

1,99 €

SCOOP Audi A1 P.7
Elle s'offre un second visage



Auto Plus

EXCLUSIF Citroën DS : l'offensive

Nouvelle **DS4**

PREMIÈRES IMAGES P.14



+ DS3 restylée P.24
PREMIERS ESSAIS,
PREMIER MATCH FACE À LA MINI

TESTS LABO P.38

Avertisseurs de radars

Coyote payant,
Waze gratuit



LE MATCH EST RELANCÉ

OCCASION P.44

Déstockage estival
Les super plans, c'est maintenant !

PRATIQUE P.47

Avant de partir
Check-up de dernière minute



NOUVEAUTÉS P.2

Déjà à bord des Smart **Fortwo et Forfour**



LABO Auto Plus LABO Nouveaux diesels

HDi, TDI...
Plus puissants, plus sobres
Et vraiment mieux que ceux qu'ils remplacent? P.18

VENDREDI 25 JUILLET 2014 - N° 1351

BEL: 2,30 € - ESP: 2,70 € - GR: 2,70 € - DOM: 3,20 € - ITA: 2,70 €
LUX: 2,30 € - PORT CONT: 2,70 € - CAN: 4 \$ CAN - MAR: 25 DH
TOM S: 500 CFP - CH: 4 FS - TUN: 4,3 DTU

M 01566 - 1351 - F: 1,99 €

1,99 €

SCOOP Audi A1 P.7
Elle s'offre un second visage



Auto Plus

EXCLUSIF Citroën DS : **l'offensive**

Nouvelle DS4

PREMIÈRES IMAGES P.14



+ DS3 restylée P.24
PREMIERS ESSAIS,
PREMIER MATCH FACE À LA MINI

TESTS LABO P.38

Avertisseurs de radars

Coyote payant, Waze gratuit




LE MATCH EST RELANCÉ

OCCASION P.44

Déstockage estival
Les super plans, c'est maintenant !

PRATIQUE P.47

Avant de partir
Check-up de dernière minute



NOUVEAUTÉS P.2
Déjà à bord des Smart
Fortwo et Forfour



LABO Auto Plus LABO
Nouveaux diesels
HDi, TDI...
Plus puissants, plus sobres
Et vraiment mieux que ceux qu'ils remplacent? P.18

VENDREDI 25 JUILLET 2014 - N° 1351

BEL: 2,30 € - ESP: 2,70 € - GR: 2,70 € - DOM: 3,20 € - ITA: 2,70 €
LUX: 2,30 € - PORT CONT: 2,70 € - CAN: 4 \$ CAN - MAR: 25 DH
TOM S: 500 CFP - CH: 4 FS - TUN: 4,3 DTU

M 01566 - 1351 - F: 1,99 €



FORFOUR



A l'inverse de sa devancière de 2004, la Forfour 2 est une authentique variante quatre places de la puce. Même si elle utilise la base technique de la Twingo, son look est vraiment celui d'une Fortwo, avec deux portes en plus !

smart fait coup de

La marque vient de faire d'une pierre deux coups en présentant, à Berlin, la 3^e génération de Fortwo et une toute nouvelle Forfour. *Auto Plus* y était !

Souvenez-vous : en 1997, une nouvelle marque, Smart, dévoile une minicitadine bi-place d'un gabarit incroyablement petit (2,50 m), la City Coupé. Un choc ! La 2^e génération, en 2007, prend 20 cm. Cet opus 3 conserve la même longueur, tout en s'empâtant de 10 cm en largeur (1,66 m). Mais surtout, partageant plate-forme et

blocs avec la Renault Twingo 3 (donc moteur arrière et propulsion), c'est une toute nouvelle auto. Ou plutôt deux !

Elle corrige ses erreurs

Si Smart renouvelle sa tentative de quatre places, elle évite cette fois les pièges de la version de 2004, trop grande (3,75 m) et trop différente de la deux places. La Forfour 2 ne

mesure ainsi que 3,50 m et reprend fidèlement les codes esthétiques de la Fortwo. Côté technique, la boîte auto., si souvent critiquée, est désormais à double embrayage, et, pour la première fois, une version manuelle à cinq rapports sera aussi disponible. Sous le capot, on retrouvera au lancement des blocs trois cylindres essence Renault de 71 et 90 ch. Une version

FORTWO



Aussi longue (2,70 m) mais élargie de 10 cm (1,66 m), la nouvelle Fortwo change de style : capot relevé, calandre plus grande de style nid-d'abeilles et optiques en losange.



Trois finitions (Passion, Pulse et Proxy) sont au programme. Sur cette version haut de gamme, on pourra disposer d'un écran tactile de 7".

L'ACTUELLE





Une planche de bord inédite, mais identique sur les deux modèles. Recouverte de tissu, elle accueille un volant multifonction **1** et, au centre, un système multimédia qui se pilote via votre smartphone **2**. Notez les vastes espaces de rangement dans les contre-portes **3**.



La Forfour est fière de ses cinq portes. A la différence de la Twingo, elle n'en dissimule pas les poignées.



double

de 60 ch suivra, ce qui permettra à Smart de proposer un modèle d'entrée de gamme au tarif de l'actuelle Fortwo, soit 9990 € (et 10590 € pour la Forfour). A noter que la Fortwo 3 établit un nouveau record mondial de maniabilité, avec un diamètre de braquage de 6,95 m! De quoi faire trembler ses rivales Citroën C1, Peugeot 108 et Renault Twingo?

En bref

- **MOTEURS ESSENCE:**
3 cylindres de 60, 71 et 90 ch
- **LxIxH (en m):**
2,70 x 1,66 x 1,55 (Fortwo)
3,50 x 1,66 x 1,55 (Forfour)
- **MISE EN VENTE:**
22 novembre 2014
- **TARIF:** à partir de...
9990 € (Fortwo)
10590 € (Forfour)*

* Estimation Auto Plus



Son nom l'indique, la Forfour est... pour 4. L'accès est facilité par des portes s'ouvrant à 85°, et l'habitabilité est la même que dans la Twingo.



La Fortwo garde son hayon s'ouvrant en deux parties, bien pratique. Son volume de coffre de 190 dm³ sous tablette (260 dm³ jusqu'au toit) est dans la veine de ce que proposent ses rivales à quatre places.



Ouverture classique du hayon pour la Forfour et un volume de coffre annoncé de 185 dm³, quadruplé banquette rabattue (730 dm³).

#Afterwork



RENAULT MÉGANE R.S. 265 ch

Consommation mixte (l/100 km) : 7,5. Émissions CO₂ (g/km) : 174. (Puissance maxi KW 195).
Consommation et émissions homologuées selon réglementations applicables.

Afterwork = après le travail. Renault présente 

CHANGEONS DE VIE
CHANGEONS L'AUTOMOBILE



Numéro **1351**
DU 25 AU 31 JUILLET 2014

L'ACTU

- 2** Les nouvelles Smart Fortwo et Forfour
- 6** Entre nous : courrier, forum
- 7** Restylage léger pour l'Audi A1
- 8** Les indiscretions
PV électronique : déjà prêt à traquer les voitures volées!
- 9** La semaine de l'espion
- 10** La photo de la semaine
- 12** Sur la route, le coin des radars
- 14** Nouveautés. Future DS4 : Citroën va tout changer

LES ESSAIS

- 18** Comparatif. Nouveaux moteurs diesels : vraiment mieux?
- 24** Panoramique. La Citroën DS3 1.6 BlueHDi Sport Chic de 120 ch
- 28** Match. La Citroën DS3 face à la Mini Cooper D Pack Chili de 116 ch
- 30** Dossier. Que valent les systèmes de lecture automatique des panneaux de signalisation?
- 33** Le top 30 du labo essais. Quels SUV compacts ont le coffre le plus profond?
- 34** Test lecteurs. Le nouveau Skoda Yeti

LE MAGAZINE

- 36** Série de l'été. Dans les coulisses de l'histoire automobile. Ralph Nader, l'homme qui a instauré les droits du consommateur
- 38** L'enquête de la semaine. Applications avertisseurs de radars : le match est relancé!
- 43** Le journal de l'occasion. SOS litige
- 44** Déstockage avant les vacances : une semaine pour tout gagner
- 46** L'avis des propriétaires : La Ford Mondeo
- 47** Labo, service pratique. Votre check-up de dernière minute
- 50** Formule 1. Mercedes : le "4" lui va si bien
- 52** En plus

LE GUIDE D'ACHAT

- 54** Le journal des promos
- 55** Le prix des voitures neuves
- 59** La cote de l'occasion



28 **Duel de stars**
La DS3 restylée veut croquer de la Mini



30 **Gadget...**
... la lecture automatique des panneaux ?



33 **Dormir dans le coffre?**
Parfois possible avec un SUV, mais pas toujours !



43 **6400 € de boîte auto. !**
Avec 4 000 € de frais pour Yanis, dégoûté

Edito

Philippe Zanon,
Rédacteur en chef adjoint

Lecteurs inspirés !



Voir ceux qui nous lisent, et nous écrivent, manier ainsi le second degré, quel plaisir ! Alain, pince-sans-rire, qualifie les radars, dans son courrier, page 6, de "seul impôt que l'on peut choisir de ne jamais payer". Le caustique Louis, lui, propose que l'Etat impose "le démarrage des voitures par carte... bancaire". Avec débit immédiat en cas d'infraction ? Morosité en filigrane, comme le sous-entend dans sa réponse le journaliste, évoquant une atmosphère de roman d'anticipation. Le moins drôle, c'est qu'on semble y aller. Si la crise s'est chargée de voiler l'horizon, l'Etat pourrait bien être LE serial killer de marché, d'industrie et de... désir automobile. Etat qui, sur fond de crise, entre prime à la casse et bonus/malus, favorise l'achat de petites autos, qui plus est diesels, à faible rentabilité pour les constructeurs. L'Etat qui, en dix ans de radars, a instauré une telle servitude routière que le client, lobotomisé, n'a nulle envie d'acheter : "Changer mon auto ? Elle va encore très bien pour ce que j'en fais, on ne peut plus rouler." L'Etat qui, à force de "taxer l'air qu'on respire", est parvenu à plonger notre économie en apnée. Sans rire Isaac *, ce n'est plus de la science-fiction...

Philippe

* Asimov.

RETROUVEZ-NOUS...

Sur internet : www.autoplus.fr
Le site leader de l'info automobile avec toute l'actu 24h/24, un journal vidéo quotidien, des essais, la cote de l'occasion, le prix des voitures neuves, des jeux, des photos...
Sur iPad : votre journal digital enrichi
Dès le vendredi matin, retrouvez votre journal dans une version enrichie (vidéos, animations, photos...) et adaptée à la tablette numérique.



LE FIZSMAN

Le gouvernement prêt à partir en vacances



SERVICE LECTEURS

Auto Plus
8, rue François-Ory,
92543 Montrouge Cedex.
Tél. : 01 41 33 50 00.
Pour toute information complémentaire, voir organigramme du journal page 62.
Pour vous abonner, bulletin page 17 ou sur Autoplus.fr
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en tapant dans la barre d'adresse <http://abo.autoplusmag.fr> ou en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au samedi de 8h à 20h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à : Auto Plus Abonnements-CS 50273 - 27092 Evreux Cedex 9

Un plus produit BD Les Damnés de la route est vendu sur une partie de la diffusion kiosque

MARCHÉ FRANÇAIS

Le parent pauvre

La politique marketing des constructeurs français est un désastre. Pourquoi l'imagination de Peugeot devient-elle débordante lorsqu'il s'agit du marché chinois, tandis que la France n'a droit qu'à la portion congrue? Le mot d'ordre des marques françaises devrait être "Osons!".

Daniel R., par e-mail

Auto Plus La santé des constructeurs tricolores est loin d'être florissante. Par conséquent, ils se concentrent sur les modèles les plus demandés de chaque marché, dont la rentabilité est quasi assurée. A ce titre, le potentiel chinois est plus que prometteur. De plus, les dernières créations réellement originales des français (Citroën C6, Peugeot 1007, Renault Avantime...) ont toutes été des échecs cuisants.



CITROËN



VOLKSWAGEN

Déception

Pourquoi Volkswagen a-t-il redessiné aussi timidement la Scirocco alors que ce modèle est l'un de ses porte-drapeaux? Je ne pense pas qu'un style effacé soit un atout pour ce genre d'auto, au contraire d'une Golf.

Renaud S., par e-mail

Auto Plus Comme pour le récent restylage de la Polo, Volkswagen a préféré porter ses efforts sur le volet technique plutôt que sur le design. Cela n'empêche pas la Scirocco d'arborer une ligne toujours aussi remarquable.

“Radars, pompes à fric? Peut-être, mais il n'y a aucun autre impôt que l'on peut choisir de ne jamais payer.”

Alain B., par e-mail

Démarrez, c'est payé

Pour s'assurer que les automobilistes règlent leurs amendes, l'Etat devrait imposer le démarrage par carte bancaire. A chaque infraction, on serait débité automatiquement et en direct.

Louis F., par e-mail

Auto Plus Votre proposition, à prendre au second degré bien sûr, rappelle nombre de romans d'anticipation.

Mort à petit feu

Petit à petit, BMW assassine la Mini. Déjà largement empâtée, la voilà qui débarque dans une version cinq portes encore plus imposante. Puis, ce sera le tour du break Clubman avec son gabarit de berline compacte.

Yann U., par e-mail

Auto Plus La diversification à tout-va de Mini, parfois ça marche (Countryman...), parfois pas (Roadster...). Mais pour la marque, c'est la seule option qui lui permette d'espérer développer ses ventes.



Vos réactions sur le **FORUM** autoplus.fr

Evidemment

Moi, je ne suis jamais bloqué sur l'autoroute: je prends les routes nationales et départementales gratuites.

robR

Ni vu ni connu...

Si les chiffres de ventes ne sont pas bidonnés, ils sont très mal expliqués. Ainsi, la Dacia Sandero est la deuxième voiture la plus vendue en France [à des particuliers, mais 6^e au global, NDLR].

diego33

Cruauté

On ne respire plus en Chine, du moins dans les grandes villes. Pourquoi vouloir leur vendre des bagnoles?

miclouff

Aliénation

Ras le bol de subir depuis de trop longues années les pubs débiles de Carglass!

west44

Sexisme

Je ne comprends pas quelle devrait être la différence fondamentale entre les voitures "pour homme" et "pour femme".

Alinel

LE DÉBAT DE LA SEMAINE

Pour profiter d'une aire de repos sympa

Etes-vous prêt à faire 20 ou 30 km de plus?

VOUS AVEZ VOTÉ SUR AUTOPLUS.FR

OUI 70% NON 29% NSP 1%



OUI

UN MINIMUM, VU LE PRIX DU PÉAGE

Pique-niquer en plein soleil ou utiliser des toilettes peu ragoûtantes, très peu pour moi. Sans compter les aires où pourrissent des voitures volées. On peut tolérer ce genre de choses sur des axes gratuits, mais pas sur les payants.

Gilles R., par e-mail

NON

TROP DE RISQUES

Attention, en voulant à tout prix rejoindre une aire de repos ou de service plus éloignée, l'accident peut survenir. En effet, dès les premiers signes de fatigue, il est conseillé de faire preuve de prudence en ne différant pas trop l'arrêt.

Jgmt, par e-mail

PARTICIPEZ

La question de la semaine prochaine: "Renault Twingo 3 ou Smart Forfour, laquelle vous séduit le plus?"

Vous pouvez répondre sur le site [Autoplus.fr](http://autoplus.fr), rubrique actualité puis sondage. Vous pouvez aussi voter grâce au tag ci-contre. Une question-débat vous titille? Posez-la sur votreactu@autoplus.fr et voyez si elle est sélectionnée...





**RESTYLAGE
AUDI
A1**

L'A1 restylée se reconnaîtra à ses phares au décrochement repoussé vers l'extérieur, à sa calandre plus large et à ses antibrouillards désormais rectangulaires.



L'ACTUELLE A1



LA PETITE AUDI SE REPOUDRE LE NEZ

Tout en retenue

La marque aux anneaux est une habituée des restylages très subtils. Celui de l'A1, prévu pour le Mondial de Paris, ne fera pas exception à la règle.

Apparue en 2010, l'A1 aura bientôt droit au classique restylage de mi-carrière. Des retouches qui ne bouleverseront pas son physique, comme c'est la tradition du côté d'Ingolstadt. Au programme, les optiques avant et arrière déjà vues sur la récente S1, des boucliers inédits et une calandre remaniée. L'habitacle se contentera, lui aussi, de retouches minimales. Sous le capot, toutes les motorisations seront revues pour répondre aux prochaines normes Euro 6. Dans la plupart des cas, il s'agira de simples évolutions

des blocs actuels, avec un gain de quelques chevaux à la clé.

Calquée sur la Polo

Côté TDI, on note cependant un changement de taille: le 1.6 est remplacé par un 1.4 affichant les mêmes puissances (90 et 105 ch). Ce bloc trois cylindres vient d'être inauguré par la Polo, tout comme de nouveaux systèmes: régulateur de vitesse adaptatif, détecteur d'obstacles avec freinage automatique Front Assist... De quoi se mettre à niveau face à la nouvelle Mini.



■ A l'arrière comme à l'avant, ce sont les boucliers et les optiques qui seront, très légèrement, retouchés. Le profil restera, lui, inchangé.

En bref

- **MOTEURS ESSENCE**: de 90 à 230 ch
- **MOTEURS DIESELS**: de 90 à 150 ch
- **PRÉSENTATION**: octobre 2014
- **CARROSSERIE**: 3 et 5 portes
- **TARIF**: à partir de 17 500 €*

* Estimation Auto Plus



Cette troisième génération n'existera qu'en version cinq portes.



Epurée, la planche de bord semble inspirée de celle de l'Audi A3.



L'ACTUELLE "2"

Esthétiquement, la nouvelle Mazda 2 ne réserve guère de surprises. On dirait une Mazda 3 qui aurait rétréci au lavage.



NOUVELLE MAZDA 2

Crise de croissance

Après les berlines compacte et familiale (les 3 et 6), c'est au tour de la citadine, la 2, de se convertir au "Kodo design", le nouveau style Mazda. Déjà présentée au Japon, où elle porte le nom de Demio, cette rivale de la Clio sera dévoilée dans sa version européenne lors du Mondial de Paris, en octobre. Avec 4,07 m, elle est la plus longue des citadines et s'annonce très habitable, grâce à son empattement de 2,58 m. Côté blocs, le 1.5 essence (75, 90 et 115 ch) comme le 1.5 diesel (105 ch) promettent de faibles consommations avec leurs technologies SkyActiv. Arrivée en concession prévue en février 2015, à partir de 14 500 €*.

* Estimation Auto Plus N° 1351 - 25.07.2014

50

voitures vendues...

... en six mois à Cuba! C'est le bilan famélique du marché automobile, libéralisé depuis janvier, mais toujours contrôlé par l'Etat. Il faut dire que les tarifs, bien plombés par les taxes, constituent un coup bas : alors que le salaire officiel moyen est d'environ 20 \$ (moins de 15 €) par mois, une simple Peugeot 206+ s'affiche à 91 000 \$ (66 800 €), et une 508 se négocie 263 000 \$ (193 000 €).

Pression chinoise

Pneus "made in China" en première monte

Des autos "françaises" chaussées de pneus fabriqués en Chine? C'est fait. Le manufacturier Giti, basé à Singapour, vient d'être homologué en première monte sur les Dacia Logan et Sandero 2 roumaines et les Citroën Berlingo et Peugeot Partner espagnols! Certains seront donc équipés du GT Radial Champiro VP1, déjà vendu sur des sites spécialisés, à un prix très compétitif (environ 60 € en 205/55 R16 91V).



PV ÉLECTRONIQUE **SCOOP**

Déjà prêt à traquer les voitures volées!

Selon nos informations, pour renforcer la lutte contre les vols de véhicules, le gouvernement a réquisitionné un "indic" assez inattendu : le redoutable PVe.

Le nombre a beau avoir été divisé par trois depuis 1996, il n'empêche : 111 950 automobiles ont encore été subtilisées en 2013 en France*! Trop, pour le ministère de l'Intérieur, décidé à combattre ce fléau et à s'attaquer, dans la foulée, au vol de pièces détachées. Comment? En lançant fissa un plan d'intervention national! Pistes évoquées : multiplier les systèmes de lecture automatisée de plaques d'immatriculation (Lapi), mettre en place un marquage sur les véhicules agricoles et de chantier, imposer une

traçabilité sur les pièces détachées et, surtout, utiliser les appareils servant à dresser des PV électroniques pour pister les autos dérobées.

Croisement de fichiers

D'ores et déjà employée sur le terrain, la dernière version du logiciel PVe intègre le fichier européen des voitures volées. Mises à jour quotidiennement dans la mémoire des boîtiers PDA (à chaque connexion avec le CNT** de Rennes), ces données permettent aux agents verbalisateurs de croiser la plaque d'un véhi-

cule sur la voie publique, qu'il soit en infraction ou pas (juste pour vérification), avec celles des autos déclarées volées. En cas de concordance, un message du type "Véhicule suspect, veuillez vous rapprocher de la police ou de la gendarmerie" – les agents municipaux n'ayant pas vocation à intervenir – apparaît sur l'écran de l'appareil. L'outil est efficace et omniprésent : près de 2 000 collectivités se sont déjà mises au PVe et, d'ici la fin de l'année, tous les PDA (plus de 20 000!) devraient embarquer cette fonction. **François Tarrain**

*Source : Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales. **Centre national de traitement.

Les indiscretions

Fallait y penser

L'antiradar ultime par Hyundai

Imaginez une voiture capable de se caler de son propre chef à la vitesse réglementaire aux abords des zones de contrôle radar... Science-fiction? Non, cette fonction de freinage automatique existe bel et bien sur la Hyundai Genesis. Double intérêt : éviter la prune au moindre petit excès de vitesse, et, surtout, inciter les automobilistes à réellement modérer leur allure dans les zones de danger avérées, car comportant un radar (n'est-ce pas là qu'on est censé en rencontrer, après tout?). En somme, un Coyote doublé d'un outil de sécurité routière. Pour l'heure disponible en Corée du Sud, cette fonction le sera-t-elle sur l'imminente version française de la Genesis? "Ce n'est pas au programme", nous a confié Hyundai. Flûte alors!



Le GPS recense les radars

La cartographie comporte l'emplacement des cabines (uniquement elles, pour l'instant). Dès que la voiture est géolocalisée dans la zone de contrôle...

L'auto ralentit toute seule

... le système vous prévient par une alerte sonore, puis freine doucement si vous ne faites rien. Idéal pour éviter de piler au dernier moment!



MAXPPP

Contrôle pneus gratis Peut-on faire confiance à Allopneus ?

NOTRE TEST EN CAMÉRA CACHÉE

"Sur la route des vacances, faites contrôler l'usure et la pression de vos pneus gratuitement", promet le site de vente Allopneus.com... Régle, ou pousse-conso ?



AGROUOTO PELL

L'opération gonflage s'installe sur deux axes d'autoroute Vinci* et dans 3000 garages agréés Allopneus**. Testons la seconde option!

Demain, ce que permettra le PVe

■ **Interroger le fichier du permis de conduire.** Les dernières générations de PDA (Personal Digital Assistant) utilisées pour le PVe étant connectées aux réseaux sans fil, les pouvoirs publics étudient la possibilité d'interroger à distance et en direct le fichier du permis de conduire, ainsi que celui des immatriculations (SIV). Et pourquoi pas, au passage, celui des assureurs (Agira*). Bref, Big Brother version 4G.

■ **Verbaliser pour un millier de raisons!** Déjà capable de vous coller une prune pour 600 natures d'infraction (Natif) routières, le PVe va s'enrichir, d'ici fin 2014, de 150 nouveaux codes Natif liés à l'environnement, aux nuisances sonores, voire à la pêche et à la chasse. A terme, la barre des 1 000 motifs sera atteinte.

* Association pour la gestion des informations sur le risque en assurance.

GARAGE AGRÉÉ



PHOTOS: C. CHELIF

BIENVENUE CHEZ PEUGEOT!

Le premier garage agréé est un agent du Lion. Il accepte tout de suite et avec plaisir de vérifier nos pneus: "Un mécano s'en charge, un café en attendant?" Quel accueil!



L'HOMME DE L'ART VISE JUSTE

Verdict du chef d'atelier: "Il faudra les changer à l'avant à la rentrée. A l'arrière, ils tiendront encore 8 000 km." Exact. Leur pression est contrôlée et ajustée. Impec'.



PAS PIQUOUSÉS "ALLOPNEUS"

Alors, vaut-il mieux commander chez Allopneus? "Non, nous avons nos propres offres: 252 € les deux Michelin Energy Saver posés." Bof, c'est 77 € de plus que le site!

CENTRE ALLOPNEUS



CHEZ LE PRO, PAS SOUS PRESSION

Dans un hangar, le taulier solitaire se charge du bilan: "Voyons vos pneus. Ils sont limites à l'avant, encore bon à l'arrière." Et le contrôle de la pression? Oublié.



ET PAS TRÈS CORPORATE

Surtout pour un centre Allopneus: "Vu qu'on est partenaires, voyez chez eux. Ou sur un autre site, si vous trouvez mieux. Faites livrer les pneus chez moi, je les poserai pour 15 €."

VERDICT



Réglos et indépendants

Top accueil chez Peugeot, moins bien dans le centre agréé! Un point commun: l'honnêteté. Sans même nous inciter à commander sur Allopneus.com.

* Le week-end, jusqu'au 17 août, sur les axes de Poitou-Charentes (A10) et de Montélimar (A7). ** Liste sur Allopneus.com/operation-gonflage-2014.

BUZZ Et contre BUZZ

TomTom offre 50 €

Jusqu'au 3 août, TomTom applique un rabais de 50 € sur son Go 5000 (299 €) et de 30 € sur son Go 500 (199 €), deux GPS avec Infotrafic Live et cartographie à vie. Tentant.

Peugeot s'expose

Et si vous profitez de vos vacances pour visiter le musée de l'Aventure* Peugeot à Sochaux (25)? Le Lion y présente 30 ans de concept-cars: de la Quasar (1984) à l'Onyx (2012), en passant par la 907 (2004). Du lourd!

* Entrée: 8,50 € (4,50 € de 7 à 18 ans). Informations sur Museepeugeot.com

LE COUP DE FIL ANONYME

On a joué un bon "Tour" à Skoda

L'enjeu Se faire prêter une Skoda, histoire de s'incruster dans la caravane du Tour de France!

1 Bonjour, auriez-vous un service de loc', s'il vous plaît?

(Une concession Skoda à proximité d'une étape du Tour) Non, monsieur, pas chez Skoda. Mais nous pouvons vous proposer un essai si vous souhaitez nous acheter un véhicule.

2 (Hésitation) Euh, pour ne rien vous cacher, ça serait pour essayer de "taper l'incruste" sur l'étape qui passe chez vous!

Ça, à mon avis, ça risque d'être compliqué: pour approcher la caravane, il faut être accrédité et avoir un badge.

3 On ne peut pas se glisser dans le peloton si on achète une série spéciale Fabia Tour de France?

Non, je suis vraiment désolé. On a bien invité plusieurs clients à suivre l'étape au plus près... Mais tout est déjà organisé pour ce week-end.

4 Et si je vous passe ma commande demain, je peux revenir samedi?

C'est trop tard, là. Mais venez quand même nous voir. Si vous devenez client chez nous, on pourra peut-être vous inviter sur une étape du Tour... en 2015.



The Delice Oriental

L'ACTU **Auto Plus**

La photo de la semaine

VU À NANTES

L'art Scénic

Basse vengeance d'un mari cocu (et baraqué), en plein centre de Nantes? A y regarder de plus près, ça doit être autre chose: les enseignes de magasin à l'envers, le Renault Scénic sur le toit... Cette mise en scène renversante, aperçue du côté de la rue Maréchal-Joffre fait en réalité partie intégrante de l'événement estival "Le voyage à Nantes*", un parcours artistique dans les rues de la ville, ponctué d'œuvres éphémères aussi diverses que variées. A découvrir, en flânant, jusqu'au 31 août...

* Levoyageanantes.fr



VOS IMAGES

Drôles ou insolites... faites-nous découvrir vos meilleures photos.



Le mont Ventoux fatal à Skoda lors du Tour de France... 2013. Souvenir de Ghislain Gricourt



Le stationnement en Sicile... tout un art! Photo de vacances de Richard Gacoin

...tin's
Chips
 on Rapide A Emporter

BURGER HOUSE



Pas sûr que les apprentis apprécient qu'on leur colle une telle étiquette.
 Repéré dans un hyper E.Leclerc par Bruno Catelin



ENVOYEZ-NOUS VOS PHOTOS

PAR COURRIER au 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge (Auto Plus, rubrique "Vos images")
PAR E-MAIL: votreactu@autoplus.fr
PAR TÉLÉPHONE grâce à la fonction Reporter de l'application Auto Plus (gratuite sur Android et iPhone).



Le coin des radars

Mobiles pièges, nouvelles cabines de toutes sortes... retrouvez chaque semaine l'actualité des radars.

LES MOBILES REPÉRÉS PAR NOS LECTEURS



PAS-DE-CALAIS (62)

Beuvry Une Renault Mégane break bleu marine (immatriculée AD-181-EL) affectée au commissariat de Béthune sévit sur la route de Lille. Elle est très souvent garée à hauteur du n° 303 ou du n° 463 (proche de l'entrée du Carrefour Market, ci-dessous), et ce, en fin d'après-midi entre 16h et 18h. Attention, cet axe très large et en ligne droite est propice au dépassement de vitesse, ici limitée à 50 km/h.

Ludovic D.

50°30'56.33"N 2°41'4.33"E



ARDÈCHE (07)

RD820 Un contrôle a été aperçu dans Serrières, en venant d'Annonay. Le véhicule est garé sur le trottoir de droite, juste après le panneau d'entrée d'agglomération (50 km/h).

Jean-Louis B.

45°19'0.05"N 4°45'53.71"E



LE PIÈGE DE LA SEMAINE

BAS-RHIN (67)

A4 Ce contrôle à l'Ultralyte a été débusqué à hauteur de Burbach dans le sens Strasbourg > Paris. Les gendarmes profitent d'une voie d'accès d'entretien située un gros kilomètre avant la sortie n° 43 "Sarreguinauld".

Jean-Luc

48°53'55.76"N 7°7'32.98"E

LES NOUVELLES CABINES

Vous trouverez ci-dessous la "fournée" de la semaine. Prenez garde à la présence ou non d'un astérisque après la vitesse maxi indiquée. S'il y en a un, la cabine prend de dos (sinon, c'est de face).

MEUSE (55)

RD964, PR73.1, Génicourt-sur-Meuse (sens Verdun > Saint-Mihiel), 50 km/h*. La cabine est installée sur un poteau placé 160 mètres avant le panneau de sortie du village de Génicourt-sur-Meuse.

49°2'2.04"N 5°26'6.83"E

PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64)

RD938, avenue de l'Europe, à Pau (sens Idron > Lescar), 70 km/h*. Le contrôle de la vitesse moyenne se fait sur 1,7 km de la rocade de Pau, entre les ronds-points Théodore-Monod et François-Mitterrand.

43°19'45.08"N 0°20'35.99"E

*Radar flashant par l'arrière.

DORDOGNE (24)

RD6089 Un radar embarqué dans un véhicule break de couleur grise est souvent présent à Mussidan dans le sens Bordeaux > Périgueux.

Cette voiture est alors stationnée à hauteur du magasin de dépannage Electro 24 (50 km/h).

Bruno F.

45°2'15.93"N 0°22'14.34"E

SIGNALEZ-LES-NOUS!

Vous remarquez l'installation d'une nouvelle cabine? Un lieu où les forces de l'ordre ont l'habitude de déployer leur radar mobile? Une immatriculation de Mégane, de 208 ou de Berlingo mobile mobile... Envoyez l'information à: thomas.daufresne@mondadori.fr

BON À SAVOIR

Un pompiste chez Shell

La tradition est respectée! Cet été encore, le réseau autoroutier Shell met à votre service une équipe de pompistes qui se chargent de faire votre plein (et de laver votre pare-brise). Seule nuance: cette année, chaque station est libre de le proposer les jours qui lui conviennent (et non plus seulement les week-ends, comme en 2013).

L'ACTU DES PLAQUES

DH-123-VW 29

CARBURANTS : LES PRIX DE LA SEMAINE



Chouette, après le petit coup de chaud en juillet, c'est l'accalmie: gazole et sans-plomb renouent avec les prix entraperçus début juin. Le carburant préféré des Français (81,2% de la consommation sur les douze derniers mois) repasse sous la barre psychologique des 1,30 € le litre. Au passage, il creuse l'écart avec le SP95 (près de 23 cts!). De quoi alléger (un peu) la facture déplacement pendant cette période de grandes transhumances.

Gazole Prix moyen ⁽¹⁾ 1,298 € ↓ -1,9 ct - 4,8 cts en un an	SP95 Prix moyen ⁽¹⁾ 1,527 € ↓ -1,7 ct - 0,9 ct en un an	LA TENDANCE À COURT TERME STABLE
--	---	---

1. Moyenne nationale tous réseaux de stations (pétrolières et grandes surfaces) confondus au 11/07/2014. GPL: 0,854 € (+ 0,3 ct). Cours du baril de Brent: 79,61 € (- 1,68 €).

L'AUTO À LA TÉLÉ DU 25 au 31/07/2014

Vendredi 25 juillet	
Canal+ Sport	9h50
F1 GP de Hongrie. 1 ^{re} séance d'essais.	2 ^e à 13h50 et 3 ^e le 26 à 10h50.
Dimanche 27 juillet	
Arte	6h20
La guerre de l'or noir. La fin de l'ère du pétrole?	
Canal+	13h00
F1 GP de Hongrie. Départ à 14h.	
M6	23h00
Enquête exclusive. Marseille-Nice: alerte sur l'autoroute des vacances.	
Lundi 28 juillet	
France 5	14h00
Crash science. Les voitures.	
Mercredi 30 juillet	
RMC Découverte	20h45
Top Gear.	

Pour vos vacances, évitez les bouchons avec Garmin Traffic

GARMIN

APPEL MAIN LIBRE

Gardez les mains
sur le volant



INFO TRAFIC* GRATUIT À VIE**

Gagnez du temps avec Garmin Traffic



**CARTES &
TRAFIC LIVE*
GRATUITS
À VIE**

*Compatible via SmartphoneLink

Retard :
33 min



Itin. Bis
12 min

Arrivée
13:34

Vitesse
80 km/h

Boulevard Périp...

GARMIN

139€

-20€

DE RÉDUCTION
IMMÉDIATE

119€

Dont 0.03 d'éco-
participation

CARTES GRATUITES À VIE**

Jusqu'à 4 mises à jours gratuites de carte par an,
sans aucune condition ni restriction

GPS nüvi® 2567 LM,

Offre valable du 23 juillet au 16 août 2014 dans votre centre l'auto E. Leclerc.





FUTURE DS4

Citroën va t



Si le succès de la DS3 ne se dément pas, ses grandes sœurs connaissent une carrière moins assurée. Voilà pourquoi Citroën envisage de transformer la DS4 en lui donnant de nouveaux moyens de séduire. Explications.

A lors que la famille DS s'émancipe de plus en plus de la tutelle de Citroën en élargissant son offre, le constructeur français songe déjà au renouvellement des modèles actuels. Principale voiture concernée : la DS4, dont les ventes se sont rapidement essouffées*. Pour ce faire, Citroën serait tenté de changer radicalement son fusil d'épaule pour proposer une berline plus classique que la génération ac-

tuelle. Forts d'informations confidentielles, nous vous livrons une première vision de ce que pourrait être cette DS de taille compacte. Par rapport à la déclinaison actuelle, on constate de grandes différences dès le premier coup d'œil. Tout d'abord Citroën abandonne le style coupé/crossover : la future DS4 sera bien plus basse et élancée. Mais pas plus sage. Avec ses ailes rebondies et ses surfaces vitrées réduites, elle conservera une silhouette assez



Citroën serait tenté de revoir le style de sa DS4, pour la rendre plus bourgeoise qu'aujourd'hui. Elle affirmerait aussi clairement son appartenance à la ligne DS avec ce sigle au centre de la calandre.

POBLETE

out changer

En bref

- DEUXIÈME GÉNÉRATION DE DS4
- LANCEMENT : novembre 2016
- LONGUEUR : 4,35 m environ
- MOTEURS ESSENCE : de 110 à 270 ch
- MOTEURS DIESELS : de 120 à 180 ch
- TARIF : à partir de 23 000 €*
* Estimation Auto Plus.

sportive. Elle se dotera aussi de poignées apparentes à l'arrière (et non plus camouflées dans les montants) ainsi que d'une poupe plus massive et rectiligne. Et elle prendra des dimensions un peu plus généreuses. Les passagers y gagneront en termes de volume intérieur, avec une banquette plus spacieuse. Ils pourront enfin manœuvrer les vitres arrière, ce qui est impossible sur la DS4 d'aujourd'hui, pourvue seulement d'éléments fixes. Enfin, sur la

calandre, on trouve un DS stylisé en lieu et place des chevrons. Une preuve du désir de Citroën de mieux dissocier les gammes "C" et "DS".

De la technique sous la robe

Autre différence notable, mais invisible à l'œil nu, le changement de plate-forme pour une version plus moderne, la EMP2 inaugurée par le C4 Picasso. Avec un gain de poids évalué à 100 kg en moyenne pour un véhicule de ce type, l'utilisation

de cette base permettra d'augmenter les performances (reprises, mais aussi baisse de la consommation et des rejets polluants) avec des moteurs à cylindrée limitée. A propos des motorisations, il y aura du choix. Côté essence, on trouvera les trois cylindres 1.2 THP de 110 et 130 ch, mais également des quatre cylindres 1.6 THP de 165 et 200 ch. Il pourrait y avoir aussi une version vitaminée de 270 ch (représentant le moteur de la Peugeot ■■■



RCZ-R). Côté diesel, l'offre sera animée par des blocs inédits : 1.6 BlueHDi de 120 ch, 2.0 BlueHDi de 150 et 180 ch.

Le changement ne sera pas perceptible uniquement sous le capot. A bord, la marque française aura recours à des matériaux plus valorisants afin d'améliorer la qualité perçue, laquelle devra se rapprocher un peu plus de celle des stars de la catégorie. L'équipement fera lui aussi l'objet d'une attention particulière du constructeur. Des accessoires encore en option sur l'actuelle entrée de gamme (essuie-glaces et phares automatiques, radars de parking avant et arrière...) seront de série sur celle à venir. En matière de multimédia et d'info-divertissement, le grand écran tactile et les prises USB et Jack seront également intégrés à l'offre de départ.

Un tarif attractif : joli atout pour la DS4

Pour Citroën, la DS4 doit viser franchement les berlines compactes des marques haut de gamme allemandes (Audi A3 Sportback, BMW Série 1, Mercedes Classe A). Le constructeur veut le faire avec une auto qui, en plus de performances et d'équipements à la hauteur, affichera un tarif attractif : 23 000 € pour l'entrée de gamme, soit 2 000 € de moins qu'une rivale germanique de puissance équivalente. Reste à consolider l'image de la marque dans le secteur du luxe automobile. C'est pourquoi, en mettant en avant le sigle DS plutôt que des chevrons, Citroën espère modifier la perception qu'a le public de ses modèles luxueux en Europe et – aussi et surtout – en Chine...

Un arrière massif pour la future DS4, présage d'un volume de coffre encore plus important ? Afin d'améliorer la rétrovision, un souci sur l'opus actuel, la caméra de recul fera partie des équipements proposés.

DS, l'avenir de la gamme

De nouveaux modèles viendront animer les ventes de la "marque" de luxe de Citroën. Après l'apparition

des DS3, DS4 et DS5, c'est le tour de la DS6, dont deux variantes sont au programme pour le moment : un baroudeur

et une berline à coffre. Hélas, si le nom DS est hérité du passé, Citroën a retoqué tous les projets de modèles revival.

Les projets en cours

DS3 Novembre 2015



La future DS3 devrait être plus spacieuse et pourrait exister également en version cinq portes.

DS 6WR Janvier 2016

Produit et vendu en Chine, ce beau crossover reprenant une base DS5 arriverait chez nous dans deux ans.



DS6 Mars 2016



Cette limousine vendue en priorité en Chine délivrera des prestations de haut niveau en matière de performances et de confort.

Les projets qui n'aboutiront pas

DS2



Une 2CV revival, ça aurait eu du chien, mais Citroën a refusé.

DS



Dans son n° 1332, Auto Plus présentait la DS du futur. Hélas, cela restera une belle illustration.

Spécial
Été

Offre Découverte

**Auto
Plus**



6 mois d'Auto Plus (26 n°s)

+
La version numérique
OFFERTE

35€
seulement!
(au lieu de 51,74€)

32%
de réduction

MES AVANTAGES ABONNES

- Je reçois mon magazine chez moi et avant la parution en kiosque !
- J'accède gratuitement à la version numérique identique à la version papier !
- Je bénéficie de réductions sur les produits de la marque Auto Plus.
- Je bénéficie de la garantie « satisfait ou remboursé* »



**Auto
Plus**

BULLETIN D'ABONNEMENT

à retourner sous enveloppe affranchie à : AUTO PLUS Abonnements - CS 50273 - 27092 Evreux Cedex 9

P1351

OUI, je m'abonne à Auto Plus et je choisis mon offre :

- 6 mois** (26 n°s) au prix de **35€ seulement** (au lieu de 51,74€).
Soit une réduction de 32% [767 616]
- 1 an** (52 n°s) au prix de **70€ seulement** (au lieu de 103,48€).
Soit une réduction de 32% [767 624]

Je règle de la manière suivante :

- Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Auto Plus
- CB : N° _____
- Date de validité : _____ Cryptogramme : _____

Date et signature
obligatoire

Mes coordonnées : M. Mme Melle Date de naissance : _____

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

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

Code postal : _____

Ville : _____

Téléphone : _____

J'indique mon adresse email pour consulter gratuitement chaque semaine ma version numérique d'Auto Plus.

E-mail : _____

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires d'Auto Plus (groupe Mondadori)

NOS CONSEILLERS VOUS RÉPONDENT PAR :

- Tél. : 01 46 48 48 77
- Par Internet : <http://abo.autoplusmag.fr>
- Courrier : AUTO PLUS Abonnements - CS 50273 - 27092 Evreux Cedex 9

ET ABONNEZ-VOUS AUSSI SUR :
www.KiosqueMag.com

**KIOSQUE
mag**

Offre exceptionnelle valable jusqu'au 30/11/2014, pour tout nouvel abonnement uniquement. Vous ne disposez pas du délai de rétractation pour l'abonnement magazine. Vous recevrez votre premier numéro d'Auto Plus trente jours après la date de validation de votre commande et le contenu multifonctions sous six semaines après la date de validation de votre commande. Les renseignements demandés sont indispensables au bon traitement de votre commande. Assistance téléphonique pour le suivi de l'exécution de votre commande au 01 46 48 48 77. Conformément à la loi Informatique et Libertés n° 78-17 du 6 janvier 1978, nous vous informons que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression de ces données par simple courrier. Ces informations pourront être utilisées par des partenaires. Si vous refusez cette transmission, cochez cette case ci-contre *Si cet abonnement ne vous satisfait pas, vous pouvez demander le remboursement des numéros non reçus.

NOUVEAUX MOTEURS DIESELS

Vraiment mieux ?

Les constructeurs optimisent sans cesse leurs diesels pour réduire la consommation, diminuer les rejets de CO₂ et répondre aux prochaines normes antipollution... Mais ces nouveaux moteurs sont-ils réellement plus vertueux ? Ne sacrifient-ils pas l'agrément d'utilisation et les performances ? Pour le savoir, nous les avons confrontés aux blocs qu'ils remplacent.





nt

PH. TISSIER/PILOU



Alfa Romeo Giulietta
2.0 JTDM - 150 ch

N. SOLER



Audi A4
2.0 TDI Ultra - 163 ch

PH. TISSIER/PILOU



Citroën DS5
2.0 BlueHDi - 181 ch

A. SALINIER



Opel Astra
1.6 CDTI - 136 ch

N. SOLER



Peugeot 308
1.6 BlueHDi - 120 ch

E. HOUPAIN



Toyota Verso
1.6 D-4D - 112 ch

A. SALINIER



VW Polo
1.4 TDI - 75 ch

D. MELNIER



VW Polo
1.4 TDI - 90 ch

S. PISSOT



Volvo XC60
D4 auto. - 181 ch





ALFA ROMEO GIULIETTA 2.0 JTDM - 150 ch

28 450 €⁽¹⁾ 24 500 €*



PH. TISSIER/PILOU

CITROËN DS5 2.0 BlueHDi BVA - 181 ch

37 250 €⁽¹⁾ 35 800 €*



PH. TISSIER/PILOU

Après quatre ans de carrière, la Giulietta s'offre un léger restylage et de petites évolutions sur son diesel cœur de gamme 2.0 JTDM.

➔ En progrès

Dans les relances, le tonus supérieur améliore l'agrément de conduite. Même en sixième (dernier rapport), la voiture repart avec vigueur sur un filet de gaz. En effet, la vitesse du 150 ch est supérieure à celle du

140 ch à bas régime. Cette motorisation gagne un peu en discrétion, mais seulement à vitesse stabilisée.

➔ Pas mieux

En dépit des émissions de CO₂ annoncées en baisse, la consommation reste sensiblement la même. Autre regret : dans les bouchons, le JTDM n'offre pas l'onctuosité d'un HDi. Les à-coups agacent au moment des changements d'allure.

Uniquement disponible en boîte automatique, ce BlueHDi de 181 ch remplace le 2.0 HDi de 163 ch à transmission automatique. Ce dernier poursuit sa carrière mais uniquement en boîte mécanique.

➔ En progrès

Nos mesures révèlent un léger mieux au niveau des performances avec le BlueHDi de 181 ch. Les progrès sont plus significatifs au cha-

pitre de la consommation : le gain est de 0,9 l/100 km en moyenne et de 1,1 l/100 km en ville. Merci le stop/start. Du coup, le malus passe de 1 600 € à 0 €.

➔ Pas mieux

L'insonorisation, correcte sur l'ancien moteur, ne progresse pas. Côté prix, la facture grimpe de 1 550 €. Mais, au final, grâce à l'absence de malus, l'opération est blanche.

LES DONNÉES DU LABO	LE NOUVEAU		L'ANCIEN	
	2.0 JTDM		2.0 JTDM	
Moteur turbodiesel	4 cyl. en ligne, 165		4 cyl. en ligne, 165	
Cylindrée	1956 cm ³		1956 cm ³	
Puissance maxi	150 ch à 3 750 tr/mn		140 ch à 4 000 tr/mn	
Couple maxi	380 Nm à 1 750 tr/mn		320 Nm à 1 500 tr/mn	
CO ₂ / Bonus ou malus	110 g/km / 0 €		119 g/km / 0 €	
Transmission	Aux roues AV, boîte 6 vitesses		Aux roues AV, boîte 6 vitesses	
Accélération 1 000 m D. A.	31s4		31s7	
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6s2/7s4/9s6		6s6/8s5/12s1	
Consommation moyenne	6,2 l/100 km		6,1 l/100 km	

L'ÉVALUATION	2.0 JTDM	
	Performances	■
Souplesse à basse vitesse	■	
Bruits/vibrations	■	
Consommation	■	

Auto Plus LE VERDICT Convaincant, sauf à la pompe

LES DONNÉES DU LABO	LE NOUVEAU		L'ANCIEN	
	2.0 BlueHDi BVA		2.0 HDi BVA	
Moteur turbodiesel	4 cyl. en ligne, 165		4 cyl. en ligne, 165	
Cylindrée	1997 cm ³		1997 cm ³	
Puissance maxi	181 ch à 3 750 tr/mn		163 ch à 3 750 tr/mn	
Couple maxi	400 Nm à 2 000 tr/mn		340 Nm à 2 000 tr/mn	
CO ₂ / Bonus ou malus	114 g/km / 0 €		154 g/km / + 1 600 €	
Transmission	Aux roues AV, boîte auto. 6 vitesses		Aux roues AV, boîte auto. 6 vitesses	
Accélération 1 000 m D. A.	31s1		31s8	
Reprises 80/120 km/h en Drive	6s3		6s6	
Consommation moyenne	6,8 l/100 km		7,7 l/100 km	

L'ÉVALUATION	2.0 BlueHDi BVA		2.0 HDi BVA	
	Performances	■	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■	■	
Bruits/vibrations	■	■	■	
Consommation	■	■	■	

Auto Plus LE VERDICT Performant et sobre

AUDI A4 2.0 TDI

Ultra - 163 ch

34 560 €⁽¹⁾ 32 100 €*

Audi lance une gamme de nouveaux TDI plus propres, baptisés Ultra. Dans l'A4, cet inédit bloc de 163 ch affiche 13 ch de plus que le TDI qu'il remplace.

En progrès

Grâce à une baisse de la conso de 0,8 l/100 km en moyenne (et jusqu'à 1,4 l/100 km sur autoroute!), le TDI Ultra de 163 ch se montre nettement plus économe en carburant. Cela, sans pénaliser les performances. Accélération et reprises gagnent en vivacité. Il faut dire que le couple maxi passe de 320 à 400 Nm à 1 750 tr/mn. Soit une progression de 25%! A noter aussi un léger mieux en confort de conduite grâce à une meilleure insonorisation de la mécanique.

Pas mieux

Côté tarif, la note est salée... A finition identique, l'A4 TDI Ultra réclame 2 440 € de plus!



LES DONNÉES DU LABO

	LE NOUVEAU 2.0 TDI Ultra	L'ANCIEN 2.0 TDI
Moteur turbodiesel	4 cyl. en ligne, 16S	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 968 cm ³	1 968 cm ³
Puissance maxi	163 ch à 4 200 tr/mn	150 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	109 g/km / 0 €	114 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV, boîte 6 vitesses	Aux roues AV, boîte 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s	31s5
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6s/8s/11s1	7s/9s4/12s9
Consommation moyenne	5,6 l/100 km	6,4 l/100 km

L'ÉVALUATION

	2.0 TDI Ultra	2.0 TDI
Performances	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■
Bruits/vibrations	■	■
Consommation	■	■

LE VERDICT

Des progrès onéreux

OPEL ASTRA 1.6 CDTI - 136 ch

26 200 €⁽¹⁾ 22 800 €*



Apparu dans le Zafira Tourer l'an dernier, le nouveau 1.6 CDTI de 136 ch équipe maintenant l'Astra. Il remplace le vieux 1.7 CDTI de 130 ch, toujours au catalogue.

En progrès

Dès la mise en route, le progrès réalisé en discrétion se remarque immédiatement. Cela se confirme à l'accélération. Un atout pour le confort de conduite. D'autant que le

1.6 CDTI offre une douceur accrue, se révélant plus agréable notamment à bas régime. Fini les désagréables vibrations ressenties avec le 1.7 CDTI. Côté relances aussi, les progrès sont significatifs: 5s8 de gagnées en sixième!

Pas mieux

Avec une consommation inférieure de 0,1 l/100 km, on n'allège pas vraiment le budget carburant.

LES DONNÉES DU LABO

	LE NOUVEAU 1.6 CDTI	L'ANCIEN 1.7 CDTI
Moteur turbodiesel	4 cyl. en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm ³	1 686 cm ³
Puissance maxi	136 ch à 3 500 tr/mn	130 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 2 000 tr/mn	300 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	104 g/km / 0 €	110 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV, boîte 6 vitesses	Aux roues AV, boîte 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s4	32s9
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s8/9s4/12s9	8s5/11s5/18s7
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	6,4 l/100 km

L'ÉVALUATION

	1.6 CDTI	1.7 CDTI
Performances	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■
Bruits/vibrations	■	■
Consommation	■	■

LE VERDICT

Plus volontaire et discret

PEUGEOT 308 1.6 BlueHDi - 120 ch

27 050 €⁽¹⁾ 25 300 €*



Chez Peugeot, le 1.6 e-HDi devient BlueHDi. La puissance augmente (de cinq chevaux), mais ce n'est pas tout...

En progrès

Précisons d'entrée de jeu que le 1.6 e-HDi de 115 ch place la barre haut en agrément comme en performances. Le BlueHDi, lui, accélère plus fort et se montre légèrement moins bruyant. Et la sobriété s'amé-

liore. Equipée de son nouveau bloc, la 308 consomme 0,2 l/100 km de moins. Du coup, ses rejets de CO₂ baissent, ce qui lui donne droit au bonus de 150 €.

Pas mieux

L'allongement du dernier rapport rend les relances en sixième moins vives. Côté agrément, le stop/start perd en discrétion et en réactivité comparé à celui du e-HDi de 115 ch.

LES DONNÉES DU LABO

	LE NOUVEAU 1.6 BlueHDi	L'ANCIEN 1.6 e-HDi
Moteur turbodiesel	4 cyl en ligne, 8S	4 cyl en ligne, 8S
Cylindrée	1 560 cm ³	1 560 cm ³
Puissance maxi	120 ch à 3 500 tr/mn	115 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1 750 tr/mn	270 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	82 g/km / -150 €	95 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV, boîte 6 vitesses	Aux roues AV, boîte 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s8	32s6
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8s2/10s5/17s9	8s4/10s4/14s8
Consommation moyenne	5,1 l/100 km	5,3 l/100 km

L'ÉVALUATION

	1.6 BlueHDi	1.6 e-HDi
Performances	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■
Bruits/vibrations	■	■
Consommation	■	■

LE VERDICT

Presque un sans-faute!



TOYOTA VERSO 1.6 D-4D - 112 ch

25 800 €⁽¹⁾ 23 200 €*



Parallèlement au léger restylage, le Verso a troqué son 2.0 D-4D de 124 ch contre un 1.6 de 112 ch emprunté à BMW.

➔ En progrès

La mécanique plus douce, notamment à bas régime (moins de vibrations et d'à-coups), améliore le confort de conduite. Elle est également plus sobre et un peu moins bruyante, même si, sur ce dernier

point, le D-4D n'égale pas le dCi d'un Renault Scénic ou le HDi d'un Citroën C4 Picasso.

➔ Pas mieux

Puissance et couple en baisse, rapports de boîte rallongés pour plus de sobriété pénalisent légèrement les performances. De plus, à 2 000 tr/mn la mécanique manque d'entrain. L'auto chargée, il faut lancer le moteur sans hésiter, au risque de caler.

LES DONNÉES DU LABO	LE NOUVEAU	
	1.6 D-4D	L'ANCIEN 2.0 D-4D
Moteur turbodiesel	4 cyl. en ligne, 165	4 cyl. en ligne, 165
Cylindrée	1 598 cm ³	1 998 cm ³
Puissance maxi	112 ch à 4 000 tr/mn	124 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	270 Nm à 1 750 tr/mn	310 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	119 g/km / 0 €	129 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV, boîte 6 vitesses	Aux roues AV, boîte 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	34s	33s9
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10s/13s2/17s8	9s4/11s7/16s
Consommation moyenne	6,1 l/100 km	6,7 l/100 km

L'ÉVALUATION	1.6 D-4D	2.0 D-4D
Performances	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■
Bruits/vibrations	■	■
Consommation	■	■

LE VERDICT Plus mou mais plus doux

VW POLO 1.4 TDI (5 p.) - 90 ch

17 250 €⁽¹⁾ 16 100 €*



En 90 ch, la Polo passe de quatre à trois cylindres en troquant son 1.6 TDI contre un 1,4 litre.

➔ En progrès

Grâce à un prix catalogue légèrement plus attractif (-360 €) et à un bonus de 150 €, le nouveau 1.4 TDI de 90 ch permet d'économiser 510 € à l'achat. En outre, avec 0,3 l/100 km de moins en moyenne, il se montre aussi plus économique à l'usage.

➔ Pas mieux

Bien que les performances du 1.4 TDI soient correctes, la Polo a moins de pep's qu'auparavant. Autre déception, on ressent plus de vibrations et les à-coups à bas régime agacent. Sur le plan sonore, le trois cylindres ne fait pas mieux que le 1.6 TDI (perfectible dans la Polo). Il se fait entendre au démarrage et à l'accélération, mais il se fait oublier à vitesse stabilisée.

LES DONNÉES DU LABO	LE NOUVEAU	
	1.4 TDI	L'ANCIEN 1.6 TDI
Moteur turbodiesel	3 cyl. en ligne, 125	4 cyl. en ligne, 165
Cylindrée	1 422 cm ³	1 598 cm ³
Puissance maxi	90 ch à 3 500 tr/mn	90 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 500 tr/mn	230 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	88 g/km / -150 €	96 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV, boîte 5 vitesses	Aux roues AV, boîte 5 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	34s6	33s2
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e	10s1/14s5	8s8/13s
Consommation moyenne	5,3 l/100 km	5,6 l/100 km

L'ÉVALUATION	1.4 TDI	1.6 TDI
Performances	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■
Bruits/vibrations	■	■
Consommation	■	■

LE VERDICT Un tarif attractif. Pourtant...

VW POLO 1.4 TDI (5 p.)

75 ch

16 550 €⁽¹⁾ 15 400 €*

En entrée de gamme, la Polo troque son 1.2 TDI contre un 1.4, mais il s'agit invariablement d'un trois cylindres diesel de 75 ch.

➔ En progrès

Avec un couple supérieur de 30 Nm et disponible 500 tr/mn plus tôt, le 1.4 TDI se montre bien plus vif en reprises et à l'accélération. Les trajets routiers sont facilités et on ne subit plus le désagréable creux au démarrage du bloc 1.2. La consommation baisse, surtout en ville (de 6,1 à 5,3 l/100 km) grâce à l'adoption d'un stop/start. Du coup, le CO₂, à 88 g/km, donne droit au bonus de 150 €.

➔ Pas mieux

Dans les bouchons, le 1.4 TDI délivre toujours des à-coups pénibles durant les changements d'allure. Et côté insonorisation, malgré de légers progrès, la mécanique reste bruyante. Surtout à froid, au démarrage.



LES DONNÉES DU LABO

	LE NOUVEAU 1.4 TDI	L'ANCIEN 1.2 TDI
Moteur turbodiesel	3 cyl. en ligne, 125	3 cyl. en ligne, 125
Cylindrée	1 422 cm ³	1 199 cm ³
Puissance maxi	75 ch à 3 000 tr/mn	75 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi	210 Nm à 1 500 tr/mn	180 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	88 g/km / -150 €	99 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV, boîte 5 vitesses	Aux roues AV, boîte 5 vitesses
Accélération 1 000 m D.A.	36s1	37s9
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e	12s6/16s9	14s7/20s
Consommation moyenne	5,3 l/100 km	5,4 l/100 km

L'ÉVALUATION

	1.4 TDI	1.2 TDI
Performances	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■
Bruits/vibrations	■	■
Consommation	■	■

Auto Plus LE VERDICT

Petit mais volontaire

VOLVO XC60 D4 auto. - 181 ch

39 450 €⁽¹⁾ 35 900 €*



Afin de réduire la consommation et les émissions de CO₂ de son XC60, Volvo remplace le cinq cylindres de 163 ch par un quatre "pattes" de 181 ch.

➔ En progrès

Même si le nouveau XC60 D4 de 181 ch coûte plus cher (entre 800 € et 970 € suivant la finition), l'absence du malus de 2 200 € allège sérieusement la note. Avec une puissance

et des performances en hausse, on appréhendait son appétit. Bonne surprise, la consommation baisse de 1 l/100 km en moyenne.

➔ Pas mieux

Malgré l'adoption d'une boîte auto. à huit rapports (contre six auparavant), les changements de vitesse restent assez lents. Et côté insonorisation, ça manque toujours de discrétion en relances et le bruit est moins noble.

LES DONNÉES DU LABO

	LE NOUVEAU D4	L'ANCIEN D4
Moteur turbodiesel	4 cyl. en ligne, 165	5 cyl. en ligne, 205
Cylindrée	1 969 cm ³	2 400 cm ³
Puissance maxi	181 ch à 4 250 tr/mn	163 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn	400 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	124 g/km / 0 €	159 g/km / + 2 200 €
Transmission	Aux roues AV, boîte auto. 8 vitesses	Aux roues AV, boîte auto. 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s4	32s8
Reprises 80/120 km/h en Drive	6s5	7s2
Consommation moyenne	7,5 l/100 km	8,5 l/100 km

L'ÉVALUATION

	D4	D4
Performances	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■
Bruits/vibrations	■	■
Consommation	■	■

Auto Plus LE VERDICT

Priorité aux économies

LES NOUVEAUX DIESELS

Sont-ils plus propres ?

La norme Euro 6 (applicable le 1^{er} septembre 2015 pour les nouveaux modèles) exige notamment que les versions diesels réduisent fortement leurs émissions d'oxydes d'azote (un polluant très nocif). Du coup, les constructeurs appliquent différentes techniques (liquide AdBlue, réduction catalytique sélective, baisse du poids...) pour y parvenir.

Par rapport à la norme Euro 5, la 6 impose une baisse de 50 % des émissions d'oxydes d'azote.



Sont-ils plus coûteux à entretenir ?

Non, dans la majorité des cas. Seules exceptions : les modèles dotés d'un réservoir d'AdBlue (liquide pour réduire les émissions d'oxydes d'azote). Sur les Audi A4, Citroën DS5 et Peugeot 308 qui en sont équipées, le prix des révisions augmente de 25 à 100 €. La périodicité d'entretien, elle, est identique, sauf pour le 1.6 BlueHDi (tous les 25 000 km, comme le 1.6 e-HDi). Reste qu'en cas de panne, nouvelles technologies obligent, le coût des pièces peut vite majorer la dépense.



La remise à niveau de l'AdBlue peut augmenter le prix des révisions jusqu'à 100 €.

Auto Plus LE VERDICT

Des progrès disparates

L'arrivée de mécaniques plus propres, souvent de cylindrées inférieures, laissait craindre des concessions en matière d'agrément. Or, il n'en est rien. A part la VW Polo TDI 90, la comparaison tourne à l'avantage des blocs de nouvelle génération. Certes, ceux-ci ne sont pas toujours beaucoup plus sobres, mais ils se montrent aussi plaisants à l'usage, voire plus, que les moteurs qu'ils remplacent.





LA DS3 S'OFFRE QUELQUES RETOUCHES

L'âge de raison ?

Par Pierre-Louis Champeaux
pierrelouis.champeaux@mondadori.fr



Dans un segment où le physique prime, la DS3 profite d'un léger lifting, avant qu'apparaissent les premières rides. Au passage, elle gagne un nouveau diesel.

De nouveaux phares (associant xénon et full led sur cette Sport Chic), de jolis clignotants à défilement, des feux 3D empruntés à la version cabriolet et... c'est tout ! Hormis ces trois évolutions, rien ne distingue la DS3 "nouvelle signature" de l'ancienne. A bord, aucun changement, si ce n'est quelques personnalisations inédites. Dommage, car si la ligne vieillit bien, la finition, déjà critiquable au lancement, aurait bien besoin d'une remise à niveau. Avec ses assemblages parfois approximatifs et des plastiques durs et mal ébavurés, l'habitacle n'est pas conforme au sta-

tut premium revendiqué, et ce, malgré une présentation plutôt avenante. Heureusement, à l'avant, on est toujours bien installé, notamment dans les sièges baquets de cette finition Sport Chic. Les passagers arrière, eux, se contentent d'une banquette aussi ergonomique qu'un banc d'école et d'une garde au toit qui ne conviendra pas aux gabarits de plus de 1,80 m.

Plus propre, mais...

Le véritable changement se situe sous le capot, où le 1.6 BlueHDI de 120 ch découvert dans la Peugeot 308 remplace le 1.6 e-HDI de 115 ch. Conçu pour satisfaire à

PARLONS BUDGET

■ **LE VRAI PRIX :** le BlueHDI rate de peu le bonus. Côté remise, pas de jaloux, toute la gamme bénéficie de (seulement) 5% de rabais.

■ **L'ENTRETIEN :** la révision, c'est tous les 25 000 km ou chaque année. A cette occasion, le réservoir d'AdBlue⁽¹⁾ est remis à niveau.

■ **L'ÉQUIPEMENT :** jantes de 17", pavillon bicolore, sièges sport, la Sport Chic soigne son look. Les aspects pratiques ne sont pas oubliés : phares et essuie-glaces automatiques, radar de recul...

la norme antipollution Euro 6, le BlueHDI affiche un appétit légèrement inférieur à celui de son aïeul, au prix de reprises un peu moins vives. Au passage, le stop/start change : exit le doux système qui coupe le moteur sous 20 km/h sans se faire remarquer. Citroën revient à un fonctionnement plus classique – avec coupure à l'arrêt – et un peu moins discret. Hélas. Sur la route, la "nouvelle" DS3 reste très convaincante, ses qualités routières étant intactes. Au menu, un châssis dynamique et une direction précise qui favorisent l'agrément de conduite au détriment du confort,

1. L'AdBlue est un liquide qui permet de réduire les émissions d'oxydes d'azote (voir p. 23).

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

CITROËN DS3

1.6 BlueHDi
SPORT CHIC
120 CH

25 150 €
23 900 €*



1 La Sport Chic est celle qui évolue le plus, en associant les nouveaux phares à leds au xénon. Lorsqu'il est actionné, le clignotant à défilement (lumière allant de bas en haut) supplante une partie du feu de jour.



Nombre de places : 5



2 Les places arrière ne sont pas spacieuses, mais, au moins, elles sont accessibles.

3 Le dossier de la banquette se rabat par parties, mais laisse une marche sur le plancher.



TÉLÉCHARGEZ LA VIDÉO DE CET ESSAI

toujours ferme. Quant au moteur, il s'avère discret et suffisamment performant en toute circonstance. Même si les deux derniers rapports ont été allongés, la boîte séduit par sa commande, agréable et bien guidée. De quoi faire de cette DS3 une compagne de choix sur long trajet. Côté dotation, outre les phares au xénon, on note l'arrivée en série du freinage automatique en ville. Un minimum, le prix catalogue augmentant de... 1 500 €! Gonflé, pour une auto qui va bientôt fêter ses 5 ans. D'autant qu'une Audi A1 équivalente se négocie à 1 100 € de moins. Finalement, cette DS3 est loin d'être devenue raisonnable...

L'équipement

De série

SÉCURITÉ: • ABS + AFU • Airbags frontaux, latéraux AV et rideaux AV/AR • Antibrouillards • ESP • Fixations Isofix aux places AR • Freinage auto. en ville • Phares au xénon et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétroviseur int. jour/nuit auto.

AGRÈMENT: • Aide au stationnement AR • Banquette AR rabattable 2/3-1/3 • Bluetooth • Climatisation automatique • Jantes alu 17" • Radio-CD MP3 avec prises auxiliaire et USB • Rétroviseurs et vitres AV électriques • Volant cuir multifonction réglable en hauteur et en profondeur, etc.

En option

AGRÈMENT: • Adhésif sur le toit (410 €) • Aide au stationnement AV (226 € + pose) • Caméra de recul + GPS (1 000 €) • Coques de rétroviseur chromées (110 €) • GPS (800 €) • Kit décoration intérieure (de 130 à 260 €) • Sellerie cuir (1 160 €).



Derrière, aucun logo ne signale le BlueHDi, ni même la version restylée. Seule petite nouveauté esthétique : les feux arrière en "3D" repris de la version cabriolet.

PHOTOS: D. MEUNIER

LES DONNÉES DU LABO



NOS MESURES

Vitesse maxi	183 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s9
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8s/9s8/13s4
Consommation	
Route	5,2 l/100 km
Autoroute	5,4 l/100 km
Ville	5,3 l/100 km
Moyenne	5,3 l/100 km
Poids	1 224 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 8S
Cylindrée	1 560 cm ³
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	120 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	270 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	94 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Diamètre de braquage	10,4 m
Pneus	205/45 R 17
Réservoir	46 litres
Dim. L x l x h, en m	3,95 x 1,72 x 1,46
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

Direction	■
Facilité de contrôle des niveaux	■
Accès à bord	■
Autonomie	■
Bruits aérodynamiques	■
Bruit/vibrations du moteur	■
Commande de boîte	■
Commodité de la télécommande	■
Émissions de CO ₂	■
Facilité à manœuvrer	■
Gabarit	■
Sécurité des enfants	■
Souplesse à basse vitesse	■
Confort des suspensions	■
Durée de garantie	■
Installation des passagers	■
Protection de la carrosserie	■
Roue de secours (kit de réparation)	■

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

LA CITROËN DS3 1.6 BlueHDi 120 SPORT CHIC, (23 900 €, 120 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines chics, trois portes et diesels d'environ 110 ch, qui comprend notamment : Audi A1 1.6 TDI 105 S-Line (22 800 €, 105 ch), Mini Cooper D Pack Chili (23 950 €, 116 ch), Peugeot 208 1.6 e-HDi XY (21 150 €, 115 ch).

Tenue de route/freinage	★★★★★
Équipements de sécurité	★★★★★
AGRÈMENT/performances	★★★★★
Confort/insonorisation	★★★★★
Équipements de confort/garantie	★★★★★
Habitabilité/coffre	★★★★★
Aspects pratiques	★★★★★
Présentation/ finition	★★★★★
Consommation	★★★★★
Prix	★★★★★

+ Châssis et direction
Équipement en hausse
Sobriété

- Tarif élevé
Places arrière trop justes
Finition décevante



LA CITROËN DS3 1.6 BlueHDi 120 SPORT CHIC
COMME SI VOUS Y ÉTIEZ



Poste de conduite

Les sièges baquets offrent un maintien satisfaisant et se règlent aisément. L'ergonomie est sans surprise. La visibilité avant est bonne. Vers l'arrière, en revanche, c'est plus difficile...

- Réglage des sièges ■
- Maintien des sièges ■
- Simplicité des commandes ■
- Visibilité AV/AR ■ / ■



Finition

Le bandeau imitation carbone présente plutôt bien. Dommage, il est mal ébavuré. Le dessus de la planche de bord est rembourré, alors que la partie basse est dure et brillante.

- Qualité des matériaux ■
- Qualité des assemblages ■
- Résistance aux rayures ■



Rangements

Une grande boîte à gants, un vide-poches devant le levier de vitesses et un accoudoir central avec rangement : la DS3 fait les choses bien. Seul hic, les bacs de porte sont petits.

- Taille boîte à gants ■
- Taille vide-poches ■
- Trappe plancher ■ Indisponible
- Tiroir sous sièges ■ Indisponible



Coffre/modularité

Volume: 312 dm³

Le coffre, d'un volume très correct, offre une ouverture à la découpe assez régulière. La banquette se rabat en deux parties, mais les tirettes, situées à côté des appuie-tête, ne sont pas très accessibles depuis le coffre. Gênant pour une voiture trois portes.

- Commodité du chargement ■
- Fonctionnalité banquette/sièges ■



BIEN VU



Cette grosse poignée située sur le montant central permet de s'extraire facilement des places arrière. La généreuse ouverture des portières y contribue également.

C'EST RATÉ



Ce plafonnier, mal situé au beau milieu du ciel de toit, n'éclaire pas l'avant de la voiture. Et en plus, la lumière qu'il diffuse est faible.

Radio-CD

De série, la finition Sport Chic profite d'un système hi-fi avec caisson de basses et d'une Connecting Box (prise auxiliaire et port USB).

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Fonctions MP3/Bluetooth	Série/Série
Prise auxiliaire/USB	Série/Série

Chauffage/clim'

Facile à régler au demi-degré près, la clim' automatique est installée d'office. Mais elle n'est pas bizona, contrairement à celle d'une Peugeot 208.

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Indisponible
Aérateurs arrière	Indisponible
Discrétion de la soufflerie	■

Système GPS



Inchangé, le GPS – qui reste cher – affiche un graphisme daté et fait l'impasse sur l'écran tactile. Pire : la minuscule molette de contrôle rend sa manipulation très fastidieuse.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile	Indisponible
Prix de l'option	1800 €

Et la nuit ?



Les nouvelles optiques, très tendance (leds, xénon...), ne procurent pas un éclairage réellement supérieur à celui des versions non restylées. Les compteurs offrent, eux, une bonne lisibilité, reposante sur long parcours.

Eclairage intérieur	■
Lisibilité des compteurs	■

Auto Plus LE VERDICT ★★★★★

A conseiller : aux amateurs de citadines branchées qui roulent beaucoup et à ceux qui veulent une petite auto assez polyvalente, correctement équipée et présentant bien.

A déconseiller : aux amateurs de finition léchée, à ceux qui envisagent une utilisation sportive ainsi qu'à ceux qui ont un budget serré...



Page suivante, la DS3 BlueHDi 120 affronte la nouvelle Mini Cooper D



CITROËN DS3

1.6 BlueHDi
SPORT CHIC - 120 ch

25 150 €
23 900 €*

De menues retouches et un diesel inédit, voilà ce que propose la DS3 "nouvelle signature".

- **LE VRAI PRIX** : cette DS3 a droit à 5% de remise et se situe dans la zone neutre du bonus/malus.
- **L'ENTRETIEN** : tous les ans ou tous les 25 000 km.



LA DS3 DÉFIE LA NOUVELLE MINI

Conflit de générat



LES DONNÉES DU LABO

NOS MESURES	CITROËN DS3 1.6 BlueHDi	MINI COOPER D
Vitesse maxi	183 km/h	193 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s9	31s8
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8s/9s8/13s4	7s6/9s2/12s2
Consommation		
Route/autoroute/ville	5,2/5,4/5,3 l/100 km	5,1/5,1/5,2 l/100 km
Moyenne	5,3 l/100 km	5,1 l/100 km
Poids	1 224 kg	1 257 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	67 m
Coffre	312 dm ³	200 dm ³

LA TECHNIQUE	CITROËN DS3 1.6 BlueHDi	MINI COOPER D
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 85	3 cylindres en ligne, 125
Cylindrée	1 560 cm ³	1 496 cm ³
Puissance fiscale	6 CV	7 CV
Puissance maxi	120 ch à 3 500 tr/mn	116 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	270 Nm à 1 750 tr/mn	270 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	94 g/km / 0 €	92 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Diamètre de braquage	10,4 m	10,8 m
Pneus	205/45 R 17	195/55 R 16
Réservoir	46 litres	44 litres
Dim. L x l x h, en m	3,95 x 1,72 x 1,46	3,83 x 1,73 x 1,42
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

CITROËN DS3 SPORT CHIC



Proche de celle de la Citroën C3, la planche de bord de la DS3 accuse le poids des ans, notamment avec le GPS optionnel et au design daté.

Déjà cinq ans que la DS3 et la Mini rivalisent sur le segment des citadines chics. Mais depuis son lancement, la française n'a eu droit qu'à de maigres retouches alors que Mini vient de renouveler son modèle phare. Seul point commun, l'arrivée d'un diesel inédit dans chaque camp.

L'anglaise met l'ambiance

Assis près du sol, face à la planche de bord néo-rétro, avec la Mini on est tout de suite dans l'ambiance. Et, dès les premiers tours de roues, on profite de ce qui fait le charme de l'auto: absence de roulis, direction très directe et précise, train avant vif,

cette Cooper enroule les courbes avec aisance. Un comportement enjoué qui fait presque oublier qu'il s'agit d'une diesel. D'autant que ce trois cylindres ne s'essouffle pas au-dessus de 4 000 tr/mn et sait se faire oublier (sauf au démarrage). Dans la DS3, l'atmosphère est plus calme. Le quatre cylindres se montre plus discret au ralenti. En revanche, il se révèle moins tonique que le moteur de sa rivale. Et, si le châssis est aussi

Bien campée sur ses roues de 17", la DS3 est une valeur sûre en matière de comportement routier.



Nombre de places: 5



Nombre de places: 4

A l'arrière de la DS3, trois enfants peuvent prendre place. La Mini n'accueille que deux personnes à l'arrière, mais confortablement installées.





MINI

COOPER D PACK CHILI - 116 ch

23 800 €
23 800 €*
*hors taxes

La troisième Mini de l'ère BMW a grandi et fait désormais appel à des blocs trois cylindres, dont ce nouveau 1.5 diesel.

■ **LE VRAI PRIX:** ni bonus, ni malus, ni remise pour la petite british.

■ **L'ENTRETIEN:** tous les ans ou tous les 30 000 km.

ions

Armée d'un nouveau diesel et passée par la case lifting, la DS3 s'attaque à la dernière Mini, revue de fond en comble. L'expérience de la française pourra-t-elle contenir la fougue de l'anglaise ?



MINI COOPER PACK CHILI

La planche de bord est réussie, mais pour le bel écran 8"8, comptez 2 400 €. Un autre GPS avec affichage 6"5 est proposé à 1 100 €.

dynamique qu'efficace, on s'amuse moins qu'au volant de la Mini. Mais les suspensions de cette dernière, encore plus fermes que celles de la DS3, fatiguent davantage.

Budget: la DS3 dérape

Avec un coffre 50% plus grand que celui de la Mini et la possibilité d'accueillir une troisième personne (certes pas épaisse) à l'arrière, la DS3 se plie mieux aux contraintes du quotidien. En

face, la Mini rétorque avec des places plus vastes à l'arrière et un habitacle bien mieux fini. Matériaux flatteurs (et rembourrés), assemblages rigoureux, la jeunette donne une leçon à son aînée. Enfin, surprise côté budget: depuis son augmentation de tarif, la Citroën affiche les mêmes prétentions (élevées) que la Mini. Petite consolation, la consommation est raisonnable dans les deux cas. La française prend un très léger avantage au chapitre équipement, avec ses phares au xénon, ses rétros rabattables électriquement et son aide au stationnement arrière. La Mini, elle, offre une sellerie cuir/tissu avec le Pack Chili. Un choix un peu moins pragmatique mais plus sympa, à l'image de l'auto... ■

Cela se vérifie une nouvelle fois: la Mini se comporte comme un kart.



MINI

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

SÉCURITÉ: • ABS + AFU • Airbags frontaux, latéraux AV et rideaux • ESP • Fixations Isofix aux places AR • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse, etc.

AGRÈMENT: • Bluetooth • Clim' auto. • Jantes alu • Radio-CD MP3 avec prises aux. et USB • Rétros et vitres AV élec. • Volant cuir multifonction régl. hauteur/profondeur, etc.

LES OPTIONS	CITROËN DS3 SPORT CHIC	MINI COOPER PACK CHILI
Aide au stationnement AR	Série	360 €
Climatisation bizona	Indisponible	Série
GPS	800 €	1 100 €
Sellerie cuir	1 160 €	Série ⁽¹⁾
Rétro intérieur jour/nuit auto.	Série	160 €

1. Cuir/tissu.

LES NOTES DU	CITROËN DS3	MINI
Tenue de route/freinage	15	15
Equipements de sécurité	15	13
Agrément/performances	15	17
Confort/insonorisation	13	13
Equipements de confort/garantie	15	16
Habitabilité/coffre	11	9
Aspects pratiques	12	10
Présentation/ finition	12	15
Consommation	15	16
Prix	7	7

1^{re} 131/200

MINI

2^e 130/200

CITROËN DS3



Auto Plus LE VERDICT La Mini fait sensation

Difficile de ne pas succomber au charme de l'anglaise... Plus performante tout en étant plus sobre, la jeune Mini gagne de peu face à la DS3. Son caractère ludique est intact, et elle a (un peu) progressé en habitabilité. Si la Française reste plus pratique avec son grand coffre, elle peine à justifier sa hausse de tarif, d'autant que sa finition semble aujourd'hui dépassée.





SYSTÈMES DE LECTURE DE LA SIGNALISATION

Ne ratez aucun pa

> Grâce au GPS



Dans ce cas de figure, les limitations de vitesse sont intégrées aux données de cartographie. C'est un système peu coûteux (pas besoin d'équipement supplémentaire) et qui peut fonctionner quelles que soient la luminosité ou les conditions météo. Mais il est techniquement impossible d'avoir une cartographie 100% à jour. Autre faiblesse, le système ne connaît pas les limitations temporaires (travaux).

Auto Plus **LE VERDICT** Pas assez fiable

> Avec une caméra

Cette fois-ci, une caméra est installée derrière le pare-brise, au niveau du rétroviseur central. Elle filme en permanence la route, tandis qu'un ordinateur analyse ses images avec un algorithme de reconnaissance de formes. Dès que le logiciel reconnaît un panneau, il le retransmet sur l'écran de l'ordinateur de bord. Ce système, plus complexe, n'est en général de série que sur les modèles haut de gamme, et coûte entre 500 et... 4 200 € sur les autres. Il faut dire que cet assistant est souvent couplé à d'autres dispositifs d'aide à la conduite (alerte de changement de file, régulateur adaptatif...). En tout cas, selon nos premiers tests (*ci-contre*), il vaut mieux mettre le prix pour avoir un système de lecture des panneaux de qualité, qui ne vous fournisse pas une mauvaise limitation de vitesse.

Auto Plus **LE VERDICT** Utile... si l'on y met le prix



Comme l'Opel Zafira, certaines autos affichent en temps réel les limitations de vitesse...



... grâce à une caméra située derrière le pare-brise, qui se charge de détecter les panneaux.



panneau !

Pour vous éviter des amendes, les voitures sont désormais capables de lire la signalisation. Zoom sur les atouts et les limites de cette nouvelle assistance.

Nos tests

Nous avons pris en mains quatre modèles équipés : une Mercedes Classe E, un Nissan Qashqai, un Opel Zafira et une Volkswagen Golf. Voici nos observations après quelques jours de conduite en conditions variées.



1 Sur l'**Opel Zafira**, l'affichage (monochrome) est plutôt confus et indique parfois deux limitations de vitesse. L'assistant retranscrit aussi les panneaux, mais il n'arrive pas à interpréter les panneaux très sales.

2 La **Mercedes Classe E** possède un



système cher (1 200 à 2 550 €) mais efficace. Rien ne lui échappe : les panneaux à fond jaune, ceux placés au sol, ceux qui sont sales... Et il vous annonce même la limitation sur la voie de sortie de l'autoroute si vous activez le clignotant. Parfait !

La Mercedes Classe E ne vous indique la limitation sur la voie de sortie que si vous mettez votre clignotant. Top !



3 Le **Nissan Qashqai** fournit par défaut la limitation indiquée par le GPS, et la remplace par celle des panneaux dès qu'il en reconnaît un. Mais il affiche parfois une mauvaise vitesse maxi.

4 Le système de la **VW Golf** reconnaît les panneaux de travaux et d'interdiction,

mais il ne lit ni les panneaux de sortie, ni les petits panneaux installés dans les tunnels (il indique alors la limitation enregistrée par le GPS, pas forcément exacte). En outre, il affiche en permanence la vitesse maxi, même par temps de pluie : pas clair !



»» Lecture de panneaux: qui en dispose?

Ce tableau recense les modèles pouvant recevoir un système de reconnaissance active des panneaux de signalisation, c'est-à-dire équipés d'une caméra ad hoc. Rares sont les autos à le proposer de série, même en finition haut de gamme. Parmi ces pionnières, on compte la Mercedes Classe S (toutes versions), la Ford Focus, la Honda Civic, la Mercedes Classe C, les Nissan Qashqai et X-Trail, les Volvo S60, V60, V70, XC60 et XC70.

MODÈLE	TARIF	COMMENTAIRES
AUDI A3	725 €	Inclus avec Active Lane Assist (indisponible sur Attraction)
AUDI A6 ET A7	De 675 à 4 875 €	Impose GPS Advanced et l'un des équipements suivants : régulateur adaptatif, Active Lane Assist, alerte d'angle mort ou système de sécurité Pre Sense
AUDI Q3	De 2 155 à 4 240 €	Impose GPS Advanced 7", ordinateur de bord à écran couleur et Active Lane Assist
BMW SÉRIE 1	De 530 à 2 180 €	Impose GPS et ordinateur de bord à écran HD
BMW SÉRIE 2	De 530 à 1 530 €	Impose GPS et ordinateur de bord à écran HD
BMW SÉRIE 3 ET SÉRIE 4	De 530 à 2 180 €	Impose GPS et ordinateur de bord à écran HD
FORD FOCUS	2 140 €	Inclus dans le pack Sécurité Intégrale. De série sur Titanium X
HONDA CIVIC	De série sur Innova	Indisponible en option
MERCEDES CLASSE C	3 000 €	Inclus dans le pack Technologie comprenant GPS et clé mains-libres. De série sur Fascination
MERCEDES CLASSE E	De 1 200 à 2 550 €	Inclus dans le pack Technologie (avec GPS et caméra de recul)
MERCEDES CLASSE S	Série	Sur toutes les finitions
MINI	De 1 130 à 1 430 €	Inclus dans le pack Safety (avec système anticollision et régulateur adaptatif)
NISSAN QASHQAI	600 €	De série sur Connect Edition et Tekna
NISSAN X-TRAIL	600 €	De série sur Connect Edition et Tekna
OPEL ASTRA	600 €	Inclut alerte de franchissement de ligne et alerte de collision
OPEL CASCADA	850 €	Inclut alerte de franchissement de ligne et alerte de collision
OPEL MOKKA	500 €	Inclut alerte de franchissement de ligne
OPEL INSIGNIA	500 €	Inclut alerte de franchissement de ligne
OPEL ZAFIRA TOURER	500 €	Inclut alerte de franchissement de ligne et alerte de collision
VOLKSWAGEN CC	De 612 à 973 €	Inclut alerte de franchissement de ligne
VOLKSWAGEN GOLF	805 €	Inclus dans le pack Drive Assist II (avec alerte de franchissement de ligne, assistant feux de route, park assist et caméra de recul)
VOLKSWAGEN PASSAT	De 620 à 1 015 €	Uniquement sur Carat et Alltrack, inclut alerte de franchissement de ligne
VOLKSWAGEN TIGUAN	De 780 à 1 465 €	Inclut alerte de franchissement de ligne et assistant feux de route
VOLVO S60	900 €	Inclut alerte de somnolence, alerte de franchissement de ligne, assistant feux de route. De série sur Xénium
VOLVO V40	835 €	Inclut alerte de somnolence, alerte de franchissement de ligne, assistant feux de route
VOLVO V60/XC60	900 €	Inclut alerte de somnolence, alerte de franchissement de ligne, assistant feux de route. De série sur Xénium
VOLVO V70/XC70	965 €	Inclut alerte de somnolence, alerte de franchissement de ligne, assistant feux de route. De série sur Xénium



Auto Plus LE BILAN

Dans le maquis d'une signalisation parfois complexe, les systèmes de lecture des panneaux peuvent vous sauver d'un instant d'inattention et vous éviter de perdre de précieux points de

permis! Mais tous ces assistants ne sont pas encore irréprochables. Certains vous livrent trop d'informations (multiples limitations...), ce qui a tendance à engendrer la confusion. D'autres

"oublent" certains panneaux ou, pire encore, affichent une limitation trop élevée! Bref, la technologie est prometteuse, mais elle doit progresser pour susciter la confiance.





Service ESSAIS



Rigueur et méthode

Depuis 25 ans, le service de mesures du labo Auto Plus évalue chaque nouveauté sur le circuit de Montlhéry (91). Nos experts chiffrent tous les modèles suivant un protocole de tests rigoureux, pratiqués sur parcours routier et sur piste, et reproduits à l'identique d'une auto à l'autre. Cette méthodologie nous permet de totalement nous affranchir des données fournies par les constructeurs. De quoi réellement comparer les voitures, et vous informer objectivement.



L'équipe des essayeurs

Nos tests détaillés

Consommations : nous équipons chaque véhicule d'un débitmètre précis au centième de litre. Les consommations sur route, autoroute et en ville sont établies lors de séquences de roulage codifiées. Celles-ci reflètent au plus près l'utilisation et la conduite d'un automobiliste "raisonnable" (ni trop lent, ni trop vif).

Performances : accélérations et reprises sont mesurées sur une piste à l'adhérence identique.

Sécurité : les distances de freinage depuis 130, 90 et 50 km/h sont calculées à l'aide d'un freinographe. La mesure est répétée plusieurs fois afin d'éliminer tout résultat atypique. La tenue de route est évaluée sur circuit et lors de simulations d'évitement (test de l'élan).



Coffre et habitabilité : en injectant des billes de polystyrène dans le coffre puis en les réaspirant grâce à un appareil exclusif, nous obtenons le volume réel de chargement. Mètre en main, nous mesurons l'espace aux places avant et arrière. Les sièges avant sont toujours calés sur une même distance au volant et au pédalier.



Les plus du labo



Offrant 1,84 m de longueur de chargement, le Toyota Rav4 ne craint pas les déménagements.

LE TOP 30

de la semaine

Quels SUV compacts ont le coffre le plus profond ?

4x4 et crossovers remplacent de plus en plus souvent les monospaces. Mais lesquels sauront se montrer à la hauteur lors d'un déménagement ? Le Toyota Rav4 mène la danse, avec une longueur de chargement* atteignant 1,84 m ! Surprise : malgré un gabarit très compact (25 cm de moins en longueur que le japonais), le Dacia Duster se classe 6^e. Les français sont moins à la fête : les Citroën C4 Aircross et Peugeot 4008 sont 15^{es}, et les Renault Koleos et Peugeot 3008 terminent loin, aux 21^e et 23^e places. **V. D.**

*Longueur jusqu'au dossier des sièges AV.

Longueur de chargement maxi (en cm)		
1 ^{er}	Toyota Rav4	184
2 ^e	Subaru Forester	180
3 ^e	Seat Altea XL Freetrack	179
4 ^e	Ssangyong Korando	176
5 ^e	Mazda CX-5	174
6 ^e	Dacia Duster	172
7 ^e	Hyundai ix35	170
8 ^e	BMW X1	168
8 ^e ex aequo	Ford Kuga	168
8 ^e ex aequo	Jeep Compass	168
11 ^e	Kia Sportage	167
12 ^e	Mitsubishi ASX	166
13 ^e	VW Tiguan	165
14 ^e	Jeep Wrangler Unlimited	164
15 ^e	Audi Q3	162



Avec 1,62 m de profondeur, l'Audi Q3 est dans la moyenne basse.

Longueur de chargement maxi (en cm)		
15 ^e ex aequo	Citroën C4 Aircross	162
15 ^e ex aequo	Honda CR-V	162
15 ^e ex aequo	Peugeot 4008	162
19 ^e	Nissan Qashqai	161
20 ^e	Suzuki SX4 S-Cross	160
21 ^e	Renault Koleos	159
21 ^e ex aequo	Subaru XV	159
23 ^e	Land Rover Range Rover Evoque (5 p.)	158
23 ^e ex aequo	Peugeot 3008	158
25 ^e	Skoda Yeti	156
26 ^e	Land Rover Freelander	155
27 ^e	Mercedes GLA	152
28 ^e	Land Rover Defender	125
29 ^e	Suzuki Grand Vitara	120
30 ^e	Jeep Wrangler (3 p.)	75



Doté d'un châssis court, le Wrangler trois portes affiche un coffre riquiqui.

LES AUTRES VOITURES MESURÉES

Les experts du labo Auto Plus chiffrent quelque 500 nouveaux modèles par an. Parmi les plus récemment passés entre leurs mains, trois ont retenu leur attention.



BMW X4 xDRIVE30d	
258 ch - à partir de 58 800 € - 59 700 €*	
Moteur turbodiesel	6 cylindres en ligne, 245
Couple maxi	560 Nm à 1 500 tr/mn
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Vitesse maxi	222 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	27s3
Reprises 80/120 km/h en Drive	4s4
Consommation moyenne	8,6 l/100 km
Poids	1 960 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m

Dans cette version six cylindres diesel, le BMW X4 offre un punch agréable, mais pourrait davantage soigner sa consommation. Le freinage est également décevant.



RENAULT MÉGANE RS TROPHY-R	
275 ch - 38 000 € - 37 200 €*	
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 165
Couple maxi	374 Nm à 3 000 tr/mn
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Vitesse maxi	255 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	26s3
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	4s2/5s6/8s
Consommation moyenne	8,9 l/100 km
Poids	1 404 kg
Freinage 130 à 0 km/h	62 m

Malgré 10 chevaux supplémentaires, les performances de la Mégane RS Trophy-R stagne... mais sa conso baisse de 0,4 l/100 km ! Son efficacité reste impressionnante.



VW GOLF SPORTSVAN 2.0 TDI	
150 ch - à partir de 30 190 € - 28 400 €*	
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 165
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Vitesse maxi	204 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s6
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s2/9s7/13s3
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Poids	1 487 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m

Remplaçante de la Golf Plus, la Sportsvan se révèle plus vive, plus légère et plus sobre que ses rivaux, les monospaces traditionnels. Mais elle est moins spacieuse.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et le bonus/malus éco.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)



Par Patrick Martins
patrick.martins@mondadori.fr

TEST
LECTEURS

Le nouveau Skoda

Cette semaine, nous avons confié le nouveau Skoda Yeti à trois propriétaires de véhicules équivalents. Anibal, A



ANIBAL
Ingénieur en télécommunications, Les Ulis (91)
Il possède un Peugeot 2008 1.6 e-HDi Allure



23 000 € - 115 ch - 5,7 l/100 km

“ Mais qu'est-ce que c'est que ces vitres arrière ? ”

Le design ●●●
De profil mais aussi vu de l'arrière, il fait vraiment véhicule utilitaire. Pour moi, cette forme extrêmement carrée manque d'élégance. C'est dommage, parce que la partie avant, elle, n'est pas désagréable.

La vie à bord ●●●
Il y a plein de rangements, mais ils sont trop petits. Par rapport à mon 2008, l'intérieur manque d'originalité. Il est sobre, mais quelconque. Et puis l'écran est trop bas, ce qui oblige à quitter la route des yeux. En plus, il est tactile. A mon avis, cela crée un risque d'inattention supplémentaire. Quant au coffre, il est spacieux, mais il y a au moins 20 cm d'écart entre le seuil et le plancher. Pour sortir des objets lourds, gare au tour de reins ! Sinon, les sièges coulissent et se rabattent à la verticale. Ça, c'est bien. Mais qu'est-ce que c'est que

ces vitres arrière qui ne se baissent qu'à moitié ? Regardez comment je suis avec le coude en l'air !

Au volant ●●●
Trop de choses me déplaisent au volant. Le pommeau du levier de vitesses est trop petit, les freins manquent de mordant, la boîte n'a que cinq rapports, et le moteur, lui, est beaucoup moins alerte que celui dont je profite aujourd'hui. Et quand vous me dites qu'il coûte 28 000 €, c'est-à-dire 5 000 € de plus que mon 2008, les bras m'en tombent !



ANTHONY
Chargé d'affaires, Limours (91)
Il possède un Nissan Juke 1.5 dCi Tekna



24 450 € - 110 ch - 5,9 l/100 km

“ Je ne comprends pas ce prix. Ils n'en vendront pas ! ”

Le design ●●●
Bien sûr, le Yeti est très cubique, et je préfère le côté musculeux de mon Juke. Pour autant, je le trouve assez joli dans cette finition haut de gamme, et j'aime bien l'impression de robustesse qu'il dégage.

La vie à bord ●●●
L'habitacle est tout sauf excentrique. Cela dit, les plastiques sont cossus, les sièges en Alcantara me paraissent aussi confortables que les miens (en cuir), les commandes sont très accessibles, et j'avoue un petit faible pour le range-lunettes. Dommage que la boîte à gants soit si petite. A l'arrière, on a un peu plus de place que dans le Juke. Mais si la modularité des sièges permet pas mal de possibilités, je trouve leur manipulation trop compliquée. Vous me dites que le toit panoramique est une option à 1 100 € ? Houlà ! Sur

mon Juke Tekna, il est de série. En revanche, je ne bénéficie pas de la caméra de recul...

Au volant ●●●
Pour un 2 litres, je trouve le moteur un peu mou, surtout avec sa boîte à cinq vitesses ! Au freinage, il faut appuyer fort, et les suspensions sont un peu sèches. Cela dit, la conduite n'est pas désagréable, d'autant que les cadrans sont très lisibles. Mais ce Yeti est affiché à près de 4 000 € de plus que mon Juke, aussi bien équipé... C'est très excessif !





La différence de style entre les deux voitures est pour le moins criante. Anthony préfère celui de son Juke, mais il n'est pas insensible à l'impression de robustesse qui se dégage du Yeti.

Le Yeti

Anthony et Christian nous livrent leurs impressions.



CHRISTIAN
Directeur commercial, Nozay (91)
Il possède un VW Tiguan 2.0 TDI Carat



34 010 € - 110 ch - 6,7 l/100 km

“ A l'avant, je me sens presque comme à la maison... ”

Le design

Il y a une trop grande disparité entre l'avant, racée, volontaire, et l'arrière, carré et rigoureusement vertical. Sur le plan esthétique, le Tiguan est beaucoup plus élégant.

La vie à bord

Skoda et VW sont de la même boutique. Rien d'étonnant donc à ce que je retrouve pas mal de similitudes dans les deux voitures. Dans le Yeti, je ne suis pas comme à la maison, mais presque! En ce sens, c'est plutôt une belle surprise. Le Yeti est un peu moins spacieux que le Tiguan, mais les volumes de coffre me semblent équivalents. Et puis, ses deux barres latérales et leurs crochets sont très pratiques pour maintenir toutes sortes d'objets... Voilà un accessoire bien astucieux. Pour agrandir au maximum le coffre, les sièges arrière basculent complète-

ment et peuvent même être déposés. Je trouve que cela offre des solutions intéressantes.

Au volant

La position de conduite est parfaite, la visibilité excellente, et j'imagine que le niveau d'équipement de cette version doit rendre la route bien agréable. Un bémol tout de même, le moteur est un peu bruyant, et je ne comprends pas pourquoi il n'y a que cinq vitesses. Enfin, je trouve le prix plutôt raisonnable, car on dispose là d'un véhicule très bien équipé.



Christian s'étonne de l'absence d'une boîte à six vitesses et trouve le moteur un peu bruyant. Pourtant, il apprécie la conduite du Yeti Elegance, bien équipé et dont la présentation intérieure lui rappelle son Tiguan.



Anibal sait bien que les vitres arrière de beaucoup de voitures ne se baissent pas intégralement. Mais il est consterné de voir que celles du Yeti restent carrément bloquées à mi-hauteur.

PHOTOS: A. PAUMARD

Auto Plus LE VERDICT Un peu gourmand, le Yeti

Exit les deux énormes antibrouillards encadrant la calandre. Le Yeti se fait plus discret, en tout cas en termes esthétiques. Car, pour le bruit, son 2.0 TDI fait toujours dans le volubile. La modularité arrière reste intéressante, et l'équipement se montre très complet dans cette version Elegance. Mais ce Skoda n'est ni bon marché ni très sobre.



DANS DEUX SEMAINES PROCHAIN TEST LECTEURS LA DACIA LOGAN MCV



Ralph Nader

L'homme qui a institué **Les droits du consommateur**

En 1960, tout est au beau fixe pour les géants industriels américains. Ils ne devinent rien de la foudre qui s'annonce. Pourtant, un échelas de vingt-cinq ans va devenir leur pire cauchemar. Son nom : Ralph Nader.

A l'université de Harvard (Etats-Unis) où il étudie le droit, le jeune Ralph Nader mène la fronde pour que les arbres du campus ne soient pas traités au désherbant chimique. La démarche interpelle. Aurait-on affaire à un empêcheur de désherber en rond ? D'autant qu'il avoue une autre passion : la protection des consommateurs, notamment celle des automobilistes. Le nombre d'accidents sur les routes américaines lui paraît bien trop important pour être imputé à la seule inaptitude des conducteurs. Pour lui, c'est sûr, il y a anguille sous roche. Il en aura le cœur net. Pourtant, lorsqu'il quitte Harvard, sa licence en poche, Ralph ne se précipite pas. Non, il décide de s'accorder un peu de bon temps. Comme beaucoup de jeunes à l'orée des sixties, il part, le pouce en l'air, à la découverte du monde. La guerre fait rage au Vietnam, et les balbutiements du mouvement hippie annoncent l'imminence de temps nouveaux. De retour au pays,

Ralph a 25 ans. Il est temps pour lui d'entamer sa carrière d'avocat. Elevé par un père d'origine libanaise, restaurateur et syndicaliste engagé, il a témoigné très tôt d'un profond dégoût pour l'injustice. Il lui faut donc se trouver un combat noble, un combat révolutionnaire. Avec son 1,91 m, ce beau gosse svelte serait-il la réincarnation de Don Quichotte ? Les moulins à vent peuvent trembler.

Première enquête, une bombe nucléaire !

En 1960, un premier article dans lequel il s'insurge contre la toute-puissance des multinationales lui vaut d'être consulté par le Sénat et le ministère du Travail américains. Ceux-ci voient en lui le "poil à gratter" qui manque au pays. En 1962, le président John Fitzgerald Kennedy leur donne raison en édictant lui-même, devant le Congrès, les quatre axes pour l'élaboration des droits des consommateurs : sécurité, représentation, information, choix. A cette époque, alors que les Etats-

Unis comptent beaucoup moins d'automobiles qu'aujourd'hui, le bilan annuel des accidents de la route est de 50 000 morts et 3,5 millions de blessés. Face à cette hécatombe, le jeune Nader voit rouge. En 1964, il épluche des mois durant des milliers de rapports litigieux. Tous évoquent la possibilité d'une défaillance mécanique. En novembre 1965, la publication de son enquête crée un tsunami. Dans un ouvrage de près de 300 pages, *Unsafe at Any Speed* (Dangereuse à n'importe quelle vitesse), Nader démontre que le nombre et la gravité des accidents sont liés au fait que la sécurité est négligée lors de la conception des autos. Jusque-là, les constructeurs balayaient cet argument, affirmant que seule la maladresse des conducteurs était la cause de leurs déboires.

Défenseur des petites gens

Parmi les voitures visées, Nader s'attarde sur la Chevrolet Corvaire, un joli coupé GM (General Motors) qu'il accuse, statistiques à l'appui, d'être un modèle particulièrement accidentogène. Voici un extrait de son réquisitoire contre GM : "Madame Rose Pierini ne savait rien des réflexes de conduite qu'exigeaient les véhicules à moteur arrière. Le concessionnaire Chevrolet qui lui avait vendu sa Corvaire 1961 ne l'avait pas informée de ces spécificités, pas plus qu'il ne lui avait recommandé de vérifier très régulièrement la pression des pneumatiques. Elle aurait sans doute apprécié d'en savoir plus sur toutes ces particularités, avant de se résigner à perdre son bras gauche. A 55 km/h, sa Corvaire s'est soudain retournée

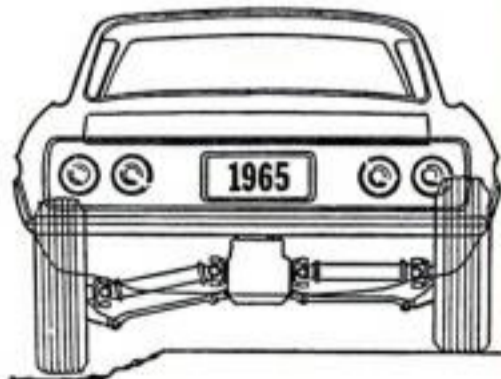
sur Hollister Street, à Santa Barbara, alors qu'elle changeait simplement de file." Après trois ans d'une procédure interminable, Rose Pierini accepte les 70 000 dollars que GM lui propose, pour accord amiable.

Des détectives le filent jour et nuit

Mais Ralph Nader n'en a pas fini avec le géant de Detroit. Il poursuit ses investigations, étaye ses démonstrations, prend le public à témoin. Tel un pitbull, il ne lâche pas sa proie, mais la terrifie. Perdant leurs nerfs, les dirigeants de GM vont commettre une erreur. Ils engagent des détectives pour compromettre Nader. On fouille dans sa vie privée, on cherche à savoir s'il se drogue, qui il fréquente. Des prostituées sont enrôlées pour témoigner sur d'éventuelles déviances sexuelles. On le file, on l'écoute, on appelle sa mère au milieu de la nuit... On veut le faire craquer. C'est mal le connaître. Dès le mois de février 1966, Ralph Nader découvre la manigance. En fin stratège, il la dénonce d'abord à la presse, sachant que celle-ci la relayera à grand bruit. Le 9 mars, GM n'a plus le choix. Acculée aux aveux, elle jure ses grands dieux que ce n'était qu'une filature de... routine.

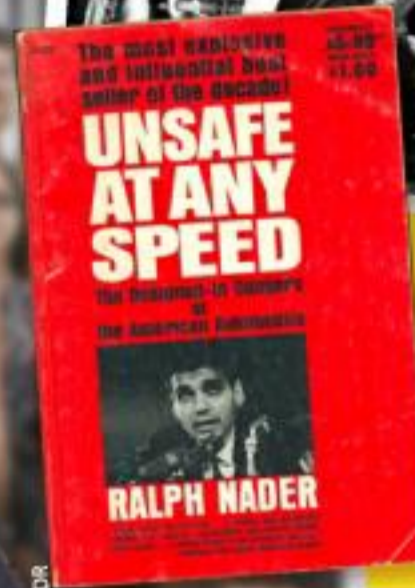
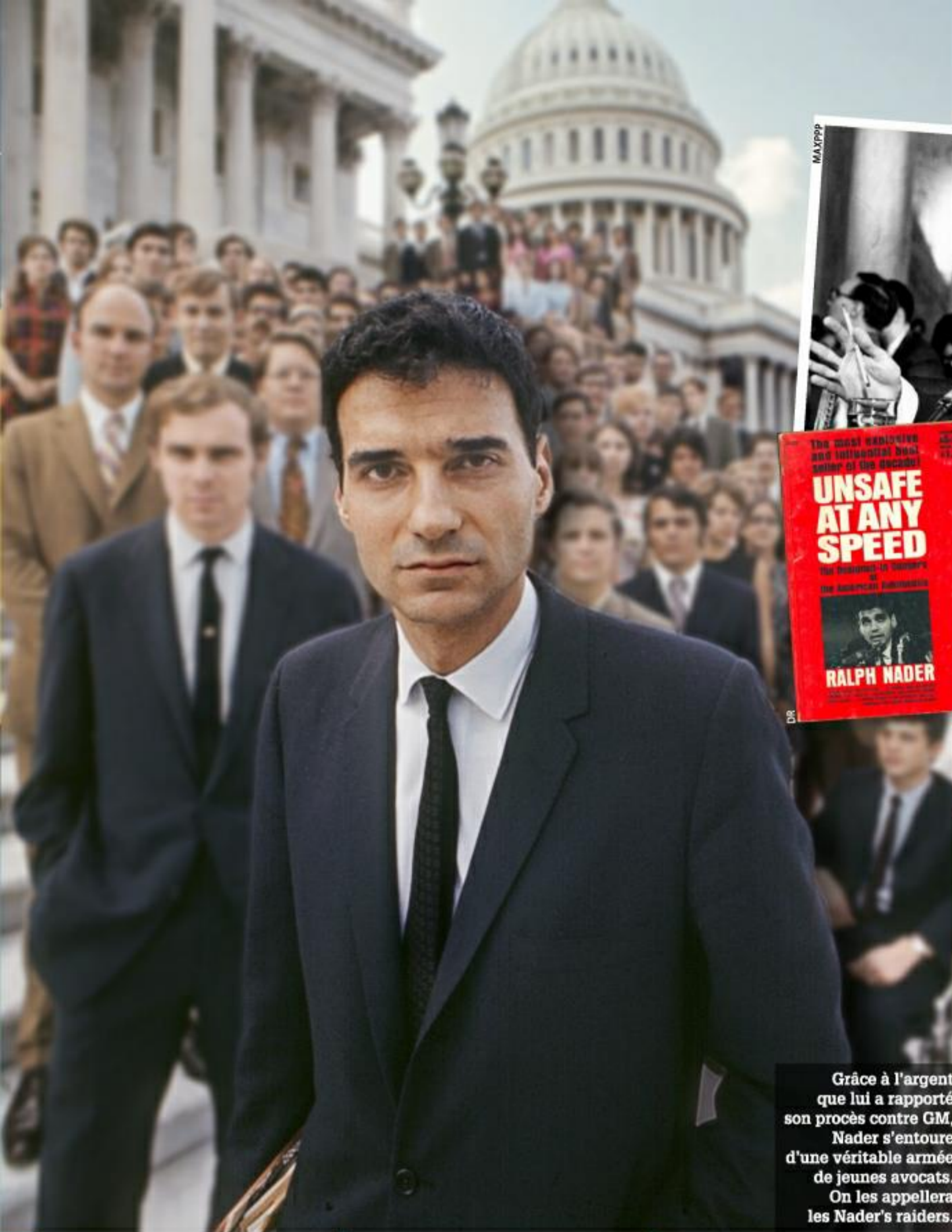
Les excuses sonnantes et trébuchantes de GM

Quand les détails de la "routine" sont connus, le sang d'Abraham Ribicoff ne fait qu'un tour. Ce sénateur renommé est un de ceux qui avaient sollicité Nader cinq ans plus tôt. Les méthodes mafieuses de GM le hérissent. Il décide que ses patrons s'expliqueront au Sénat,



L'essieu semi-rigide de la Corvaire avant 1964 (ci-dessus, à gauche). Lorsqu'elle passe dans un trou, la roue s'incline brutalement et l'auto peut partir en tonneaux. Les roues indépendantes (à droite), apparues en 1965. En virage (ci-contre), la roue conserve son assiette initiale. Ralph Nader est passé par là !





Dans son premier livre, Nader s'attaque à un géant, la General Motors. Celle-ci déploie alors des méthodes mafieuses pour l'intimider. S'ensuivra un procès historique, qui fera de Nader un avocat riche et célèbre.

Puis le brillant agitateur se perd en politique

Si la sécurité automobile a toujours été la croisade de Nader, il œuvre également dans d'autres secteurs où beaucoup d'entreprises abusent, selon lui, de la crédulité de millions de consommateurs. Il crée l'Agence fédérale pour la protection de l'environnement ainsi qu'un réseau de mouvements associatifs qui mène d'importantes actions de lobbying. Il écrit des dizaines de best-sellers, intervient sur les droits des femmes, la fiscalité et même l'énergie nucléaire. Puis, en 1996, Nader prend une grande résolution. Il décide de briguer la présidence des Etats-Unis ! A partir de là, il ne cesse de s'enliser dans les bourbiers politiques. Beaucoup pensent même qu'il y a laissé son âme. En 2002, il fait un voyage à Cuba. S'adressant à Fidel Castro, il dit : "Je suggère que les Etats-Unis vous laissent respirer." A Washington, on a dû apprécier ! En 2004, puis 2008, il est à nouveau candidat à la Maison blanche. Bien qu'adulé par deux générations d'Américains, l'avocat flamboyant de 1965 n'obtient jamais plus de 0,5 % des voix à ces élections. Aujourd'hui, Ralph Nader a 80 ans et fait toujours de la politique. Don Quichotte, lui, a disparu depuis longtemps.

Grâce à l'argent que lui a rapporté son procès contre GM, Nader s'entoure d'une véritable armée de jeunes avocats. On les appellera les Nader's raiders.

près des membres de cette commission et de Monsieur Nader. J'espère sincèrement que ces excuses seront acceptées." Après des tractations serrées, et afin de s'épargner un procès perdu d'avance, GM propose à Nader 425 000 \$*. Une fortune à l'époque.

L'ère de la "bande à Nader"

Devenu l'avocat le plus célèbre des Etats-Unis, Nader consacre cette première prise de guerre à s'entourer de jeunes juristes, rapidement surnommés les "Nader's raiders" (commandos Nader). Militants convaincus, fins limiers, ils traquent les grands trusts au nom de la défense des consommateurs. Les dossiers s'accumulent, les procès se multiplient, le rapport de force bascule. Cauchemar des puissants, dans l'Amérique de l'après-guerre du Vietnam, Ralph Nader devient le porte-drapeau d'une jeunesse contestatrice. Il crée des ONG, publie un magazine et fonde Public

Citizen, un réseau d'associations pour les droits des citoyens. D'abord implanté dans les universités, Public Citizen devient rapidement un acteur majeur de la société américaine. Pour s'assurer du soutien populaire, Nader fait savoir qu'il vit dans un petit appartement de Washington, seul, sans femme, sans enfant... Et sans permis de conduire.



En 1996, Nader (à droite sur la photo) se lance en politique. Deux candidatures à la présidence des Etats-Unis plus tard, en 2002, il rencontre Fidel Castro (à gauche). Il a alors 68 ans, et beaucoup ne trouvent plus en lui une âme de guerrier.

lors d'une audience publique. Fixée au 22 mars 1966, celle-ci se tient dans une salle bondée, devant les caméras de télévision et une foule de journalistes. Plusieurs sénateurs interviennent, dont Robert Kennedy. De nombreux témoins se succèdent, Ralph Nader en tête, bien entendu. Lors de ces confrontations, et face à la véhémence de Ribicoff, le président de GM, James Roche, se défend habilement : "J'estime que General Motors a le droit de recueillir les informations nécessaires à sa défense devant les tribunaux. Mais je ne suis pas ici pour justifier notre enquête. Je déplore le harcèlement auquel Monsieur Nader a été soumis, et j'en suis tout aussi choqué que vous." Lorsque Ribicoff lui demande s'il considère ce genre d'enquête digne de son entreprise, Roche répond : "Non, bien sûr, c'est une nouvelle et étrange expérience, tant pour moi que pour General Motors." Et ajoute : "Je tiens à m'excuser, ici et maintenant, au-

* Environ 314 000 € au cours actuel.

APPLICATIONS AVERTISSEUR

LE MMA est relancé

Nouvelle version



A.CBOT



RS DE RADARS

ATCHI

é



Fin février 2014, nous comparons les applications iCoyote et Waze. Cette dernière est alors en version "hors la loi", juste avant sa mise en conformité destinée à signaler non plus les positions précises des radars, mais les zones de danger. Les deux applis désormais à armes égales, *Auto Plus* organise un second round. Question : Coyote reprend-il la main sur Waze ?

5 000 km de tests

■ **Rappel du "match aller"**. Au moment de la première confrontation (voir *Auto Plus* n° 1330), Waze n'a pas grand-chose à envier à iCoyote, au contraire. Dissidente au regard de la législation durant pratiquement trois années, l'application gratuite profite de son affichage des positions précises des radars pour se démarquer. Cela dit, hors ce "coup bas", Waze dispose d'un bel atout, légal cette fois : sa communauté très étendue, et réactive.

■ **En février, Coyote s'incline**. En effet, faisant mieux que lui tenir tête, l'application rachetée par Google bat iCoyote grâce à de meilleurs résultats sur la signalisation des cabines et des mobiles. Il lui reste néanmoins des progrès à faire, concernant les radars-tronçons et quelques oublis, d'alertes notamment.

■ **Le nouveau duel**. Comme lors de notre précédent comparatif, nous opposons Waze (gratuite) à l'application smartphone iCoyote (téléchargement désormais gratuit sur toutes les plates-formes, un mois d'essai offert puis abonnement annuel à 49,99 €).

■ **Les conditions du match**. Nous optons pour deux terminaux Android de marque Samsung comme supports de comparaison, et pour le même opérateur téléphonique (Bouygues) afin de garantir aux compétiteurs une couverture réseau strictement identique. Les tests ont lieu sur 5 000 km, majoritairement sur autoroute, mais aussi en agglomération et sur des routes secondaires de la petite couronne parisienne (les plus denses, tant pour la circulation que pour les contrôles de vitesse).



LE MATCH des contrôles mobiles

Grosse bagarre sur les "jumelles"

■ **Waze quasi intraitable.** Cette application propriété de Google contourne astucieusement la loi contre le signalement précis des radars mobiles grâce à une simple alerte de présence policière (ce qui n'est pas – encore – interdit). Le sans-faute est presque acquis jusqu'à l'oubli fâcheux d'une paire de jumelles, pourtant bien en évidence, sur l'A8, une cinquantaine de kilomètres après Aix-en-Provence en direction de Nice.

■ **Quasi-sans-faute aussi pour Coyote.** Hormis un loupé concernant cette fois un véhicule de gendarmerie bien caché sur l'A10 (peu après Bordeaux, direction Paris) et prêt à bondir sur le premier contrevenant au pied un peu trop lourd.

■ **Egalement efficaces en cas de contrôle.** Outre la gestion de la vitesse, le signalement des forces de l'ordre par Coyote et Waze permet d'anticiper tout type de contrôle routier (le temps de vérifier si la ceinture est bien bouclée et d'activer le service mains-libres) et de planques à un feu tricolore (de quoi s'arrêter à l'orange et ainsi éviter de batailler avec des policiers qui voient parfois rouge).

NOMBRE DE CONTRÔLES MOBILES RENCONTRÉS **14**

■ Signalées par Waze: 13 (soit 93%)

■ Signalées par Coyote: 13 (soit 93%)

ÉGALITÉ



LE MATCH des radars-tronçons

Coyote nous prend par la main



■ **Le gros point faible de Waze.**

L'entrée et la sortie de tronçon sont signalées comme des cabines automatiques. Et l'alerte est suspendue entre les deux, ce qui peut induire en erreur. Pour éviter d'être mis en difficulté, la vigilance est impérative: seule une indication rajoutée manuellement sur la carte par la communauté (mais elle n'est pas interactive et ne déclenche pas d'alerte) permet de savoir que l'on évolue dans un tronçon. Sinon (et ce fut le cas deux fois sur cinq durant notre comparatif), il faut avoir vu au début de la zone les poteaux équipés des fameuses caméras de mesure pour ne pas tomber dans le panneau.

■ **L'utilisateur de Coyote peut rouler décontracté.** Cette application est royale sur les tronçons: l'entrée, la taille et la sortie de la zone de contrôle

sont toutes parfaitement indiquées. Et comme si cela ne suffisait pas, la vitesse moyenne calculée en temps réel (grâce au GPS) est fournie. Ce qui permet d'adapter son allure en conséquence, sans avoir à trop ralentir avant la fin de la zone.

NOMBRE DE RADARS-TRONÇONS RENCONTRÉS **5**

■ Signalées par Waze: 3 (soit 60%)

■ Signalées par Coyote: 5 (soit 100%)

AVANTAGE COYOTE

LE MATCH

des mobiles mobiles

Rien à signaler

■ **5 000 km sans apercevoir de Citroën Berlingo, Peugeot 208 ou Renault Mégane** avec un radar qui se mêle au trafic. Nous avons cru en approcher un sur l'A8, jusqu'à ce que nous réalisons que les signalements consécutifs des deux applications étaient issus d'utilisateurs ayant pris notre Volkswagen Golf, équipée d'écrans de contrôle et d'un appareil photo, pour... un radar mobile mobile. Au moins, tout véhicule suspect est signalé!



■ **Aucun radar mobile mobile à signaler sur l'ensemble de nos trajets**

ÉGALITÉ

LE MATCH

des communautés

Le nombre fait la force, mais...

■ **La fausse alerte,** due au mauvais signalement d'une zone de contrôle mobile, est légèrement plus fréquente chez Waze que chez Coyote. Et ce, à cause d'un plus grand nombre de "Wazers" que d'éclaireurs Coyote dans le même périmètre. En revanche, une alerte envoyée sur Waze est aussitôt prise en compte, alors que Coyote peut faire subir un délai de validation... fâcheux. Côté accidents, travaux ou véhicules arrêtés, le sérieux des deux communautés est équivalent.



NOMBRE DE FAUSSES ALERTES

■ Signalées par Waze: 11

■ Signalées par Coyote: 9

ÉGALITÉ



Sur l'A6, au PK87 en direction d'Auxerre, deux gendarmes installent un hibou le long de l'aire de Sionville (ci-contre). Il n'est pas encore opérationnel que Coyote et Waze le signalent déjà. Une heure dix plus tard, la même "équipe" tente sa chance 61 km plus loin depuis le coffre d'une auto banalisée: les deux applications ne se font pas avoir et informent de cette nouvelle position.



LE MATCH des cabines fixes

Waze désavantagée par sa mise à jour



■ **Depuis que Waze s'est conformée à la loi française, elle peine un peu.** La mise aux normes a, en effet, généré quelques couacs: le "zonage" des radars n'est pas tout à fait au point. A deux reprises, Waze nous a indiqués comme sortis de la zone de danger avant même notre passage devant la cabine automatique. Un "retard" est également à signaler: sur l'A86, le radar de Drancy (93) arrive juste après le tunnel de Bobigny (93) où les signaux GPS et mobiles ne passent plus. Là où sa rivale anticipe avant de subir la coupure réseau, Waze ne bouge pas un cil et se réveille... trop tard. Enfin, nous avons eu droit à deux zones de danger ne correspondant pas au sens de circulation effectivement surveillé. Bref, des vérifications s'imposent pour corriger ces approximations.

■ **Un sans-faute pour Coyote!** Pas un seul radar automatique sur notre route n'a échappé au canidé vigilant. A noter: en plus de se conformer à la loi en indiquant bien une zone de danger (et non plus les coordonnées GPS précises du radar), Coyote situe toujours l'appareil de mesure aux trois quarts de ladite zone quelle que soit son étendue (4 km sur autoroute, 2 km hors agglomération et 300 mètres en agglomération). Légal et imparable!

NOMBRE DE CABINES RENCONTRÉES: **95**

■ Signalées par Waze: 90 (soit 95%)
■ Signalées par Coyote: 95 (soit 100%)

AVANTAGE **COYOTE**

LE MATCH de l'ergonomie

L'intuitivité au tableau d'honneur



■ **Waze veut trop en faire.** L'application étant à l'origine un GPS communautaire et participatif, beaucoup d'informations s'affichent et se chevauchent. Afin de ne pas perturber la navigation, chaque alerte arrive à l'écran à la manière d'un "pop-up" internet avant d'être réduite et donc de perdre en lisibilité. Concernant le design général,

l'aspect simpliste contribue à rendre l'ensemble visuellement sympathique, du fait notamment des choix graphiques pertinents (contrastes et couleurs), mais la navigation dans les menus peut vite devenir laborieuse à cause de boutons tactiles trop petits.

■ **Le design de l'interface proposée par Coyote est un modèle du genre.**

L'information visuelle est limpide et très précise grâce à un code couleur et des icônes sobres mais efficaces. La navigation à travers les menus profite d'une hiérarchisation intuitive entre les différents signalements possibles. Un petit bémol peut quand même contrarier les utilisateurs avertis sur smartphone: impossible de fermer le logiciel par le biais du gestionnaire de tâches du téléphone. Quitter iCoyote ne se fait qu'en utilisant une option interne de l'application.

■ Résultat de l'expérience utilisateur

AVANTAGE **COYOTE**

Auto LE VERDICT

Victoire Coyote!

Il y a cinq mois, Waze concurrençait facilement Coyote. Ce n'est plus le cas aujourd'hui: à aucun moment l'application de Google ne parvient à prendre le dessus sur sa rivale, et elle ne l'égale qu'au niveau de trois de nos six critères. La récente mise en conformité de Waze avec la loi française a laissé des traces. L'ancienne version reste toutefois disponible sur internet, mais elle ne bénéficie plus de mises à jour, et donc n'avertit pas à l'approche des plus récentes cabines automatiques. Coyote remporte ainsi le match retour sans encaisser le moindre coup, hormis celui de son coût...

	+ Affichage de la vitesse légale et de la vôtre (moyenne sur un tronçon), bip de survitesse, interface intuitive, nombre d'éclaireurs d'ici au prochain contrôle et, encore plus loin, sur la totalité de votre axe.	- Application payante (49,99 € par an), pas infaillible à 100% sur les radars mobiles, validation parfois tardive des signalements envoyés par la communauté.
	+ Large communauté réactive (2,3 millions d'utilisateurs), contrôles mobiles indiqués précisément sur la carte, gratuité, GPS participatif efficace et ludique	- Mise à jour avec des zones de danger au positionnement imparfait, non-affichage de la vitesse limite, ergonomie laissant à désirer, publicités sur la carte, signalement perfectible des radars-tronçons.

404 PAGES

4 000 MODÈLES À LA LOUPE !

Tous les plaisirs de l'automobile

N° 911 DU 10 JUILLET 2014

l'auto-journal

l'auto-journal



Peugeot 608



Ferrari California T

Spécial Salon

LA RÉFÉRENCE
DU MARCHÉ

2015

- LES PRIX • LES ÉQUIPEMENTS
- LES OPTIONS • LES FICHES TECHNIQUES

Audi TT SUV



Citroën C3 Picasso



Renault
Mégane SUV



TOUTES LES VOITURES DU MONDE

EN VENTE ACTUELLEMENT

Coordonné par R. Bencivenga
soslitageoccasion@mondadori.fr



SOS LITIGE

Yanis Attelé, dont l'Audi TT a connu une panne de boîte de vitesses S-Tronic à 100 000 km, est abasourdi ! Et pour cause, la marque refuse toute prise en charge, sur une facture qui atteint près de 6 400 €.



R. SAADA / ANDIA

“ 3900 € la boîte auto. VICTIME D'UNE PANNE ANORMALE À 100 000 KM! ”

En mars 2013, Yanis Attelé (11000 Carcassonne) déniche, dans une concession Citroën, une Audi TT 2.0 TFSI S-Tronic de 2008, avec 90 000 km au compteur, garantie un an. Le carnet d'entretien prouve le suivi de la belle dans le réseau. A peine acquise, Yanis la conduit chez Audi pour la révision des 90 000 km et demande au chef d'atelier d'anticiper la vidange de la boîte S-Tronic, prévue normalement tous les 60 000 km. Il règle 556 €.

Audi profite de la garantie occasion Citroën pour se défilier de toute participation aux frais

Au cours de l'hiver qui suit, la TT affiche juste 100 000 km lorsque Yanis la ramène à l'atelier pour un cliquetis suspect. Le technicien préconise le remplacement de la distribution (courroies + pompe à eau) moyennant 941 €. Rien n'y fait, le bruit perdure. Au cours d'un second diagnostic, l'anomalie est finalement localisée. Il s'agit de la boîte automatique qui doit être remplacée pour 6 386 € ! Citroën accepte de participer à hauteur de 2 500 €, soit le plafond de remboursement

stipulé dans son contrat de garantie. Restent près de 3 900 € à régler. Yanis contacte Audi pour obtenir un geste. La marque met en avant la fin

de la garantie constructeur et l'aide accordée par Citroën, pour ne pas participer à la facture. Une attitude inadmissible. **Khalid Zarrougui**

Notre stratégie de défense

UNE RÉCLAMATION FONDÉE
L'Audi TT de notre lecteur a été scrupuleusement entretenue dans le réseau de la marque. Et une attention particulière a été réservée à la boîte S-Tronic (vidange). Cette panne qui se manifeste à seulement 100 000 km est totalement anormale.

COMBIEN POUR LA BOÎTE
La boîte S-Tronic (DSG sur les autres marques du groupe VW) est censée avoir une durée de vie d'au moins 250 000 km. L'Audi TT de Yanis n'en a parcouru que 100 000 km. Audi doit prendre ses responsabilités et assumer, au strict minimum, 50 % des 3 900 € restants.

Après avoir témoigné dans cette page, vous avez obtenu gain de cause

VOUS AVEZ FAIT PLIER LE CONSTRUCTEUR



N. SOLER

VOLKSWAGEN A PAYÉ...

100 % POUR UNE MOQUETTE
John Cully (57160 Rozérieulles), propriétaire d'une Passat 2.0 TDI achetée neuve en septembre 2011 et totalisant 58 000 km, se plaignait du déchirement anormal de la moquette de sol à l'aplomb du coin gauche du siège conducteur. Alors que VW ne lui accordait que 70 % de participation (soit 340 € à sa charge), nous lui avons conseillé (voir *Auto Plus* n° 1345) d'exiger une prise en charge totale de la remise en état. Après plusieurs courriers, il a finalement obtenu gain de cause.



LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

INJECTEURS HORS SERVICE



S. PISSOT

Mon Citroën C4 Picasso HDi 112 (2011, 29 000 km) est tombé en panne d'injecteurs. La marque ne prend en charge que 80 % du prix des pièces. Est-ce normal que je doive déboursier 545 € ?

D. Lepoittevin, 50310 Ecausseville

NOTRE CONSEIL Cette défaillance semble de plus en plus fréquente sur ce bloc. Elle est par ailleurs connue du groupe PSA, qui a émis des notes techniques à ce sujet. En conséquence de quoi, la prise en charge proposée se révèle insuffisante. A 29 000 km, vous devez bénéficier de la gratuité totale de l'intervention.

CLIMATISATION SANS FROID

Le compresseur de climatisation de ma Renault Laguna 1.5 dCi (février 2011, 48 000 km) a lâché. Je trouve cette panne un peu prématurée. Sur le devis de près de 820 €, quelle prise en charge puis-je demander à mon concessionnaire ?

Paul Chaudet, 69230 Saint-Genis-Laval

NOTRE CONSEIL Un compresseur de climatisation possède une durée de vie normale d'au moins 200 000 km. A 40 000 km, il doit être intégralement remboursé. Vous n'avez parcouru que 8 000 km de plus, alors n'hésitez pas à exiger au moins 90 % de prise en charge.



AMORTISSEURS FUYARDS



C. BONATO

Sur mon Toyota Rav4 D-4D de 2010, les amortisseurs arrière ont commencé à fuir après moins de 40 000 km. Aujourd'hui, à 50 000 km, je suis dans l'obligation de les remplacer. Quelle participation pensez-vous que je puisse réclamer à Toyota ?

David Reignier, 95600 Eaubonne

NOTRE CONSEIL A l'arrière, la durée de vie d'un jeu d'amortisseurs est d'environ 120 000 km. Toute défaillance ou fuite détectée avant 40 000 km entraîne remplacement et prise en charge intégrale. Dans votre cas, à 50 000 km, vous ne devez pas obtenir moins de 90 %.

Une semaine pour

En août, le marché de l'occasion est traditionnellement pris de torpeur. Une mauvaise passe pour les pros, qui craignent de voir les autos s'entasser en attendant le retour du client. Aussi, la proximité de la trêve estivale place l'acheteur en position de force : voici comment en tirer avantage.

Les 3 clés pour bien négocier

1 Sachez repérer les "ventouses"

Guettez les signes d'immobilité : accumulation de poussière, tapis de sol en papier usés, batterie vidée (tentez d'allumer les phares)... Les traces de rouille superficielle sur les disques de frein sont aussi un bon indicateur. Imparable, sauf si le vendeur fait "toiletter" ses voitures régulièrement. Référez-vous alors au numéro de livre de police, inscrit sur la fiche descriptive. S'il est bien plus petit que celui de la plupart des autos exposées, c'est que la voiture concernée est en stock depuis longtemps.

2 Ne vous montrez pas trop intéressé

Si le vendeur pense que vous n'êtes qu'un promeneur, il vous consacra peu de temps. Mais s'il sent que l'auto vous intéresse énormément, il se montrera peu souple sur le tarif. Faites-lui comprendre que vous n'avez pas d'urgence à acheter une voiture mais que, si la très bonne occasion se présente, vous êtes prêt à dégainer le chéquier.

3 Faites jouer la concurrence

Plus que jamais, faites comprendre à votre interlocuteur qu'il n'est pas le seul sur le marché. Négociez trois ou quatre autos presque identiques à celle qui retient le plus votre attention (même modèle, finition, âge et/ou kilométrage très proches...) puis, armé de ces offres, allez discuter le prix définitif avec le vendeur.

Les cibles les plus faibles

LES AUTOS RÉCENTES BIENTÔT DÉMODÉES

Quitte à investir dans une voiture quasi neuve, autant opter pour un modèle dernier cri. Aussi, lorsque restylage ou renouvellement approchent, les pros consentent des "efforts" pour se défaire vite d'autos récentes, mais déjà datées.

Renault Kangoo 1.5 dCi Energy Zen

Le Kangoo 2, remplacé l'an prochain, commence à perdre la cote.



5 CV • 90 ch • 154 km/h • 6,7 l/100 km • juin 2013 • 13 500 km • cote : 15 300 €

Prix affiché : 16 400 € Prix négocié : 13 800 €

ET AUSSI

Citroën C4 1.6 e-HDi Confort

- 2 290 € obtenus



5 CV • 115 ch • 179 km/h • 6 l/100 km • août 2013 • 7 800 km • cote : 18 200 €

Prix affiché : 17 990 € Prix négocié : 15 700 €

Opel Corsa 1.3 CDTI EcoFlex Cosmo 5 p.

- 800 € obtenus



4 CV • 95 ch • 171 km/h • 5,4 l/100 km • mars 2013 • 17 100 km • cote : 13 400 €

Prix affiché : 11 900 € Prix négocié : 11 100 €

LES VOITURES FUN

La hantise des vendeurs ? Un cabriolet invendu, qui ne trouvera pas preneur avant le printemps prochain. Une obsession valable aussi, dans une moindre mesure, pour les coupés.

Peugeot 308 CC 2.0 HDi Féline



- 1 480 € obtenus

8 CV • 140 ch • 195 km/h • 7,7 l/100 km • avril 2011 • 52 500 km • cote : 16 900 €

Prix affiché : 17 980 € Prix négocié : 16 500 €

Le marché préférant à nouveau les capotes, la 308 CC devient négociable.

ET AUSSI

Renault Mégane Coupé 1.5 dCi



- 600 € obtenus

5 CV • 85 ch • 164 km/h • 6,7 l/100 km • juillet 2009 • 102 000 km • cote : 8 100 €

Prix affiché : 7 900 € Prix négocié : 7 300 €

VW Eos 2.0 TDI Sportline



- 1 090 € obtenus

8 CV • 140 ch • 192 km/h • 6,5 l/100 km • avril 2011 • 70 300 km • cote : 17 800 €

Prix affiché : 17 990 € Prix négocié : 16 900 €



tout gagner

celles Certaines autos s'arrachent au printemps et au début de l'été, et plus vraiment à la rentrée. Ce sont sur celles-là que vos talents de négociateur pourront s'exprimer au mieux.

CELLES QUI SERONT SURREPRÉSENTÉES À LA RENTRÉE

En septembre, les loueurs courte durée (Europcar, Hertz...) se défont de plusieurs milliers d'autos. Les vendeurs anticipent déjà l'afflux brutal de certains modèles qui va saturer le marché des moins de 2 ans.

VW Polo 1.6 TDI Confortline 5 p.

Avant l'été, les loueurs ont été abreuvés de Polo restylées. D'où des affaires inhabituelles.



- 1 700 €
obtenus

5 CV • 90 ch • 178 km/h • 5,4 l/100 km • février 2013 • 24 500 km • cote : 12 900 €

Prix affiché : 13 900 € Prix négocié : 12 200 €

ET AUSSI

Audi A4 2.0 TDIe Ambiente



- 3 290 €
obtenus

7 CV • 136 ch • 203 km/h • 6,1 l/100 km • août 2012 • 30 300 km
• cote : 24 900 €

Prix affiché : 24 990 € Prix négocié : 21 700 €

Citroën C3 Picasso 1.6 HDi Confort



- 1 990 €
obtenus

5 CV • 90 ch • 166 km/h • 6,6 l/100 km • mai 2013 • 20 400 km
• cote : 14 700 €

Prix affiché : 13 990 € Prix négocié : 12 000 €

LES MODÈLES À VOCATION FAMILIALE

Une auto pour transporter enfants, belle-maman et bagages, ça s'achète bien avant de partir en vacances. Au milieu de l'été, rares sont les amateurs de modèles format XL.

Peugeot 508 SW 2.0 HDi Active

- 1 790 €
obtenus

Au sein d'une catégorie sinistrée, la récente 508 SW ne tire pas mieux son épingle du jeu.



7 CV • 140 ch • 195 km/h • 7,1 l/100 km • octobre 2012 • 39 800 km
• cote : 18 900 €

Prix affiché : 19 590 € Prix négocié : 17 800 €

ET AUSSI

Ford Mondeo 2.0 TDCi Ghia



- 1 700 €
obtenus

8 CV • 140 ch • 197 km/h • 7,5 l/100 km • juillet 2010
• 68 000 km • cote : 12 900 €

Prix affiché : 12 400 € Prix négocié : 10 700 €

Opel Zafira 1.7 CDTI Magnetic



- 500 €
obtenus

7 CV • 125 ch • 180 km/h • 7,7 l/100 km
• octobre 2009 • 113 700 km • cote : 8 900 €

Prix affiché : 8 900 € Prix négocié : 8 400 €

Les voitures impossibles à marchander

Même à l'orée de la trêve estivale, certains modèles continuent à s'afficher à des tarifs largement supérieurs à la cote *Auto Plus*. L'espoir d'obtenir une ristourne est très mince, car les vendeurs savent qu'ils les écoulent sans peine, et au tarif affiché, dès la rentrée. C'est le cas de la plupart des citadines essence, surtout lorsque leur image de marque est bonne et leurs moteurs, de dernière génération : **Peugeot 208**, **Renault Clio 4** et **Toyota Yaris**. Leurs rivales premium, telles les **Audi A1** et **Citroën DS3**, refusent également de se brader. Derniers intouchables, les SUV et crossovers à la cote d'amour aussi insolente en occasion qu'en neuf, les citadins (**Peugeot 2008**, **Renault Captur...**), les compacts (**Nissan Qashqai**, **VW Tiguan...**) et les prestigieux (**Audi Q3**, **Mini Countryman...**).

“ Une pompe à essence changée après trois mois...”

J'ai une Mondeo 2.0 essence de 145 ch Titanium, acquise neuve en 2008. A part la pompe à essence, changée au bout de trois mois d'utilisation, je n'ai eu aucune panne mécanique en 90 000 km. Un regret : la moquette et le pommeau de levier de vitesses montrent déjà des signes d'usure.

Jonathan Zordan, 31620 Fronton

“ Une qualité de fabrication au top”

Mon break Mondeo 2.0 TDCI de 163 ch, acheté neuf en 2011, a parcouru près de 120 000 km et n'a jamais connu d'avarie. Je suis également satisfait de la qualité de fabrication. Les ajustements des éléments qui composent la planche de bord n'émettent ni vibrations ni grésillements malgré le kilométrage.

Nicolas Turblin, 48000 Mende



L'avis **DES PROPRIÉTAIRES**

Cette semaine, la **Ford Mondeo** (2007-...)

Dans l'ombre des familiales stars, le vaisseau amiral de Ford gagne vraiment à être connu.



“ Un souci de radar de recul... pas encore résolu”

Ma Mondeo 2.0 TDCI 115 est de 2010. Elle totalise aujourd'hui 115 000 km et je suis satisfait de sa qualité de fabrication. De même, elle est très fiable, même si elle a subi un incident de radar de recul, lequel connaît des défaillances récurrentes.

Samuel Lepron, 49120 Chemillé

“ 120 000 km sans le moindre incident !”

Ma Mondeo 2.0 TDCI 140 est âgée de 6 ans. Je l'ai achetée neuve et en suis plus que satisfait car, durant les 120 000 km parcourus, je n'ai eu à déplorer aucun souci de fiabilité, tant en mécanique qu'en électronique.

Daniel Vauzelle, 17190 St-Georges-d'Oléron

Notre **point de vue**

Mis à part des pannes d'alternateur (il est sous-dimensionné sur le 1.8 TDCI), la Ford Mondeo possède des éléments mécaniques et électroniques très durables. Côté finition, même si les assemblages sont rigoureux et tiennent très bien dans le temps, à bord, certains matériaux comme la moquette et les plastiques sont perfectibles.

BIEN ACHETER

Un Citroën C4 Picasso (2006-2013)

Ce monospace s'est imposé comme la star du segment. Mais il a vu son image ternie par des défaillances de turbo, d'injecteurs et d'embrayage sur le 1.6 HDi de 110 ch, et de suspension arrière sur l'ensemble de la gamme. A l'achat, préférez un modèle à partir de 2010, plus résistant.



A surveiller

Turbo : sur le 1.6 HDi 110, il peut lâcher avant 70 000 km (pertes de puissance).

Embrayage : usure prématurée (dès 60 000 km) surtout sur le 1.6 HDi 110 ch.

Suspension AR à air : HS dès 80 000 km (affaissement, de 400 à 900 €*).

Fiabilité moteur

Les sans-souci : les rares quatre cylindres essence 1.8 (127 ch) et 2.0 (143 ch) se montrent globalement sans reproche.

A éviter : en particulier le 1.6 HDi de 110 ch, qui cumule de multiples avaries (turbo, embrayage et volant moteur, injection).

Nous vous conseillons

1.8 16V Pack de 2008 (6 700 €). Pourvu d'un bloc sobre (8 l/100 km) et fiable (sous réserve d'une suspension en bon état).

2.0 HDi 150 Exclusive de 2011 (17 200 €), le meilleur choix en diesel : souplesse, sobriété et performances...

BIEN VENDRE

Une Fiat Panda 2 (2003-2012)

Vantez son côté pratique. Quatre portes pour un accès à bord aisé, un grand hayon facilitant les chargements... Faites-le apprécier à votre acheteur.

Vendez au juste prix. L'offre est pléthorique. Ne soyez pas trop gourmand, placez-vous dans la tranche basse.



Parlez du réseau.

La marque Fiat est très représentée dans l'Hexagone. Pas besoin de faire des dizaines de kilomètres pour effectuer les entretiens.

BIEN ENTREtenir

Un VW Tiguan TDI (2008-...)



Gare aux amortisseurs.

A l'avant, ils peuvent fuir dès 50 000 km. Inefficaces, ils usent alors anormalement les pneus. A surveiller et réparer au plus vite...

Fréquentez un atelier VW. Divers dysfonctionnements (clim', radio, fermeture centralisée...) sont éliminés par la reprogrammation des boîtiers de gestion (80 €).

Décrassez le Fap. En cas d'usage urbain, un parcours autoroutier régulier (60 km/h minimum, sans arrêt durant 15 mn) évitera le colmatage du Fap et de la vanne EGR.

* 400 € boudins et 900 € boudins + compresseur.



Service PRATIQUE

Chaque semaine, nos deux "laborantins" experts, Jérôme Fombelle et Thomas Daufresne, mettent leurs compétences à votre service, qu'il s'agisse de sujets pratiques, de prise en main de nouveaux accessoires ou de comparatifs de produits.

Un laboratoire de tests de 100 m² équipé de tout l'outillage nécessaire pour évaluer, voire torturer, les équipements ou matériels liés à l'auto.

POUR LES CONTACTER
laboautopluspratique@mondadori.fr

VOS QUESTIONS

Comment lutter contre les allergies ?

Thomas Dubreuil, par e-mail

Le filtre d'habitacle assure déjà ce rôle. Pour les hypersensibles, testez le Clim Filter Suprem de Valeo. Traité au polyphénol, il "neutralise" 92% des allergènes de pollens. Il vous coûtera 10 à 15 € de plus qu'un filtre à charbon actif.

NOUVEAUTÉ PRODUIT

Lampe led aimantée

Michelin, 47 € (port compris), chez Khyam.fr



LA PROMESSE

Profiter d'un éclairage puissant tout en gardant les mains libres.

L'AVIS DU LABO

Baladeuse "orchestre"

Elle se recharge sur secteur ou prise allume-cigare, et sa puissance, en mode baladeuse ou torche, est suffisante (autonomie de quatre heures). Elle se distingue par son système d'accroche : deux aimants puissants, dont un sur la poignée orientable, et un crochet à chaque extrémité. Un bémol : le prix, presque 50 €.



PHOTOS: D. MEUNIER

Votre check-up de dernière minute

Le départ en vacances est proche. Avant d'attaquer la route, votre auto requiert quelques contrôles d'usage. Du "minimum syndical" à la révision, Auto Plus vous détaille les points à vérifier afin d'éviter toute déconvenue.

À FAIRE SOI-MÊME

Niveaux : le B.A.-BA

L'huile : ni trop haut ni trop bas, c'est la règle ! À contrôler sur un sol plat, tous les 1 000 km. Et oubliez la jauge électronique. Elle est rarement fiable.



Le liquide de refroidissement : un léger manque n'est en rien inquiétant. Moteur froid, ouvrez le bouchon et faites l'appoint avec le fluide préconisé par le carnet d'entretien.

Le lave-glace : partez avec le plein. Optez pour du lave-glace concentré à diluer afin d'en disposer à tout moment.

Le liquide de frein : proche du niveau minimum, les plaquettes sont usées ou le circuit fuit. N'ajoutez pas de fluide, la visite au garage s'impose.

Pneus : votre assurance

La pression : gonflez d'après la préconisation "en charge" notée sur le



livret de bord ou la fiche (photo) collée dans l'encadrement de la portière ou dans la trappe à essence. Cela diminue le risque d'éclatement et réduit la conso de 5%. Pneus chauds, ajoutez 0,2 bar. N'oubliez pas l'éventuelle roue de secours.

L'usure : dès que la sculpture affleure un des témoins situés au fond des canaux (position signalée sur le flanc par l'inscription TWI), soit 1,6 mm de gomme restant, la limite est atteinte.

Eclairage : plus bas

Le fonctionnement : vérifiez si tout s'allume, codes, clignotants, éclairage de plaque, feux AR et de stop, phares...



Le réglage : voiture chargée, baissez l'inclinaison du faisceau grâce à la molette (photo) du tableau de bord (automatique pour les phares au xénon).

Visibilité : essentielle

Les essuie-glaces : tirez sur la fine lame en caoutchouc. Si elle se déchire facilement, ils sont à jeter. Pour les changer, au besoin, demandez l'aide d'un mécanicien du garage ou du centre-auto qui vous les a vendus.

À FAIRE FAIRE

Révision : à devancer

Vidange, filtre à air, filtre à carburant, un moteur en bonne santé dure plus longtemps et se révèle également moins vorace en carburant (jusqu'à 10%). Si la prochaine visite périodique doit intervenir dans moins de 5 000 km, devancez-la. Cela vous permettra également de profiter des promos "spécial départ en vacances".

Clim' : tous les deux ans

Pour un fonctionnement optimal et pour préserver le compresseur, le gaz réfrigérant doit être remplacé tous les deux à trois ans. Si le dernier entretien est plus ancien, faites recharger la clim' (les forfaits à 49 ou 59 € sont très bien). Profitez-en pour faire changer le filtre d'habitacle et désinfecter le circuit d'air.

A ne pas oublier

L'outillage de bord : vérifiez que cric, manivelle, clé à roue et antivol, ou kit anticrevaillon, sont bien là.

Gilet/triangle : obligatoires, avec gilet à portée de main. En Italie, vous devez disposer d'un gilet par occupant, et en Espagne, de deux triangles.

Double et paperasse : emportez une autre clé et notez sur une copie de la carte grise le numéro de clé pour la refaire en cas d'urgence (voir Auto Plus n° 1350), et ceux d'appel de l'assistance et de l'assurance.

**Auto
Plus**

LE GUIDE INDISPENSABLE

RÉALISÉ PAR LES JOURNALISTES D'AUTO PLUS

**Auto
Plus**

- Radars de feu rouge
- Cabines-radars
- Radars-tronçons
- Contrôles mobiles

**NOS
CARTES**
des
96
départements

NOUVEAU
zoom sur
Paris, Lyon,
Marseille

212
pages

1⁹⁹
€

SEULEMENT
En + de votre magazine

Supplément à Auto Plus n°1347 du 27 juin 2014.
Ne peut être vendu séparément.

Le guide

ANTI- RADARS 2014

Comment
reconnaître les
voitures-radars

+ NOS CONSEILS POUR ÉVITER LES PV

RTL

■ 3 750 radars listés dans 96 départements

■ Inclus tous les types de radars présentés sur des cartes détaillées, département par département

■ NOUVEAUTÉ ET EXCLUSIVITÉ

« Les numéros d'immatriculation des voitures radars »

En vente
actuellement



Retrouvez-nous sur www.facebook.com/AutoPlus.fr

Le premier **journal** qui se met à la place du **conducteur**

**Auto
Plus**

SPÉCIAL ÉTÉ

Le Club

Auto Plus

AVIÉIC VOIUS

Par Patrick Martins



Offres « Spéciales Vacances »

Jusqu'au **31 août**, les partenaires du Club vont vous chouchouter avec leurs offres « Spéciales Vacances », qui viendront s'ajouter à leurs offres habituelles. Alors, si vous n'êtes pas encore adhérent, devenez-le vite !

Pour connaître le détail de ces offres, rendez-vous sur club.autoplus.fr - Découvrez nos partenaires -

SOYEZ MALIN... ADHÉREZ AU CLUB AUTO PLUS !

Cotisation annuelle : 26 € seulement

- Par téléphone : **09 69 39 69 50** - n° non-surtaxé -
- Par internet : club.autoplus.fr - Comment adhérer -

ELITE AUTO
www.elite-auto.fr



Pour l'achat d'une voiture neuve, Elite Auto double sa remise habituelle, la portant à... **300 € !**
Tél : 0 820 100 100 / elite-auto.fr

175 000 clients nous ont déjà fait confiance

GPA



Pour toute commande de pièce d'au moins 100 €, et en plus des moins 20 % habituels, GPA vous envoie ce superbe ballon de foot !

Tél : 04 75 61 76 46 / gpa26.com

* Dans la limite des stocks disponibles.

COOPERTIRES

En plus de ses offres habituelles (moins 25 € pour l'achat de 2 pneus et moins 50 € pour 4 pneus Avon ou Cooper), Coopertires vous offre un chargeur USB multiprises pour téléphone portable ! / coopertire.fr

* Dans la limite des stocks disponibles.

REPARTEZ AVEC
Un chargeur USB Multiprises pour téléphone portable



POUR L'ACHAT DE 2 PNEUS



Butterfly

Les membres du Club peuvent commander leurs cartes Butterfly au « tarif C.E » (25 € au lieu de 50 €, bénéficiant ainsi d'une remise de 50 % ! / butterfly.fr



ELITE OCCASION
www.elite-occasion.fr

Pour l'achat d'une voiture d'occasion, Elite Occasion double sa remise habituelle, la portant à... **300 € !**

Tél : 01 34 82 85 64 / elite-occasion.fr



allopneus.com
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET



Toute commande de 2 pneus, dans les marques Premium ou Quality, vous vaudra une remise exceptionnelle de 25 € !

Tél : 0892 460 900 / allopneus.com



Le N° 1 mondial du contrôle technique propose aux membres du Club une remise permanente de 10 % sur leurs contrôles obligatoires ! / dekra-norisko.fr

ELITE LEASE
www.elite-lease.fr



Pour l'achat d'une voiture en leasing, Elite Lease double sa remise habituelle, la portant à... **300 € !**

Tél : 0 820 100 100 / elite-lease.fr



FORMULE 1

Mercedes : le 4 lui

2014 : l'écurie allemande domine largement le championnat du monde de F1 avec ses deux pilotes Hamilton et Rosberg. Or, en se penchant sur son histoire, on observe que ses succès sont souvent liés au chiffre 4. On en deviendrait presque superstitieux !

Si l'on s'en réfère à une modeste numérologie, il faut bien admettre que les années "en 4" réussissent à la firme à l'étoile. La petite histoire d'une lignée de grandes voitures de course, surnommées "les flèches d'argent" dans les années 1930 est sur ce point très révélatrice. Tout commence en 1914, lors du célèbre Grand Prix de l'Automobile Club de France – l'ancêtre du Grand Prix de France – à Lyon, le 5 juillet. Un Grand Prix qu'Enzo Ferrari lui-même désignait comme la course du siècle, car on ne revit plus jamais tant de constructeurs au départ d'une épreuve automobile.

La plupart des marques européennes s'étaient donné rendez-vous sur un circuit autour de Lyon, une boucle longue de 37,6 km, à parcourir vingt fois. Et si le cœur des spectateurs français battait la chamade pour Georges Boillot et sa Peugeot, c'est finalement Christian Lautenschlager sur Mercedes qui s'adjugea la victoire au bout de 7h18' de course, tandis que le meilleur tour revenait à son équipier Max Sailer en 20'6". La Mercedes, surnommée 115PS ou GP, disposait d'un moteur 4,5 litres avec arbre à cames en tête, développant 115 ch à 2 800 tr/mn et capable d'atteindre les 190 km/h en ligne droite. La transmission aux roues passait par une chaîne, et il y avait des freins seulement sur les roues arrière. En évoquant le moteur,

Lautenschlager disait qu'il n'avait "jamais entendu musique aussi douce, bien que, au régime maxi de 3 500 tr/mn, les vibrations étaient tout simplement l'enfer".

La Formule 750 kg en 1934

Au lendemain du Grand Prix de Lyon, la première guerre mondiale éclatait. Il fallut patienter vingt ans exactement avant d'assister à quelque chose de fondamentalement inédit, avec une nouvelle monoplace, la Mercedes W25. Au cours des années trente, les constructeurs impliqués au plus haut niveau de la compétition se nomment Bugatti, Alfa Romeo – qui courait sous les couleurs de la Scuderia Ferrari –, Auto Union et Mercedes. Pour ces deux derniers, dans le contexte très spécifique de l'Allemagne de l'époque : chacun voulait s'attirer les bonnes grâces – et les Reichsmarks – du régime nazi, qui comptait sur la compétition pour sa propagande.

Mercedes et Auto Union, ce sont deux conceptions qui s'affrontent. Celle de Hans Nibel, qui mena le projet W25, et celle de Ferdinand Porsche, avec la spectaculaire Auto Union à moteur arrière. La réglementation de base des voitures de course de l'époque consistait à ne pas dépasser 750 kg, pneus et fluides non compris. D'où son appellation de "Formule 750 kg", qui prit effet en 1934. L'Auto Union Type A se montrait très impressionnante, avec un

1914



La "115 ch GP" qui gagna le Grand Prix de Lyon de 1914, le Grand Prix du siècle selon Enzo Ferrari. Ici au volant, le vainqueur de la course, Christian Lautenschlager.

1934



La révolution technique intervint en 1934 avec cette W25, remarquable dans la répartition des masses et l'emploi de matériaux spéciaux. Rudolph Caracciola est au volant.

1954



Les W196 profilées débarquent en F1 à Reims en 1954. Fangio en pole position (à gauche), Kling au centre et Ascari sur Maserati (à droite). Fangio dépassa les 200 km/h en pointe.



La Mercedes W05, qui sera "LA" F1 de l'année 2014, tant Hamilton (ci-contre) et Rosberg ont survolé la première moitié de la saison.

F. FLAMAND / DPPI

va si bien

moteur arrière 16 cylindres en V à 45°, 4 358 cm³, à compresseur Roots, 295 ch à 4 500 tr/mn et boîte de vitesses à cinq rapports, le tout installé dans un châssis tubulaire. Comme à son habitude, Mercedes s'était risqué... dans le classique et le traditionnel : moteur 8 cylindres en ligne, variant de 3 360 à 4 310 cm³, compresseur Roots, suspensions indépendantes et triangulées à l'avant et à l'arrière (ce qui n'était pas le cas d'Audi). Avec cependant deux grandes nouveautés : châssis en caissons et boîte de vitesses en aluminium installée à l'arrière entre les roues, pour une meilleure répartition des masses. Et tandis que l'Auto Union gagnait des courses de côte – si célèbres fussent-elles – avec Hans Stuck, Mercedes gagnait des Grands Prix, principalement avec Rudi Caracciola et Luigi Fagioli.

La victoire de Fangio en 1954

Cette époque, appelée "l'ère des Titans", prit fin avec la Seconde Guerre mondiale. Enzo Ferrari raconta son combat et son amitié avec l'homme qui dirigeait alors les flèches d'argent, Alfred Neubauer, un ancien pilote, lui aussi, quoique sûrement moins performant puisque sa propre femme lui disait qu'il conduisait "comme un veilleur de nuit". Après la guerre, "j'eus peine à le reconnaître, écrit Ferrari. Il avait complètement changé : maigre, calme, modeste... Il me raconta que Mercedes était en pièces... Sept ans plus tard, en 1954 à Monza, Alfred Neubauer refaisait surface à la tête d'un escadron de torpilles d'argent, plus gros, plus autoritaire que jamais..." Torpille d'argent? Il s'agissait de la Mercedes W196, un autre chef-d'œuvre du point de vue technique, dû au génie d'ingénieurs tels que Fritz Nallinger, Hans Scherenberg et Rudi Uhlenhaut, pilote lui-même. Dans un châssis tubulaire était installé un moteur résolument moderne, d'une puissance de 295 ch : 8 cylindres en

ligne, 2 496 cm³, incliné à 70° pour abaisser le centre de gravité, injection directe, double arbre à cames en tête et soupapes à commande desmodromique*. Suspensions à barre de torsion, boîte de vitesses à cinq rapports, installée à l'arrière de la voiture pour améliorer la répartition des masses. Quant aux freins, ils étaient montés in-board, accolés à la boîte de vitesses à l'arrière, derrière le radiateur à l'avant.

Un moteur en 1994

Dès sa première apparition, au Grand Prix de France 1954, la W196 s'imposa avec le grand Juan Manuel Fangio à son volant, et c'est avec elle qu'il conquiert deux de ses cinq titres mondiaux, en 1954 et 1955. Mais, une fois encore, une tragédie coupa les ailes de la firme à l'étoile : l'accident des 24 Heures du Mans en 1955. Elle se retira de la compétition à la fin de la saison. Il fallut attendre bien des années pour voir revenir Mercedes par touches discrètes, avec des constructeurs associés, comme par exemple Peter Sauber. Cependant, un pas discret mais décisif fut franchi lorsque, dans son plan de développement, la firme à l'étoile commença à investir des capitaux chez un excellent motoriste, Ilmor. En 1994, le moteur Ilmor F1 fut finalement badgé Mercedes. Avant que l'officine n'appartienne totalement au constructeur allemand et ne devienne ainsi Mercedes HPP (High Performance Powertrains), basée à Brixworth, non loin de Silverstone, en Grande-Bretagne. La suite de l'histoire est récente : rachat de l'écurie Brawn Grand Prix fin 2009, création de l'écurie Mercedes en 2010, celle qui domine plus que largement le championnat du monde de F1 aujourd'hui. 1914, 1934, 1954, 1994, 2014 constituent les années clés de Mercedes en monoplace : à se demander si Lewis Hamilton a choisi par hasard comme numéro de course le n°... 44. ■

* La remontée des soupapes se fait par des basculeurs, et non par ressorts, trop lents.

LES CARNETS DE JEAN-LOUIS MONCET

Fangio et la W196

Impossible d'évoquer la Mercedes W196 (voir ci-contre), qui courut en 1954 et 1955, sans évoquer Juan Manuel Fangio au sein de l'équipe des flèches d'argent. La scène se passe sur le Nürburgring de l'époque et donc les 22 km de la Nordschleife. En 1954, Fangio a conquis son deuxième titre de champion du monde avec la Mercedes W196. Pour 1955, Alfred Neubauer, le patron de l'écurie, décide de lui donner comme équipier le meilleur espoir de la course automobile au niveau mondial, le jeune Stirling Moss. Fangio raconte : "Nous avons décidé de faire des essais avant le début de la saison sur le Nürburgring avec les W196. Moss avait déjà souvent couru sur ce circuit dont il connaissait les 22 km aussi bien que moi. Le matin, ils [les responsables de Mercedes, NDLR] me demandèrent de démarrer en premier. J'effectuai trois tours et un très un bon temps, et ils m'arrêtèrent. Puis ce fut au tour de Moss de partir et il couvrit une bonne distance avant de battre mon temps. Il était midi, le temps de déjeuner, et les essais prirent fin. Comme on peut le comprendre, je n'étais pas très content de ça... Moss pilotait la Mercedes pour la première fois et il me battait. Mais, au dessert, Alfred Neubauer me parla : 'Fangio, si vous voulez faire quelques tours supplémentaires... – Bien sûr que je veux!' lui répondis-je. La voiture fut préparée, je démarrai, je fis trois tours, je donnai tout ce que je pouvais, et je battis le temps de Moss. Lorsque je stoppai, mes trois mécaniciens entourèrent ma voiture. Sur les bernes de la piste, ils avaient cueilli quelques fleurs sauvages et en avaient fait un petit bouquet qu'ils m'offrirent. Ce fut l'une des plus belles récompenses que j'aie jamais eues."

A Silverstone

Mercedes avait bien fait les choses lors du dernier Grand Prix de Grande-Bretagne en amenant, au centre du stand occupé par l'équipe, une W196 à carrosserie profilée, autour de laquelle s'équipèrent Nico Rosberg et Lewis Hamilton. Bien des spectateurs ont pensé qu'il s'agissait d'un Sport-Prototype. Mais c'était bien une F1, à poste de pilotage central. A l'époque où elle courait (voir ci-contre), le règlement des F1 ne spécifiait pas que les monoplace devaient être à roues découvertes, et plusieurs constructeurs, comme Mercedes ou Connaught, utilisèrent des carrosseries enveloppantes, très aérodynamiques, pour les circuits rapides.



Prost peaufine son installation dans la Red Bull.

F. FLAMAND / DPPI

Un jugement sans appel

Alain Prost a plusieurs fois piloté des F1 récentes, et en particulier des Red Bull-Renault, tout autant que des voitures de série hautes performances modernes. Il s'est réinstallé au volant de son ancienne Renault RE40. Et m'a confié, sans pitié pour cette F1 : "Comment on a pu piloter des machines pareilles? Lourde. Avec des réactions violentes du moteur turbo. Double débrayage pour descendre les vitesses, double débrayage pour les monter. Pffff!!" Je lui ai fait remarquer qu'il avait failli être champion du monde en 1983 avec la RE40, mais son jugement est resté inflexible.

Dimanche 27 juillet, Grand Prix de Hongrie (14h00)



RETROUVEZ LE BLOG F1 DE JEAN-LOUIS MONCET SUR AUTOPLUS.FR ou directement sur votre mobile (iPhone, Android, etc.) en photographiant ce tag grâce à l'application gratuite Flashcode.



IL Y A 39 ANS Semaine du 21 au 27 juillet 1975

PEUGEOT LANCE LA **604**

Echec au sommet

Avec son moteur V6 et sa silhouette signée Pininfarina, la Peugeot 604 joue résolument la carte du prestige. Pénalisée par sa consommation et une finition approximative, elle va manquer sa cible.

A l'aube des années 1970, tandis que l'heure est à la croissance euphorique, aucun constructeur français ne propose pourtant de véritable haut de gamme à motorisation "noble" (six cylindres minimum). Dans un premier temps Renault et Peugeot, bientôt rejoints par Volvo, mettent en chantier un bloc V6 (le fameux PRV), tout en développant de façon autonome deux grands modèles : la R30 et la 604. Si les deux sont présentées simultanément à Genève au printemps 1975, c'est bien la Peugeot qui fait la une des magazines. L'élégance de sa ligne de grande berline classique lui confère en effet un aspect nettement plus

prestigieux. Cet état de grâce s'estompe toutefois bien vite. L'aspect ordinaire et la finition approximative de son habitacle, la pauvreté de son équipement ne sont pas à la hauteur des ambitions de la voiture, et restent loin des standards initiés par les constructeurs allemands.

Trop proche de la grande série

Sur le plan mécanique, rien de très enthousiasmant non plus. En dépit de son caractère (bloc et culasse en alliage, double arbre à cames en tête), le V6 ne fait pas preuve d'un rendement exceptionnel et, surtout, se révèle très gourmand en ces lendemains de choc pétrolier. Conscient des



PHOTOS: N. SOLER

- **MOTEUR:** 6 cylindres en V
- **CYL.:** 2 664 et 2 849 cm³
- **PUISSANCE:** de 136 à 155 ch
- **VIT. MAXI:** de 182 à 190 km/h
- **PRODUCTION:** 153 252 ex. (1975-1986)
- **COTE ACTUELLE:** de 2 000 à 4 500 €



Lourde, mal équilibrée et surtout très gourmande, la première mouture du moteur V6 PRV n'avait comme atout que sa souplesse à bas régime.



Rapide et imposante avec sa malle gigantesque et ses pare-chocs type US, la 604 V6 est taillée pour les longs trajets.



D'un grand classicisme, le design signé Pininfarina ne manque pas d'élégance. Seul le capot avant légèrement incliné dynamise ce profil aux angles vifs.



lacunes de son haut de gamme, Peugeot revoit sa copie en 1978 en proposant une version TI, un peu mieux équipée et dotée d'une injection qui procure enfin l'onctuosité que l'on est en droit d'attendre d'un V6, même si celui-ci reste étouffé par une boîte à quatre vitesses. La 604 ne peut toutefois se délester de sa réputation de voiture à problèmes (alimentation d'essence, pannes de démarreur, corrosion) et gloutonne. Egratignée, la 604 se marginalise et les ventes ne cessent de chuter pour tomber à moins de 10000 exemplaires par an à partir de 1981. L'apparition du V6 de 2,8 litres, plus puissant et offrant un agrément de conduite nettement supérieur, n'infléchira pas son destin. Elle disparaîtra dans une indifférence quasi générale, au printemps 1986.

Alain Bienvenu

La planche de bord est dans l'esprit Peugeot, sobre et fonctionnelle. Un volant à quatre branches y apparaît en 1978.

Prolongez le plaisir du rétro avec le magazine **Auto Plus Classiques**, en vente actuellement...



1975, cette année-là

La mode des films catastrophe touche à sa fin avec *La Tour Infernale*. Place à la terreur avec *Les Dents de la mer* de Steven Spielberg et un gros requin blanc assoiffé de sang. Pas vraiment une psychose, mais de quoi rafraîchir le bain de mer estival...

1975 offre également une façon plus paisible de découvrir les océans avec les débuts de *Thalassa* à la télévision sur FR3.



UNIVERSAL / ZANUCK BROWN

MINIATURES La Porsche 911 Club Coupe de GT Spirit

Variante exclusive

Série très limitée (13 exemplaires) lancée pour les 60 ans du Club Porsche, la 911 Club Coupe entre au catalogue de GT Spirit, spécialiste de la marque. Kit carrosserie, teinte verte spécifique, logos, aucune particularité n'a été oubliée. Mention spéciale aux jantes, superbes. Seule déception, le moteur (430 ch au lieu de 400 ch) reste invisible puisque aucun ouvrant n'est prévu. On se console avec un intérieur détaillé et coloré, une sellerie réaliste et la planche de bord bien restituée. Une jolie miniature, qui justifie un prix de vente frisant quand même les 100 €.

Pierre-Louis Champeaux



- ÉCHELLE: 1/18
- LONGUEUR: 24,9 cm
- FABRICATION: Chine
- PRIX INDICATIF: 99 €



Modèle peu connu, carrosserie fidèle, détails soignés



Prix élevé, pas d'ouvrant

Auto Plus LE VERDICT ★★★★★

FERRARI GT COLLECTION > En kiosque : la 250 GT Berlinetta lusso - 12,99 € avec le poster et le dépliant
Miniature disponible sur Otto-models.com

2 ROUES Nouveauté: le Maxsym 600i ABS

Plaisir taïwanais

Déclinaison du Maxsym 400 que nous avons peu apprécié (voir *Auto Plus* n° 1348), ce maxiscooter 600 est à découvrir! Avec sa teinte noir mat et ses touches rouges, il semble moins volumineux et plus sportif que le "petit". En selle, l'assise moelleuse, la position, idéale, et le moteur onctueux, puissant et silencieux font merveille et rendent chaque déplacement plaisant. De plus, l'ABS et l'amortissement, réussis, assurent en termes de tenue de route. Coffre pour deux casques (idem le top-case), vide-poches, béquilles, appel de phare ultra-lumineux, instrumentation généreuse, frein de parking... sa dotation est impeccable. Abordable et bien pensé, ce 600 est à conseiller.

Jean-Luc Sala-Martin

- PRIX: 6 499 €
- PUISSANCE: 46 ch
- VIT. MAXI: 160 km/h
- GARANTIE: 2 ans



Moteur, confort, freinage, protection, équipement, tarif



Rien de notable vu le tarif

Auto Plus LE VERDICT ★★★★★



Lisible et richement doté, ce tableau de bord remplit parfaitement son rôle.

PHOTOS: PH. TISSIER/PILOU

JEUX VIDÉO Transformers: Dark Spark* sur Xbox One

Manque l'étincelle...

Cela n'a pas pu vous échapper, un nouveau *Transformers* (4) vient de sortir au cinéma. Et, comme à chaque fois, Activision propose simultanément un énième épisode du jeu vidéo tiré de la saga. Hélas, on comprend vite que l'ensemble n'a pas beaucoup évolué depuis le précédent opus (*La chute de Cybertron*). L'action se déroule encore majoritairement sur la planète des Autobots (on a



l'impression que les décors ont été recyclés), ce qui implique que les robots se changent en véhicules futuristes et non en Lamborghini, en Bugatti, en Corvette ou en Pagani comme dans le film. S'ajoutent des phases en voiture assez peu passionnantes, des bugs d'affichage récurrents (sur Xbox 360 comme sur Xbox One), un scénario bricolé, le tout vendu à un tarif plein pot.

- ÉDITEUR: Activision
- PRIX: 69,99 €
- 12 ANS ET PLUS

Nicolas Bernard



L'univers Transformers



Réalisation bâclée, véhicules sans intérêt, décors déjà vus...

Auto Plus LE VERDICT ★☆☆☆☆

* *Transformers: Rise of the Dark Spark*.

Spécial **PROMOS** décodées

Vous avez sûrement vu ou entendu (télé, affiches, journaux, radios) ces promos alléchantes. Valent-elles vraiment le coup? *Auto Plus* les décrypte pour vous!

Agnès Lasbarrères
agnes.lasbarreres@mondadori.fr



CITROËN

CITROËN
C4
AIRCROSS

DÉPART IMMÉDIAT
UNE SÉLECTION DE VÉHICULES
DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT



1
REPRISE ARGUS®
+6 500€⁽⁸⁾
Sur l'ensemble de la gamme
C4 AIRCROSS

3

2

Modèle présenté : Citroën C4 Aircross e-HDi 115 4x2 Collection avec options : 31 110 €

(8) Voir mentions légales

Le C4 Aircross
avec 27 % de ristourne

1 Y a-t-il des conditions à ce rabais?

Oui, cette promotion nécessite d'avoir une auto à faire reprendre. Effectivement, 6 500 € sont ajoutés à la valeur de reprise Argus de votre ancien véhicule, ce qui équivaut à une réduction pouvant aller jusqu'à - 27%.

2 Toutes les versions sont concernées?

C'est vrai, cette offre concerne toute la gamme C4 Aircross mais, comme le laisse supposer la mention "disponibles immédiatement", elle vise les modèles en stock chez votre concessionnaire. Cela risque de limiter le choix.

3 Quel modèle choisir?

Bien sûr, la remise de 27 % porte sur l'entrée de gamme, peu intéressante. Mieux vaut choisir le modèle photographié (e-HDi 115 Collection 4x2), bien doté, dont le tarif passe de 29 750 € (hors options) à 23 250 € (soit - 22%).

Auto Plus

★★★★☆

Mouais...

Certes, le rabais est attrayant, mais il est conditionné à la reprise d'un ancien véhicule, et à la disponibilité des versions en stock. De plus, ce C4 Aircross, dérivé du Mitsubishi ASX, déçoit un peu, par sa finition intérieure notamment...

PEUGEOT

Le 2008 se loue pour 209 €/mois



1

CROSSOVER PEUGEOT 2008

À PARTIR DE **209€** /MOIS SANS APPORT
GARANTIE ÉTENDUE À 5 ANS OFFERTE
SOUS CONDITION DE REPRISE

2

1 De quoi s'agit-il?

Le crossover de Peugeot bénéficie d'une offre de location longue durée (LLD) sur 60 mois et 50 000 km maxi, avec une garantie étendue à cinq ans gratuits (valeur 462 €). Officiellement, aucun apport n'est demandé. En revanche, cette proposition est sous condition de reprise d'une auto de plus de 8 ans.

2 C'est intéressant au final?

Pour 209 €/mois, vous avez droit au modèle d'entrée de gamme 2008 1.2 PureTech 82 Access (la version photographiée Allure sera à 259 €/mois). Au terme de la location, vous aurez donc déboursé la somme de 12 540 €, qui représente 81 % du tarif catalogue, à 15 550 €. Mais vous devrez restituer votre 2008.

Pas si avantageux que ça

★★★★☆

Un 2008 à partir de 209 €/mois, c'est attirant. Mais, après calculs, on réalise qu'on aura versé plus de 80 % du prix neuf à la fin de la location, sans pouvoir l'acquiescer et en étant redevable de frais de remise en état éventuels. C'est trop!

DACIA

Une offre pour les professionnels

Dokker Van

à partir de **69 €/mois⁽¹⁾**
avec un 1er loyer majoré de 2 097€ HT

1

- 1 porte coulissante de série
- Jusqu'à 750kg de charge utile⁽²⁾
- 3.3m³ de volume de chargement
- Jusqu'à 3.11m de longueur de changement avec l'Easy Seat et sa cloison pivotante⁽³⁾



2

Modèle présenté : Dokker Van 1.6 MPI 85 (niveau de finition Dokker)⁽⁴⁾

1 De quoi s'agit-il?

Dacia propose une location avec option d'achat (LOA) pour... les artisans, commerçants et sociétés. Et, bien que ce ne soit pas indiqué clairement sur l'affiche, la mensualité du Dokker Van est hors taxes! Fixée sur 60 mois, l'opération requiert tout de même un apport de 2 097 € HT suivi de 59 mensualités de 69 € HT.

2 C'est intéressant au final?

Au terme des cinq ans de LOA, le client aura payé 6 168 € HT, soit 88 % du tarif catalogue (6 990 € HT) de la version d'entrée de gamme (essence) 1.6 MPI 85. Et s'il souhaite acquiescer ce véhicule, il devra rajouter 2 135 € HT. En définitive, le Dokker Van lui aura coûté 8 303 € HT, soit 1 313 € HT de plus (19%).

Attention à la version concernée

★★★★☆

Dacia veut séduire aussi les professionnels avec une mensualité hyper attractive. Le hic, c'est que ces 69 € (HT) par mois s'appliquent au modèle d'entrée de gamme essence, qui a peu de chances de capter l'attention d'un artisan...

Le guide D'ACHAT VOITURES NEUVES LES TARIFS

LES PRIX CATALOGUE

Ce sont les tarifs officiels fournis par les constructeurs. Dans la colonne suivante figure l'écopastille: le montant du bonus ou du malus écologique.

LES TAUX DE REMISE

Nous vous fournissons les rabais couramment pratiqués en concession sur tel ou tel modèle. Attention, ces taux de remise sont à dissocier des promotions officielles ponctuelles.

BONUS/MALUS - LES RÈGLES 2014

De - 6 300 € à + 8 000 €, le bonus/malus 2014 fait plus que jamais le grand écart. Au milieu, la zone neutre à 0 € concerne en majorité les véhicules diesels, soit le gros du marché.

Souci de CO ₂	20 g et moins	Hybrides "plug-in" de 21 à 60 g	Hybrides - de 110 g	De 61 à 90 g	De 91 à 130 g	De 131 à 135 g	De 136 à 140 g	De 141 à 145 g
Montant	-27% ⁽¹⁾	-20% ⁽²⁾	-8,25% ⁽³⁾	-150 €	0 €	150 €	250 €	500 €
Souci de CO ₂	De 146 à 150 g	De 151 à 155 g	De 156 à 175 g	De 176 à 180 g	De 181 à 185 g	De 186 à 190 g	De 191 à 200 g	Plus de 200g
Montant	900 €	1 600 €	2 200 €	3 000 €	3 600 €	4 000 €	6 500 € ⁽⁴⁾	8 000 € ⁽⁴⁾

1. A ôter du prix catalogue, avec un maximum de 6 300 €. 2. A ôter du prix catalogue, avec un maximum de 4 000 €. 3. A ôter du prix catalogue, avec un minimum de 1 650 € et un maximum de 3 300 €. 4. S'y ajoute un "superalus" annuel de 160 €.

Les prix de toutes les options et voitures neuves sur : www.autoplus.fr

Marque	Modèle	Prix en €	Écopastille	Remise Possible	Tenue à la cote	
ALFA ROMEO	1.4 MPI 10 Pro Progression	14 490	+150	11%	▲	
	1.4 MPI 16 Distinctive	18 700	0	14%	▲	
	0.3 TwinAir 103 Exclusive	18 900	0	12%	▲	
	1.4 MultiAir 135 Exclusive	21 850	0	12%	▲	
	1.4 MultiAir 135 Quadrifoglio Verde TCT	34 900	0	11%	▲	
	1.3 JTDM 85 Distinctive	20 050	-150	14%	▲	
	1.5 JTDM 120 Exclusive	22 750	0	12%	▲	
	Giulietta (nouvelle)					
	1.4 130i Inspiration	21 090	+300	10%	▲	
	1.4 130i Distinctive	23 900	+300	14%	▲	
	1.4 MultiAir 170 Exclusive	28 550	+150	10%	▲	
	1750 TB 240 Quadrifoglio Verde TCT	34 400	+2 200	9%	▲	
	1.6 JTDM 105 Inspiration	24 390	0	10%	▲	
	1.5 JTDM 105 Distinctive	26 250	0	14%	▲	
	2.0 JTDM 150 Distinctive	28 450	0	14%	▲	
	2.0 JTDM 175 Distinctive TCT	32 150	0	14%	▲	
	2.0 JTDM 175 Exclusive TCT	34 900	0	10%	▲	
	4C (nouvelle)					
	1750 TB 240 Standard Edition	51 900	+2 200	0%	-	
	ASTON MARTIN	V8 Vantage	109 963	+8 000	0%	-
V8 Vantage Roadster		122 015	+8 000	0%	-	
V8 Vantage S Coupé		124 673	+8 000	0%	-	
V8 Vantage S Roadster		138 725	+8 000	0%	-	
V12 Vantage S		178 672	+8 000	0%	-	
DB9 Coupé		179 252	+8 000	0%	-	
DB9 Volante		194 380	+8 000	0%	-	
Vanquish V12		251 904	+8 000	8%	-	
Vanquish Volante V12		267 931	+8 000	0%	-	
Rapide S		191 361	+8 000	0%	-	
AUDI		1.2 TFSI Attraction	17 290	0	4%	▲
		1.2 TFSI Ambiente	18 380	0	4%	▲
		1.4 TFSI 122 Ambition	22 570	0	4%	▲
		1.4 TFSI 122 S-Line	24 570	0	4%	▲
		1.4 TFSI 140 CDD S-Line	25 600	0	4%	▲
	1.4 TFSI 140 CDD Ambition Luxe	26 950	0	4%	▲	
	1.4 TFSI 185 Ambition Luxe S-Tronic	29 040	+250	4%	▲	
	S1 Quattro	33 900	+2 200	0%	-	
	1.8 TDI 90 Attraction	18 640	0	4%	▲	
	1.8 TDI 105 Attraction	20 280	0	4%	▲	
	1.5 TDI 105 Ambiente	21 480	0	4%	▲	
	2.0 TDI 143 Ambition	25 970	0	4%	▲	
	2.0 TDI 143 S-Line	27 970	0	4%	▲	
	A1 Sportback					
	1.2 TFSI 90 Attraction	17 990	0	4%	▲	
1.2 TFSI 90 Ambiente	18 090	0	4%	▲		
1.4 TFSI 122 Ambiente	21 470	0	4%	▲		
1.4 TFSI 122 Ambition	23 270	0	4%	▲		
1.4 TFSI 140 CDD Ambition	24 300	0	6%	▲		
1.4 TFSI 140 CDD S-Line	26 300	0	6%	▲		
1.4 TFSI 185 S-Line S-Tronic	28 990	+250	6%	▲		
1.4 TFSI 185 Ambition Luxe S-Tronic	29 740	+250	6%	▲		
S1 Quattro	34 600	+2 200	0%	-		
1.8 TDI 90 Attraction	19 540	0	4%	▲		
1.5 TDI 105 Attraction	21 090	0	4%	▲		
1.8 TDI 105 Ambiente	22 180	0	4%	▲		
2.0 TDI 143 Ambition	25 770	0	6%	▲		
2.0 TDI 143 S-Line	27 770	0	6%	▲		
A3 3P						
1.2 TFSI 105 Attraction	23 730	0	8%	▲		
1.4 TFSI 122 Attraction	24 730	0	8%	▲		
1.4 TFSI 122 Ambiente	27 280	0	8%	▲		
1.4 TFSI 140 CDD Ambiente	28 280	0	8%	▲		
1.4 TFSI 140 CDD Ambition	28 280	0	8%	▲		
1.4 TFSI 180 Ambition	30 270	+150	8%	▲		
1.8 TFSI 180 S-Line	32 770	+150	8%	▲		
S3 Quattro	46 120	+2 200	8%	▲		
1.5 TDI 105 Attraction	25 280	0	8%	▲		
1.8 TDI 110 Ultra Attraction	25 280	-150	8%	▲		
2.0 TDI 150 Attraction	27 300	0	8%	▲		
2.0 TDI 150 Ambiente	29 850	0	8%	▲		
2.0 TDI 184 Ambition	31 730	0	8%	▲		
2.0 TDI 184 Ambition	31 680	0	8%	▲		
A3 berline						
1.4 TFSI 125 Attraction	26 180	0	7%	▲		
1.4 TFSI 125 Ambiente	28 730	0	7%	▲		
1.4 TFSI 140 CDD Ambiente	29 730	0	7%	▲		
1.4 TFSI 140 CDD Ambition	29 680	0	7%	▲		
1.8 TFSI 180 Ambition	31 720	+150	7%	▲		
1.8 TFSI 180 S-Line	34 220	+150	7%	▲		
S3 Quattro	47 690	+2 200	8%	▲		
1.8 TDI 105 Attraction	26 730	0	7%	▲		
1.5 TDI 105 Ambiente	29 280	0	7%	▲		
2.0 TDI 150 Ambiente	31 300	0	7%	▲		
2.0 TDI 150 Ambition	31 250	0	7%	▲		
A3 Sportback 6P						
1.2 TFSI 105 Attraction	24 630	0	5%	▲		
1.4 TFSI 122 Attraction	25 630	0	5%	▲		
1.4 TFSI 122 Ambiente	28 180	0	5%	▲		
1.4 TFSI 140 CDD Ambiente	29 180	0	5%	▲		
1.4 TFSI 140 CDD Ambition	29 130	0	5%	▲		
1.8 TFSI 180 Ambition	31 170	+150	5%	▲		
1.8 TFSI 180 S-Line	33 670	+150	5%	▲		
S3 Quattro	47 020	+2 200	5%	▲		
1.8 TDI 105 Attraction	26 180	0	5%	▲		
1.5 TDI 110 Ultra Attraction	26 180	-150	5%	▲		
2.0 TDI 150 Attraction	28 200	0	5%	▲		
2.0 TDI 150 Ambiente	30 750	0	5%	▲		
2.0 TDI 184 Ambition	32 630	0	5%	▲		
2.0 TDI 184 Ambition	32 580	0	5%	▲		
A3 Cabriolet (nouvelle)						
1.4 TFSI 125 Attraction	31 730	0	5%	▲		
1.4 TFSI 125 Ambiente	34 280	0	5%	▲		
1.4 TFSI CDD 150 Ambiente	35 280	0	5%	▲		
1.4 TFSI CDD 150 Ambition	35 230	0	5%	▲		
1.8 TFSI 180 Ambition	37 270	+250	5%	▲		
1.8 TFSI 180 S-Line	39 770	+250	5%	▲		
S3 Quattro S-Tronic	48 560	+2 200	8%	▲		
1.8 TDI 110 Attraction	32 280	nc	5%	▲		
1.8 TDI 110 Ambition	34 830	nc	5%	▲		
2.0 TDI 150 Ambiente	36 850	0	5%	▲		
2.0 TDI 150 Ambition	36 800	0	5%	▲		
2.0 TDI 184 Ambition	38 680	0	5%	▲		
2.0 TDI 184 S-Line	41 180	0	5%	▲		
A4						
1.4 TFSI 150 Attraction	29 780	+150	4%	▲		
2.0 TFSI 170 Attraction Quattro	33 400	+2 200	4%	▲		
2.0 TFSI 170 Ambiente Quattro	35 950	+2 200	4%	▲		
2.0 TFSI 211 S-Line Quattro S-Tronic	43 560	+3 000	4%	▲		
2.0 TFSI 211 Ambit. Luxe Quat. S-Tr.	45 160	+3 000	4%	▲		
RS Quattro S-Tronic	61 860	+8 000	5%	▲		
2.0 TDI 148 Attraction	30 740	+250	4%	▲		
2.0 TDI 148 Ambiente	32 990	+250	4%	▲		
2.0 TDI 177 Ambiente	35 900	+300	4%	▲		
2.0 TDI 177 S-Line	38 950	+300	4%	▲		
A4 Avant						
1.8 TFSI 120 Attraction	27 870	+1 600	7%	▲		
1.8 TFSI 170 Attraction	30 500	+1 600	7%	▲		
1.8 TFSI 170 Ambiente	32 800	+1 600	7%	▲		
2.0 TFSI 225 Ambiente	36 860	+250	7%	▲		
2.0 TFSI 225 S-Line	42 310	+250	7%	▲		
3.0 TFSI 272 Ambition Luxe S-Tr. Q.	55 140	+4 000	7%	▲		
S4 Quattro S-Tronic	63 440	+4 000	7%	▲		
2.0 TDI 126 Attraction	30 090	0	7%	▲		
2.0 TDI Ultra Clean Diesel 136 Attraction	32 120	0	7%	▲		
2.0 TDI Clean Diesel 150 Ambiente	34 420	0	7%	▲		
2.0 TDI Ultra Clean Diesel 163 Ambiente	36 980	0	7%	▲		
2.0 TDI Clean Diesel 190 S-Line	37 210	0	7%	▲		
2.0 TDI Clean Diesel 190 S-Line	42 660	0	7%	▲		
3.0 TDI 204 S-Line	45 140	+150	7%	▲		
3.0 TDI 204 Ambition Luxe	47 340	+150	7%	▲		
3.0 TDI 245 Ambition Luxe Quattro	53 020	+1 600	7%	▲		
3.0 TDI Clean Diesel 245 Amb. L. Q. S-Tr.	56 410	+600	7%	▲		
A4 Avant						
1.8 TFSI 120 Attraction	29 220	+1 600	7%	▲		
1.8 TFSI 170 Attraction	31 850	+1 600	7%	▲		
1.8 TFSI 170 Ambiente	34 150	+1 600	7%	▲		
2.0 TFSI 225 Ambiente	38 210	+1 600	7%	▲		
2.0 TFSI 225 S-Line	43 660	+1 600	7%	▲		
S4 Quattro S-Tronic	51 960	+1 600	7%	▲		
RS4 Quattro S-Tronic	64 790	+1 600	7%	▲		
2.0 TDI 120 Attraction	31 440	0	7%	▲		
2.0 TDI Ultra Clean Diesel 136 Attraction	33 470	0	7%	▲		
2.0 TDI Clean Diesel 150 Attraction	35 470	0	7%	▲		
2.0 TDI Clean Diesel 150 Ambiente	37 770	0	7%	▲		
2.0 TDI Ultra Clean Diesel 163 Ambiente	39 210	0	7%	▲		
2.0 TDI Clean Diesel 190 S-Line	38 210	0	7%	▲		
2.0 TDI Clean Diesel 190 S-Line	44 610	0	7%	▲		
3.0 TDI 204 S-Line	46 990	+150	7%	▲		
3.0 TDI 204 Ambition Luxe	48 990	+150	7%	▲		
3.0 TDI 245 Ambition Luxe Quattro	54 770	+1 600	7%	▲		
3.0 TDI Clean Diesel 245 Amb. L. Q. S-Tr.	57 760	+1 600	7%	▲		
A4 Allroad Quattro						
2.0 TFSI 225 Ambiente	43 090	+2 200	7%	▲		
2.0 TFSI 225 Ambition Luxe	50 740	+2 200	7%	▲		
2.0 TDI Clean Diesel 150 Ambiente	40 690	nc	7%	▲		
2.0 TDI Clean Diesel 150 Ambition Luxe	48 300	nc	7%	▲		
2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe	50 740	+500	7%	▲		
3.0 TDI 245 Ambition Luxe S-Tronic	58 840	+2 200	7%	▲		
3.0 TDI Clean Diesel 245 Amb. Luxe S-Tr.	60 130	+2 200	7%	▲		
A5 Coupé						
1.8 TFSI 170 Attraction	35 770	+150	5%	▲		
1.8 TFSI 170 Ambiente	38 970	+150	5%	▲		
2.0 TFSI 225 S-Line	47 830	+250	5%	▲		
3.0 TFSI 272 Ambition Luxe Quat. S-Tr.	60 180	+4 000	6%	▲		
3.0 TFSI 272 Aven. Quattro S-Tronic	62 680	+4 000	7%	▲		
S5 Quattro S-Tronic	90 550	+8 000	7%	▲		
RS5 Quattro S-Tronic	98 080	+8 000	7%	▲		
2.0 TDI Ultra Clean Diesel 163 Attraction	39 680	0	5%	▲		
2.0 TDI Ultra Clean Diesel 163 Ambiente	42 280	0	5%	▲		
2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambiente	42 630	0	5%	▲		
2.0 TDI Clean Diesel 190 S-Line	47 130	0	5%	▲		
3.0 TDI 204 S-Line	49 990	+150	5%	▲		
3.0 TDI 204 Ambition Luxe	52 110	+1 600	5%	▲		
3.0 TDI 245 Ambition Luxe	60 810	+1 600	6%	▲		
3.0 TDI Clean Diesel 245 Aven. L. Q. S-Tr.	63 920	+1 600	6%	▲		
A5 Sportback						
1.8 TFSI 170 Attraction	35 980	+250	5%	▲		
1.8 TFSI 170 Ambiente	38 780	+250	5%	▲		
2.0 TFSI 225 S-Line	47 130	+250	5%	▲		
3.0 TFSI 272 Aven. Quattro S-Tronic	61 180	+4 000	6%	▲		
3.0 TFSI 272 Aven. Quattro S-Tronic	63 680	+4 000	6%	▲		
S5 Quattro S-Tronic	90 550	+8 000	7%	▲		
RS5 Quattro S-Tronic	98 080	+8 000	7%	▲		
2.0 TDI Ultra Clean Diesel 136 Attraction	34 750	0	6%	▲		

CHEVROLET (suite)

Modèle	Prix en €	Ecopastille	Remise Possible	Tenue à la cote
Corvette Stingray Cabriolet (nouveau)	72 900	+8000	nc	-
Captiva				
2.2 VCDi 163 LS	28 750	+2200	14%	▲
2.2 VCDi 163 LT	29 950	+2200	13%	▲
2.2 VCDi 184 LTZ AWD	35 150	+2200	11%	▲
CITROËN				
C-Zero				
Comfort	29 800	-27%	11%	▼
C1 3p (nouveau)				
1.0 VTi 84 Start	9 950	0	3%	-
1.0 VTi 88 Live	10 150	0	3%	-
1.2 VTi 82 Shine	13 750	0	3%	-
C3				
1.0 VTi 84 Attraction	13 900	0	10%	▲
1.2 VTi 82 Attraction	14 100	0	10%	▲
1.2 VTi 82 Confort	16 100	0	10%	▲
1.6 VTi 120 Exclusive	18 700	+150	10%	▲
1.4 HDi 70 Attraction	15 500	0	10%	▲
1.6 HDi 90 Exclusive	20 050	0	10%	▲
C3 Picasso				
1.4 VTi 95 Attraction	16 600	+500	12%	▲
1.6 VTi 120 Confort	19 100	+500	12%	▲
1.6 VTi 120 Exclusive	21 000	+500	12%	▲
1.6 HDi 90 Attraction	18 600	0	12%	▲
1.6 HDi 115 Confort	21 850	0	12%	▲
1.6 HDi 115 Exclusive	23 750	0	15%	▲
DS3 (nouveau)				
1.2 VTi 82 Chic	15 950	0	nc	-
1.2 VTi 82 Be Chic	17 600	0	nc	-
1.6 VTi 120 Be Chic	18 700	0	nc	-
1.6 VTi 120 So Chic	19 500	0	nc	-
1.8 THP 155 Sport Chic	23 200	+150	nc	-
1.8 THP 155 Sport Chic Racing	30 900	+300	nc	-
1.4 HDi 70 Chic	17 450	0	nc	-
1.4 HDi 70 Be Chic	19 100	0	nc	-
1.6 e-HDi 90 Be Chic	19 950	-150	nc	-
1.6 e-HDi 90 So Chic	20 750	-150	nc	-
1.6 BlueHDi 120 Sport Chic	25 150	0	nc	-
DS3 Cabrio (nouveau)				
1.2 VTi 82 Chic	18 950	0	nc	-
1.2 VTi 82 Be Chic	20 400	0	nc	-
1.6 VTi 120 Be Chic	21 500	0	nc	-
1.6 VTi 120 So Chic	22 300	0	nc	-
1.8 THP 155 Sport Chic	25 700	+250	nc	-
1.6 e-HDi 90 Be Chic	22 600	0	nc	-
1.6 e-HDi 90 So Chic	23 400	0	nc	-
1.6 BlueHDi 120 Sport Chic	27 500	0	nc	-
C4 Cactus (nouveau)				
1.2 VTi 75 Start	13 950	0	0%	▲
1.2 VTi 82 Live	15 200	0	0%	▲
1.2 VTi 82 Feel	18 950	0	0%	▲
1.2 PureTech 110 Feel	18 900	nc	0%	▲
1.2 PureTech 110 Shine	20 600	nc	0%	▲
1.6 e-HDi 92 Feel ETG	20 550	0	0%	▲
1.6 e-HDi 92 Shine ETG	22 300	0	0%	▲
1.6 BlueHDi 100 Shine	22 400	-150	0%	▲
C4				
1.4 VTi 95 Attraction	19 200	+250	12%	▲
1.6 VTi 120 Attraction	20 700	+500	12%	▲
1.6 VTi 120 Confort	22 100	+500	15%	▲
1.2 e-THP 130 Confort	23 050	0	15%	▲
1.2 e-THP 130 Exclusive	26 100	0	14%	▲
1.8 THP 155 Exclusive BMP6	27 200	+500	14%	▲
1.6 HDi 90 Attraction	22 200	0	12%	▲
1.6 e-HDi 115 Attraction	23 800	0	12%	▲
1.6 e-HDi 115 Confort	25 000	0	15%	▲
2.0 HDi 150 Exclusive	29 450	0	14%	▲
2.0 HDi 150 Exclusive +	30 900	0	14%	▲
DS4				
1.6 VTi 120 Chic	22 300	+500	7%	▲
1.8 THP 190 So Chic Auto.	27 350	+3000	7%	▲
1.8 THP 200 Sport Chic	31 350	+300	6%	▲
1.6 e-HDi 115 Chic	25 200	0	7%	▲
1.6 e-HDi 115 So Chic	27 700	0	7%	▲
2.0 HDi 136 So Chic	28 600	0	7%	▲
2.0 HDi 160 So Chic	29 300	0	7%	▲
2.0 HDi 160 Sport Chic	31 900	0	6%	▲
C4 Picasso				
1.6 VTi 120 Attraction	23 250	+500	7%	▲
1.8 THP 195 Intensive	28 400	+250	7%	▲
1.8 THP 195 Exclusive	31 550	+250	7%	▲
1.6 e-THP 165 Exclusive Auto.	33 450	0	7%	▲
1.6 HDi 90 Attraction	24 450	0	7%	▲
1.6 HDi 115 Confort	26 900	0	7%	▲
1.6 HDi 115 Intensive	28 900	0	7%	▲
2.0 BlueHDi 150 Intensive	31 250	0	7%	▲
2.0 BlueHDi 150 Exclusive	34 250	0	7%	▲
Grand C4 Picasso				
1.6 VTi 120 Attraction	24 450	+500	8%	▲
1.6 VTi 120 Confort	26 000	+500	8%	▲
1.6 THP 195 Intensive	29 600	+500	8%	▲
1.6 THP 195 Exclusive	31 550	+250	8%	▲
1.6 e-THP 165 Exclusive Auto.	33 450	0	8%	▲
1.6 HDi 115 Attraction	26 350	0	8%	▲
1.6 HDi 115 Confort	28 100	0	8%	▲
2.0 BlueHDi 150 Intensive	32 450	0	8%	▲
2.0 BlueHDi 150 Exclusive	35 450	0	8%	▲
C4 Aircross				
1.6 115 Attraction	23 700	+150	4%	▲
1.6 115 Confort	25 950	+150	10%	▲
1.6 e-HDi 115 Confort	29 050	0	10%	▲
1.6 e-HDi 150 Confort	31 050	+500	10%	▲
1.6 e-HDi 150 Exclusive	35 900	+300	11%	▲
C5				
1.6 VTi 120 Attraction BMP6	24 500	+500	15%	▲
1.8 THP 195 Exclusive	33 750	+1600	17%	▲
1.6 HDi 115 Attraction	26 800	0	15%	▲
1.6 HDi 115 Confort	28 700	0	16%	▲
2.0 HDi 140 Confort	31 200	0	16%	▲
2.0 HDi 140 Exclusive	35 150	0	17%	▲
2.0 HDi 160 Confort	31 900	0	16%	▲
2.0 HDi 160 Exclusive	35 950	0	17%	▲
2.2 HDi 200 Exclusive Auto.	39 450	+1600	17%	▲
C5 Tourer				
1.8 THP 195 Exclusive	35 950	+1600	16%	▲
1.6 HDi 115 Attraction	27 900	0	15%	▲
1.6 HDi 115 Confort	29 800	0	16%	▲
2.0 HDi 140 Confort	32 300	+190	16%	▲
2.0 HDi 140 Exclusive	36 450	+190	16%	▲
2.0 HDi 160 Confort	33 000	+150	16%	▲
2.0 HDi 160 Exclusive	37 250	+150	16%	▲
2.2 HDi 200 Exclusive Auto.	40 750	+2000	16%	▲
C5 Cross-Tourer				
1.6 HDi 115 Millennium	32 150	0	nc	-
2.0 HDi 140 Millennium	34 850	+150	nc	-
2.0 HDi 160 Millennium	35 450	+150	nc	-
2.0 HDi 160 Exclusive	38 950	+150	nc	-
2.2 HDi 200 Exclusive Auto.	41 750	+2000	nc	-
D55				
1.8 THP 155 Chic Auto.	30 950	+2200	4%	▲
1.8 THP 155 So Chic Auto.	34 850	+2200	4%	▲
1.8 THP 200 So Chic	38 000	+1600	4%	▲
1.8 THP 200 Sport Chic	38 650	+1600	3%	▲
1.6 e-HDi 115 Chic ETG	30 350	0	4%	▲
1.6 e-HDi 115 So Chic ETG	34 300	0	4%	▲
1.6 BlueHDi 120 So Chic	34 550	0	4%	▲
2.0 HDi 160 So Chic	38 650	0	4%	▲
2.0 HDi 160 Sport Chic	38 550	0	3%	▲
2.0 BlueHDi 160 Sport Chic Auto.	41 850	0	3%	▲
Hybrid4 Sport Chic	44 900	-625%	3%	▲
Nemo Multispace				
1.3 HDi 75 Attraction	15 950	0	13%	▲
1.3 HDi 75 Confort	17 600	0	16%	▲
Berlingo Multispace				
1.4 VTi 95 Attraction	17 600	+1600	9%	▲
1.6 VTi 120 Exclusive	22 200	+2000	19%	▲
1.6 HDi 75 Attraction	18 950	+150	9%	▲
1.6 HDi 90 Confort	21 300	+150	9%	▲
1.6 HDi 90 XTR	22 800	+150	18%	▲
1.6 HDi 115 Exclusive	24 800	+150	19%	▲

Modèle	Prix en €	Ecopastille	Remise Possible	Tenue à la cote
Logan				
1.2 16V 75	7 700	+150	0%	▲
0.9 TdC 90 Ambiance	10 000	0	0%	▲
0.9 TdC 90 Lauréate	11 100	0	0%	▲
1.5 dCi 75 Ambiance	10 850	0	0%	▲
1.5 dCi 90 Lauréate	12 550	0	0%	▲
Logan MCV				
1.2 75	8 990	+150	0%	▲
0.9 TdC 90 Ambiance	11 200	0	0%	▲
0.9 TdC 90 Lauréate	12 300	0	0%	▲
1.5 dCi 75 Ambiance	12 050	0	0%	▲
1.5 dCi 90 Ambiance	12 690	0	0%	▲
1.5 dCi 90 Lauréate	13 790	0	0%	▲
Lodgy				
1.6 MPI 85 GPL	9 990	+250	0%	▲
1.6 MPI 85 GPL Silver Line	11 490	+250	nc	-
1.2 TdC 115 Silver Line	13 090	+150	nc	-
1.2 TdC 115 Black Line	14 190	+150	nc	-
1.5 dCi 90 Silver Line	14 190	0	nc	-
1.5 dCi 90 Black Line	15 290	0	nc	-
1.5 dCi 110 Black Line	16 990	0	nc	-
Duster (nouveau)				
1.6 105 GPL	11 990	+500	0%	▲
1.6 105 GPL Ambiance	13 090	+500	0%	▲
1.2 TdC 125 Ambiance	14 590	nc	0%	▲
1.5 dCi 125 Lauréate	15 890	0	0%	▲
1.5 dCi 90 Ambiance	14 690	0	0%	▲
1.5 dCi 110 Ambiance	15 290	0	0%	▲
1.5 dCi 110 Lauréate	16 390	0	0%	▲
Dokker				
1.6 MPI 85 GPL	9 490	+500	0%	▲
1.2 TdC 115 Ambiance	12 290	+150	0%	▲
1.5 dCi 75 Ambiance	13 290	0	0%	▲
1.5 dCi 90 Ambiance	13 790	0	0%	▲
1.5 dCi 90 Lauréate	14 790	0	0%	▲
FERRARI				
458 Italia	262 972	+8000	0%	-
458 Speciale	238 596	+8000	0%	-
458 Spider	225 563	+8000	0%	-
California	194 235	+8000	0%	-
F12 Berlinetta	272 895	+8000	0%	-
FF	262 392	+8000	0%	-
FIAT				
500				
1.2 09 Pop	12 180	0	5%	▲
0.9 TwinAir Turbo 85 Lounge	15 760	0	4%	▲
0.9 TwinAir Turbo 85 S	16 060	0	4%	▲
0.9 TwinAir Turbo 105 S	18 810	0	4%	▲
0.9 TwinAir Turbo 105 Club	18 310	0	nc	-
Abarth 135	18 150	+1600	7%	▲
Abarth 595 Turismo 160	22 050	+1600	7%	▲
Abarth 595 Competizione 160	23 950	+1600	7%	▲
1.3 MultiJet 95 Pop	14 760	0	5%	▲
1.3 MultiJet 95 Lounge	16 760	0	4%	▲
500 C				
1.2 09 Pop	14 990	0	3%	▲
1.2 09 Lounge	16 990	0	7%	▲
0.9 TwinAir Turbo 85 Lounge	18 590	0	7%	▲
0.9 TwinAir Turbo 85 S	18 890	0	9%	▲
0.9 TwinAir Turbo 105 S	19 810	0	9%	▲
0.9 TwinAir Turbo 105 Club	21 110	0	nc	-
Abarth 135	19 950	+1600	5%	▲
Abarth 595 Turismo 160	23 750	+1600	nc	-
Abarth 595 Competizione 160	25 650	+1600	nc	-
1.3 MultiJet 95 Lounge	16 950	0	7%	▲
1.3 MultiJet 95 S	18 950	0	9%	▲
Panda				
1.2 09 Pop	9 990	0	11%	▲
1.6 09 Easy	11 390	0	11%	▲
0.9 05 Easy	12 590	0	11%	▲

Le prix des voitures neuves

Modèle	Prix en €			Écopastille	Remise Possible	Taux à la cote	Modèle	Prix en €			Écopastille	Remise Possible	Taux à la cote	Modèle	Prix en €			Écopastille	Remise Possible	Taux à la cote
	Prix	en €	Différence					Prix	en €	Différence					Prix	en €	Différence			
Range Rover	117 300	+8000	0%				220 CDI Avantgarde Executive	43 050	0	11%			83 AMG S 4Matic Auto.	148 900	+8900	6%				
5.0 Supercharged Vogue Auto.	117 300	+8000	0%				250 CDI Elegance	43 050	0	8%			250 CDI BlueEfficiency Auto.	65 200	+2000	5%				
3.0 TDV HSE Auto.	110 700	+8000	0%				350 CDI Avantgarde Executive	48 450	0	10%			350 CDI Avantgarde Ex. 4M. Auto.	71 200	+2200	8%				
4.4 SDV6 Vogue Auto.	124 300	+8000	0%				350 CDI Avantgarde Ex. 4M. Auto.	53 850	+6500	11%			CLASSE C Coupé							
4.4 SDV6 Autobiography Auto.	130 200	+8000	0%				250 CDI	36 700	+250	13%			180	36 700	+250	13%				
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	130 200	nc	0%				250	36 700	+1500	13%			250	36 700	+1500	13%				
LEXUS							250 Executive	43 100	+1600	12%			250 Executive Auto.	46 700	+1600	12%				
CT							250 Fascination Auto.	52 500	+1600	11%			63 AMG Auto.	90 300	+8000	11%				
200h Emotion	29 990	-6,25%	0%				350 Fascination Auto.	55 850	+2300	11%			220 CDI	39 200	0	13%				
200h Sensation	32 550	-6,25%	0%				250 CDI	41 700	0	13%			250 CDI Executive	45 100	0	12%				
IS (nouveau)							CLASSE SLK						250	39 900	+900	11%				
250 Luxe	42 900	+6500	0%				250	45 600	+2200	11%			250	50 100	+2200	11%				
300h	37 990	-6,25%	0%				350 Auto.	50 100	+2200	11%			55 AMG Auto.	87 900	+6500	7%				
300h Business	40 990	-6,25%	0%				250 CDI	41 700	0	11%			CLASSE GLK							
GS							200 Sport	38 400	+2200	6%			200 Sport	44 250	+2200	6%				
300h Business	49 900	-6,25%	0%				250 Sport Auto.	48 850	+2200	6%			250 Fascination Auto.	56 200	+2200	4%				
300h Luxe	58 900	-6,25%	0%				250 Fascination Auto.	56 200	+2200	4%			250 Fascination 4Matic Auto.	66 300	+4000	4%				
450h Luxe	67 500	+300	0%				250 CDI	37 350	+500	6%			250 CDI	39 450	+500	6%				
450h Executive	77 300	+300	0%				220 CDI Sport	45 300	+500	6%			220 CDI Sport	45 300	+500	6%				
LS							220 BlueTec Sport 4Matic Auto.	51 900	+2200	6%			220 BlueTec Sport 4Matic Auto.	51 900	+2200	6%				
480 Luxe	105 800	+8000	4%				220 BlueTec Fascination 4Matic Auto.	59 250	+2200	4%			220 BlueTec Fascination 4Matic Auto.	62 250	+2200	4%				
600h Luxe	122 300	+8000	4%				250 BlueTec Fascination 4Matic Auto.	66 300	+3000	4%			CLASSE E							
600h F-Sport	128 300	+8000	4%				250 CDI	43 450	+500	6%			250	43 450	+500	6%				
RX							250 Sportline Auto.	48 050	+150	6%			250 Sportline Auto.	55 450	+150	6%				
450h Business ZWD	39 900	+250	nc				300 Sportline Auto.	59 400	+2200	5%			300 Sportline Auto.	59 400	+2200	5%				
450h Pack ZWD	83 500	+250	nc				300 Executive Auto.	63 900	+2200	5%			300 Executive Auto.	63 900	+2200	5%				
450h Luxe ZWD	87 700	+250	nc				350 Fascination Auto.	69 550	+2200	5%			350 Fascination Auto.	69 550	+2200	5%				
LOTUS							400 Fascination Auto.	73 900	+3600	5%			400 Fascination Auto.	73 900	+3600	5%				
Elise	38 700	+2200	5%				350 BlueTec Fascination Auto.	87 950	+250	5%			CLASSE E Break							
Elise DR	35 700	+900	5%				250	45 450	+900	5%			250 Auto.	51 050	+300	5%				
Elise S	48 010	+2000	nc				250 Sportline Auto.	57 450	+500	5%			250 Sportline Auto.	57 450	+500	5%				
Elise S CR	45 980	nc	nc				300 Sportline Auto.	61 400	+2200	5%			300 Sportline Auto.	61 400	+2200	5%				
Elise S CR	67 420	+8000	nc				300 Executive Auto.	61 850	+2200	5%			300 Executive Auto.	61 850	+2200	5%				
Elise S Roadster	67 420	+8000	nc				350 Fascination Auto.	65 900	+2200	5%			350 Fascination Auto.	65 900	+2200	5%				
Evija	65 450	+8000	5%				400 Fascination Auto.	70 600	+2200	5%			400 Fascination Auto.	70 600	+2200	5%				
Evija S	74 530	+8000	5%				63 AMG 4Matic S Auto.	127 050	+8000	4%			220 CDI	42 950	+150	5%				
Evija Sports Racer	75 130	+8000	5%				63 AMG 4Matic S Auto.	127 050	+8000	4%			220 CDI Sportline	42 950	+150	5%				
Evija Sports Racer S	83 200	+8000	nc				63 AMG 4Matic S Auto.	138 450	+8000	4%			250 CDI Sportline	55 850	+150	5%				
MASERATI							250 CDI Executive	54 300	0	6%			300 BlueTec Hybrid Executive	59 900	0	5%				
GranCabrio 3.0 Auto.	88 700	+8000	0%				300 BlueTec Hybrid Fascination	65 550	0	5%			300 BlueTec Executive Auto.	57 900	+500	5%				
GranCabrio 3.0 S Auto.	81 400	+8000	0%				300 BlueTec Fascination Auto.	63 850	+500	5%			350 BlueTec Fascination Auto.	87 950	+250	5%				
GranCabrio 3.0 S 4M Auto.	84 400	+8000	0%				CLASSE E Coupé						45 450	+900	5%					
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				250 Auto.	51 050	+300	5%			250 Sportline Auto.	57 450	+500	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				300 Sportline Auto.	61 400	+2200	5%			300 Sportline Auto.	61 400	+2200	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				300 Executive Auto.	61 850	+2200	5%			300 Executive Auto.	61 850	+2200	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				350 Fascination Auto.	65 900	+2200	5%			350 Fascination Auto.	65 900	+2200	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				400 Fascination Auto.	70 600	+2200	5%			400 Fascination Auto.	70 600	+2200	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				63 AMG 4Matic S Auto.	127 050	+8000	4%			63 AMG 4Matic S Auto.	127 050	+8000	4%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				220 CDI	42 950	+150	5%			220 CDI	42 950	+150	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				220 CDI Sportline	42 950	+150	5%			220 CDI Sportline	42 950	+150	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				250 CDI Sportline	55 850	+150	5%			250 CDI Sportline	55 850	+150	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				250 CDI Executive	54 300	0	6%			250 CDI Executive	54 300	0	6%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				300 BlueTec Hybrid Executive	59 900	0	5%			300 BlueTec Hybrid Executive	59 900	0	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				300 BlueTec Hybrid Fascination	65 550	0	5%			300 BlueTec Hybrid Fascination	65 550	0	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				300 BlueTec Executive Auto.	57 900	+500	5%			300 BlueTec Executive Auto.	57 900	+500	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				350 BlueTec Fascination Auto.	87 950	+250	5%			350 BlueTec Fascination Auto.	87 950	+250	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				CLASSE E Coupé						45 450	+900	5%					
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				250 Auto.	51 050	+300	5%			250 Auto.	51 050	+300	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				250 Sportline Auto.	57 450	+500	5%			250 Sportline Auto.	57 450	+500	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				300 Sportline Auto.	61 400	+2200	5%			300 Sportline Auto.	61 400	+2200	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				300 Executive Auto.	61 850	+2200	5%			300 Executive Auto.	61 850	+2200	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				350 Fascination Auto.	65 900	+2200	5%			350 Fascination Auto.	65 900	+2200	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				400 Fascination Auto.	70 600	+2200	5%			400 Fascination Auto.	70 600	+2200	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				63 AMG 4Matic S Auto.	127 050	+8000	4%			63 AMG 4Matic S Auto.	127 050	+8000	4%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				220 CDI	42 950	+150	5%			220 CDI	42 950	+150	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				220 CDI Sportline	42 950	+150	5%			220 CDI Sportline	42 950	+150	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				250 CDI Sportline	55 850	+150	5%			250 CDI Sportline	55 850	+150	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				250 CDI Executive	54 300	0	6%			250 CDI Executive	54 300	0	6%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				300 BlueTec Hybrid Executive	59 900	0	5%			300 BlueTec Hybrid Executive	59 900	0	5%				
GranCabrio 3.0 Diesel Auto.	86 750	+2200	0%				300 BlueTec Hybrid Fascination	65 550	0	5%			300 BlueTec Hybrid Fascination	65 550	0					

RENAULT (suite) Table listing Renault models like Zoé, Captur, Mégane SP, etc., with columns for price, CO2, and fuel consumption.

Table listing various car models from different brands, including their prices and CO2 emissions.

Table listing various car models from different brands, including their prices and CO2 emissions.

Table listing various car models from different brands, including their prices and CO2 emissions.

Table listing various car models from different brands, including their prices and CO2 emissions.

Table listing various car models from different brands, including their prices and CO2 emissions.

La couleur des pictogrammes indique la future tenue à la cote du modèle (bonne, mauvaise, dans la moyenne). Les modèles non cotés (car trop récents ou d'une diffusion trop faible) sont signalés par un tiret (-).

COTE DE L'OCCASION

La "cote Auto Plus" indique la valeur moyenne en euros des transactions entre particuliers de véhicules d'occasion. Le kilométrage annuel moyen pris en compte est de 11 000 km pour les citadines essence (15 000 km pour les diesels et GPL); 13 000 km pour les berlines et monospaces compacts essence (17 000 km pour les diesels et GPL); 16 000 km pour les familiales et 4x4 essence (20 000 km pour les diesels et GPL) et de 17 000 km pour les routières et grands monospaces essence (20 000 km pour les diesels et GPL). Ajouter à ces moyennes 0,015 € par kilomètre en moins et déduire 0,03 € par kilomètre excédentaire. Les lettres NF accolées à un modèle signifient nouvelle forme. Elles désignent la version restylée.

Le baromètre de la vente
+ : facile = : moyenne - : difficile

L'indice de fiabilité Exclusif

Notre cote dispose d'une colonne supplémentaire, l'indice de fiabilité. Une exclusivité Auto Plus destinée à vous guider dans votre recherche d'un véhicule d'occasion. Cet indicateur, actualisé régulièrement, peut vous éviter de faire l'acquisition d'un modèle à risque et de devoir affronter des dépenses coûteuses.

La "cote Auto Plus" vous indique de la fiabilité, sous la forme suivante :

- Aucun problème chronique.
- Modèles victimes d'incidents.
- Problèmes mécaniques se traduisant par des pannes graves et coûteuses.

Les valeurs colorées en rouge ont pour but d'attirer l'attention de l'acheteur sur un millésime précis victime de sérieuses pannes.

L'indice de fiabilité
▲ : bon ◆ : moyen ▼ : mauvais

Calculez la cote personnalisée de votre voiture

La cote Auto Plus représente une valeur moyenne pour un véhicule immatriculé au 1^{er} juillet. Pour affiner cette valeur en fonction de la date de première mise en circulation, appliquez la règle des douzièmes.

Voici comment elle fonctionne...

→ Exemple pour une auto de 2011 : soustrayez sa cote 2011 de sa cote 2012. Ce résultat, par exemple 2 700 €, est à diviser par 12, soit 225 €. Pour un modèle de décembre 2011, prenez la cote 2011 au 1^{er} juillet et ajoutez 6 x 225 € (six mois, 1 350 €).

Pour une voiture de mai 2011, prenez la cote 2011 et retirez 2 x 225 € (deux mois, 450 €).

ALFA ROMEO	2013	12	11	10	09	
MITO						
1.4 T-Jet 120 Multiair 105 Distinctive	▲	11 000	10 100	9 300	8 600	7 500
1.4 T-Jet 150 Multiair 135 Selective/Exclusive	▲	13 400	12 900	10 700	9 600	8 700
1.4 T-Jet 150 Multiair 135 Selective/Exclusive	▲	18 300	14 500	12 300	11 600	10 400
1.3 JTDM 85 Progression	▲		12 800			
1.3 JTDM 85 Distinctive	▲	15 000				
1.3 JTDM 90/95 Distinctive	▲		13 400	11 900	10 600	9 300
1.5 JTDM 120 Distinctive	▲			12 400	11 100	9 800
1.5 JTDM 120 Selective/Exclusive	▲	17 100	15 400	13 900	12 100	10 700
147						
1.6 TS 105 Milano Sp.	▲				8 800	
1.5 TS 120 Milano Sp.	▲				9 800	
1.5 JTD 120 Milano Sp.	▲				10 500	
1.6 JTD 135 Distinctive/Centenario Sp.	▲			13 100	11 200	
1.5 JTD 150 Selective Sp.	▲				12 800	
Giulietta						
1.4 T-Jet 120 Impulsiva/Progression	▲	18 500	14 600	12 300	11 300	
1.4 MultiAir 170 Distinctive	▲		17 500	15 300	13 700	
1.4 JTDM 105 Impulsiva/Progression	▲	18 100	16 000	14 000	12 600	
2.0 JTDM 140 Distinctive	▲	20 800	18 500	16 200	14 400	
2.0 JTDM 140 Selective/Exclusive	▲	20 800	18 500	16 200	14 400	
2.0 JTDM 170 Selective/Exclusive	▲	24 200	21 400	18 700	16 600	
159						
2.2 JTS Selective	▲			16 800	15 300	
1.9 JTDM 150 Selective	▲			17 800	16 300	
2.0 JTDM 136 Distinctive	▲			20 500	18 000	
2.0 JTDM 170 Selective	▲			23 900	21 100	
2.4 JTDM 200/210 Distinctive	▲			26 300	23 500	
2.4 JTDM 200/210 Selective	▲			18 200	16 600	
Sportwagon 2.2 JTS Selective	▲			19 500	18 100	
Sportwagon 1.6 JTDM 120 Impulsiva	▲			14 200	12 700	
Sportwagon 1.9 JTDM 150 Distinctive	▲			16 600	14 300	
Sportwagon 2.0 JTDM 136 Impulsiva	▲			19 800	17 400	
Sportwagon 2.0 JTDM 170 Distinctive	▲			22 700	20 000	
Sportwagon 2.4 JTDM 200/210 Distinctive	▲			16 200	15 800	
Brera						
2.2 JTS	▲			22 000	19 600	15 400
2.4 JTDM 210	▲			23 900	21 500	16 800
GT						
1.8 TS Distinctive	▲				13 000	
2.0 JTS Selective	▲				14 500	
1.9 JTD 150 Selective/Centenario	▲				17 100	14 500
Spider						
2.2 JTS	▲				16 800	
3.2 V6 JTS	▲				18 300	
2.4 JTDM 210	▲				18 300	

AUDI (suite)	2013	12	11	10	09	
2.0 TDI 150 Attraction	▲	21 800				
2.0 TDI 150 Ambiente/Ambition	▲	23 700				
2.0 TDI 184 Ambiente/Ambition	▲	25 200				
A4						
1.8 TFSI 120 Attraction	▲	21 200	19 400	17 300	15 300	
1.8 TFSI 160/170 Ambiente	▲	25 100	22 900	20 300	18 000	15 200
2.0 TFSI 211/225 Ambiente	▲	26 300	25 600	23 000	20 900	17 100
2.0 TDI 120 Ambiente	▲	24 600	22 600	20 300	17 900	14 500
2.0 TDI 136/143 Ambiente	▲	26 300	24 100	21 500	19 100	16 100
2.0 TDI 170/177 Ambiente	▲	28 300	25 600	22 900	20 000	17 000
2.0 TDI Ambiente Luxe	▲			29 100	25 800	21 800
3.0 TDI Quattro Ambiente	▲				21 200	
3.0 TDI 204 Ambiente Luxe	▲	36 400				
Avant 1.8 TFSI 120 Ambiente	▲	24 100	22 100	19 900	17 400	14 700
Avant 1.8 TFSI 180 Ambiente Luxe	▲				19 200	
Avant 2.0 TFSI 180 Ambiente	▲			22 800	20 100	16 900
Avant 2.0 TDI 120 Ambiente	▲	28 800	23 600	20 900	18 600	15 600
Avant 2.0 TDI 136/143 S-Line/Ambition Luxe	▲	31 600	29 000	26 000	23 700	19 900
Avant 2.0 TDI 170/177 Ambiente	▲	29 300	26 700	23 700	21 100	17 800
Avant 2.7 TDI Ambiente Luxe	▲			22 400		
Avant 3.0 TDI Ambiente Luxe	▲			33 600	29 800	25 300
Avant 3.0 TDI 204 Ambiente Luxe	▲	37 500				
A5						
1.8 TFSI 120/210 TFSI 180 Attraction	▲	27 200	24 900	22 800	20 200	17 100
2.0 TFSI 211 Ambiente	▲	27 000	25 000	22 300	20 200	
2.0 TFSI 225 S-Line	▲	36 600				
3.2 FSI Ambiente Luxe	▲				27 300	
2.0 TDI 170/177 Attraction	▲	29 700	27 200	24 100	21 200	18 000
2.7 TDI 204/210 Ambiente	▲	34 700	31 600	28 400	25 100	21 300
3.0 TDI 240/245 Ambiente Luxe	▲	44 600	40 600	36 300	31 900	27 400
A5 Sportback						
1.8 TFSI 120 Attraction	▲	21 200	19 400	17 300	15 300	
1.8 TFSI 160/210 TFSI 180 Attraction	▲	25 600	24 400	22 300	19 900	
2.0 TFSI 211 Ambiente	▲	26 600		25 200	22 100	
3.0 TFSI 325 S-Line	▲	27 700	25 200	22 300		
2.0 TDI 143/150 Attraction	▲	27 700	25 200	22 300		
2.0 TDI 170/177 Attraction	▲	29 200	26 700	23 700	20 800	
2.7 TDI 190 Ambiente	▲			26 900	23 300	
3.0 TDI 204 S-Line	▲	37 200				
3.0 TDI 240/245 Ambiente Luxe	▲	43 600	40 000	35 400	31 200	
A5 Cabriolet						
1.8 TFSI 180 Ambiente	▲			26 700	23 600	20 300
2.0 TFSI 180 Ambiente Multitronic	▲			29 100	25 700	22 200
2.0 TFSI 211 Ambiente	▲			29 600	26 200	22 600
2.0 TDI 170/177 Ambiente	▲	35 800	32 800	29 100	25 700	22 200
2.7 TDI 190 S-Line	▲			33 900	29 900	25 800
3.0 TFSI 204 Ambiente Luxe Multitronic	▲	46 700				
3.0 TDI 240/245 Ambiente Luxe S-Tronic	▲	49 900	45 700	40 400	35 600	30 700
A6 NF (ancien modèle)						
2.0 TFSI Ambiente	▲			29 900	17 900	
3.0 TFSI Ambiente Luxe	▲			21 800	19 800	
2.0 TDI 136 Ambiente	▲			21 100	17 900	
2.0 TDI 170 Ambiente	▲			21 800	18 600	
2.7 TDI Ambiente Luxe	▲			26 700	22 800	
3.0 TDI Quattro Ambiente Luxe	▲			29 900	25 500	
Avant 2.0 TFSI Ambiente	▲			25 700	22 400	19 100
Avant 2.8 FSI Ambiente	▲			27 500	24 000	20 400
Avant 3.0 TFSI Quattro Ambiente Luxe	▲			33 400	28 700	24 000
Avant 2.0 TDI 136 Ambiente	▲			26 700	22 400	19 100
Avant 2.0 TDI 170 Ambiente	▲			26 600	23 200	19 800
Avant 2.7 TDI Ambiente Luxe	▲			32 200	28 100	24 000
Avant 3.0 TDI Quattro Ambiente Luxe	▲			35 900	31 300	26 700
A6						
2.0 TFSI Ambiente	▲	31 000	28 200			
2.8 FSI Ambiente	▲	33 900	30 600	27 600		
2.0 TDI 177 Ambiente	▲	31 600	28 900	25 900		
3.0 TDI 204 Ambiente	▲	35 300	32 000	28 700		
3.0 TDI 245 Ambiente Luxe	▲	45 500	41 600	37 200		
3.0 BDTDI 213 Avant	▲	51 600				
Avant 2.0 TFSI Ambiente	▲	32 900				
Avant 2.8 FSI Ambiente	▲	36 600				
Avant 2.0 TDI 177 Ambiente	▲	33 700				
Avant 3.0 TDI 204 Ambiente	▲	37 200				
Avant 3.0 TDI 245 Ambiente Luxe	▲	47 500				
Avant 3.0 BDTDI 213 Avant	▲	53 500				
TT						
1.8 TFSI 180	▲	26 000	23 600	21 200	18 800	15 400
2.0 TFSI	▲		29 400	24 700	21 400	18 100
2.0 TFSI 211 S-Line	▲	31 400				
3.2 V6 Quattro	▲			25 200	21 400	
2.0 TDI 170 Quattro	▲	31 900	29 300	26 100	23 200	19 100
Q3						
2.0 TFSI 170 Attraction Quattro	▲	28 800	23 500			
2.0 TFSI 211 S-Line Quattro S-Tronic	▲	30 600	30 600			
2.0 TDI 140 Attraction	▲	25 700	21 600			
2.0 TDI 140 Ambiente Quattro	▲	27 200	24 900			
2.0 TDI 177 Ambiente Luxe Quattro S-Tronic	▲	34 900	31 600			
Q5						
2.0 TFSI 180 Ambiente	▲	31 500	26 700	25 800	22 900	19 700
2.0 TFSI 211/225 Ambiente Luxe	▲	37 100	33 400	30 200	26 700	22 500
Hybrid S-Line	▲	46 400				
2.0 TDI 143 Ambiente	▲	29 900	25 200	22 300	19 200	
2.0 TDI 170/177 Ambiente Luxe	▲	36 600	33 400	30 000	26 500	22 400
3.0 TDI Avant	▲	47 200	43 100	38 600	34 200	28 900
BMW						
Série 1						
116i Première/Edition Sp.	▲	18 100	14 200	12 200	10 300	
120i Luxe/Sport Sp.	▲	25 200	19 700	16 200	13 800	
130i Luxe/Sport Sp.	▲	30 600	24 000	19 700	16 800	
116d Première/Edition Sp.	▲	18 900	14 900	12 900	10 800	
118d Confort Sp.	▲	21 700	16 900	14 900	12 700	
120d Confort Sp.	▲	23 700	18 900	16 900	13 900	
116i Luxe/Sport Sp.	▲	22 000	17 800	14 900	12 600	

DACIA (suite) 2013 12 11 10 09
Logan MCV 7 places
1.8 MPI 90 Lauriate
1.5 dCi 70/95 Lauriate/Black Line 2

FIAT 500
0.9 TwinAir 85 Pop
0.9 TwinAir 85 Sport/Lounge
1.2 Lounge

NOUVELLE PANDA
1.2 Panda
0.9 TwinAir 85 Easy
1.2 Easy

SOO L
1.4 Pop
0.9 105 TwinAir Easy
1.3 Multijet 95 Pop

FORD
1.2 Ambiente/Trend
1.2 Titanium
1.2 TDCI Ambiente/Trend

FORD Focus (ancien modèle)
1.6 Ti-VCT Sport/Titanium 3p.
2.0 Titanium 3p.

FORD Focus
1.6 105 Trend
1.6 EcoBoost 100 Trend
1.6 SCTI EcoBoost 150 Titanium

FORD (suite) 2013 12 11 10 09
C-Max
1.6 EcoBoost 100 Trend
1.6 EcoBoost 125 Titanium

MONDEO
1.6 Ti-VCT 125 Trend
1.6 TDCI 100 Trend
1.6 TDCI 140 Ghia/Titanium

HYUNDAI
1.1 i10 2 Pack
1.2 Pack Clim/Inventive
1.1 CRDI Pack Comfort

HYUNDAI i10
1.1 i10 2 Pack
1.2 Pack Clim/Inventive Sp.
1.1 CRDI Pack Comfort

JAGUAR
3.0 V6 Luxe Premium
2.2 Classic
3.0 D Luxe

KIA
Picanto
1.0 LX/Motion
Nouvelle Picanto
1.0 Style 3p.

KIA Picanto
1.0 LX/Motion
Nouvelle Picanto
1.0 Style 3p.

KIA (suite) 2013 12 11 10 09
1.4 CRDI Motion
1.6 CRDI 110 Style
1.8 CRDI 128 Premium

LANCIA
Ypsilon
1.2 Dna 3-Color/Mono Design
1.2 Dna 140 Ghia/Titanium/Elanco

LAND ROVER
Range Rover Evoque Coupé
S4 Dynamic
e04 Pure 4x2

MAZDA
Mazda 2
1.3 MZR 75 Elegance 3p.
1.5 MZR 105 Performance 3p.

MERCEDES
Classe A
190/185 Elegance/Avantgarde Sp.
170/185 Elegance/Avantgarde Sp.

MERCEDES Classe A
190/185 Elegance/Avantgarde Sp.
170/185 Elegance/Avantgarde Sp.

MERCEDES Classe A
190/185 Elegance/Avantgarde Sp.
170/185 Elegance/Avantgarde Sp.

MERCEDES (suite) 2013 12 11 10 09
300 BlueTech Fascination
300 BlueTech Hybrid
350 BlueTech Fascination 4Matic

MINI
Mini
Omnia 55/58
Cooper
Cooper S

MITSUBISHI
Colt
1.1 Esprit
1.5 Spirit
1.1 Informa/In Sp.

NISSAN
Pixo
1.0 Visia
1.0 Acenta
1.0 Micra

NISSAN Pixo
1.0 Visia
1.0 Acenta
1.0 Micra

OPEL
Adam
1.2
1.4 87 Jan
1.4 87 Star

OPEL Adam
1.2
1.4 87 Jan
1.4 87 Star

OPÉL (suite)	2013	12	11	10	09
Astra GTC					
1.4 Turbo 140 Sport	18 300	14 000			
1.8 Turbo Sport Pack	21 000	16 300			
1.7 CDTI 110 Enjoy/Edition	17 900	13 600			
1.7 CDTI 130 Sport	19 900	15 400			
2.0 CDTI 180 GSi	21 400	16 900			
Astra Sports Tourer					
1.4 Turbo 140 Enjoy/Edition	14 900	11 600	9 800		
1.4 Turbo 140 Cosmo	18 100	13 800	11 700		
1.7 CDTI 110 Enjoy	17 200	13 500	11 500		
1.7 CDTI 110 Enjoy/Edition	17 200	13 500	11 500		
1.7 CDTI 130 Cosmo	18 900	15 000	12 700		
2.0 CDTI 180 Cosmo	20 300	15 700	13 300		
Zafira 2/Classico					
1.5 Enjoy 1117 Edition	15 400	12 200	10 700	9 000	7 500
1.5 Enjoy Pack	15 400	12 200	10 700	9 000	7 500
1.5 CDTI 110 Enjoy Pack	17 200	13 500	11 500		
1.5 CDTI 130 Cosmo	18 900	15 000	12 700		
1.5 CDTI 180 Cosmo Pack/Magnetic	20 300	15 700	13 300		
Zafira Tourer					
1.4 Turbo 120 Enjoy/Edition	17 000	13 400			
1.4 Turbo 140 Cosmo	19 400	15 200			
1.8 CDTI 110 Enjoy	20 300	15 700			
2.0 CDTI 110 Enjoy/Edition	18 200	14 300			
2.0 CDTI 130 Cosmo	20 900	16 100			
2.0 CDTI 180 Cosmo Pack	23 900	18 400			
Insignia					
1.8 Cosmo	19 400	15 300	13 200	10 600	9 000
2.0 CDTI 110 Edition	22 400	17 500	14 700	12 200	10 000
2.0 CDTI 130 Cosmo	25 300	19 500	16 700	13 700	11 200
2.0 CDTI 180 Cosmo Pack/Cosmo Pack Innovator	29 900	23 400			
2.0 CDTI 180 Cosmo Pack/Cosmo Pack In. 4x4	29 900	23 400			
Sport Tourer 1.8 Cosmo	20 200	15 900	13 600	11 200	9 200
Sport Tourer 2.0 CDTI 110 Edition	23 200	18 100	15 300	12 600	10 400
Sport Tourer 2.0 CDTI 130 Cosmo	24 900	19 300	16 300	13 500	11 000
2.0 CDTI 180 Cosmo Pack/Cosmo Pack In. 4x4	30 500	24 100			
PEUGEOT					
107					
1.0 Urban/Access 3p.	7 400	6 800	6 300	5 800	5 300
1.0 Trendy/Active 3p.	8 000	7 600	7 200	6 800	6 400
1.0 HDI Trendy 3p.				6 100	5 700
107					
1.0 HDI Sporty				8 600	7 900
1.5 HDI 110 Sporty Pack				9 700	8 500
208					
1.4 Style/Trendy/Active 3p.	10 300	9 800	9 300	8 800	8 300
1.4 HDI X Line/Urban/Access 3p.	10 400	9 900	9 400	8 900	8 400
1.4 HDI X Style/Trendy/Active 3p.	12 200	9 500	7 900	7 300	
207/207+					
1.4 Base/Urban/Access 3p.	9 400	8 900	8 400	7 900	7 400
1.4 Trendy/Active 3p.				8 900	8 400
1.4 HDI Trendy/Active/Urban Move 3p.	12 000	9 200	7 600	6 900	
1.6 HDI 110 Sport/Access 3p.				8 300	7 800
1.6 HDI 110 Sport/Access Pack 3p.				8 800	8 300
1.6 THP Griffe/Féline 3p.	12 300	10 400	8 700		
1.4 HDI Urban/Access 3p.	8 800	7 600	6 400		
1.5 HDI 90/92 Trendy/Active 3p.	10 300	8 700	7 200		
1.5 HDI 90 Sport Pack/Prém. Pack 3p.				8 300	7 800
1.5 HDI 110 Sport Pack/Prém. Pack 3p.				8 800	8 300
1.5 HDI 110/112 Griffe/Féline 3p.	12 900	11 200	9 600		
1.4 Trendy/Active 3p.	8 900	7 700	6 500		
1.4 HDI Trendy/Active/Urban Move 3p.	12 300	9 400	8 000		
1.4 HDI Trendy/Active/Urban Move 3p.	12 300	9 400	8 000		
1.6 HDI 110 Sport/Access 3p.	10 500	8 900	7 300		
1.6 HDI 110 Sport/Access Pack 3p.	10 500	8 900	7 300		
1.6 THP Griffe/Féline 3p.	12 600	10 600	9 300		
1.4 HDI Urban/Access 3p.	8 700	7 700	6 700		
1.5 HDI 90/92 Trendy/Active 3p.	10 800	9 000	7 500		
1.6 HDI 90 Sp. Pack/Prém. Pack 3p.				8 500	8 000
1.6 HDI 110 Sp. Pack/Prém. Pack 3p.				9 000	8 500
1.5 HDI 110/112 Griffe/Féline 3p.	13 200	11 300	9 300		
SW 1.4 Trendy/Active				7 800	7 300
SW 1.4 HDI Trendy/Active				8 400	7 900
SW 1.6 HDI 110 Premium				10 500	9 400
SW 1.6 HDI 110/112 Premium	14 100	10 500	8 900	7 700	
SW 1.6 HDI 110/112 Premium				12 500	10 500
207 CC					
1.6 VTI Sport	15 000	11 600	9 900	8 500	
1.6 THP 150/156 Griffe/Féline	19 200	14 800	12 400	10 800	
1.6 HDI 110/112 Sport Pack				14 800	13 400
PEUGEOT (suite)					
208					
1.0 Access 3p.	9 000	8 200			
1.2 Active 3p.	11 200	10 000			
1.6 Allure 3p.	13 200	11 900			
GTI 1.6 THP 200	18 300				
1.4 HDI Access 3p.	10 900	9 700			
1.6 e-HDI 92 Active 3p.	13 100	11 600			
1.6 e-HDI 115 Allure 3p.	15 100	13 700			
1.0 Access 3p.	9 500	8 600			
1.2 Active 3p.	11 700	10 400			
1.6 Allure 3p.	13 500	12 100			
1.6 e-HDI Active 3p.	13 300	11 900			
1.6 e-HDI 92 Allure 3p.	14 600	13 100			
1.6 e-HDI 115 Féline 3p.	16 600	15 100			
208					
1.2 Vti Access	11 400				
1.6 Vti Allure	14 900				
1.4 HDI Access	12 600				
1.6 e-HDI 92 Active	14 800				
1.6 e-HDI 115 Allure	16 100				
308					
1.6 VTI Premium 3p.				6 900	
1.6 THP 150 Féline 3p.				8 500	
1.6 HDI 110 Premium 3p.				9 400	
2.0 HDI 136 Féline 3p.				9 800	
1.4 VTI Comfort Pack/Access 3p.	12 000	10 900	9 800	7 600	6 300
1.6 VTI Comfort Pack 3p.				8 900	8 000
1.6 THP 150 Premium Pack 3p.				9 500	8 700
1.6 HDI 90 Comfort/Access 3p.	15 000	12 900	10 800	9 300	8 000
1.6 HDI 110 Comfort Pack 3p.	17 000	14 200	11 800	9 900	7 500
1.6 e-HDI 112 Active 3p.	17 000	14 200	11 800	9 900	7 500
2.0 HDI 136/140 Premium Pack 3p.				12 700	10 900
2.0 HDI 150 Allure 3p.	19 300	16 100	13 300		
SW 1.6 VTI Premium/Active	16 400	13 600	10 900	9 300	7 600
SW 1.6 THP 150 Féline	18 600	16 400	13 100	11 100	9 100
SW 1.6 HDI 90/92 Premium/Active	16 800	14 100	11 500	9 700	8 000
SW 1.6 HDI 110/112 Premium/Active/Style	18 200	15 100	12 100	10 300	8 500
SW 2.0 HDI 130/140 Féline				14 200	12 100
308 CC					
1.6 THP 150/156 Sport Pack	20 600	17 300	13 700	11 700	9 300
1.6 HDI Sport	20 600	17 300			
2.0 HDI 140 Féline			16 500	14 000	11 400
Partner Tepee					
1.6 16V 90 Comfort	14 900	13 500	11 300	9 500	8 000
1.6 16V 110V/112 Loists/Active	15 800	14 400	12 000	10 200	8 400
1.6 HDI 90/92 Loists/Active	15 800	14 400	12 000	10 200	8 400
1.6 HDI 110/112 Loists/Active	17 700	15 600	13 200	11 200	9 500
308B					
1.6 16V/112 Comfort Pack/Access	17 100	15 500	13 000	10 900	8 700
1.6 THP 150/156 Premium Pack/Allure	21 300	19 400	16 400	13 800	11 000
1.6 HDI 110/112 Premium/Active	20 400	18 400	15 300	12 900	10 300
1.6 HDI 110/112 Premium Pack/Allure	21 700	19 600	16 400	13 800	11 000
2.0 HDI 150 Premium	23 500	21 400	18 500	15 200	12 200
2.0 HDI 150 Premium Pack/Allure	25 200	23 000	19 400	16 100	12 900
Hybrid4	28 200				
RCZ					
1.6 THP 156	22 400	20 200	18 900	13 900	
1.6 THP 200	24 300	22 000	18 400	15 700	
2.0 HDI 183	24 300	22 000	18 400	15 200	
508					
1.6 16V/112 Comfort Pack/Access	16 700	15 200	12 700	10 700	
1.6 THP 150/156 Premium Pack/Allure	21 500	19 200	16 200	13 700	
1.6 HDI 110/112 Comfort Pack/Access	18 700	16 900	14 100	11 900	
1.6 HDI 110/112 Premium/Active	20 000	18 100	14 900	12 600	
1.6 HDI 110/112 Premium Pack/Allure	21 900	19 700	16 100	13 600	
2.0 HDI 190 Premium/Active	21 500	19 500	16 100	13 600	
2.0 HDI 190 Premium Pack/Allure	23 500	21 400	17 800	15 000	
407					
1.6 16V Comfort/Comfort Pack				7 400	
2.0 16V Executive/Premium/Sport				8 600	
2.2 16V Executive/Premium/Sport Pack				9 600	
1.6 HDI 110 Comfort/Comfort Pack/Allure				10 100	8 200
2.0 HDI 136 Sport Pack/Prém. Pack/Sign.				12 800	10 000
2.2 HDI 170 Sport Pack/Prém. Pack				10 700	
SW 1.6 16V Comfort/Comfort Pack				7 800	
SW 2.0 16V Executive/Premium/Sport				9 100	
SW 2.2 16V Executive/Premium/Sport Pack				10 000	
SW 1.6 HDI 110 Comfort/Comfort Pack/Allure				9 500	
SW 2.0 HDI 136 Sport Pack/Prém. Pack/Sign.				12 700	
SW 2.2 HDI 170 Sport Pack/Prém. Pack				11 200	
PEUGEOT (suite)					
508					
1.6 VTI 120 Access	15 800	14 400	12 400		
1.8 THP 156 Active	19 400	16 700	14 200		
1.6 HDI 112/115 Access	18 200	15 100	12 600		
2.0 HDI 140 Active	20 700	17 200	15 700		
2.2 HDI 204 GT Auto	23 100	19 200	16 600		
Hybrid Allure	27 400	22 800	19 600		
SW 1.6 VTI 120 Access	17 500	15 000	13 000		
SW 1.8 THP 156 Active	20 400	17 500	14 900		
SW 1.6 HDI 112/115 Access	18 900	15 800	12 700		
SW 2.0 HDI 140 Active	21 700	18 000	14 300		
SW 2.0 HDI 163 Allure	24 000	20 000	16 300		
SW 2.2 HDI 204 GT Auto	28 400	23 700	19 300		
33 600					
907					
2.0 HDI 136 Sport/Executive/Premium				14 000	
2.0 HDI 136 Sport/Executive/Premium				11 600	
907					
2.0 16V Comfort Pack/Premium				15 500	
2.0 HDI 120 Nav/Tag				11 700	
2.0 HDI 136 Comfort Pack/Premium/Active	25 400	21 100	17 200	14 100	11 900

Directeur des rédactions: Laurent Chiappello.

AUTO PLUS

Rédacteur en chef: Pierre Taylor.

Assistante de la rédaction: Nelly Cochet (5333).

Rédacteurs en chef adjoints:

Enquêtes, Pratique: Philippe Zanon, 1er adjoint (5654).

Essais: Stéphane Dupré. Actualité-Nouveautés: Pascal Pennec (5521). Technique: Stéphane Julien (5388).

Photo: Lorena Martini (5407).

Directeur artistique: Christophe Georgieff (5336).

Chefs de service:

Nouveautés: Bruno Thomas (5460). Essais: Nicolas Bernard (5176). Enquêtes, Pratique: Sandrine Darré (5776).

Multimédia: Stéphane Descloups (5285).

S. R.: Erick Berger (5482).

ACTUALITÉ: Rédaction: François Tarrain (5200).

NOUVEAUTÉS: Chef de rubrique: René Demarets (5282).

Rédaction: Agnès Lasbarrères (5109).

ESSAIS: Rédaction: Pierre-Louis Champeaux (5651),

Alan Froil (5986), Stéphane Martin (5411),

Charles Thouluc (5588).

Coordination: Christophe Alba (5164).

Mesures: Vincent Coppin, Frédéric Haas (01 69 01 91 97).

Convoysage: David Bouilloux (5582).

ENQUÊTES: Chahine Benabadij (5961),

Eric Boulière (5547), Benjamin Lyonnet (5424).

SPORT: Jean-Louis Moncet (5485).

PRATIQUE: Chef de rubrique: Jérôme Fombelle (2613).

Loi: Pascale Gétin (5534). Auto vidéo: Nicolas Bernard

(5176). Rétro: Alain Bienvenu (5166). Moto: Jean-Luc

Sala-Martin (5367). Miniatures: P.-L. Champeaux (5651)

OCCASION: Chef de rubrique: Roberto Bencivenga (5147).

CORRESPONDANTS PARTICULIERS: Stéphane Casca

(santé), Antoine Jacquot (expertise), Anne-Marie Pennec

(junior), Jean Pringault (assurance), Frank Samson (loi).

PHOTO: Chef de service adjointe: Christelle Hyerlé (5113).

Rédactrice photo: Anne Séchet (5222).

Photographe: Nicolas Soler (5139).

MAQUETTE: Chef de studio: Cédric Niel (5957).

1er rédacteur-graphiste: Clotilde Gadesaude (5032).

Rédacteur-graphiste: Jean-Luc Sala-Martin (5367).

Rédacteur-graphiste: Frédéric Cauchy (1731).

SECRETARIAT DE RÉDACTION: 1er secrétaires de

rédaction: Dominique Carlier, Laurence Combes.

Secrétaire de rédaction: Laurence Delsaut.

ILLUSTRATEURS: Jean-Louis Fisman,

Christophe Igouet.

ATTACHÉE DE PRESSE: Agnès Lasbarrères (5109).

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO:

En rédaction: Thomas Daufresne, Patrick Martins,

Vincent Desmonts. En SR: Prisca Leclercq.

En maquette: Nathalie Barribaud, Robert Buisson.

AUTOPLUS.FR

Rédacteur en chef: Stéphane Descloups (5181).

Rédaction: Géraldine Gaudy (vidéo et texte, 2919),

Jean-Philippe Peden (vidéo et texte).

Business manager: Sandra Louis-Etienne (5655)

Projets et développements: Ludovic Vilquin,

Julien Duquesnoy. Webmaster: Elisabeth Jousselein.

OPÉRATIONS SPÉCIALES

Direction commerciale: Sandra Louis-Etienne (5655).

AUTO PLUS OCCASIONS, HORS-SÉRIE LIVRES

Rédacteur en chef: Olivier Bernis (5160).

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna.

Directeur exécutif: Stéphane Haitaian

Éditrice: Agnès Nicolas.

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur: Jean-Charles Guéault.

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien.

Responsable Auto Plus: Nicolas Chanliou.

MARKETING

Directrices marketing: Agnès Nicolas (5420)

et Sylvie Siguret (5885).

Chargée de promotion: Cécile Giordanengo (5504)

ABONNEMENTS: Emilie Nicholson (01 46 48 48 77).

PUBLICITÉ COMMERCIALE

Directeur commercial: Christophe Bonnet (5774).

Directrice de groupe commercial: Caroline Sorat (5344).

Assistante de publicité: Christine Chesse (5116).

Responsable planning: Angélique Consoli (5352)

Equipe commerciale: Paul Bellaïche (5600), Anne Buré-

Emmel (2921), Thibault Cocardon (1076), Olivier Lamotte

(5059), Christian Touzay (5221). Opérations spéciales:

Grégory Gounse. Traffic: Maria Dias (4988).

ANNONCES CLASSEES (5201).

Directeur commercial: Jean-Michel Godet (2982).

Directeur de publicité: Marc Queillé (5572).

Commerciaux: Frédéric Seillier (2687). Assistante de

publicité: Sylviane Ragusa (5554), Laurence Chaignaud

(5008). Maquettiste: Isabelle Auvity (2987).

FABRICATION

Chefs de fabrication: Henri Tuquet (2253),

Isabelle Simon-Mezari (1062).

FINANCE MANAGER

Guillaume Zaneskis.

Éditeur: Editions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC.

Siège social: 8, rue François-Orly -

92543 Montrouge Cedex.

Cogérants: Carmine Perna et Patrick Wehrmann.

Directeur de la publication: Carmine Perna.

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS et Axel

Springer France SAS. Imprimeur: Burda-Druck, Allemagne.

Photographe: Stéphane Julien (5388).

Numéro ISSN: 0092-8154 -

Commission paritaire: 1014 K 85544 -

Dépôt légal: juillet 2014.

Tarif d'abonnement légal: 81 €

MONDADORI FRANCE

Président: Ernesto Mauri

axel springer

Président Axel Springer France: Ralph Büchi

SERVICE DES ABONNEMENTS

Pour toute question contactez le 01 46 48 48 77

(du lundi au samedi de 8h00 à 20h00)

ou envoyez un e-mail à http://abo.autoplusmag.fr

Table with columns: RENAULT (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Lists models like Grand Scénic 3 5 places, Grand Scénic 3 7 places, etc.

Table with columns: SKODA (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Lists models like Yeti, Octavia 2, etc.

Table with columns: VOLKSWAGEN (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Lists models like Golf 7, Golf 6, etc.

Table with columns: SEAT, 2013, 12, 11, 10, 09. Lists models like Ibiza, Leon, etc.

Table with columns: SMART, SUZUKI, TOYOTA. Lists models like Fortwo, Splash, Swift, etc.

Table with columns: TOYOTA (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Lists models like Auris, Prius, etc.

Table with columns: SEAT (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Lists models like Ibiza Sport Coupé, Leon Sport Coupé, etc.

Table with columns: TOYOTA (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Lists models like Auris (suite), Prius (suite), etc.

Table with columns: TOYOTA (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Lists models like Auris (suite), Prius (suite), etc.

Table with columns: SKODA (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Lists models like Citigo, Fabia, etc.

Table with columns: VOLKSWAGEN (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Lists models like Up!, Fox, etc.

Table with columns: VOLVO, 2013, 12, 11, 10, 09. Lists models like C30, S40, etc.

Les offres Japauto de l'été

15 CIVIC disponibles immédiatement à prix exceptionnel !

Jusqu'à

5 700 €

d'avantage client

sans aucune condition de reprise ⁽¹⁾

CIVIC 1.6 i-DTEC ELEGANCE

Motorisation diesel 1.6 i-DTEC 120ch

▶ **17 990 €⁽²⁾**



CIVIC 1.8 i-VTEC EXECUTIVE

Motorisation essence 1.8 i-VTEC 142ch

▶ **18 990 €⁽³⁾**



CIVIC 2.2 i-DTEC EXECUTIVE

Derniers modèles disponibles avec
Motorisation diesel 2.2 i-DTEC 150ch

▶ **20 900 €⁽⁴⁾**



(1) Avantage client jusqu'à 5 700 € selon modèles, sous forme de remise et sans aucune condition de reprise. (2) Prix de la CIVIC 1.6 i-DTEC Elegance, peinture métallisée incluse, déduction faite d'une remise Japauto de 5 410 €. Offre Japauto valable sur CIVIC 1.6 i-DTEC Elegance immatriculée le 30/04/2014, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 01/01/2014, hors frais d'immatriculation. Consommation en cycle mixte de la CIVIC 1.6 i-DTEC Elegance : 3,6 l/100km (normes CEE). Emissions de CO₂ : 94 g/km (A). (3) Prix de la CIVIC 1.8 i-VTEC Executive, peinture métallisée incluse, déduction faite d'une remise Japauto de 5 260 €. Offre Japauto valable sur CIVIC 1.8 i-VTEC Executive immatriculée le 28/05/2014, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 01/01/2014, hors frais d'immatriculation. Consommation en cycle mixte de la CIVIC 1.8 i-VTEC Executive : 6,1 l/100km (normes CEE). Emissions de CO₂ : 145 g/km (D). (4) Prix de la CIVIC 2.2 i-DTEC Executive, peinture métallisée incluse, déduction faite d'une remise Japauto de 5 700 €. Offre Japauto valable sur CIVIC 2.2 i-DTEC Executive immatriculée le 28/05/2014, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 01/01/2014, hors frais d'immatriculation. Consommation en cycle mixte de la CIVIC 2.2 i-DTEC Executive : 4,4 l/100km (normes CEE). Emissions de CO₂ : 115 g/km (B). Offres non cumulables, réservées aux particuliers valables jusqu'au 30/08/2014 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Photos non contractuelles. *Donnez vie à vos rêves.

HONDA À PARIS

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com

PARIS - Grande Armée
27/29, av. de la Gde Armée - 16^e
01 45 00 14 51

PARIS - Pte de St Cloud
147, bd Murat - 16^e
01 53 84 20 30

PARIS - République
32, av. de la République - 11^e
01 43 14 38 38

COURBEVOIE
100, bd de Verdun
01 41 88 30 30