai

Les berlines seront à l'honneur dans notre prochain numéro avec le premier essai de la Talisman et son fameux châssis 4Control à 4 roues directrices.

Et aussi... En kiosque

Guide l'auto-journal

TOUTES LES VOITURES DU MARCHÉ
À L'ESSAI

ACTUELLEMENT

LE GUIDE DE L'AUTO-JOURNAL N° 28
Toutes les voitures du marché à l'essai,
228 pages

Vous voulez acheter une voiture ? Essence ou diesel ? Nouveauté ou modèle éprouvé ? Nos tests, tenue de route, confort, consommations... et nos infos sur les équipements vous aideront à faire le bon choix.

Et où que vous soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

l'auto journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer Président Axel Springer France: Ralph Büchi

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Tél.: 01 41 33 5000. 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)

Rédacteur 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 Haïtaian

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

Responsable diffusion: Nicolas Chanliau

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements: Johanne Gavarini, Agnès Tran

PUBLICITÉ

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

Directeur commercial: Christophe Bonnet

Directrice Groupe Commercial: Caroline Soret

Assistante de publicité: Christine Chessé

Équipe commerciale: Paul Bellaïche, Thibault Cocardon, Anne Buré-Emmel, 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 Quelle

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

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

Henri Tuquetbarbe (2253)

Responsable service presse: Sylvain Boulard (2988)

Adjoint responsable service presse: Christophe Guérin (4919)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

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

Co-gérants: Carmine Perna et 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 (Edigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304,

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

Suisse (Edigroup S.A. Tél. : 022 860 8401, abonne@edigroup.ch) :

139 CHF (1 an, 26 numéros).





Innovation
that excites

SANS APPORT
SANS CONDITION | +4ANS
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

Innover 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⁽²⁾. 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⁽²⁾. (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.



© HERBELIN

NEWPORT YACHT CLUB

Mouvement suisse,
Verre saphir, Etanche 100M
Made in France