

Auto Plus

VENDREDI 8 AOÛT 2014 - N° 1353

MINI 2008



DOSSIER EXCLUSIF

Futures Peugeot

Crossovers, GTi, routières premium... **P.14**

TOUTES LES SURPRISES DU LION DÉVOILÉES



ENQUÊTE **P.38**

Grosse réparation

MAINTENANT POSSIBLE SUR INTERNET

Moins cher, et tout aussi pratique ?

COMPARATIF

Petits SUV : mieux que les berlines à prix égal ?



P.18

PREMIER TEST

Nouvelle Toyota Yaris Hybride

La citadine idéale ?



P.24

PRATIQUE **P.47**

PARE-SOLEIL

Fini les ventouses !

ÉVÉNEMENT **P.2**

E-constat amiable

L'appli pour smartphone est arrivée



OCCASION Dacia Duster

Le guide complet de l'acheteur **P.44**

Scoop COUP DE GRIFFE **P.7**
Les Renault Clio Initiale et Twingo RS



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



Auto Plus

VENDREDI 8 AOÛT 2014 - N° 1353

MINI 2008



DOSSIER EXCLUSIF

Futures Peugeot

Crossovers, GTi, routières premium... **P.14**

TOUTES LES SURPRISES DU LION DÉVOILÉES

408 GT



6008



3008



PREMIER TEST

Nouvelle Toyota Yaris Hybride

La citadine idéale ?



P.24

ENQUÊTE **P.38**

Grosse réparation

MAINTENANT POSSIBLE SUR INTERNET

Moins cher, et tout aussi pratique ?

COMPARATIF

Petits SUV : mieux que les berlines à prix égal ?



P.18

PRATIQUE **P.47**

PARE-SOLEIL

Fini les ventouses !

ÉVÉNEMENT **P.2**

E-constat amiable

L'appli pour smartphone est arrivée



OCCASION Dacia Duster

Le guide complet de l'acheteur **P.44**

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 - 1353 - F: 1,99 €



Scoop COUP DE GRIFFE **P.7**
Les Renault Clio Initiale et Twingo RS





CONSTAT D'ACCIDENT SUR SMARTPHONE

On a testé

7 ÉTAPES bouclées en 6 minutes...

■ **Un instant d'inattention, et boum!** Tôle froissée, pas de blessé (dans le cas contraire, pas de constat, on appelle la police), il faut maintenant remplir, à deux, le tant redouté formulaire. Plus besoin de farfouiller fébrilement dans la boîte à gants, il suffit de dégainer son smartphone.

■ **Deux options.** Si les deux parties sont d'accord pour un e-Constat, l'appli peut être lancée sur leurs deux smartphones (chacun remplit les champs qui le concerne), ou sur un seul. Par contre, impossible de faire cohabiter constat papier pour l'un et e-Constat pour l'autre. Il faut choisir.

■ **Un tag à la rescousse.** C'est bien de pouvoir remplir sa déclaration chacun sur son téléphone. Mais comment obtient-on, au final, un seul constat amiable commun? Simple : au début de la procédure, les deux appareils entrent en communication via un tag...

1

Lancement de l'appli...



En préambule, trois choix : soit lancer l'e-Constat sur un seul téléphone, soit sur deux. Dans ce cas, un tag (médaillon) doit être flashé par le second appareil pour "lier" les deux applis. Enfin, il est aussi possible de rédiger un constat papier classique, de le prendre en photo une fois terminé, et de l'envoyer en direct via la 3G/4G à son assureur...

2

L'accident est géolocalisé



Pratique, le téléphone géolocalise le lieu, mais aussi la date et l'heure, de l'accident. Notez que l'e-Constat n'est valable qu'en cas de carton entre deux véhicules seulement. Au-delà, impossible. De même, il n'est pas prévu, dans un premier temps, de remplir un e-Constat "européen", c'est-à-dire impliquant un véhicule étranger.

3

Chaque partie s'identifie



Pour gagner du temps, les infos sur l'assuré et le véhicule peuvent être préremplies à tête reposée chez soi (à la mano, ou en flashant un tag envoyé par votre assureur). Si cela n'a pas été fait, il est bien entendu possible de compléter à tout moment ces champs (y compris l'identité du conducteur, si différent de l'assuré).



Un demi-siècle après son invention, le constat amiable fait sa mue "2.0" avec l'e-Constat : une appli bientôt disponible sur smartphone. Nous avons pu mettre la main sur une version finalisée à 95 %. Et la tester...

Flashback... En 1964, la Macif invente le constat amiable. Progressivement adopté par tous les assureurs d'Europe, ce formulaire souffle cette année, ses 50 bougies. Et se paye, pour l'occasion, une véritable cure de jouvence : l'e-Constat, une application smartphone sur iOS et Android (dans un premier temps) créée par Euresa, un groupement d'assureurs européens.

Les assureurs vont l'adopter

L'idée? Non pas révolutionner le constat tel qu'on le connaît, mais le dématérialiser. Un peu à l'image du carnet à souches devenu PVE... Sauf que l'e-Constat n'a pas vocation à remplacer la version papier, mais à

cohabiter avec elle. Intérêt de cette déclinaison électronique? Un remplissage plus clair et plus simple pour l'automobiliste souvent stressé par l'incident, et une transmission plus rapide du document à l'assureur. Pour ce dernier : plus de gribouillis à déchiffrer et une gestion 100% numérique du sinistre. La formule a séduit les deux fédérations d'assureurs français : la FFSA* et le Gema**, qui ont accepté de l'adopter. Ne reste plus qu'à finaliser le prototype que nous avons testé – notamment côté design – et à le mettre gratuitement à la disposition du grand public via les "stores" Apple et Android. D'ici la fin de l'année, selon Euresa. Entre-temps, voyez comment l'application fonctionne...

* Fédération française des sociétés d'assurances. ** Groupement d'assureurs mutualistes.



PH. TISSIER/PILOU

l'e-Constat

4

Le choc est matérialisé



Après avoir sélectionné le type d'engins impliqués (voiture, deux-roues, camion), il faut pointer précisément les zones d'impact des deux véhicules en déplaçant un point rouge sur l'écran tactile. Point fort du e-Constat : à cette étape, il est possible de joindre une photo du choc et un descriptif des dégâts apparents pour étayer sa déclaration!

5

Le contexte est détaillé



Les circonstances sont indiquées par les deux parties, via un menu déroulant qui reprend les intitulés actuels. Pour éviter les erreurs, la version définitive de l'appli comportera un "filtre". En clair, quelques questions préalables (type "Étiez-vous stationné?") qui, selon vos réponses, réduiront le choix des circonstances. Pratique!

6

Un croquis net et précis

L'outil croquis permet de reproduire la scène : configuration des lieux, véhicules impliqués, panneaux, sens de circulation... Il suffit de positionner chaque objet grâce à l'écran tactile. C'est clair et net (et en couleurs dans la version finale). Autre détail : le fond de carte Google ne devrait pas être conservé. Il sera remplacé par un choix de configurations types fatalement moins précises. Dommage...



7

Validez, envoyez...

Toutes les infos sont compilées sur un constat traditionnel. Ultraclair, le document doit alors être signé numériquement par les deux parties (on signe sur l'écran) et envoyé à l'assureur via le réseau 3G/4G ou en wi-fi (il est aussi envoyé au format PDF dans votre boîte mail). Et si l'un des deux refuse de signer? L'autre peut quand même envoyer le constat (qui devient une déclaration d'accident comme pour un constat classique) à son assureur...





170

160

150

140 cm

130

REPARTEZ SANS PAYER

À CHAQUE RÉVISION DE VOTRE OCCASION.



POUR 1€ DE PLUS⁽¹⁾

3 ANS D'ENTRETIEN⁽²⁾

+ 3 ANS DE GARANTIE⁽³⁾

SUR UNE SÉLECTION DE VÉHICULES.

RENAULT OCCASIONS

(1) Offre valable jusqu'au 31 décembre 2014 sur les véhicules d'occasion Renault de moins de 24 mois et moins de 40 000 km bénéficiant d'une Garantie OR et signalés en concession, dans le réseau Renault participant et dans la limite des stocks disponibles. Conditions générales de l'offre disponibles en concession. (2) Entretien de 36 mois ou 60 000 km au premier des deux termes atteint. Entretien proposé par Sigma Services, département de Diac Location, SA au capital de 29 240 988 €. Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex – Siren 329 892 368 RCS Bobigny. (3) Garantie OR de 12 mois à laquelle s'ajoute une extension de garantie de 24 mois. La Garantie OR 12 mois vous permet de profiter de 5 engagements : une garantie de 12 mois, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points du véhicule, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat (au 1^{er} des 2 termes souscrits atteint) mais aussi le remboursement de votre acquisition si vous n'êtes pas pleinement satisfait (dans un délai de 5 jours ouvrables et 1 000 km parcourus). L'extension de garantie est souscrite par Diac, société financière et intermédiaire d'assurances au capital de 61 000 000 €. Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex – SIREN 702 002 221 RCS Bobigny – N° ORIAS : 07 004 966. www.orias.fr auprès de Covea Fleet, assureur (SA à directoire et conseil de surveillance au capital de 93 714 549 € – RCS Le Mans B342815339) – Siège social : 160 rue Henri Champion 72035 Le Mans Cedex 1.

Numéro **1353**
DU 08 AU 14 AOUT 2014

L'ACTU

- 2** On a testé l'E-constat
- 6** Entre nous : courrier, forum
- 7** Renault sort ses griffes
- 8** Les indiscretions
Le bilan 2013 de la sécurité routière
- 9** La semaine de l'espion
- 10** La photo de la semaine
- 12** Sur la route, le coin des radars
- 14** Nouveautés. Peugeot, la grande offensive!

LES ESSAIS

- 18** Comparatif. Petits SUV : mieux que les berlines ?
- 24** Panoramique. La Toyota Yaris Hybride Dynamic de 100 ch
- 28** Comparatif. Boîtes auto, que valent les nouveautés ?
- 32** L'actu des stars. L'Alfa Romeo Giulietta Quadrifoglio Verde de 240 ch
- 33** Le top 30 du labo essais. Quelles familiales braquent le mieux ?
- 34** Test lecteurs. La nouvelle Dacia Logan MCV

LE MAGAZINE

- 36** Série de l'été. Dans les coulisses de l'histoire automobile. Mauro Forghieri : l'homme qui inventa la boîte automatique en Formule 1
- 38** L'enquête de la semaine. Concession, centre-auto, internet : qui est le moins cher sur les grosses réparations ?
- 43** Le journal de l'occasion. SOS litige
- 44** Dacia Duster : le guide complet de l'acheteur
- 46** L'avis des propriétaires : la Volvo C30
- 47** Labo, service pratique. Nouveaux pare-soleil : fini les ventouses!
- 50** Formule 1. Bianchi, Grojean, Vergne : l'heure de vérité
- 52** En plus

LE GUIDE D'ACHAT

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



32 **Sympa, la Giulietta 240 ch!**
Mais 35 000 € sans GPS, c'est un peu abuser!



TEST LECTEURS
34 **Nouvelle Logan break**
Pas chère et bien dotée, les lecteurs ont aimé



43 **Pas contente, Lucille!**
Elle doit payer pour sa direction HS à 27 000 km



47 **De l'ombre sans ventouses**
Du matos plus efficace et moins casse-pieds

Edito

Philippe Zanon,
Rédacteur en chef adjoint

Enfin libres!



C'est la bonne mauvaise nouvelle de ce début août. Le salarié français est officiellement dégagé de ses obligations fiscales. Entendez par là : depuis le 28 juillet, chaque euro qu'il gagne est enfin pour lui. C'est du net ! Jusqu'à

cette date, il n'a en effet bossé que pour payer impôts, TVA, taxes, charges salariales et patronales. Soit sept mois de paie d'un salaire moyen autour de 2 200 € en France, pour financer les dépenses publiques. Canular ? Que nenni ! Ce sont les chiffres d'une très sérieuse étude européenne annuelle. Seuls les Belges, en Europe, arrivent après nous, le 6 août (59% de taxation, 57% en France). Comparativement, en Suède et aux Pays-Bas, où le salaire moyen annuel complet – avant d'acquitter la moindre taxe – est similaire au nôtre, le pouvoir d'achat réel final des salariés est grosso modo supérieur de 6 000 € sur l'année. Avec 500 € de plus par mois, vous faites quoi ? Vous achetez une cuisine ? Une chaudière électrogène ultramoderne ? Une voiture neuve ? Bref, vous consommez, vous relancez l'économie française, vous créez de l'emploi, etc., etc. Princes qui nous gouvernez, méditez bien fort là-dessus !

Philippe

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 Encore beaucoup d'animations cet été sur les aires d'autoroute...



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 13 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

ÉVOLUTION DES AUTOMOBILES

Quels progrès ?

J'ai du mal à comprendre pourquoi les citadines actuelles affichent des poids et des tailles de pneus dignes de routières. Entre la Renault Clio dCi 80 Privilège de ma femme, mise en circulation en 2000, et une Clio dCi 90 Intens neuve, la différence est de 240 kg, les pneus sont deux fois plus chers sur la nouvelle, mais l'équipement est quasi identique. L'actuelle a juste l'écran tactile et le démarrage sans clé en plus.

Arnaud P., par e-mail

Auto Plus Vous omettez une donnée importante : entre les deux, le niveau de sécurité a beaucoup progressé (d'où le poids supplémentaire et les pneus plus larges). Du reste les consommations ont été revues à la baisse (mesures du labo *Auto Plus* : 6,5 l/100 km en moyenne pour votre Clio contre 5,2 l pour l'actuelle).



Manque de rigueur ?

En lisant attentivement votre enquête* sur les aires de repos et de services, j'ai découvert qu'il en manquait un nombre très important. Cessez de donner des leçons et faites votre travail!

Christian M., par e-mail

Auto Plus Nous avons bien inspecté toutes les aires des axes payants concernés. En revanche, nous avons pris le soin de signaler à nos lecteurs, par une note en bas des pages 41 et 43, que, faute de place, l'article ne faisait apparaître que les meilleures et les pires.

* *Auto Plus* n° 1350.

“ Le groupe Fiat, c'est un peu le Titanic automobile. Il navigue à vue depuis pas mal de temps. Attention aux icebergs. ”

Guy S., par e-mail

Pour la bonne cause

Il faut regarder la vérité en face. Les "camions" diesels que Porsche vend à tour de bras permettent de financer des projets passion comme la 918.

Hubert E., par e-mail

Auto Plus Certains fans craignent que les Macan, Cayenne et Panamera n'abîment l'image de la marque. Mais, effectivement, ils sont des pourvoyeurs de liquidités.

"Sous-premium"

Comment peut-on considérer le DS 6WR comme un rival des Audi Q5 et BMW X3 : il est dépourvu de traction intégrale ! Pourquoi acheter un SUV s'il ne fait rien de plus qu'une auto classique à deux roues motrices ?

Guy R., par e-mail

Auto Plus Lorsqu'un SUV offre la transmission intégrale en option, moins d'un client sur cinq la choisit. Par conséquent, Citroën a considéré que l'investissement n'était pas nécessaire.



Vos réactions sur le FORUM autoplus.fr

Usage unique

Afin de booster les ventes, mieux vaut acheter des voitures peu chères pour pouvoir en changer plus souvent.

pedanl'phare

Voiture petit peuple

On dit que VW voudrait lancer des modèles low cost sous une nouvelle marque. Le retour d'un ancien nom détenu par le groupe, comme NSU ?

JM30

Ils ont le melon

Au lancement de la 605, déjà, chez Peugeot, ça ne les intéressait pas de reprendre la BMW 520i de mon père.

west44

Route gratis

Je préfère mettre deux heures de plus pour faire un trajet plutôt que de filer 1 € aux sociétés d'autoroutes. Question de principe !

onethemars

Regard acéré

Ma femme a une Renault Clio 4. Les plastiques intérieurs se rayent rien qu'en les regardant.

bunbs 24

LE DÉBAT DE LA SEMAINE

Badge Liber-t

L'abonnement au télépéage devrait-il être un service gratuit ?

VOUS AVEZ VOTÉ SUR AUTOPLUS.FR

OUI 88% NON 9% NSP 3%



OUI

ÇA NE LES RUINERAIT PAS

Les péages ne cessent d'augmenter, les sociétés d'autoroutes se gavent... Et il y a de moins en moins de personnel aux barrières ! A ce compte-là, un abonnement gratuit au télépéage ne risque pas de les ruiner ! D'autant que ça inciterait encore un peu plus les français à prendre l'autoroute. Tout bénéf' pour les Vinci & co !

Zaza par e-mail

NON

UN SERVICE, ÇA SE PAYE

Le tout-gratuit, c'est démagogique ! Le télépéage est un service facultatif. Donc ça se paye : 1 ou 2 € par mois, ça n'est pas une ruine. Un peu comme une carte bancaire : on n'est pas forcé d'en avoir une (on peut retirer des espèces au guichet, régler par chèque), et pourtant on la paye parce que ça rend service.

Steve sur Autoplus.fr

PARTICIPEZ

La question de la semaine prochaine : "E-constat amiable : êtes-vous prêt à lui faire confiance ?"

Vous pouvez répondre sur le site 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...





PHOTOS: C. AYDUL - WORLD SCOOP

Scoop CLIO INITIALE

CLIO, TWINGO, SPORT...

Voici la Clio IniTiale, surprise par un internaute dans les rues de Paris. Au premier coup d'œil, rien de bien flagrant à part une teinte et des jantes spécifiques... et cette signature IniTiale 1 sur la carrosserie (à la place du logo Clio) ainsi que sur les optiques et les sièges en cuir multiton! Sauf à l'intérieur, sur le dossier, la mention "Paris" n'apparaît pas.

Renault sort ses griffes

Ça bouge chez le Losange! De nouvelles versions de ses stars ont été saisies en balade et une inédite voiture de course vient d'être officialisée! *Auto Plus* vous dit tout...

Hazard du calendrier (ou pas), voilà que trois "nouveau-tés" Renault font leur apparition en même temps! L'une, uniquement destinée à la compétition, est officielle. Baptisée R. S. 01 (comme la première F1 de la marque en 1977), elle sera entièrement dévoilée le 27 août au Salon de Moscou. Les deux autres, elles, ne manquent pas de soulever quelques interrogations.

Surprise et déception

Certes, Renault avait clairement annoncé l'arrivée d'une nouvelle signature, "IniTiale Paris", synonyme de premium. Pourtant, à la vue des images exclusives de cette Clio (prises par notre internaute), on semble loin de Citroën et ses modèles exclusifs DS! Ici, c'est plutôt une finition haut de gamme qui est déclinée. Autre sujet d'étonnement, cette Twingo visiblement survitaminée, alors que la firme avait déclaré qu'il n'y aurait pas de version RS de sa puce. Aurait-elle cédé sous la pression de Smart qui veut sa Brabus? Le Mondial de l'Automobile apportera sûrement des réponses.

Scoop TWINGO RS



SB-MEDIEN

Twingo RS, Smart Brabus? Les modèles de base ayant été développés ensemble, les deux pourraient se muscler à l'unisson. Surprise par notre chasseur de scoops, cette Twingo revêt déjà des attributs de sportivité: double sortie d'échappement, entrée d'air sur l'aile arrière, calandre agrandie pour mieux refroidir (plus gros radiateur, échangeur, radiateur d'huile?)...

R.S. 01



Pour nous faire patienter jusqu'au 27 août, Renault laisse entrevoir cette inédite voiture de course (avec un bloc Nismo de 500 ch) destinée au World Séries by Renault. Même si elle n'est basée sur aucun modèle existant, elle n'est pas sans nous rappeler les lignes du concept Alpine.

RENAULT



BILAN 2013 DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Infractions en baisse, délits en hausse

En 2013, le nombre de morts sur les routes françaises a continué de baisser. Pour la première fois, la courbe des infractions a suivi la même tendance, y compris les excès de vitesse. Mais pas celle de certains délits.

Avec 3 268 décès en 2013 (-10,5 % par rapport à 2012), les routes de l'Hexagone n'ont jamais été aussi sûres. Une performance que les ayatollahs de la répression mettront sur le compte de la pression exercée sans relâche sur les automobilistes. Pourtant, en y regardant de plus près, les chiffres mettent au jour une autre réalité. A commencer par le nombre de contraventions (infractions sans peine de prison encourue), en net repli (-7,2%). Lequel rejoint

presque le chiffre de 2011, année qui a néanmoins totalisé 700 morts de plus!

DES CONDUCTEURS PLUS PRUDENTS

Dans le détail, les fautes jusqu'ici les plus souvent pointées pour justifier la politique répressive baissent toutes, notamment les excès de vitesse (-8,5%), les feux brûlés (-8,6%), la conduite avec un taux d'alcool compris entre 0,5 et 0,8 g/l (-5,2%) ou encore l'usage du téléphone au vo-

lant (-10%). Une démonstration du changement de comportement des Français en voiture et de la prise de conscience de la plupart d'entre eux. Ces données attestent également que les problèmes de fond les plus graves ne sont pas suffisamment traités.

UN CHANGEMENT DE CAP S'IMPOSE

En effet, pour la deuxième année consécutive, le nombre de contrôles d'alcoolémie est en baisse (-3,8%). Surprenant, car dans presque un ac-

cident mortel sur cinq, l'alcool est en cause, cette proportion étant stable depuis de nombreuses années. De même, le nombre de délits de fuite (+6,9%), de conduite sans assurance, sans permis (+7,6 % chacune) ou sous l'emprise de la drogue (+9,3 %) progresse fortement. Au total, le nombre de délits augmente de 5 % en un an... et de plus de 45 % sur les dix dernières années! Si ce n'est pas la confirmation qu'une réorientation de la politique de répression routière s'impose! **Pierre Audemar**

Les indiscretions

Débusquée

Une DS6 sur les routes françaises!

A peine révélée en Chine (voir Auto Plus n° 1349), qu'elle est déjà aperçue sur les routes de la Côte d'Azur. Mais que fait cette DS "made in China" dans le sud de la France? Pourquoi arbore-t-elle l'appellation DS6, et non DS 6WR comme on pourrait s'y attendre? A la première question, Renaud, le lecteur qui a fait cette belle prise, avance une explication: ce jour-là, l'auto semblait participer au tournage d'un clip promotionnel. Uniquement destiné au marché chinois? Qui sait: l'abandon du sigle "WR" – sans grande signification sur le Vieux Continent – annonce peut-être l'arrivée de la DS6 en Europe... Pas avant 2016, toutefois!



1 Où est passé le "WR"?

Destiné initialement au seul marché chinois, le SUV DS 6WR (en référence au concept-car Wild Rubis) serait-il renommé DS6 "tout court" en Europe? Les paris sont ouverts.

Gamme DS6: pour 2016?

Outre le SUV ci-dessus, la lignée DS6 pourrait être complétée par une grande berline à quatre portes, elle-même déclinée en version à cinq portes.



MAXPPP

Leclerc casse les prix 48,90 € le Forfait clim', on fonce?

NOTRE TEST EN CAMÉRA CACHÉE

Jusqu'au 16 août, L'Auto E. Leclerc propose le forfait recharge de dim' le moins cher du marché. Alors, prestation au rabais ou deal en béton ?



FIGROUT

Alors que la plupart des enseignes facturent la prestation à 59 €, Leclerc est plus de 10 € moins cher. Trop tentant pour résister.



PHOTOS: C. CHELLE

IL LICO PRESTO

Un rendez-vous calé sous 48 heures, une auto prise en charge en moins de trois minutes (avec le sourire)... Ça démarre sur les chapeaux de roue !



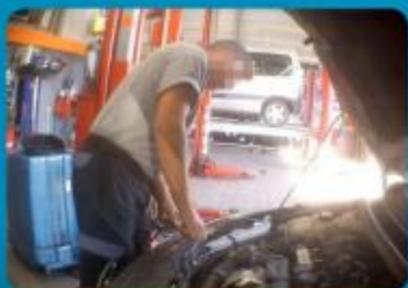
OK POUR UN "EXTRA" ?

D'emblée, voyons si M. Leclerc est disposé à installer le filtre à pollen neuf en notre possession et même à réaliser un petit check-up: "Je vais essayer, si j'ai le temps."



PAS SI FACILE!

Ayant repéré, "là, sous le volant", l'emplacement du filtre, l'homme se ravise: l'opération risque d'être longue. Il nous invite à "suivre, la notice, la procédure y est détaillée."



ET LE CHECK-UP

Aurons-nous un appoint de lave-glace et des contrôles durant le processus (100% automatisé) de recharge? "Désolé, je suis vraiment débordé!" De fait, c'est bien le cas.



PAS DE LOUP

Une fois le plein de gaz effectué dans les règles, direction la caisse: "Ça vous fait 48,90 €". Parfait! Et mettez-nous un bidon de lave-glace à 2,50 €, notre auto est à sec.

VERDICT



A ce prix-là, pas de fioriture

Prestation impeccable et tarif canon, le contrat est rempli. Pour quelques contrôles de plus, le forfait aurait sans doute été revu à la hausse. Alors, à ce prix-là...

13 526 141

points de permis ont été retirés en 2013, en baisse de 5,7% par rapport à 2012. Le nombre de permis invalidés faute de points (85 189) baisse dans les mêmes proportions (-5,5%).

2 425 254

conducteurs ont vu leur permis recrédité à 12 points (+1%) suite à trois années sans infraction "à point(s)". Au total, plus de sept conducteurs sur dix ont leur capital intégral sur le permis.

-45%

le nombre de récidivistes de grand excès de vitesse (50 km/h et plus au-delà de la limite autorisée) est presque divisé par deux. En 2013, ils étaient 37 (soit 0,01% des délits!). Qui a dit que les Français étaient dingues de vitesse?

BUZZ Et contre BUZZ

Match train/auto

Rempoté par... la voiture! Ce n'est pas nous qui le disons, mais Vincent Sockeel et Simon Depoorter, deux musiciens qui se sont amusés à détourner le célèbre jingle de la SNCF en le jouant au piano dans quatorze gares⁽¹⁾. En effet, à la fin de la vidéo de leur périple, qui fait un carton sur YouTube⁽²⁾, les deux amis l'affirment: "Ceci n'est pas une pub pour la SNCF." Et, interviewé sur France Inter, Simon Depoorter, catégorique, d'ajouter: "Si on a fait les 3500 km en voiture c'est parce que c'était moins cher pour nous". C.Q.F.D.!

1. Opération "Piano en gare", à l'initiative de la filiale Gares et Connexions de la SNCF.
2. Youtube.com/watch?v=5UU8U2dTgeo.

LE COUP DE FIL ANONYME

On a tenté d'obtenir 10000 € de bonus écolo

L'enjeu La prime pour l'achat d'une voiture "propre" pourrait passer à 10 000 €*. Accessible dès maintenant ?

1 Bonjour, il paraît que le bonus passe à 10000 € si on achète une auto écolo en échange d'une vieille diesel. Ça marche pour une Zoe? (Une concession Renault) Ah oui, mais cette mesure n'est pas encore passée. Pour l'instant, c'est 6300 €.

2 Flûte, alors! Parce que moi, avec 10000 € de bonus, je signe tout de suite. Allez, y'a pas moyen d'en bénéficier dès maintenant? Il faut attendre que l'Etat valide son plan d'action. D'ici là, laissez-moi voir si Renault offre quelque chose pour la reprise d'un ancien véhicule.



3 C'est gentil. Moi, j'ai une Nissan Micra de 2004 avec 140000 km à revendre. Voyons... Alors, je peux vous proposer une reprise Argus + 1200 € pour votre Micra! Ne bougez pas: grosso modo, elle cote 1500 €, soit 2700 € de reprise**. Auxquels il faut ajouter les 6300 € de bonus écolo.

4 Soit déjà 9000 €, au total... On n'est pas bien loin des 10000 €! Oui, on va s'en approcher! Si vous êtes partant, passez donc me voir, on finalisera l'offre commerciale ensemble.

* C'est l'une des propositions du projet de loi sur la transition énergétique dévoilé par le gouvernement. ** Soit 1000 € de moins que sa valeur sur le marché.



BENNE HUR(LE) ! **M'attendez pas pour dîner...**

Fâcheuse posture pour l'infortuné de la semaine : coincé dans la cabine de son camion après une sortie de route qui a failli très mal finir, notre chauffeur n'a d'autre choix que de patienter, sagement agrippé à son volant et à son téléphone. Tente-t-il de remuer ciel et terre afin que l'on vienne le tirer de ce mauvais pas ? Prévient-il sa petite famille qu'il aura un peu de retard ? Toujours est-il que, au cœur du Sichuan (Chine), région réputée pour son poivre, il ne manquerait plus qu'il lui prenne l'envie d'éternuer...



VOS IMAGES

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



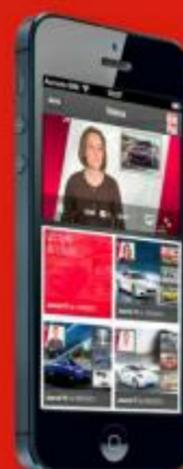
Une Ferrari à 172 000 €... et même pas de roue de secours!
Surpris du côté de la forêt de Chantilly (60) par Emmanuel



Ça va sans dire, mais ça va mieux en le disant.
Aperçu par Georges Delmas



Non, non, promis, ce n'est pas une blague...
Vu du côté de Gand (Belgique) par jppasca



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).

PHOTOS: AFP

PHOTOS: DR



Le coin des radars

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

LES MOBILES REPÉRÉS PAR NOS LECTEURS



LE PIÈGE DE LA SEMAINE

CALVADOS (14)

RN158 Ce hibou, débarqué d'une Mégane break blanche, est bien caché par les hautes herbes et la glissière de sécurité. Il a été aperçu dans le sens Falaise > Caen, à hauteur de Tilly-la-Campagne (vitesse limitée à 110 km/h).
Thomas G.
49°6'46.83"N 0°19'12.50"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).

GARD (30)

RD6086, PR17.7, Tresques (sens Bagnols-sur-Cèze > Nîmes), 90 km/h*.

Le contrôle de la vitesse moyenne se fait sur 2,4 km entre la sortie de Bagnols-sur-Cèze et le parc d'activités de Bernon à Tresques.

44°7'51.25"N 4°36'50.31"E

VAL-D'OISE (95)

RD311, Deuil-la-Barre (sens Enghien-les-Bains > Pierrefitte-sur-Seine-93).

Ici, c'est un contrôle du passage au feu rouge clignotant au niveau de la gare de Deuil-Montmagny (9, avenue de la gare).

48°58'30.68"N 2°20'13.65"E

*Radar flashant par l'arrière.

VAUCLUSE (84)

RD907 Depuis plusieurs mois, un contrôle aux jumelles est très fréquent dans le sens Orange > Avignon (vitesse limitée à 110 km/h). Les gendarmes se placent dans la montée de la voie d'accès de la dernière entrée (vers Sorgues).
Clément C.
44°0'35.77"N 4°51'50.37"E



VAL-D'OISE (95)

A115 Les gendarmes se postent à la hauteur de la sortie n° 5, vers Bessancourt. Les automobilistes sont pris aux jumelles, juste après le tunnel de Taverny, dans le sens Paris > Cergy (vitesse limitée à 110 km/h).
Dominique N.
49°1'35.31"N 2°12'21.55"E

HAUTE-LOIRE (43)

RN88 Un contrôle a été repéré dans la traversée de Bargettes (PR84.3) : au niveau d'une belle ligne droite de 600 mètres dans le sens Pradelles > Costaros (vitesse limitée à 70 km/h).
Françoise E.
44°52'46.74"N 3°50'48.84"E

S-RHIN (67)

A4 Un hibou sorti d'une Opel Astra break bleue est souvent présent (au moins une fois par semaine) dans le sens Strasbourg > Paris. Il flashe les véhicules qui empruntent la voie de sortie vers Haguenau, qui passe là de 90 à 70, puis à 50 km/h.
Arnaud M.
48°44'34.08"N 7°41'14.70"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 ou de 208 mobile mobile... Envoyez l'information à : thomas.daufresne@mondadori.fr

AU JEU DU "SAUTE-PÉAGE"

Partagez vos astuces

Comment gratter quelques euros aux péages? Nombre d'entre vous morcellent déjà leur trajet en empruntant certaines sorties et/ou en privilégiant les voies rapides gratuites. Vous connaissez d'autres techniques?



Partagez-les (et consultez celles des autres) sur la page Facebook et le blog d'Autoroute-eco.fr.

L'ACTU DES PLAQUES

DJ-123-FA 17

CARBURANTS : LES PRIX DE LA SEMAINE



Gazole Prix moyen ⁽¹⁾ 1,300 € = Stable - 3,4 cts en un an	SP95 Prix moyen ⁽¹⁾ 1,520 € - 1,1 ct - 1,1 ct en un an	LA TENDANCE À COURT TERME STABLE
---	--	---

Jusqu'ici droit dans ses puits, le baril de pétrole affiche un cours relativement stable. Cela étant, les nouvelles tensions en Libye (et l'embrasement d'un dépôt de carburant), ajoutées aux autres conflits en cours, laissent présager des lendemains moins sereins. Scénario le plus probable : une hausse modérée des prix dès la rentrée. Toutefois, d'ici là, pas de panique : la fin des vacances devrait se dérouler sans coup de chaud à la pompe.

L'AUTO À LA TÉLÉ

du 8 au 14/08/2014

Samedi 9 août	LCP 9h55
	Transportez-moi. Comment bien (se) conduire.
Dimanche 10 août	TF1 13h30
	Reportages. Mon permis à tout prix.
Lundi 11 août	LCP 8h30
	L'écho des lois. Autoroutes : le grand dérapage.
Mercredi 13 août	RMC Découverte 20h45
	Top Gear.
Jeudi 14 août	Arte 12h50
	360°-GEO. "Mecaniques" : impossible n'est pas cubain.

1. Moyenne nationale tous réseaux de stations (pétrolières et grandes surfaces) confondus au 25/07/2014. GPL : 0,858 € (stable). Cours du baril de Brent : 80,28 € (+ 0,20 €).

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

P1353

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% [767 657]
- 1 an** (52 n°s) au prix de **70€ seulement** (au lieu de 103,48€).
Soit une réduction de 32% [767 665]

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



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.

Peugeot, la gra

MULTIPLIER LES CROSSOVERS+

MINI 2008

Le petit frère du 2008 pourra miser sur son côté sportif (façon coupé) et son tarif adapté. Polyvalent, il se dotera d'une garde au sol surélevée et de l'antipatinage Grip Control pour affronter les routes enneigées et les petits chemins de terre.



Le constructeur français veut se développer sur deux axes majeurs : les SUV et le haut de gamme. Peugeot veut bousculer la concurrence (souvent allemande) dans ces secteurs. Le Lion possède quelques atouts pour y parvenir, à débiter par les futurs modèles que nous vous détaillons ici.

Malmenée depuis plusieurs mois, la marque sochaliennaise voit peut-être le bout du tunnel : ses ventes mondiales sont en progression sur le premier semestre 2014. De plus, parmi ses derniers-nés, la 308 et le 2008 connaissent le succès et se montrent convaincants lors de nos essais. Le Lion voudrait profiter de cette embellie pour accélérer certains projets qui lui tiennent à cœur. S'inspirant de Volkswagen, qui cherche à doper sa gamme SUV (Taigun, Golf SUV,

Tiguan, Tiguan coupé, etc.), la firme française va également élargir son offre. Une voiture plus petite que le 2008 servira d'entrée de gamme. Un grand modèle luxueux (6008) s'en ira chatouiller les Audi Q5 et BMW X3. Entre les deux, le 3008, qui cartonne en France, sera totalement revu pour adopter un look plus baroudeur que par le passé. Ce changement a été programmé en prévision de l'arrivée probable, en 2016, d'un crossover conçu sur la base de la future Renault Mégane. Face à son éternel concurrent hexa-



nde offensive !

Les SUV ont la cote, cela fait les affaires du Lion : il se donne les moyens de créer une gamme cohérente de modèles. En plus du 2008, qui occupe la seconde place du secteur en France, il y aura deux nouveaux éléments et un 3008 rénové, plus proche d'un baroudeur qu'aujourd'hui.



3008

En bref

- MOTEURS ESSENCE : de 110 à 165 ch
- MOTEURS DIESELS : de 100 à 180 ch (+ Hybrid4 220 ch)
- LANCEMENT : décembre 2015
- TARIF : à partir de 23 000 €*

Pour le deuxième opus de son 3008, le constructeur va en renforcer l'aspect crossover. Il lui fournira une pléiade de nouveaux moteurs essence (1.2 THP de 110 et 130 ch, 1.6 THP de 165 ch), et diesels (BlueHDi de 100, 120, 150 et 180 ch). Quant à l'hybride, il sera rechargeable.

En bref

- MOTEURS ESSENCE : de 68 à 120 ch
- MOTEURS DIESELS : de 70 à 120 ch
- LANCEMENT : juillet 2016
- TARIF : à partir de 14 400 €*



6008

En bref

- MOTEURS ESSENCE : 160 et 200 ch
- MOTEURS DIESELS : de 120 à 180 ch (+ Hybrid4 220 ch)
- LANCEMENT : avril 2016
- TARIF : à partir de 37 000 €*

En créant le 6008, Peugeot veut jouer avec les Audi Q5 et BMW X3. Ce SUV devrait afficher un rapport prix/prestations attractif qui lui permettra d'avoir son mot à dire face à ces deux stars. D'autant plus qu'il devrait soigner finition, présentation, choix d'équipements et aspects pratiques (il pourrait accueillir sept personnes).

gonal, Peugeot veut conserver une longueur d'avance en proposant un 3008 redynamisé, au design aguicheur, prévu pour arriver dans les concessions un an avant son rival.

Le luxe à l'honneur

Entre le haut de gamme et les constructeurs tricolore ce n'est plus le grand amour. Pour autant, Peugeot veut toujours y investir. Et, au vu de ses projets, la marque de Sochaux se donne les moyens de concurrencer Audi, BMW et Mercedes pour la première fois ■■■

* Estimation Auto Plus.

OSER LES BERLINES HAUT DE GAMME

Le Lion sort de nouveau ses griffes pour s'attaquer au secteur du luxe automobile. Avec deux modèles d'apparat associés au crossover 6008, la marque française espère bien intéresser les habitués clients des Audi, BMW ou Mercedes...

408 GT



ILLUSTRATIONS: POBLETE

En bref

- MOTEURS ESSENCE : de 130 à 270 ch (Hybrid4 : 340 ch)
- MOTEURS DIESELS : de 120 à 180 ch
- LANCEMENT : décembre 2016
- TARIF : à partir de 26 000 €*



Des lignes musclées, cinq portes et un beau choix de motorisations performantes, voici en résumé ce que sera la future Peugeot 408 GT, héritière des coupés 406 et 407. Inspirée du concept-car Exalt vu à l'occasion du dernier Salon de Pékin, elle se posera en concurrente de la Mercedes CLA et de la future BMW Série 2 Gran Coupé.

■ ■ ■ depuis bien longtemps. En effet, le coupé cinq portes 408 GT aura des arguments à faire valoir face à la Mercedes Classe CLA, à commencer par l'élégance de ses lignes. Ce sera également le cas de la 608, qui viendra provoquer les Audi A6, BMW Série 5 et Mercedes Classe E. Si les crossovers serviront à doper la production maison, les véhicules haut de gamme renforceront son image grâce à une offre mieux structurée et des autos à fort potentiel. En y ajoutant un éventail de motorisations modernes et une plate-forme modulable (EMP2) plus performante, Peugeot espère redevenir un acteur majeur et incontournable du marché automobile européen.

608



R. DEMARETS

En bref

- MOTEURS ESSENCE : de 160 à 240 ch
- MOTEURS DIESELS : de 120 à 200 ch (Hybrid4 : 220 ch)
- LANCEMENT : février 2017
- TARIF : à partir de 32 000 €*

Large calandre chromée, projecteurs full led de série, la 608 soignera son look. Sa présentation et sa finition seront dignes des rivales allemandes.

Et aussi

Lors du prochain Mondial de l'Automobile, en octobre, Peugeot présentera un nombre important de nouveautés qui seront commercialisées juste après le salon parisien ou quelques mois plus tard. Voici trois modèles emblématiques pour le constructeur sochalien, un beau trio stylé et dynamique.

208 GTi 30th



Afin de fêter les trente ans de la 205 GTi, le Lion sort une version vitaminée de la 208 GTi. Bicolore, elle accueille un 1.6 THP de 208 ch.

■ Lancement : novembre 2014. Tarif : 30 000 €*

308 R



Révéilé à Francfort sous la forme d'un concept-car en 2013, la 308 R et son bloc de 270 ch (emprunté à la RCZ-R) devrait bel et bien entrer en production.

■ Lancement : juin 2015. Tarif : 38 000 €*

508



La 508 s'offre un joli lifting (projecteurs, calandre, boucliers...). Au menu, des moteurs inédits : 1.6 THP 165 et 2.0 BlueHDi 150.

■ Lancement : sept. 2014. Tarif officiel : 24 750 €

* Estimation Auto Plus.



brindamour.fr

le site de rencontres du **CHASSEUR FRANÇAIS**

Osez
l'amour
grandeur
nature!



brindamour.fr

LE CHASSEUR FRANÇAIS

Partenaire de vos rencontres amoureuses

—•••— depuis 1919 —•••—

BRINDAMOUR.FR RASSEMBLE DES PERSONNES AUTHENTIQUES, EN QUÊTE DE DIALOGUE ET DE BELLES RENCONTRES, ATTACHÉES À LA NATURE ET FIÈRES DE LEUR MODE DE VIE.

Petits mieux les ber

Les crossovers au format citadin remportent un vif succès. Mais, voire mieux que les modèles classiques aux tarifs compa
Conduite, confort, habitabilité, dotation de série,



BAROUDEUR

4 MATCHS PO



CITROËN C4 CACTUS / C4 BERLINE



OPEL MOKKA / ASTRA



LES SUV : PLUS QUE DES LINES ?

pour savoir si ces nouvelles stars du marché font aussi bien, plus fiables, *Auto Plus* a organisé quatre duels fratricides. La qualité d'assemblage... tout a été épluché.

**OU CLASSIQUE
POUR TRANCHER**



PEUGEOT 2008 / 308



RENAULT CAPTUR / MÉGANE



Citroën

C4 CACTUS

1.6 BlueHDi SHINE - 100 ch

22 400 €
22 300 €*

C4

1.6 HDi EXCLUSIVE - 92 ch

26 650 €
22 900 €*



PHOTOS: N. SOLER

Le Cactus, une belle plante ?

Nouvelle star de Citroën, le Cactus fait gonfler les carnets de commandes du constructeur, qui n'accorde encore aucune remise sur son crossover. Toutefois, en version haut de gamme Shine, il coûte 600 € de moins qu'une C4, qui profite d'un rabais important (- 14%). Et, si l'appât du gain ne suffit pas, un coup d'œil à bord du Cactus devrait achever de vous convaincre.

Vent de fraîcheur !

Matériaux cossus, présentation originale et équipements tendance (caméra de recul, écran tactile...) lui permettent de surclasser une C4 plus classique, moins pointilleuse sur la

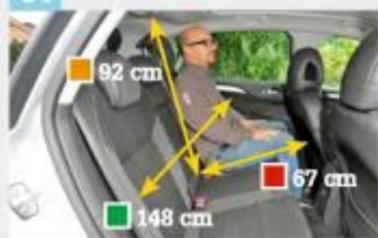
qualité d'assemblage et, surtout, pas franchement high-tech. Mais gare: la C4 a quelques atouts. Outre un coffre généreux et des places arrière plus spacieuses, elle a le sens pratique. Le Cactus a beau faire le plein de rangements, sa banquette monobloc et ses vitres arrière simplement entrebâillantes peuvent agacer au quotidien. Equipé du nouveau 1.6 BlueHDi de 100 ch, ce crossover souffre de la comparaison avec la C4 et son HDi de 92 ch. Plus doux et discret, ce bloc, qui profite aussi d'une boîte mieux étagée, à la commande plus agréable, surclasse le diesel du Cactus, un peu décevant en termes d'insonorisation et d'agrément.

C4 Cactus



Original aussi à bord, le Cactus profite de jolis matériaux. En revanche, à l'arrière, la banquette monobloc est étriquée.

C4



Avec sa présentation plus classique et un équipement daté, la C4 fait grise mine. Cependant les passagers y sont plus à l'aise.



NOS MESURES



	C4 CACTUS	C4
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 85	4 cylindres en ligne, 85
Cylindrée	1 560 cm ³	1 560 cm ³
Couple maxi	254 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	87 g/km / - 150 €	106 g/km / 0 €
Transmission	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 5 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	34s2	35s2
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e	10s2/18s8	11s4/14s
Consommation moyenne	5,1 l/100 km	5,5 l/100 km
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	66 m
Coffre	405 dm ³	502 dm ³

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

SÉCURITÉ: • ABS + AFU • Airbags front., lat. AV et rideaux AV • Antibrouillards • ESP • Isofix aux places AR • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.
AGRÈMENT: • Bluetooth • Clim' auto. • GPS • Jantes alu 16" • Radar de recul • Siège conducteur réglable en hauteur • Vitres AV et rétros élec. • Volant cuir multifonction.

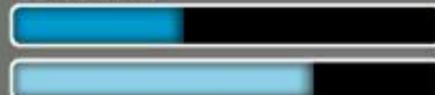
LES OPTIONS

	C4 CACTUS	C4
Airbags rideaux AR	Indisponible	Série
Caméra de recul	Série	Indisponible
Ecran tactile / lecteur CD	Série (7") / Indisponible	Indisponible / Série
Surveillance des angles morts	Indisponible	Série

L'ÉVALUATION

C4 Cactus C4

CONDUITE



PRÉSENTATION



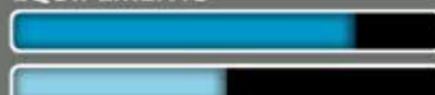
CONFORT/HABITABILITÉ



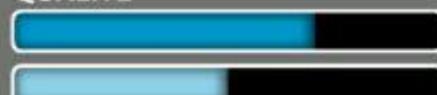
ASPECTS PRATIQUES



ÉQUIPEMENTS



QUALITÉ



LE VERDICT

La berline plus homogène mais...

Le Cactus souffle le chaud (présentation, équipements...) et le froid (agrément de conduite, confort, aspects pratiques...). Moins "fun" mais plus homogène, la C4 "normale" a encore des arguments.

MOKKA

1.7 CDTI COSMO 4x2 - 130 ch

23 900 €
22 900 €*
LABO

ASTRA

1.6 CDTI COSMO - 136 ch

26 200 €
22 800 €*
LABO



Un duel corsé

Depuis le début de l'année, il s'est vendu plus du double de Mokka que d'Astra. Il est vrai qu'avec son look de petit baroudeur (4,28 mètres quand même), il a de quoi démoder l'Astra, élégante certes, mais très conventionnelle.

Un succès mérité ?

Pourtant, à l'usage, le Mokka exige plus de concessions. Ainsi les passagers doivent composer avec une habitabilité modeste, (largeur aux coudes notamment). Sans être une limousine, l'Astra reste plus recommandée pour les escapades en bande, même si elle embarque moins de bagages. Au volant, on

apprécie le 1.7 CDTI volontaire du Mokka. Mais c'est encore insuffisant pour égaler l'agrément de l'inédit 1.6 CDTI de l'Astra. Plus tonique, ce bloc lui redonne des couleurs. Du reste elle marque aussi des points grâce à son comportement plaisant quand le Mokka, trop surélevé, est plus sensible au roulis. Quant au confort, entre l'insonorisation insuffisante, le 1.7 CDTI peu discret et l'amortissement trop ferme (sans parler des roues de 18" de série), le Mokka fait presque passer l'Astra pour un modèle pullman ! Enfin, le SUV a beau coûter 100 €* de plus que la berline, son GPS et sa caméra de recul sont facturés en option.

Mokka



Austère mais bien assemblé, l'Opel Mokka gagnerait à économiser quelques boutons... et à grappiller des centimètres à l'arrière.

Astra



Très cossue et richement dotée dans cette finition haut de gamme Cosmo, l'Astra affiche aussi une habitabilité plus généreuse.

NOS MESURES

	MOKKA	ASTRA
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 165	4 cylindres en ligne, 165
Cylindrée	1 686 cm ³	1 598 cm ³
Couple maxi	300 Nm à 2 000 tr/mn	320 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	120 g/km / 0 €	104 g/km / 0 €
Transmission	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s4	32s4
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s9/10s6/15s2	7s8/9s4/12s9
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	6,3 l/100 km
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m
Coffre	422 dm ³	360 dm ³

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

SÉCURITÉ : • ABS + AFU • Airbags front., lat. AV et rideaux AV/AR • Antibrouillards • ESP • Isofix aux places AR • Phares et essuie-glaces auto. • Régul./limiteur de vitesse.
AGRÉMENT : • Bluetooth téléphone • Clim' auto. bizona • Ordi. de bord • Radar de recul • Radio-CD/MP3 jack et USB • Vitres et rétros élec. • Volant cuir multifonction.

LES OPTIONS

	MOKKA	ASTRA
Appui-tête AR central	Série	150 €
Bluetooth audio / GPS	1 200 € ⁽¹⁾	Série
Caméra de recul	1 200 € ⁽¹⁾	Série
Jantes alu	Série (18")	Série (17")

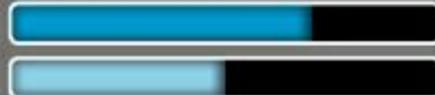
L'ÉVALUATION

Mokka Astra

CONDUITE



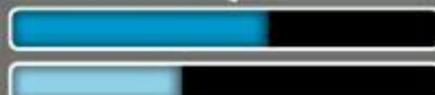
PRÉSENTATION



CONFORT/HABITABILITÉ



ASPECTS PRATIQUES



ÉQUIPEMENTS



QUALITÉ



1. Pack Technologie.



LE VERDICT

La berline plus talentueuse

Le Mokka ne distance pas l'Astra. En cause, son diesel trop bavard, ses suspensions sèches et son habitabilité modeste. Mais il adoptera bientôt le 1.6 CDTI de l'Astra, et pourrait bien alors prendre le dessus.



Peugeot

2008

1.6 e-HDi FÉLINE CUIVRE - 92 ch

23 850 €
22 400 €*

308

1.6 HDi ALLURE - 92 ch

25 250 €
23 700 €*



PHOTOS: N. SOLER

Ne pas se tromper de numéro

Pas facile pour le 2008 d'affronter la 308, un peu plus récente et auréolée du titre de "Voiture de l'année". D'autant que, pour un crossover, le modèle Peugeot n'est pas très démonstratif côté look.

Le grand jeu à bord

Alors, afin de se distinguer, le SUV abat de sérieux atouts. A commencer par un prix 1 300 €* moins élevé, ainsi qu'une dotation de série plus complète avec toit vitré panoramique et jantes alu de 17". A bord, dans cette finition haut de gamme Féline, le petit SUV continue son opération de charme grâce à des matériaux huppés (Alcantara, touches d'alumi-

nium...) et une présentation léchée. En termes d'agencements, l'intérieur de la 308 est tout aussi original (bloc compteurs surélevé, grand écran tactile, petit volant...), mais la berline n'a pas droit aux plastiques colorés qui égayent l'habitacle de sa sœur. A l'arrière, si le 2008 accuse un peu le coup avec sa banquette ferme et peu généreuse pour les jambes, il fait preuve de malice grâce à sa modularité, plus simple que celle de la 308. Facile à vivre, le 2008 se montre aussi plaisant à conduire. Mais, dans ce domaine, malgré toute la bonne volonté de son bloc HDi, impossible d'égaliser l'exemplaire 308, à la fois dynamique et confortable.

2008



Le 2008 Féline soigne sa présentation et fait le plein d'équipements. Mais à l'arrière, il faut se contenter d'une habitabilité mesurée.

308



La 308 n'est guère plus généreuse que le 2008 pour ses passagers. Et si l'habitacle est moderne, la dotation reste limitée.

NOS MESURES

	2008	308
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 85	4 cylindres en ligne, 85
Cylindrée	1 560 cm ³	1 560 cm ³
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	103 g/km / 0 €	95 g/km / 0 €
Transmission	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 5 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	34s8	34s7
Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e	10s1/13s1	11s2/17s
Consommation moyenne	5,5 l/100 km	5,4 l/100 km
Freinage 130 à 0 km/h	73 m	63 m
Coffre	430 dm ³	451 dm ³

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

SÉCURITÉ: • ABS + AFU • Airbags front., lat. AV et rideaux AV/AR • Antibrouillards • ESP • Isofix aux places AR • Phares et essuie-glaces auto. • Régul./limiteur de vitesse.
AGRÈMENT: • Bluetooth • Clim' auto. bizona • GPS • Ordi. de bord • Radar de recul • Sièges AV réglables en hauteur • Vitres et rétros élec. • Volant cuir multifonction.

LES OPTIONS	2008	308
Aide au stationnement AV	Indisponible	Série
Ecran tactile	Série (7")	Série (9,7")
Jantes aluminium	Série (17")	Série (16")
Toit vitré panoramique	Série	610 €

L'ÉVALUATION

2008 308

CONDUITE	PRÉSENTATION
CONFORT/HABITABILITÉ	ASPECTS PRATIQUES
ÉQUIPEMENTS	QUALITÉ



LE VERDICT

Le SUV, un choix raisonnable

Le 2008 n'est peut-être pas le SUV le plus attirant. Pourtant, face à la 308, nouvelle référence en termes de conduite, il s'en sort très bien grâce à son meilleur rapport prix/équipement et ses aspects pratiques.



Renault

CAPTUR

1.5 dCi EDC INTENS - 90 ch

23 300 €
22 100 €*
*

MÉGANE

1.5 dCi EDC ZEN - 110 ch

26 150 €
23 500 €*
*



PHOTOS: N. SOLER

Conflit de générations

Le crossover le plus vendu en France en 2014, c'est le Captur. En face, la Mégane, âgée de 6 ans, n'en mène pas large malgré son récent restylage. Mais, pour se démarquer, elle peut encore compter sur ses diesels plus puissants (jusqu'à 130 ch). Ainsi, si l'on souhaite profiter de l'excellente boîte auto EDC, on dispose d'un bloc de 110 ch alors que le Captur se contente de 90.

Surcoût injustifié

Au volant, le surcroît de puissance profite logiquement à la Mégane qui offre plus d'agrément. Sans démentir, le Captur reste moins tonique, même si la transmission EDC permet

de gommer la paresse du diesel. Bien sûr, les 20 ch supplémentaires de la Mégane ne sont pas gratuits. La berline revient 1 400 € plus cher... Un écart concevable s'il ne fallait pas remettre la main à la poche pour disposer du démarrage sans clé et, surtout, de l'écran tactile et du GPS, de série sur le Captur. Et, même si la Mégane reste un bon cran au-dessus en termes de qualité perçue et de finition (pas difficile...), sa présentation est un peu datée. Mieux, avec sa banquette coulissante et sa modularité plus élaborée, le SUV est plus fonctionnel malgré son habitacle plus compact. Enfin, il se montre plus doux et prévenant que la berline. ■

Captur



La présentation moderne du Captur ne compense pas sa finition perfectible. En revanche, un bon point pour la banquette coulissante.

Mégane



Malgré une qualité supérieure, la Mégane prend un petit coup de vieux. En outre, les passagers ont été sacrifiés au profit du coffre.

NOS MESURES

	CAPTUR	MÉGANE
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 85	4 cylindres en ligne, 85
Cylindrée	1 461 cm ³	1 461 cm ³
Couple maxi	220 Nm à 1 750 tr/mn	240 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	103 g/km / 0 €	110 g/km / 0 €
Transmission	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	35s9	34s
Reprises 80/120 km/h en Drive	10s4	8s6
Consommation moyenne	5,7 l/100 km	5,7 l/100 km
Freinage 130 à 0 km/h	68 m	65 m
Coffre	384/484 dm ³ (1)	451 dm ³

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

SÉCURITÉ: • ABS + AFU • Airbags front. et lat. AV • Antibrouillards • Appuie-tête aux places AR • ESP • Isofix AR • Phares et essuie-glaces auto. • Régul./limiteur de vitesse.
AGRÈMENT: • Bluetooth • Climatisation automatique • Radio-CD/MP3 • Siège conducteur réglable en hauteur • Vitres et rétros électriques • Volant cuir multifonction.

LES OPTIONS

	CAPTUR	MÉGANE
Accès et démarrage sans clé	Série	500 €
Airbags rideaux AV/AR	Indisponible	Série
Ecran tactile/GPS	Série (7") / Série	800 € (2)
Jantes aluminium	Série (17")	Série (16")

L'ÉVALUATION — Captur — Mégane

	Captur	Mégane
CONDUITE		
PRÉSENTATION		
CONFORT/HABITABILITÉ		
ASPECTS PRATIQUES		
ÉQUIPEMENTS		
QUALITÉ		

1. Banquette reculée/avancée 2. Options groupées dans le pack R-Link.

Auto Plus

LE VERDICT

Le SUV, plus sexy et moins cher

Certes, même avec la boîte auto. EDC, le dCi 90 ne peut rivaliser avec le diesel de 110 ch qui équipe la tonique Mégane. Toutefois, à l'usage, le Captur avance un peu plus d'arguments. Sans parler de son prix...

Auto Plus LE BILAN
Pas si irrésistible

Look sympa, qualités indéniables... Les petits SUV ont de beaux jours devant eux, mais ils ne font pas encore référence pour autant. Ainsi, le Citroën Cactus reste moins facile à vivre (confort, aspects pratiques)

qu'une C4 berline, l'Opel Mokka n'offre pas encore l'agrément de l'Astra, et le pratique Peugeot 2008 se révèle moins enthousiasmant qu'une 308. Seul le Captur surclasse une Mégane, il est vrai, plus toute jeune.



PREMIER TEST DE LA TOYOTA YARIS RESTYLÉE

Par petites touches...

Par Charles Thouluc
charles.thouluc@mondadori.fr



Style, tableau de bord, suspensions, la Toyota Yaris évolue. Même la version hybride, apparue il y a seulement deux ans, y a droit, et sans hausse de tarif!

Mi-septembre toutes les Toyota Yaris afficheront un style à la fois plus agressif et plus moderne. Parmi celles-ci, la version hybride reste la plus en vue : elle est numéro 1 des ventes d'autos équipées de ce type de motorisation. Face à ce succès, le constructeur ne relâche pourtant pas ses efforts.

Habitacle plus cosssu

L'intérieur évolue aussi. Les plastiques se font moins brillants et plus épais, y compris celui du tableau de bord, également plus souple au toucher. Cela confère à la voiture une am-

biance un peu plus chic, comparable à celle qui règne à bord d'une Peugeot 208. Côté équipement, elle reçoit un écran tactile de sept pouces. Doté d'une meilleure résolution, ce dernier intègre (en option) des applis inédites chez Toyota, telles que Coyote, Google Street... Pour le reste, pas de changement : à l'arrière, deux adultes peuvent voyager confortablement grâce à un espace aux jambes généreux. Hélas, il manque toujours des rangements. Sur le plan mécanique, aucune révolution non plus. Le moteur électrique de 61 ch permet de rouler en silence à faible allure. Si nécessaire, à la moindre

PARLONS BUDGET

- **LE VRAI PRIX :** pas de remise pour l'instant. Mais cette hybride profite d'un bonus de 1 650 €!
- **L'ENTRETIEN :** tous les ans ou tous les 15 000 km. A noter : sur les versions hybrides, l'absence de démarreur, d'alternateur et d'embrayage réduit les coûts de maintenance.
- **L'ÉQUIPEMENT :** il est riche dès l'entrée de gamme. Comparée à une Yaris Dynamic classique, l'hybride bénéficie d'antibrouillards, de freins à disque à l'arrière ainsi que d'une clim' automatique.

pression plus ferme sur l'accélérateur, le bloc thermique se met en route, de façon parfaitement fluide, sans à-coup. On regrette simplement que ce quatre cylindres mouline bruyamment dès qu'il est sollicité (dépassement, montée...), sans donner l'impression d'être très énergique. On se demande où sont les 100 ch... Cela dit, les performances suffisent pour la route, d'autant que le comportement inspire confiance. En effet, grâce à de légères modifications apportées sur le châssis, les suspensions et les trains roulants, la voiture a gagné en agilité, mais pas assez en confort. Les amortisseurs

TOYOTA YARIS HYBRIDE

DYNAMIC
100 CH

19 200 €
17 550 €*
*hors taxes



1 Le mode Eco permet de réduire la conso. En position EV (100 % électrique), on roule à faible allure.
2 Les places AR offrent peu de rangements: pas de bacs de porte et une seule aumônière.



Nombre de places : 5



3 Les passagers ont de l'espace pour les jambes. Hélas, en virage, le maintien est insuffisant.
4 A partir de la finition Attitude, toutes les Yaris bénéficient de feux à leds de série.



TÉLÉCHARGEZ LA VIDÉO DE CET ESSAI

rebondissent encore trop sur les bosses pour offrir une efficacité comparable à celle d'une Peugeot 208 ou d'une Volkswagen Polo. Mais c'est en ville que cette hybride fait valoir son atout majeur: la consommation. Le laboratoire *Auto Plus* l'avait mesurée à 4 l/100 km sur la version actuelle, ce qui constitue un record. En outre, Toyota annonce une légère baisse sur le nouvel opus (à vérifier). Alors, si son tarif exige un temps de réflexion, ses nombreux avantages sont à prendre en compte: bonus de 1 650 €, équipement riche (voir ci-contre), garantie de trois ans, et même cinq ans pour le système hybride...

L'équipement

De série

SÉCURITÉ: • ABS + AFU • Airbags front., lat. AV, rideaux AV/AR et genoux conducteur • Alerte de non-bouclage des ceintures AV/AR • Antibrouillards • Correcteur de trajectoire ESP • Fixations Isofix AR • Régulateur de vitesse.

AGRÈMENT: • Aide au démarrage en côte • Banquette rabattable 2/3-1/3 • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. bizona • Démarrage mains libres • Radio-CD avec écran tactile 7" • Vitres AV et rétro. ext. élec. • Volant cuir réglable en haut. et prof.

En option

SÉCURITÉ: • Essuie-glaces et phares auto. ⁽¹⁾ • Rétroviseur intérieur jour/nuit auto. ⁽¹⁾.

AGRÈMENT: • Accès mains libres ⁽¹⁾ • Aide au stationnement AR (300 €) • GPS (600 €) • Rétroviseurs rabattables électriquement ⁽¹⁾ • Peinture métallisée (500 €).

1. Inclus dans le pack Zen à 600 €.



Sobre, douce, silencieuse à bas régime, la Yaris hybride s'apprécie en ville. Sur la route, les vociférations du moteur thermique altèrent le confort de conduite.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES

Vitesse maxi	165 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	11s8
Consommation	
Cycle urbain	3,1 l/100 km
Cycle extra-urbain	3,3 l/100 km
Cycle mixte	3,3 l/100 km
Poids	1 160 kg

Données constructeur.

LA TECHNIQUE

Puissance cumulée	100 ch
Puissance fiscale	3 CV
CO ₂ / Bonus	75 g/km / - 1 650 €
Moteur thermique	4 cylindres en ligne, 165
Cylindrée	1 497 cm ³
Puissance maxi	75 ch à 4 800 tr/mn
Couple maxi	111 Nm à 3 600 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimant permanent
Puissance maxi	61 ch
Couple maxi	169 Nm
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., à variateur
Diamètre de braquage	9,4 m
Pneus	175/65 R 15
Réservoir	36 litres
Dim. L x l x h, en m	3,95 x 1,70 x 1,51
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km ⁽²⁾

2. Et 5 ans ou 100 000 km pour le système hybride.

À LA LOUPE

Emissions de CO ₂	Très bien
Souplesse à basse vitesse	Bien
Accès à bord	Moyen
Durée de garantie	Bien
Facilité de contrôle des niveaux	Moyen
Facilité à manœuvrer	Moyen
Gabarit	Moyen
Installation des passagers	Moyen
Sécurité des enfants	Bien
Autonomie	Moyen
Boîte automatique	Moyen
Bruits aérodynamiques	Moyen
Bruit/vibrations du moteur	Moyen
Commodité de la télécommande	Moyen
Direction	Moyen
Confort des suspensions	Moyen
Roue de secours (kit de réparation)	Moyen
Protection de la carrosserie	Moyen

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

LA TOYOTA YARIS HYBRIDE DYNAMIC (17 550 €*, 100 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines hybrides ou essence à boîte auto. d'environ 100 ch, qui comprend notamment:

Ford Fiesta 1.0 SCTi Powershift Titanium (16 500 €*, 100 ch),
Honda Jazz 1.3 i-VTEC Hybrid (18 000 €*, 88 ch + 14 ch élec.),
Toyota Yaris 100 VVT-i CVT Dynamic (18 000 €*, 100 ch),
Peugeot 208 1.6 VTi auto. Allure (18 400 €, 120 ch),
Volkswagen Polo 1.2 TSI DSG7 Cup (17 900 €*, 90 ch).

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

+ Consommation en ville
Douceur de conduite
Qualité en progrès

- Agrément sur route
Confort
de suspensions



LA TOYOTA YARIS HYBRIDE
COMME SI VOUS Y ÉTIEZ



Poste de conduite



Le volant se règle en hauteur et en profondeur mais, hélas, sur une faible course. L'ergonomie a été bien étudiée. On se sent vite en confiance car on trouve tout de suite ses repères.

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

Finition



Sans être exceptionnelle, la qualité des matériaux progresse. Les plastiques sont un peu plus épais, mieux ajustés, et leur contact est plus agréable. C'est le cas du bandeau moelleux sur le tableau de bord (photo).

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

Rangements



Aucun changement significatif dans ce domaine. Les espaces où loger ses affaires manquent. Et ceux qui existent (boîte à gants, bacs de contre-porte...) ne sont pas assez volumineux.

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

Coffre/modularité



Volume: 299 dm³

Le coffre affiche le même volume que celui de la version précédente, dans la moyenne de la catégorie. Pas mal pour une auto qui embarque des batteries. Côté pratique, la banquette se rabat en un tournemain.

Commodité du chargement	■
Fonctionnalité banquette/sièges	■

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



BIEN VU



En position haute, le plancher de coffre amovible (de série) s'aligne avec le seuil. On évite ainsi d'avoir une grosse marche une fois les dossiers rabattus.

C'EST RATÉ



Pas facile de consulter l'ordinateur de bord ! Il faut ôter une main du volant pour atteindre le bouton situé sur le bloc d'instrumentation et lire les données.

Radio-CD

La radio-CD avec écran tactile de série comprend des connexions pour baladeur, smartphone... Dommage, le son manque un peu de clarté.

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

Chauffage/clim'

La déclinaison hybride reçoit une climatisation à régulation automatique bizona dès le premier niveau de finition Dynamic.

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

Système GPS



L'écran, plus grand (7"), facilite la lecture des informations. D'autre part, sa sensibilité permet de passer d'un menu à l'autre par bref contact du bout du doigt. Apprécié.

- Facilité d'utilisation ■
- Lisibilité ■
- Ecran tactile ■ Série
- Prix de l'option ■ 600 €

Et la nuit ?



Grâce à des graphismes clairs et bien rétroéclairés, la lisibilité des compteurs reste optimale même la nuit. En revanche, les deux petites liseuses installées à l'avant, au niveau du rétroviseur central, sont insuffisantes pour illuminer correctement l'habitacle.

- Eclairage intérieur ■
- Lisibilité des compteurs ■

Auto Plus LE VERDICT ★★★★★

A conseiller pour : un citadin qui recherche une voiture sobre, douce et facile à conduire en ville. La Yaris hybride comblera également ceux qui ont la fibre écolo mais ne veulent pas faire de sacrifices sur le volume de coffre ou l'habitabilité.
A déconseiller pour : les automobilistes qui se déplacent souvent hors des villes. Ces derniers préféreront le diesel D-4D de 90 ch, qui offre un meilleur agrément.



LA SEMAINE PROCHAINE LA TESLA S



80 % DES AUTOMOBILISTES Y PENSENT...

Boîtes auto

Que valent les nouveautés ?

Longtemps marginales, les boîtes automatiques ont su évoluer pour intéresser de plus en plus d'acheteurs. Parmi les dernières voitures sorties, voyons celles qui méritent l'investissement, et celles à éviter...

Comment ça marche ?

Notre objectif principal était d'évaluer l'agrément que procurent ces transmissions. Nous avons aussi déterminé les écarts de consommation et de performances avec les versions manuelles équivalentes, ainsi que le surcoût à l'achat. On distingue les quatre types de boîtes de vitesses suivants dans la famille des automatiques.

Les boîtes classiques. Un convertisseur de couple

fait office d'embrayage et transmet la puissance. Un système doux et désormais peu glouton.

Les boîtes à variateur. La démultiplication de la transmission évolue en continu grâce à deux poulies reliées par une courroie. Un principe qui efface les à-coups, mais donne parfois l'impression de "mouliner".

Les boîtes robotisées. Il s'agit de transmissions

manuelles sur lesquelles le changement de rapports est automatisé. Un système peu coûteux à l'achat, peu énergivore mais à l'agrément limité.

Les boîtes à double embrayage. Afin de réduire les temps de passage des rapports, ces dispositifs robotisés sont dotés d'un deuxième embrayage qui permet de pré-enclencher le rapport suivant. Avec, à la clé, des changements de vitesse éclair.



CITROËN C4 CACTUS

ETG6



Cadeau empoisonné

Pour 50 € de plus qu'avec la boîte manuelle, Citroën propose une transmission robotisée ETG sur son crossover tendance, le C4 Cactus. L'offre, alléchante de prime abord, cache quelque chose... D'une part, le tout nouveau bloc 1.6 BlueHdi de 100 ch laisse ici place au 1.6 e-HDi de 92 ch, un peu moins sobre; d'autre part (et surtout), cette ETG6 n'est en fait qu'une BMP6 rebadgée. Devenue moins pénible en manœuvre, elle demeure malheureusement trop lente et gâche vraiment le plaisir du conducteur. Elle ne conviendra qu'aux caractères paisibles qui seront séduits par la banquette avant, apanage des versions ETG. Un peu maigre pour se laisser convaincre...

LES MESURES 1.6 HDi Feel

	e-HDi 92 ETG	BlueHdi 100
	20 550 € 20 550 €*	20 650 € 20 500 €*
Type de boîte	Robotisée, 6 rapports	Manuelle, 5 rapports
1 000 m D. A.	35s2	34s2
80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e /Drive	-/-/19s9	10s2/18s8/-/-
Conso. moyenne	5,4 l/100 km	5,1 l/100 km

Que vaut la boîte automatique ?

SURCÔÛ	50 €	Insignifiant
SURCONSOMMATION	0,3 l/100 km	Faible
AGRÈMENT		Mauvais
L'AVIS		A éviter



FORD FIESTA

PowerShift



LAND ROVER EVOQUE

BVA9



MERCEDES GLA

7G-DCT



Un bon binôme

Très séduisante en boîte manuelle, la Fiesta garde tout son intérêt avec la transmission à double embrayage PowerShift douce et réactive, qui s'accorde parfaitement avec l'excellent trois cylindres. Ce moteur discret et peu gourmand fait de la Ford une des références du segment en essence. Et, même si la rallonge de 1 200 € peut sembler élevée, les forts rabais accordés en concession rendent le tarif très attractif. Seul regret, l'absence de palettes au volant oblige à utiliser un bouton (sur le levier) pour le mode manuel.

LES MESURES 1.0 EcoBoost 100 Trend (5 p.)

	POWERSHIFT	MANUELLE
	17 450 € 15 050 €*	16 250 € 13 850 €*
Type de boîte	Double emb., 6 rapports	Manuelle, 5 rapports
1 000 m D. A.	32s7	32s8
80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e /Drive	-/-/19s9	10s8/15s4/-/-
Conso. moyenne	6,8 l/100 km	6,8 l/100 km

Que vaut la boîte automatique ?

SURCÔÛ	1 200 €	Acceptable
SURCONSOMMATION	0 l/100 km	Aucune
AGRÈMENT		Très bon
L'AVIS		Un très bon choix

Rapports tarifés

Le Range Rover Evoque établit un record en proposant une inédite boîte auto. à neuf rapports. L'avantage? Une chute de régime amoindrie lors des changements de vitesse, qui deviennent quasi imperceptibles. En prime, la consommation baisse de 1,1 l/100 km par rapport à l'ancienne BVA6, égalant ainsi le score de la version manuelle. Insuffisant pour faire oublier le surcoût: aux 2 400 € de l'option s'ajoute un malus de 2 200 € (au lieu de 900 €) qui fait grimper l'addition totale de 3 600 € après remise. Soit 10% d'une note déjà salée...

LES MESURES SD4 190 Pure

	BVA9	MANUELLE
	40 700 € 41 300 €*	38 300 € 37 700 €*
Type de boîte	Auto., 9 rapports	Manuelle, 6 rapports
1 000 m D. A.	31s4	31s
80/120 km/h en 5 ^e /6 ^e /7 ^e /8 ^e /D	6s6/8s8/9s9/14s3/6s6	8s7/12s3/-/-/-
Conso. moyenne	8,3 l/100 km	8,3 l/100 km

Que vaut la boîte automatique ?

SURCÔÛ	3 600 €	Très important
SURCONSOMMATION	0 l/100 km	Aucune
AGRÈMENT		Très bon
L'AVIS		Si les finances suivent...

Effort récompensé

Oui, la transmission à double embrayage alourdit un prix déjà très élevé. Mais en contrepartie, elle fait du GLA 200 CDI l'un des SUV à boîte auto. les plus frugaux du marché. Sa sobriété est d'ailleurs identique en version manuelle. L'agrément de conduite n'est pas en reste: réactive, la 7G-DCT améliore encore des reprises déjà toniques. Elle se montre toutefois un peu moins prompte quand on utilise les palettes (de série). Dernier (bon) point, elle sait aussi faire preuve de douceur lorsque le trafic s'intensifie.

LES MESURES 200 CDI 136 Intuition

	7G-DCT	MANUELLE
	35 100 € 35 100 €*	32 900 € 32 900 €*
Type de boîte	Double emb., 7 rapports	Manuelle, 6 rapports
1 000 m D. A.	32s	32s4
80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e /7 ^e /D	7s4/7s4/9s6/13s2/7s	7s8/11s3/13s6/-/-
Conso. moyenne	6 l/100 km	6 l/100 km

Que vaut la boîte automatique ?

SURCÔÛ	2 200 €	Important
SURCONSOMMATION	0 l/100 km	Aucune
AGRÈMENT		Très bon
L'AVIS		Un bon investissement



NISSAN QASHQAI

Xtronic



TIBO

TIBO



PEUGEOT 108

ETG5



N. SOLER

E. MONTGORET

Pour citadins tranquilles...

Une auto courte (3,48 mètres), un très sobre trois cylindres et une boîte robotisée: cela semble idéal pour la ville. Certes, les passages de rapport sont lents, mais cette ETG5 est bien plus convaincante que l'ETG6 du C4 Cactus (lire page 20). Il faut dire que malgré son appellation, la boîte (comme le moteur) est d'origine Toyota. Par ailleurs, le mode séquentiel (pilotable grâce aux palettes du volant de série) fait gagner en fluidité, en soulageant l'accélérateur au bon moment. Enfin, le bilan comptable plaide aussi en sa faveur. Outre un léger surcoût à l'achat, la conso reste raisonnable, y compris en ville. De quoi encourager le conducteur à adopter une attitude cool!

	LES MESURES 1.0 VTI 69 Active (5 p.)	
	ETG5	MANUELLE
	12 400 € 12 000 €*	11 750 € 11 400 €*
Type de boîte	Robotisée, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports
1 000 m D. A.	38s	36s4
80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /Drive	15s2/23s2/12s6	19s6/29s8/-
Conso. moyenne	5,9 l/100 km	5,5 l/100 km
Que vaut la boîte automatique ?		
SURCÔUT	600 €	Modéré
SURCONSOMMATION	0,4 l/100 km	Acceptable
AGRÈMENT		Correct
L'AVIS	Pourquoi pas?	



PEUGEOT 308

BVA6



Y. LEFEBVRE

Y. LEFEBVRE

Combinaison gagnante

Associée au nouveau 2.0 BlueHDi de 150 ch, l'inédite transmission automatique à six rapports fait des merveilles. Réagissant immédiatement à l'accélération, elle s'accorde à la perfection avec ce bloc au tempérament presque sportif. Les reprises, déjà canon, sont même améliorées. Seul bémol: la boîte tarde parfois à rétrograder, on peut ainsi manquer de frein moteur. Enfin, la consommation (très basse), est presque inchangée, et le surcoût requis raisonnable, puisqu'il ne représente que 4% du prix d'achat.

	LES MESURES 2.0 BlueHDi 150 Allure	
	BVA6	MANUELLE
	29 800 € 28 000 €*	28 600 € 26 900 €*
Type de boîte	Auto., 6 rapports	Manuelle, 6 rapports
1 000 m D. A.	31s	30s2
80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e /Drive	6s5/8s5/11s6/6s6	6s8/8s7/14s2/-
Conso. moyenne	6 l/100 km	5,9 l/100 km
Que vaut la boîte automatique ?		
SURCÔUT	1 100 €	Acceptable
SURCONSOMMATION	0,1 l/100 km	Très faible
AGRÈMENT		Très bon
L'AVIS	Convaincante	

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

Progrès timides

Adapte des transmissions automatiques à variation continue, Nissan a peaufiné son système par rapport à celui de l'ancien Qashqai. L'impression de patiner a ainsi été atténuée (mais n'a pas totalement disparu) sans que la grande douceur propre au système CVT en soit affectée pour autant. Hélas, la vivacité reste un point faible, même si la Xtronic permet désormais des rétrogradages francs lors de fortes accélérations. Elle reproduit d'ailleurs le comportement d'une boîte auto. classique à sept rapports. Côté dépense, les 1 500 € réclamés ne sont pas négligeables, même si le poste carburant ne grimpe pas, cette version demeurant aussi frugale que la manuelle.

LES MESURES  1.6 dCi 130 Tekna

	XTRONIC	MANUELLE
	34 340 € 33 000 €*	32 840 € 31 500 €*
Type de boîte	CVT, 7 rapports	Manuelle, 6 rapports
1 000 m D. A.	34s	32s4
80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e /Drive	-/-/9s3	8s/9s2/12s4/-
Conso. moyenne	6,4 l/100 km	6,3 l/100 km

Que vaut la boîte automatique ?

SURCÔUT	1 500 €	Acceptable
SURCONSOMMATION	0,1 l/100 km	Très faible
AGRÈMENT		Correct
L'AVIS 		Pourquoi pas ?



RENAULT CAPTUR



Petit malin

Unique diesel de la gamme Captur, le 1.5 dCi de 90 ch a droit à son tour à la récente boîte à double embrayage maison. Réussie, l'EDC séduit par sa réactivité et sa fluidité. Le confort de conduite y gagne, et le budget carburant demeure raisonnable. Même en ville, son appétit ne dépasse pas 6 l/100 km. Dommage, les accélérations, déjà quelconques, perdent ici quelques dixièmes de plus. Cependant, pas de quoi gêner le plaisir, d'autant que les reprises, elles, sont plus toniques qu'avec la transmission manuelle. Enfin, le surcoût se maintient dans la moyenne (7 % du prix), même si le ticket d'entrée du Captur EDC passe la barre symbolique des 20 000 €.

LES MESURES  1.5 dCi 90 Zen

	EDC	MANUELLE
	21 600 € 20 300 €*	20 200 € 19 000 €*
Type de boîte	Double embr., 6 rapports	Manuelle, 5 rapports
1 000 m D. A.	35s9	35s1
80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e /Drive	10s5/12s4/17s5/10s4	11s2/16s8/-/-
Conso. moyenne	5,7 l/100 km	5,3 l/100 km

Que vaut la boîte automatique ?

SURCÔUT	1 300 €	Acceptable
SURCONSOMMATION	0,4 l/100 km	Acceptable
AGRÈMENT		Bon
L'AVIS 		Pourquoi pas ?



VOLVO XC60



Mariage de raison

Exit l'ancien cinq cylindres de 163 ch (excepté pour la version 4x4), le nom D4 cache désormais un quatre cylindres de 181 ch. Ce que l'on perd en noblesse de sonorité, on le gagne en tonus, quitte à déborder le train avant. La boîte, elle, passe de six à huit rapports. Des changements qui profitent à la sobriété (1 l/100 km de moins en moyenne) et permettent désormais d'échapper au malus de 2 200 €. En revanche, le gain en réactivité que l'on espérait n'est pas au rendez-vous, et ce XC60 s'apprécie en conduite coulée.

LES MESURES  D4 181 Kinétic

	GEARTRONIC	MANUELLE
	39 450 € 35 900 €*	37 350 € 34 000 €*
Type de boîte	Auto., 8 rapports	Manuelle, 6 rapports
1 000 m D. A.	31s4	30s9
80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e /7 ^e /D	6s6/7s3/9s/12s4/6s5	6s8/9s5/13s2/-/-
Conso. moyenne	7,5 l/100 km	6,9 l/100 km

Que vaut la boîte automatique ?

SURCÔUT	1 900 €	Important
SURCONSOMMATION	0,6 l/100 km	Acceptable
AGRÈMENT		Bon
L'AVIS 		Pourquoi pas ?



VOLKSWAGEN POLO



Sauvée par la DSG!

Apparu lors du restylage, le bloc trois cylindres 1.4 TDI de la Polo n'a pas que des qualités. Bruyant, il impose des à-coups et des vibrations à bas régime, où il se montre creux. Et avec une pédale d'embrayage à la course réduite, il n'est pas rare de caler. L'arrivée de la DSG7 lui fait donc le plus grand bien : la conduite en ville est plus fluide, avec des changements de rapport aussi rapides que discrets. Conséquence : le moteur gronde moins et son bruit, bien que toujours présent, se fait moins envahissant. Certes, les accélérations sont moins vives, mais les reprises progressent. Enfin, côté finances, si le surcoût est élevé, la sobriété exemplaire de ce petit bloc est préservée.

LES MESURES  1.4 TDI 90 Confortline (5 p.)

	DSG7	MANUELLE
	20 650 € 19 400 €*	19 050 € 17 800 €*
Type de boîte	Double embr., 7 rapports	Manuelle, 5 rapports
1 000 m D. A.	35s8	34s6
80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e /7 ^e /D	-/9s9/12s1/16s2/9s8	10s1/14s5/-/-/-
Conso. moyenne	5,5 l/100 km	5,3 l/100 km

Que vaut la boîte automatique ?

SURCÔUT	1 600 €	Important
SURCONSOMMATION	0,2 l/100 km	Faible
AGRÈMENT		Très bon
L'AVIS 		Chère mais salvatrice

Auto Plus LE VERDICT Coûts en baisse, intérêt en hausse

Certes, le supplément exigé par certains modèles dernier cri est toujours élevé mais, globalement, les boîtes automatiques se font plus abordables qu'auparavant. Surtout, elles n'impactent presque plus le budget carburant. Enfin, la plupart d'entre elles préservent le plaisir de conduite en plus de la facilité d'utilisation qu'elles procurent. Un argument de poids pour persuader un nombre croissant d'acheteurs de franchir le pas!



Équipements inédits, évolutions mécaniques, remaniement de gamme, restylage... Retrouvez ici, à l'essai, l'ultime version des best-sellers.

ALFA ROMEO GIULIETTA
QUADRIFOGLIO VERDE
 240 CH

34 400 €
33 500 €*



LA PLUS SPORTIVE DES GIULIETTA

Avec un cœur de 4C

Un peu plus puissante, la Quadrifoglio Verde reçoit la boîte automatique à double embrayage et la mécanique du coupé 4C.

Par François Stagnaro
 essais.autoplus@mondadori.fr

Ça change quoi ?
 Le nouveau bloc tout alu lui fait gagner 5 ch et perdre 22 kg. La baisse des émissions de CO₂ réduit le malus de 3 000 à 2 000 €. Si l'appétit frise encore les 15 l/100 km en usage intensif, il se maintient sous les 10 l/100 km en conduite tranquille. La sonorité mécanique a, pour sa part, fait l'objet d'un soin particulier, avec un grondement évocateur vers 3 000 tr/mn. Mais le véritable progrès tient à l'arrivée de la boîte auto. TCT : douce et discrète en usage quotidien, elle devient rapide et réactive une fois le sélecteur de conduite posi-



Le pédalier alu et le volant aplati soulignent l'ADN sportif. Les sièges baquets peuvent être remplacés par des sièges confort (photo).



Ces superbes jantes mettent en valeur les étriers de frein rouges.

tionné en mode Dynamic. Le "pilote" peut alors prendre la main grâce à des palettes au volant (dont le plastique manque de classe...). Avec la fonction Launch Control, qui permet d'optimiser le départ arrêté, la Giulietta revendique le 0 à 100 km/h en 6s6. C'est presque aussi bien que la VW Golf GTI, sa grande rivale, qui se montre cependant plus homogène.

Et le reste
 Le compromis confort/teneur de route privilégie l'agrément de tous les jours à une sportivité trop radicale. Toutefois, l'amortissement, en plus d'une relative sécheresse en compression, génère des mouvements de caisse sur les déformations. Il reste, heureusement, une direction incisive et précise, un bon dynamisme en virage et un excellent freinage. De quoi satisfaire ceux qui auront investi plus de 33 000 € dans cette version correctement équipée (à l'exception du GPS, en option).

LES DONNÉES

LES CHIFFRES	
Vitesse maxi	244 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	6s6
Consommation	
Cycle urbain	9,8 l/100 km
Cycle extra-urbain	5,3 l/100 km
Cycle mixte	7 l/100 km
Poids	1 320 kg

Données constructeur.



Volume : 358 dm³

Le coffre n'est pas géant, mais son volume suffit au quotidien.

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 165
Cylindrée	1 742 cm ³
Puissance fiscale	14 CV
Couple maxi	340 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ / Malus	162 g/km / + 2 200 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Diamètre de braquage	10,9 m
Pneus	225/45 R 17
Dim. L x l x h, en m	4,36 x 1,80 x 1,47
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

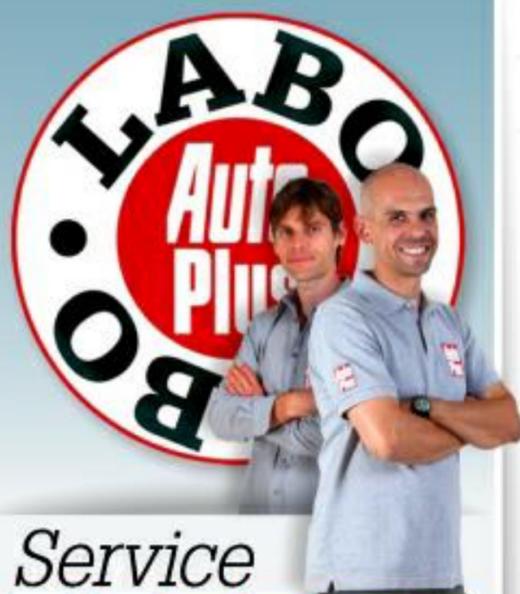


Équipée du moteur et de la boîte à double embrayage de la 4C, la Giulietta Quadrifoglio Verde gagne en caractère et en efficacité.

Auto Plus LE VERDICT

★★★★☆
 Ces évolutions redonnent de l'intérêt à la plus sportive des Giulietta. Attachante, elle n'est pourtant pas irréprochable face à des rivales plus abouties (Renault Mégane RS, VW Golf GTI...).





Service ESSAIS



Rigueur et méthode
 Depuis 25 ans, le service de mesures du labo Auto Plus évalue chaque nouveauté sur le circuit de Monthéry (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



La Lexus IS revendique une excellente maniabilité, comme la plupart des propulsions!

LE TOP 30

de la semaine

Quelles familiales braquent le mieux?

Ce n'est pas parce que l'on a une familiale que l'on doit multiplier les tours de volant à la moindre manœuvre! C'est ainsi qu'une Lexus IS braque aussi bien qu'une Renault Clio: 10,9 mètres lui suffisent pour effectuer un demi-tour complet! Les Audi A3 Berline, Seat Toledo, Skoda Octavia et Rapid complètent le podium. En revanche, les françaises ne brillent pas: la Laguna (sauf en version 4Control) est 18^e (11,8 m), tandis que les Peugeot 508 et Citroën C5 terminent respectivement 26^e (12,3 m) et 28^e (12,4 m). **V. Desmonts**

Diamètre de braquage (en m)		
1 ^{er}	Lexus IS	10,9
2 ^e	Audi A3 Berline	11
2 ^e	Seat Toledo	11
2 ^e	Skoda Octavia	11
5 ^e	Mercedes CLA	11,1
6 ^e	Mercedes Classe C	11,2
6 ^e	VW Jetta	11,2
8 ^e	Hyundai i40	11,3
9 ^e	Chevrolet Cruze	11,4
9 ^e	Chevrolet Malibu	11,4
9 ^e	Opel Insignia	11,4
9 ^e	Toyota Avenis	11,4
9 ^e	Volkswagen CC	11,4
9 ^e	Volkswagen Passat	11,4
15 ^e	Kia Optima	11,5



La Kia Optima s'inscrit dans la moyenne, avec 11,5 mètres.

Diamètre de braquage (en m)		
16 ^e	Renault Laguna 4Control	11,5
17 ^e	Audi A4	11,7
18 ^e	BMW Série 3	11,8
18 ^e	BMW Série 3 GT	11,8
18 ^e	Citroën DS5	11,8
18 ^e	Renault Laguna	11,8
18 ^e	Subaru Legacy	11,8
23 ^e	Honda Accord	11,9
24 ^e	Ford Mondeo	12
24 ^e	Mazda 6	12
26 ^e	Cadillac ATS	12,3
26 ^e	Peugeot 508	12,3
28 ^e	Citroën C5	12,4
28 ^e	Infiniti Q50	12,4
28 ^e	Volvo S60	12,4



La Volvo S60 affiche le rayon de braquage le plus élevé du segment.

LES AUTRES VOITURES MESURÉES

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



BMW 420DA GRAN COUPÉ	
184 ch - à partir de 42 900 € - 41 200 €* Moteur turbodiesel 4 cylindres en ligne, 165 Couple maxi 380 Nm à 1 750 tr/mn Boîte Automatique, 8 vitesses Vitesse maxi 219 km/h Accélération 1 000 m D. A. 29s6 Reprises 80/120 km/h en Drive 5s6 Consommation moyenne 6,4 l/100 km Poids 1 642 kg Freinage 130 à 0 km/h 66 m	

La Série 4 Gran Coupé soigne son look, mais reste sobre dans cette version 420d automatique: 6,4 l/100 km seulement en moyenne. Et l'agrément n'en pâtit pas.



JEEP CHEROKEE 2.0 MJT 4x4	
140 ch - à partir de 37 100 € - 36 500 €* Moteur turbodiesel 4 cylindres en ligne, 165 Couple maxi 350 Nm à 1 500 tr/mn Boîte Manuelle, 6 vitesses Vitesse maxi 183 km/h Accélération 1 000 m D. A. 34s6 Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e 9s4/12s4/16s2 Consommation moyenne 7 l/100 km Poids 1 932 kg Freinage 130 à 0 km/h 68 m	

Le Cherokee 2.0 Multijet 140 ch 4x4 revendique une consommation basse... au prix du sacrifice de ses performances! Le poids élevé pénalise également le freinage.



SEAT IBIZA 1.4 TSI ACT	
140 ch - 19 800 € - 16 400 €* Moteur turbo-essence 4 cylindres en ligne, 165 Couple maxi 250 Nm à 1 500 tr/mn Boîte Manuelle, 6 vitesses Vitesse maxi 192 km/h Accélération 1 000 m D. A. 30s2 Reprises 80/120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e 6s4/8s1/10s6 Consommation moyenne 6,9 l/100 km Poids 1 176 kg Freinage 130 à 0 km/h 60 m	

Le moteur 1.4 TSI ACT à désactivation des cylindres fait décidément des merveilles: cette Ibiza se révèle ainsi aussi sobre que vélocité. En outre, son freinage est excellent.

DACIA LOGAN MCV
PRESTIGE dCi 90
5,3 L/100 KM

14 750 €
14 750 €*
*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et le bonus/malus éco.



Par Patrick Martins
patrick.martins@mondadori.fr

TEST LECTEURS

La nouvelle Dacia Logan

Cette semaine, nous avons confié la nouvelle Dacia Logan break à trois propriétaires de véhicules équivalents. Emmanuel,



EMMANUEL
Commercial, Le Perray-en-Yvelines (78)
Il possède une Renault Mégane Estate dCi 90 Zen



24 000 € - 90 ch - 6,1 l/100 km

“ Sans problème, mais en guise de seconde voiture ”

Le design ●●●
Le bouclier avant est pas mal dessiné. Il aurait presque un petit côté agressif. Mais l'arrière reste massif et assez quelconque. Globalement, on n'est plus dans le basique.

La vie à bord ●●●
Pas de doute, le coffre est plus profond que le mien. Mais il n'offre pas autant de rangements, et ce qui aurait dû être la "poignée" du cache-bagages est plein... Bizarre. Aussi spacieux que l'Estate, la MCV est assez rudimentaire, avec une présentation verticale, plutôt massive, mais rien de choquant. On découvre même des petites surprises comme ces pochettes au dos des sièges avant. Il n'y a pas trop de boutons, et l'ergonomie est intuitive. Ils auraient quand même pu mettre un accoudoir central et de la toile agrippante au creux des petits rangements, parce que là, ça glisse!

Au volant ●●●
Je ne m'attendais pas à une voiture aussi douce à conduire. Franchement, je suis très agréablement surpris. La Logan MCV est bien suspendue, et son moteur bénéficie même d'une vivacité surprenante pour 90 ch. Alors, bien sûr, près de 10 000 € d'écart entre mon break et celui-ci, c'est énorme. Mais en guise de première voiture, le déficit d'image de la marque et la ligne encore trop "utilitaire" de la Dacia m'empêcheraient quand même de franchir le pas.



FABIEN
Responsable d'agence, Bilheux (28)
Il possède une Renault Clio Estate dCi 90 Zen



18 800 € - 90 ch - 5,1 l/100 km

“ Elle est mieux équipée que bien des autos plus chères ”

Le design ●●●
Le porte-à-faux arrière est vraiment énorme! Cela accentue encore le côté un peu lourdaud du break. En revanche, il faut reconnaître que l'avant a bien évolué, avec une calandre plutôt dans l'air du temps.

La vie à bord ●●●
A l'intérieur, je vois plein de paradoxes. Que le coffre soit beaucoup plus grand que le mien, ça, c'est évident! Mais on a des plastiques basiques, excepté quelques à-plats brillants, qui font plutôt "utilitaire". Il manque aussi un accoudoir central, et l'emplacement des lève-vitres arrière est irrationnel. Situés au sol, entre les deux sièges avant, ils obligent les passagers à retirer leur ceinture pour être actionnés. On a vu plus sensé. Et puis, à l'opposé, on découvre un GPS, un système Bluetooth, un régulateur de vitesse... Tout

ça de série sur une voiture de ce prix, c'est quand même étonnant.

Au volant ●●●
Je la trouve étonnamment alerte. Je l'imaginais plus pataude. Pourtant, à part une direction un peu lourde en manœuvres, ce break est carrément agréable à conduire. Son moteur relance bien et, c'est à souligner, il est aussi bien insonorisé que dans l'Estate. Pourtant, voyez-vous, même 4 000 € plus cher, je trouve mon petit break Clio tellement plus joli... que je le garde sans aucune hésitation!





A l'instar d'un petit utilitaire, la Logan MCV de Samuel (à droite) ouvre, par des portes à battants, sur une véritable soute. Avec son hayon, le nouveau modèle cadre beaucoup plus avec l'idée que l'on se fait d'un break.

Logan MCV

Fabien et Samuel nous livrent leurs premières impressions.



SAMUEL

Ingénieur d'études, Forges-les-Bains (91)
Il possède une Logan MCV 1.5 dCi 90 Silver Line (2012)



13 000 € - 90 ch - 6,3 l/100 km

“ Son hayon correspond davantage au concept break ”

Le design

L'évolution est très positive. Les formes se sont arrondies et se rapprochent de celles des breaks modernes. D'ailleurs, la partie arrière est nettement plus basse, puisqu'il n'y a plus à prévoir la présence de deux passagers assis dans le coffre!

La vie à bord

Du coup, celui-ci perdant sensiblement en hauteur, il devient moins logeable. Outre l'absence des 6^e et 7^e sièges, la grande nouveauté réside dans l'abandon des portes à battants, au profit d'un hayon classique. Cela correspond bien sûr davantage au concept même de break. Concernant la présentation et la finition, je dirais qu'il n'y a, là, que peu d'évolution. En revanche, le domaine où je note de vrais progrès, c'est celui de l'équipement. Pour un prix quasiment identique, en euros constants,

on a maintenant le GPS, le régulateur de vitesse, les prises USB, jack et même le système Bluetooth.

Au volant

Ma Logan MCV de 2012 m'avait déjà impressionné par son agrément de conduite. Sur ce nouveau modèle, je retrouve des sensations très similaires. Bien sûr, il n'y a maintenant plus que 5 places, et l'abaissement du toit a quelque peu réduit le coffre. Mais à ce prix et avec un tel équipement, pourquoi voudriez-vous que je ne me laisse pas tenter?



Malgré une architecture et un design qu'il trouve toujours un peu massifs, Fabien a été agréablement surpris par la facilité de conduite de la MCV. Il a notamment relevé la bonne insonorisation du moteur.



A l'arrière de la Logan MCV, Emmanuel estime que l'espace est équivalent à celui de sa Mégane Estate. Et il est assez bluffé par les pochettes au dos des sièges avant... qu'il n'a pas dans sa Renault!

PHOTOS: JOËL PEYROU

Auto Plus LE VERDICT

De mieux en mieux!

Chez Dacia, on rationalise. Jusqu'à l'arrivée du monospace Lodgy, la Logan MCV se devait de satisfaire les familles nombreuses en leur proposant 7 places. Aujourd'hui, la nouvelle MCV se recentre sur sa vocation de break: une hauteur réduite, un équipement plus complet, un vrai hayon de coffre... Mais toujours un prix cadeau!



DANS DEUX SEMAINES PROCHAIN TEST LECTEURS

LA MINI COOPER



Mauro Forghieri

L'homme qui inventa **la boîte auto. en Formule 1**

Ingénieur passionné et débordant d'idées, l'Italien élabore en 1980 la toute première version d'une boîte de vitesses à sélection automatique sur une F1 de la Scuderia.

Ceux qui adorent la course automobile savent bien que Mauro Forghieri restera dans l'histoire comme l'un des plus grands ingénieurs ayant œuvré pour la Scuderia Ferrari. Brillant, cultivé, polyglotte, infatigable touche-à-tout, il portait aux nues la technique et la compétition. Avec cela, la gentillesse des personnages bourrés de talent. Pour peu que l'on soit passionné comme lui, on pouvait passer des nuits à l'écouter. Il travailla sur les grands sujets Ferrari, des 330 P4 et 312 PB aux meilleures F1 des années 1970-1980 que pilotait, entre autres, Niki Lauda. Qui disait de lui : "C'est un fou, mais un fou génial."

Un soir, Mauro nous invita à dîner, mon ami Johnny Rives, grand reporter à *L'Equipe*, et moi-même au *Fossati*, l'"Antico Ristorante" le plus couru dans les environs de Monza au moment du Grand Prix d'Italie. Et il voulut nous démontrer comment et

pourquoi sur un moteur 12 cylindres en V, il valait mieux avoir quatre soupapes par cylindres plutôt que cinq. Il fit signe au serveur, qui débarrassa la table, et, sur la nappe en papier, il se mit à crayonner d'une main sûre les dessins d'un quatre puis d'un cinq soupapes, le tout accompagné de formules mathématiques. Il épuisa tous les recoins de la nappe et en demanda une seconde au serveur, qui naturellement s'empressa de la lui apporter. Inutile de vous dire qu'avant même la seconde nappe, j'avais lâché prise. J'avais honte de le dire à Mauro et, de plus, je fus assez c... pour ne pas piquer les deux nappes au moment de quitter le restaurant.

Un premier proto avec deux boutons au volant

Mauro passait ses jours et ses nuits à réfléchir à tout ce qui pouvait améliorer les performances d'une F1, et notamment le confort du pilote.

Ainsi prit naissance, dans sa tête, la perspective d'une boîte de vitesses dont le sélecteur éviterait au pilote de lâcher son volant, donc de piloter d'une main à l'instant où il change de rapport. Ce qui arrive assez souvent durant un Grand Prix...

Il commença par jeter quelques coups de crayon sur une table à dessin et, en 1980, élabora un prototype de boîte qui fut installé sur une 312 T4, avec deux boutons au volant qui agissaient sur un système électronique, lui-même commandant hydrauliquement des poussoirs et fourchettes actionnant les rapports dans une boîte de vitesses classique en position transversale. Le liquide hydraulique était logé dans une sphère derrière le moteur. Et le grand Gilles Villeneuve effectua le premier test de cette sélection semi-automatique.

Test convaincant. Mais Gilles pas convaincu. Qui lui déclara en mettant pied à terre : "Oui, très bien.

Mais un levier en acier, c'est plus fiable que l'électronique." Le Canadien s'en ouvrit aussi à Enzo Ferrari au détour de l'une de leurs conversations coutumières le soir à Maranello. Et Mauro de conclure : "Tout ce que Gilles voulait, Monsieur Ferrari l'acceptait toujours." Fin de l'aventure.

Forghieri quitte Ferrari

En 1987, à la suite de l'une de ses nombreuses disputes avec Enzo Ferrari et son staff, Mauro Forghieri quitte la Scuderia. Pour le remplacer, l'écurie fait appel à la vedette du moment, John Barnard, l'ingénieur qui a dirigé McLaren depuis 1981 avec le succès que l'on sait : les titres de champion du monde de Niki Lauda et d'Alain Prost. Quoique très orgueilleux et conscient de ses capacités, Barnard n'en jette pas moins un coup d'œil sur les étagères du bureau d'études de la Scuderia, laissées en l'état par Forghieri. Et, parmi les plans, il trouve le projet de boîte de vitesses à sélection semi-automatique.

L'ingénieur britannique s'empare alors du système pour le développer, l'améliorer et l'adapter en essai à la boîte de vitesses longitudinale de son projet 639, une magnifique F1, tout en longueur avec ses pontons très étroits. Cette 639 deviendra 640 en 1989, et, derrière son volant, pour la première fois dans l'histoire de la F1, il y a les deux palettes – magiques ! – permettant de monter et de descendre les vitesses sans que les mains lâchent le volant. Dans le cockpit de la 640, Nigel Mansell a remplacé Michele Alboreto aux côtés de Gerhard Berger.



Ci-contre, la Williams-Renault, championne du monde avec Nigel Mansell (ci-dessus, à droite) et Patrick Head (au centre).



Mauro Forghieri, l'ingénieur de la Scuderia Ferrari, ici en discussion avec Gilles Villeneuve.



John Barnard (ci-contre), alors directeur technique de la Scuderia, adapta l'idée de Mauro Forghieri, dont les plans dormaient dans les cartons de la Scuderia.



La magnifique Ferrari 640 dotée de la nouvelle boîte de vitesses gagne le premier Grand Prix de la saison 1989, au Brésil, avec Nigel Mansell.

Première victoire d'une boîte auto. en 1989...

Le premier Grand Prix de la saison se dispute au Brésil et Mansell gagne. Il n'en faut pas plus pour que l'histoire de la boîte à sélection semi-automatique se mette en marche, même si celle-ci rencontre des problèmes de mise au point. Ferrari gagne trois Grands Prix en 1989. Alain Prost remplace Berger en 1990, avec une 641 encore plus performante, qui lui permet de se battre contre Ayrton Senna jusqu'à l'avant-dernier Grand Prix de l'année, au Japon. Mansell souffre terriblement de la présence de Prost au sein de la Scuderia. Il en vient même à annoncer sa retraite à la mi-saison. Avant de se rétracter et de devenir sociétaire de l'équipe Williams-Renault. En attendant, chez Ferrari, il faut le remplacer. Mais par qui ? Quel est le jeune talent le plus prometteur de cette époque ? Jean

Alesi. En 1989, il est en train de conquérir le titre de F3000 chez Eddie Jordan, qui le "prête" à l'équipe Tyrrell en F1 à partir du Grand Prix de France pour huit courses. L'Avignonnais effectue des débuts sensationnels au Grand Prix de France, et la suite lui vaut un engagement en F1 chez Tyrrell pour toute la saison 1990. Il s'y avère excellent. Il est Français, mais de souche sicilienne : il est explosif, enthousiaste, c'est le pilote qu'il faut aux côtés d'Alain Prost dans la Scuderia. Mais il y a un problème, et non des moindres. Plus prompt que tous les autres à avoir repéré le Français, Frank Williams lui a fait signer un protocole d'accord pour 1991. Ferrari insiste pourtant pour obtenir les services de Jean Alesi. Celui-ci, connaissant la course et son histoire, ne peut résister à l'appel de la Scuderia. Après négociations, les trois parties trouvent un accord. Ferrari paiera un dédit à Williams, avec une petite clause qui n'engage à rien : pour son musée de F1, l'équipe Williams pourrait-elle obtenir l'une de ces magnifiques Ferrari de la saison 1990 ? Marché invraisemblable mais pourtant conclu.

Dès sa livraison chez Williams, la Ferrari est entièrement démontée (avant d'être remontée : elle figure toujours dans la collection Williams). Car, de son côté, le directeur technique de l'écurie britannique, Patrick Head, réputé pour son pragmatisme, réfléchit lui aussi à une boîte de vitesses à sélection semi-automatique.

... Championne du monde trois ans après

A l'inverse de Mauro Forghieri, qui se souciait de faciliter la vie du pilote, ce bon Patrick pense temps et argent. Il y pense en vérité depuis 1986. Temps : une bonne transmission semi-automatique peut faire gagner quelques millisecondes lors de chaque changement de vitesse et, mises bout à bout, celles-ci font gagner des poignées de secondes sur un Grand Prix. Argent : à Frank Williams, le patron, qui rechigne à lui accorder des crédits, il démontre que les très coûteuses ruptures de moteur interviennent le plus souvent à cause des sursrégimes provoqués par les changements de vitesses erratiques. Grâce à ces arguments, ainsi qu'aux études déjà réalisées par ses ingénieurs et aux résultats

de la Ferrari 640, sans oublier l'aide précieuse de Mansell, Patrick Head réussit à convaincre Frank Williams. Et la Ferrari démontée lui apportera de précieux renseignements, en particulier sur le système électronique, qui pose beaucoup de questions. Mansell avec la Williams-Renault FW14B en 1992, puis Prost avec la FW15 en 1993 deviendront champion du monde. Avec l'aide de X-Trac, le meilleur spécialiste des boîtes de vitesses de voitures de course, toutes les équipes de F1 les unes après les autres vont, à l'instar de Ferrari et de Williams, concocter les boîtes que l'on connaît aujourd'hui. Il faudra bien sûr de nombreuses évolutions. D'abord, l'arrivée de la boîte à barillet sur la Williams, comme celle des motos, qui met au rencart les boîtes traditionnelles : le barillet tourne et sélectionne successivement les vitesses, dans un sens pour monter les rapports, en sens inverse pour rétrograder. Ensuite, l'embrayage qui va disparaître peu à peu du pédalier pour devenir une palette, derrière le volant, que l'on actionne une seule fois pour démarrer. Ainsi naîtront les boîtes à double embrayage. Mais ceci est une autre histoire.

N. SOLER

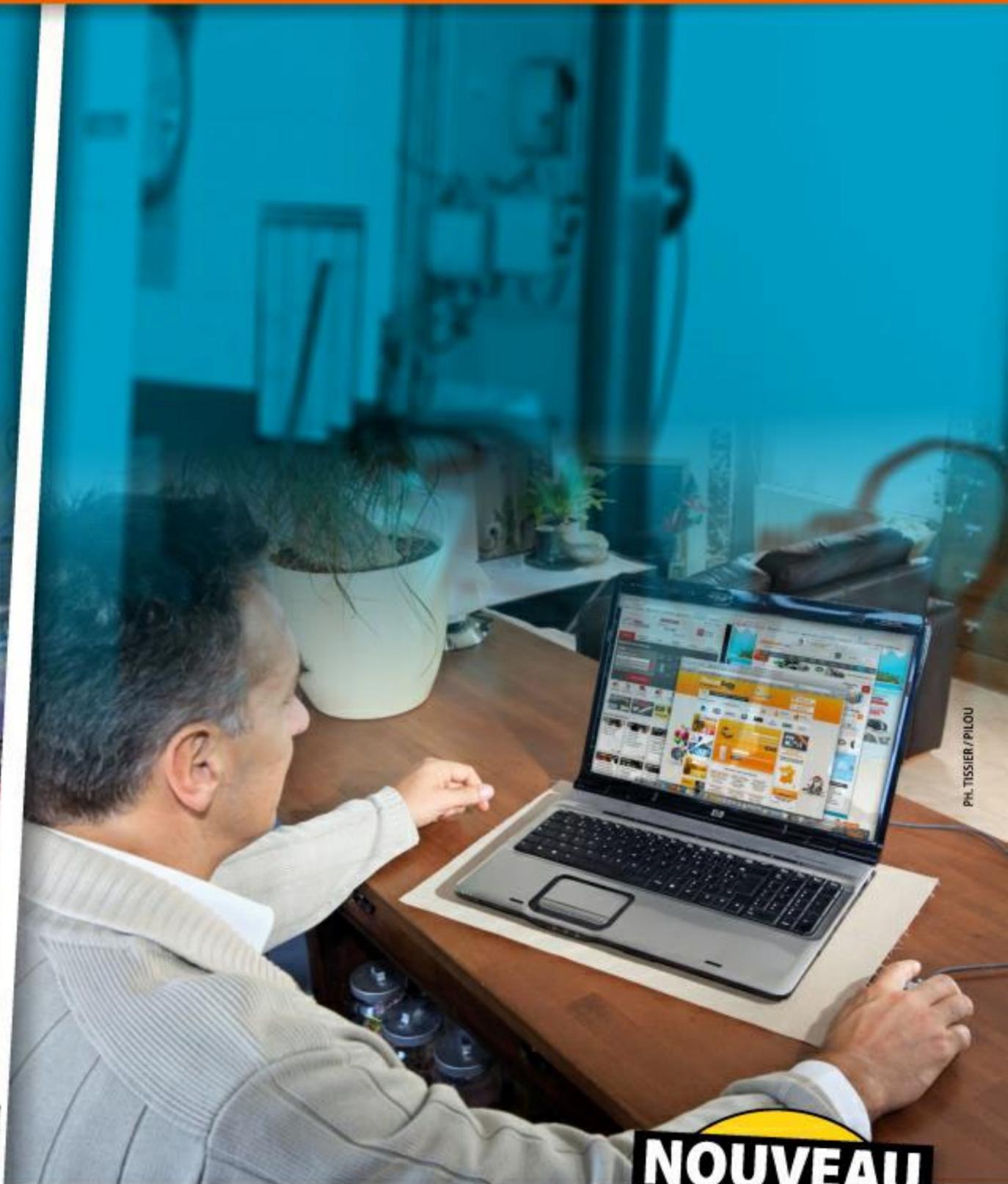


Concession

Centre

GROSSE RÉPAR





-auto

Internet

NOUVEAU
LA POSE
PAR UN GARAGE
AGRÉÉ

ATION QUI EST LE MOINS CHER?

Jusque-là, sur internet, les pros vendaient des pièces à monter soi-même. Réduisant pour une intervention complexe, qui nous renvoie alors vers la concession ou un centre-auto. Mais, aujourd'hui, certains sites, forts de leurs prix mini, proposent le montage dans un garage partenaire. Bonne idée si cette solution s'avère aussi pratique et plus économique que dans les réseaux traditionnels. *Auto Plus* est allé le vérifier, avec trois autos cobayes (Peugeot 307 SW, Renault Clio et VW Polo), sur lesquelles des opérations assez lourdes sont à faire.

En concession Le plus pratique, au prix fort

Ici, on ne vous promet pas les meilleurs prix, mais on se rattrape un peu sur le service. Et sur la proximité.



Boudés par une clientèle qui a fui vers les centres-autos, les constructeurs tentent tant bien que mal de reprendre la main. Côté tarifs, on s'en doute, leur marge de manœuvre reste mince.

40 % plus cher qu'ailleurs

Dans le réseau, les pièces se paient au prix fort, et le coût de la main-d'œuvre reste élevé. Résultat, pour une grosse opération, type courroie de distribution, la note est jusqu'à 40 % plus salée que la moyenne. Et là, ne comptez pas gratter une remise, à moins d'être un fidèle client de la succursale. Et encore...

C'est l'option confort pour le client

Du coup, on redouble d'efforts sur le service. Certains se démènent pour vous caler un rancard pour le lendemain. En insistant sur le savoir-faire maison: "Nos mécanos connaissent ce modèle par cœur. Des embrayages, ils en ont changé des centaines !" Chez les Renault et VW visités, on précise que la voiture sera lavée et contrôlée gratuitement (éclairage, freins, pression...). Bref, si vous êtes pressé, allez-y pour le confort et la tranquillité!

+ Pièces constructeur
Rendez-vous rapide
Compétence mécanique

- Tarifs prohibitifs
Pas de remise sur
les gros travaux

En centre-auto Bon marché, mais...

Très agressifs sur la petite réparation, ces enseignes ont également du potentiel tarifaire sur le gros œuvre. Sous réserve néanmoins.



Les réseaux de centres-autos ont bâti leur réputation sur les pièces d'usure. Des forfaits en pagaille et des promotions tout au long de l'année les rendent attractifs sur les pneus, plaquettes, vidange, batterie ou sur une révision.

La grosse réparation, pas leur point fort

Pour des interventions plus techniques, nécessitant au moins une journée d'immobilisation, ça se complique. Pas évident de trouver un Feu Vert ou un Norauto qui accepte sans sourciller de remplacer l'embrayage ou une courroie. "Je ne préfère pas vous le faire, mes mécaniciens ne sont pas assez compétents pour ça", nous a confié un chef d'atelier Feu Vert. On apprécie son honnêteté. En fait, seuls les gros centres régionaux sont qualifiés pour ce type de travaux. Idem chez Midas et Speedy, où il vaut mieux éviter les "petits" franchisés.

Des devis parfois approximatifs

Si les tarifs restent intéressants, nous avons constaté de gros écarts d'une enseigne à l'autre. Exemple, pour notre kit de distribution: 796 € chez Norauto, contre 629 € chez Speedy. Soit le premier se gave sur les pièces, soit les prestations ne sont pas identiques. Raison de plus pour réclamer un devis bien détaillé (prix/marque des pièces, nature des opérations...). Certains sont en effet tentés de cacher, sur une estimation, des opérations superflues (voir Auto Plus n° 1293). Reste que dans les centres-autos, et c'est bien là leur mérite, il est toujours possible de négocier de belles remises (-40% sur le parallélisme chez Speedy!) et de régler en trois fois sans frais!

+ Prix compétitifs
Ouverts à la négociation
Paiement en 3 fois sans frais

- Compétence parfois hasardeuse
sur les grosses opérations
Délais

3 voitures-tests, 40 tarifs compa

Nous avons comparé les tarifs des grosses réparations réalisées dans les centres-autos (Feu Vert, Midas, Norauto et Speedy), via un site internet proposant le montage dans un garage partenaire (PiecesAuto.com, PiecesVoiture.com et Yakarouler.com) et chez un concessionnaire.

■ Nous avons fait établir des devis pour trois voitures-tests: une VW Polo TDI de 2009 pour l'embrayage et le volant moteur, une Peugeot 307 SW HDi de 2005 (courroie de distribution avec pompe à eau et quatre amortisseurs) et une Renault Clio 2 de 2005 dont le démarreur et le catalyseur sont à changer. Nous avons choisi des

pièces de grandes marques qui fournissent les constructeurs en première monte et en rechange.

■ Les prix ci-contre incluent les pièces et la main-d'œuvre. Pour le démarreur, tous ont proposé un échange standard. Nous avons donc ajouté, pour les sites, les frais de renvoi (12,35 €) de la pièce usée, afin de récupérer notre consigne.

	Concession	Feu Vert
 VOLANT MOTEUR ET EMBRAYAGE VW Polo ⁽¹⁾	1 732,92 €	1 283 €
 KIT COURROIE DE DISTRIBUTION Peugeot 307 SW ⁽²⁾	856,13 €	777,80 €
 4 AMORTISSEURS Peugeot 307 SW ⁽³⁾	845,32 €	579,86 €
 DÉMARREUR Renault Clio ⁽⁴⁾	522,20 €	377,50 €
 CATALYSEUR Renault Clio ⁽⁵⁾	823,05 €	604 €

DR - PH. TISSIER / PLOU - A. SAUNIER - S. PISSOT

1. Marques Sachs et Luk (Feu Vert), Valeo (Speedy) - 2. Marques SKF et ContiTech (Midas, PiecesAuto.com), Gates (Norauto)

Sur le Web

Pour des tarifs canon, il faut s'investir

Certains sites de pièces à prix discount vous proposent désormais de les faire poser par un garagiste "agréé". Tout repose alors sur ce dernier...



PH. TISSIER / PLOU

Les sites spécialisés dans la pièce de rechange nous ont habitués à des prix canon (jusqu'à 50% d'économie sur le concessionnaire ou le centre-auto). Certains ont choisi d'aller plus loin pour capter le client. Ils offrent, au moment de l'achat, de vous livrer la pièce dans un centre partenaire agréé, lequel se chargera de la monter.

Dénicher le bon garage: un peu galère!

Pour chaque département, ces sites proposent jusqu'à 30 réparateurs, avec coordonnées et tarifs de main-d'œuvre par catégorie d'intervention. Hyperpratique, a priori... Après quelques appels, nous réalisons toutefois que, d'une part, ces garages indépendants ne font pas tous de la grosse réparation et, d'autre part, que certains sont débordés et ne disposent pas de rendez-vous avant... plusieurs semaines! Pour chaque intervention sur nos voitures cobayes, il nous a fallu passer une demi-douzaine de coups de fil en moyenne avant de dénicher LE bon garage (situé à proximité, avec délais et tarifs de main-d'œuvre

raisonnables). Bref, de quoi consumer assez rapidement notre patience.

Difficile de trouver la référence exacte

"Sur internet, on ne commande pas un volant moteur comme on commande des enjoliveurs!" Ce garagiste, chez qui nous voudrions faire remplacer notre embrayage, nous met en garde d'entrée de jeu: avant d'acheter et de lui faire livrer une pièce, nous devons nous assurer qu'elle est bien compatible avec notre auto. Sur un même modèle, les pièces varient en fonction de la version, de l'année de fabrication ou de l'équipement du véhicule. Exemple, une courroie d'accessoires sera différente selon que l'auto est dotée de la clim' et/ou de la direction assistée. Vous avez un doute? Vous pouvez toujours contacter la hot line du site, ou vous renseigner directement auprès de l'un de leurs garages partenaires. Certains ont même pris le temps de nous trouver sur internet la bonne référence, en direct!



Frais de retour de la pièce consignée

Sur des articles précis (alternateur, démarreur, turbo...), les sites proposent de l'échange standard. D'anciens organes reconditionnés et vendus 30% moins cher que du neuf. Cela implique de verser une consigne lors de la commande (de 60 à 75 €), qui vous sera restituée par virement après retour de la pièce usagée. L'envoi du colis étant à la charge du client, pensez à intégrer ce coût dans le calcul final. Soit jusqu'à 14 € pour les pièces les plus lourdes comme un démarreur.

+ Prix canon
Large choix de pièces et de marques

- Temps passé à trouver le bon garage ou la bonne pièce

arés



Midas	Norauto	Speedy	PiecesVoitures.com	PiecesAuto.com	Yakarouler.com
1 250 €	1 244,63 €	1 187 €	1 042,48 €	979,46 €	1 036,40 €
660,18 €	796,20 €	629 €	609,87 €	624,46 €	619,57 €
607 €	548,20 €	499,32 €	542,40 €	565,88 €	551,09 €
380 €	295,30 €	312,50 €	280,62 €	319,22 €	294,15 €
713 €	623,90 €	691,51 €	526,46 €	483,12 €	470,39 €

RENAULT - N. SOLER - PH. TISSIER / PLOU

Auto Plus LE VERDICT

Nette victoire du Net

Le score est sans appel. Sur cinq grosses réparations, le Net, même s'il est parfois talonné par les centres-autos, remporte le match à quatre reprises. Pour autant, se faire livrer et monter des pièces dans un garage dont on ne connaît pas vraiment le sérieux peut freiner. Alors, avant de cliquer, renseignez-vous: contactez le réparateur (ou passez le voir!), demandez-lui un devis de montage détaillé et assurez-vous des bonnes références de la pièce.





AUDI A3 Cabriolet

S-Line 2.0 TDI 140

15 900 €

GARANTIE 6 MOIS

07/2008 - 105 691 Km

Diesel - Boîte automatique DSG

PARK AVENUE AUTO

511 ROUTE DE L'ISLE SUR SORGUE
84250 LE THOR

☎ 04 82 79 23 02



LEXUS SC

Cabriolet Roadster SC430

25 550 €

GARANTIE 12 MOIS

06/2006 - 83 500 Km

Essence - Boîte automatique

AUTOZEO SELECTION AUTOMOBILES
Zac du Saut du Lièvre
30900 NIMES

☎ 04 66 40 23 28



BMW SÉRIE 3

328i Xdrive M Sport 245 ch

38 990 €

GARANTIE CONSTRUCTEUR

12/2012 - 15 500 Km

Essence - Boîte automatique

YANNICK AUTOMOBILES
12 route de Jobshelm
66150 OSTHEIM

☎ 03 89 49 02 79



PEUGEOT 308 SW

1.6 HDI 92 FAP STYLE

16 950 €

GARANTIE 12 MOIS

05/2013 - 7 090 Km

Diesel - Boîte manuelle

GEMY PEUGEOT VANNES
3 rue Gertrude Boll
56000 VANNES

☎ 02 85 73 06 70



CITROËN C3

1.4 HDI 70 FAP CONFORT

8 500 €

GARANTIE 12 MOIS

05/2011 - 98 314 Km

Diesel - Boîte manuelle

CITROËN NEDEY MONTBELIARD
Z.A. La Cray
25420 VOULJEACOURT

☎ 03 72 83 04 15



OPEL INSIGNIA

2.0 CDTI 130 FAP COSMO

10 990 €

GARANTIE 3 MOIS

04/2009 - 100 200 Km

Diesel - Boîte manuelle

VISITEAUTO.FR
901 avenue de la République
59700 MARCQ EN BAROEUL

☎ 03 72 83 20 69



RENAULT CAPTUR

dCi 90 ENERGY S&S ECO2 INTENS

15 990 €

GARANTIE 12 MOIS

06/2013 - 28 841 Km

Diesel - Boîte manuelle

RENAULT ANGERS
Zone Industrielle du Pin
49070 BEAUCOUZE

☎ 02 30 32 10 70



FORD KUGA

2.0 TdCi 163 DPF 4x4 Pack Individual

23 500 €

GARANTIE 12 MOIS

05/2012 - 51 867 Km

Diesel - Boîte automatique Powershift

PONT AUTOMOBILES FORD TOURS
86 rue Charles Coulomb, Lieu dit La Vrillonnerie
37170 CHAMBRAY LES TOURS

☎ 02 85 73 20 30



VOLKSWAGEN TIGUAN

2.0 TDi 140 4MOTION CARAT

33 990 €

GARANTIE 24 MOIS

10/2013 - 18 500 Km

Diesel - Boîte manuelle

AUTO EXPO VOLKSWAGEN
Avenue Champollion
59650 VILLENEUVE D'ASCQ

☎ 03 72 83 02 82

Nouveau !

LA GARANTIE

anti-PANNE

UNE PANNE PEUT COÛTER CHER, TRÈS CHER ...



Ne payez plus vos réparations !

À partir de

96€
seulement

appelez le

01 76 47 10 00

prix d'un appel local

Coordonné par R. Bencivenga
soslitigeoccasion@mondadori.fr



SOS LITIGE

Lucille Jean est en colère contre **Chevrolet**, qui refuse toute prise en charge pour le remplacement de la crémaillère de direction de sa **Spark**. Le prétexte : la garantie est échu depuis quelques mois.



S. PESSOT

“ 1 000 € à payer POUR LA DIRECTION, DÉFAILLANTE À 27 000 KM! ”

En septembre 2012, Lucille Jean, de Vernou (37) achète chez un professionnel une Chevrolet Spark quasi neuve (de juillet 2010, elle affiche seulement 12 000 km et bénéficie encore de la garantie Chevrolet jusqu'en juillet 2013). Les entretiens suivants sont effectués selon les préconisations de la marque. En avril 2014, Lucille détecte une fuite au niveau de la crémaillère de direction. Elle prend alors rendez-vous dans l'atelier Chevrolet le plus

proche, lequel établit un diagnostic : la crémaillère, défectueuse, doit être remplacée... à 27 000 km. Montant du devis : 1 012 €. Notre lectrice décide d'adresser un courrier recommandé au service relations clientèle de la marque pour réclamer une participation. Mais il lui faudra le relancer à maintes reprises pour obtenir une réponse. Elle lui parvient enfin le 27 juin 2014, soit au bout de deux mois d'attente. Et c'est la douche froide. Chevrolet lui annonce son refus net d'accorder

toute prise en charge, au prétexte que l'auto ne bénéficie plus de la garantie commerciale. La marque tente de fuir ses responsabilités en esquivant

l'aspect technique et en omettant la garantie légale sur les vices cachés, qui, elle, n'est pas limitée en temps et en kilométrage. **Khalid Zarrougui**

Pour Chevrolet, une crémaillère détruite dès 27 000 km, ça peut arriver...

Notre stratégie de défense

UNE RÉCLAMATION LÉGITIME
A l'achat, la Spark de Lucille n'avait que 12 000 km et elle était encore couverte huit mois par la garantie. Elle a ensuite été entretenue selon les recommandations de la marque. La fuite de la crémaillère à 27 000 km ne peut donc pas être imputée à un défaut d'entretien ou d'usage...

COMBIEN POUR LA DIRECTION ?
La durée de vie normale d'une crémaillère de direction, un élément de sécurité, est de 300 000 km au moins. Toute défaillance qui survient avant 60 000 km, comme c'est ici le cas pour la voiture de notre lectrice, doit être prise en charge dans son intégralité par le constructeur.

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

VOUS AVEZ FAIT PLIER LE CONSTRUCTEUR



PEUGEOT A PAYÉ...

70% DES INJECTEURS
Dans la page "SOS litige" du n° 1312 d'Auto Plus (28 octobre 2013), Alain Guirao fustigeait l'attitude de Peugeot qui refusait de le faire profiter de la garantie, échu depuis quatre jours, pour le remplacement prématuré à 13 000 km de trois injecteurs (1 775 €), sur sa 508 HDi de 2011. Nous lui avons conseillé alors d'insister et d'exiger 100% de prise en charge. Il vient de recevoir un chèque de 1 224 € de Peugeot, soit une contribution de 70%. Pas suffisant, mais déjà mieux...

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

RÉSERVOIR DE FAP PERFORÉ



Sur mon Citroën C3 Picasso HDi de novembre 2010 (67 000 km), le réservoir de céline du filtre à particules s'est percé, sans agression extérieure. Citroën refuse de m'accorder une participation à la facture de 276 €. Est-ce normal ?
Patrice Ferrand, 04110 Reillanne

NOTRE CONSEIL Loin de là ! A la base, vous auriez dû obtenir la gratuité de cette intervention. En effet, ce défaut est connu. Plusieurs autres propriétaires de C3 Picasso nous ont déjà signalé la même fuite, due à un défaut de fabrication de ce réservoir souple.

TURBO ENCRASSÉ

Sur mon Ford S-Max 2.0 TDCi d'avril 2009, le turbo, grippé, doit être remplacé à 66 000 km. Le devis s'élève à près de 1 400 €. Pensez-vous que je puisse réclamer un geste à Ford. Si oui, à quelle hauteur ?
Philippe Lanau, 33185 Le Haillan

NOTRE CONSEIL En effet, vous avez le droit d'exiger une aide pour cette réparation, anormale à 66 000 km. Cet organe doit être en mesure de fonctionner au moins 200 000 km. Adressez à Ford un courrier recommandé avec AR dans lequel vous demanderez 80% de prise en charge sur la facture totale.



CALCULATEUR EN PANNE



Ma Volkswagen Golf Plus TDI 105, achetée neuve en 2009, entretenue exclusivement chez VW et totalisant 54 000 km, est tombée en panne de calculateur moteur. Sur une note de 1 803 €, VW a réglé 40%. Dois-je m'en contenter ?
Roger Louradour, 46400 Saint-Céré

NOTRE CONSEIL Compte tenu du peu de kilomètres parcourus, l'offre du constructeur est insuffisante. Un calculateur dure au moins 250 000 km. Vous en êtes bien loin. Exigez le remboursement intégral des frais, du reste particulièrement salés pour un boîtier électronique.

DACIA DUSTER



Le guide complet de l'acheteur

■ Un Duster premier prix à 8 500 €, j'achète ?

C'est le tarif plancher pour un Duster d'occasion. Le choix est toutefois assez limité car la majorité de ces autos ont un **kilométrage élevé (plus de 120 000 km)**, bien au-dessus de la moyenne pour un modèle de 4 ans (de 80 000 à 85 000 km). Ces Duster présentent peu d'intérêt car, pour quelques centaines d'euros supplémentaires, on passe sous la barre des 100 000 km, voire on gagne un an d'âge.

■ Est-il facile à négocier ?

Avec une offre importante, principalement en diesel, la concurrence est forte. Qu'il s'agisse de professionnels ou de particuliers (peu représentés), tarifs et kilométrages affichés jouent au yo-yo. A caractéristiques identiques (âge, finition, motorisation...), les prix peuvent varier de plusieurs centaines d'euros et les compteurs, inscrire des écarts de plus de 40 000 km. Il sera aisé de **faire baisser de 4 à 7% le tarif** d'un vendeur un peu gourmand.

■ Vraiment utile, le 4x4 ?

Les véhicules de ce type forment 30% de l'offre. Si cette transmission possède un intérêt pour qui réside à la campagne ou à la montagne, elle n'est pas indispensable pour les autres. De plus le premier rapport de la boîte de vitesses est ultra-court, ce qui rend la **conduite désagréable lors des démarrages**. Enfin la protection des soubassements (carters, ligne d'échappement, transmissions) demeure assez sommaire.





Avec son tarif imbattable en occasion, le SUV de Dacia attire tout autant qu'en neuf. Mais l'offre pléthorique peut faire douter. Essence ? Diesel ? Deux ou quatre roues motrices ? Petit prix ? *Auto Plus* vous aide à faire un choix adapté et à trouver le meilleur plan.



■ Des points faibles à surveiller ?

Si les tout premiers Duster ont connu quelques alertes (avaries de volant moteur et d'embrayage sur le 1.6 dCi 110, soucis de jauge à carburant sur l'ensemble de la gamme), la carrière de cet opus s'est ensuite révélée globalement satisfaisante, y compris pour les rares essence. Par contre, l'opus restylé, apparu fin 2013, fait déjà parler de lui. Au menu : des incidents d'injection sur les dCi (ralenti instable, pertes de puissance) non résolus à ce jour.

■ Est-ce qu'il tient la cote ?

Pour *L'Argus*, cote de référence des professionnels, et les sites de reprise (Autobiz.fr, Reprise-illico.fr), un Duster essence ou diesel de 4 ans perd de 50 à 60% par rapport au neuf. Dans les faits, on est loin de ces valeurs : il se revend avec une décote de 40 à 45%. En outre un modèle de 1 an à peine sera proposé au maximum 10% moins cher qu'un neuf.

■ L'intérieur résiste-t-il bien à un usage intensif ?

A bord, si les habillages et les assemblages sont d'aspect low cost, leur tenue dans le temps se montre malgré tout satisfaisante, à condition de ne pas les malmener. Les plastiques des contre-portes, des consoles centrales ou du coffre ne sont pas à toute épreuve et ils se rayent facilement.



■ Le SAV : un service discount ?

Aucun commentaire négatif ne nous a été rapporté par des possesseurs de Duster. Au même titre que Renault, le réseau Dacia dispose d'ateliers dédiés et propose un vrai service après-vente (réparation, forfaits entretien...). Seule ombre au tableau, l'absence de prêt de véhicule en cas de panne et d'immobilisation du vôtre pendant la période de garantie contractuelle de trois ans.

■ L'entretien : low cost aussi ?



Bonne nouvelle, avec le Duster, prix bas rime avec achat... et avec entretien. Notre dossier "Le vrai coût d'entretien des stars" (*lire Auto Plus n° 1279, mars 2013*) le prouve. Sur un parcours de 100 000 km, le SUV de Dacia a décroché la première place, contre une sixième pour le Nissan Qashqai et une huitième pour le Peugeot 3008.

■ Et l'équipement, il suit ?

Bien que peu fréquente en occasion, la finition d'entrée de gamme Ambiance est à éviter en raison de sa faible dotation (ni clim', ni ordinateur de bord, ni radio-CD...). Préférez les milieu de gamme Lauréate et haut de gamme Prestige. Pas forcément plus chères, ces deux déclinaisons sont franchement mieux dotées.

■ S'illustre-t-il déjà au contrôle technique ?

Commercialisés depuis avril 2010, les premiers exemplaires ont soufflé leur quatrième bougie et passé le contrôle technique. Même s'il est encore trop tôt pour se prononcer, les résultats se montrent très positifs. A priori l'avenir est prometteur...

■ A prix égal, un SUV plus chic, c'est quand même mieux, non ?

Vous êtes sûr de trouver des bons plans parmi les Duster de moins de 10 000 €. Mais, à ce prix, dénicher un rival de finition équivalente se révèle souvent mission impossible. Si le Nissan Juke vous tente, il vous faut déjà ajouter près de 2 000 €. Quant aux Nissan Qashqai à 10 000 € (il y en a), mieux vaut éviter car vous n'aurez droit qu'aux diesels 1.5 dCi 106, peu fiables (casses de moteur). Reste le Suzuki Grand Vitara. Mais il sera bien plus âgé (6-7 ans au minimum) et affichera un kilométrage supérieur (100 000 km le plus souvent).

“ Je trouve le 1.6 un peu trop vorace ! ”

C'est pour son design et son bon rapport qualité/prix que j'ai opté pour une C30 1.6 essence en 2007. Elle n'a connu aucun incident en 80 000 km. Mais je trouve son 1.6 un peu mollasson et, surtout, très gourmand en carburant. A 130 km/h, je consomme 10 l/100 km.

Alexandre Chevalier, 44000 Nantes

“ Zéro souci mais un coffre ridicule ”

Ma C30 1.6 D 110 Momentum de 2007 a parcouru 150 000 km sans gros souci de fiabilité, si ce n'est l'usure prématurée du revêtement du siège conducteur. Si j'apprécie sa tenue de route, je la revends en raison de son coffre : contenance ridicule, accès difficile et forme alambiquée.

Ronan Silver, 67650 Dambach-la-Ville



A. SAUNIER

L'avis DES PROPRIÉTAIRES

Cette semaine, la

Volvo C30

(2006-2013)

Elle mise sur l'image Volvo et son design pour se différencier des compactes premium allemandes.



ACE TEAM

“ Le condenseur de clim' a été remplacé ”

Ma C30 2.4 D5 180 de 2007 affichait 75 000 km lorsque je l'ai achetée en 2010. J'ai rapidement eu un souci de condenseur de climatisation (1 000 €). Elle a aujourd'hui 125 000 km et, hormis un remplacement de batterie, je n'ai connu aucun autre déboire.

François Ducrot, 74140 Sciez

“ Les pneus avant changés à 30 000 km ”

Ma C30 2.0 D 136 de 2006 a été achetée d'occasion. J'apprécie notamment son confort. Si je n'ai pas à déplorer de problème mécanique, j'ai eu la surprise de devoir remplacer les pneus avant 30 000 km !

Cyril Lobato, 60330 Lagny-le-Sec

Notre point de vue

Sortie en 2006 et restylée en 2009, la C30 a mis un terme à sa carrière en 2012. Les possesseurs fustigent l'étroitesse de son coffre mais louent sa fiabilité. On note malgré tout quelques incidents isolés de vanne de recyclage des gaz (EGR) et de filtre à particules sur les diesels 1.6, hérités du groupe PSA Peugeot Citroën.

BIEN ACHETER

Une Audi A4 (2008-...)

Cette génération d'A4 progresse par rapport à la précédente. Mais, même si la fiabilité globale de la berline allemande s'est améliorée, le volant moteur représente toujours une source de soucis (bruit important, vibrations anormales) sur les blocs TDI. A surveiller donc au moment de l'achat...



A. SAUNIER

A surveiller

Volant moteur : sur les TDI 143 et 170, il est bruyant dès 50 000 km (2 000 €).

Compresseur de clim' : lui aussi devient bruyant (poulie). Remplacement cher (1 500 €).

Direction : craquements vers 100 000 km. Une pièce est à changer sur la colonne (300 €).

Fiabilité moteur

Les sans-souci : l'ensemble des blocs essence 1.8 T, 2.0 et 3.2, et, depuis 2011, 1.8 TFSI de 120 et 160 ch.

A éviter : jusqu'en 2010, les 1.8 TFSI (casses de chaîne de distribution) ainsi que les 2.0 TDI 143 et 170 (volant moteur).

Nous vous conseillons

2.0 TFSI 211 Ambiente de 2009 (17 100 €). Quitte à rouler en essence, autant se faire plaisir avec pareille mécanique.

2.0 TDI 143 Ambiente de 2011 (21 500 €). Son moteur, le plus homogène, rend cette familiale très polyvalente.

BIEN VENDRE

Un Peugeot 5008 (2009-...)

Ne lésinez pas sur les photos. En plus des vues extérieures, pensez à publier des clichés de l'habitacle (sièges arrière en place et repliés, coffre...).

Insistez sur la modularité. Les sièges arrière réglables et coulissants s'escamotent dans le plancher, offrant ainsi un bon volume de coffre. Faites-en la démonstration.



N. SOLER

Vantez confort et tenue de route. Afin que votre acheteur les apprécie, confiez-lui le volant pour un essai "longue durée".

BIEN ENTREtenir

Une Toyota Aygo (2005-2014)



N. SOLER

Gare à l'embrayage.

Il peut s'user tôt, dès 30 000 km. Au moindre patinage, direction le garage pour sauver le volant moteur.

Ménagez la sellerie. Les tissus et certaines garnitures sont fragiles. Prenez-en soin, voire couvrez les sièges de housses afin de les protéger.

Pistez les infiltrations d'eau. De nombreux défauts d'étanchéité ont été recensés. L'eau pénètre par le joint du hayon ou les blocs des feux. Effectuez une inspection après chaque lavage (portique ou haute pression).



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 apaiser les animaux ?

Franck Loison, 79000 Niort

Chiens et chats peuvent aussi avoir le "mal des transports". Pour diminuer leur stress, il existe des diffuseurs de phéromones, en collier (Adaptil, 24,90 €) ou en spray (Feliway, 18,65 € les 60 ml). Chez le vétérinaire et dans certaines pharmacies.

NOUVEAUTÉ PRODUIT



Anticrevaison

Slime Quick Repair, 14,90 € chez Autobacs, Meovia.com

LA PROMESSE
Réparer un pneu crevé.

L'AVIS DU LABO ● ○ ○ ○
Mieux qu'une bombe classique
Comme une bombe anticrevaison, le Quick Repair s'injecte dans le pneu par la valve, le regonfle et répare une perforation de la bande de roulement jusqu'à 5 mm. Mais, cette fois, le produit colmatant n'est pas un mélange d'eau et de latex. Gros avantage, il est compatible avec les valves électroniques de pression et se nettoie beaucoup plus facilement.

● Bien ● Moyen ● Décevant

FAITES-LE VOUS-MÊME



NOUVEAUX PARE-SOLEIL

Fini les ventouses !

Protéger efficacement les enfants du soleil sans s'enquiquiner avec un "truc à tétines", c'est possible. Le labo *Auto Plus* a testé trois solutions sur mesure.

Sorti des motifs qui ont le don de charmer les enfants et d'un prix très réduit qui séduit les parents (dès 5 € la paire), le pare-soleil à ventouses cumule les inconvénients. Primo, il ne couvre pas toute la vitre et ce, quel que soit le véhicule. Secundo, le matériau utilisé n'offre pas une protection efficace contre les UV. Tertio, une fois en place, ce pare-soleil empêche

d'ouvrir la vitre et laisse des traces sur le verre. Enfin, certains modèles peuvent facilement être arrachés, avec le risque que l'enfant avale la ventouse. Heureusement, des fabricants ont développé des produits qui s'affranchissent de ces contraintes.

L'avantage du sur-mesure

En investissant, certes un peu plus d'argent, dans l'une des trois solu-

tions présentées, vous assurerez une réelle protection aux passagers et limiterez plus efficacement l'effet de serre dû à l'augmentation de la chaleur dans l'habitacle. Par ailleurs, ces produits pourront être manipulés de nombreuses fois sans risque de casse. Bref, de bonnes raisons de dépenser six à dix fois le prix d'un gadget vendu partout (grande surface, station-service, centre-auto...).

LES HOUSSES À ENFLER SUR LES PORTES

Prix : 33,50 € les 2
Auto-pare-soleil.com



Comment ça marche ?

Ce produit en forme de taie d'oreiller a une texture rappelant celle d'un bas féminin. Pour l'installer, il suffit d'ouvrir la portière et de passer la housse par le haut. Des Velcro cousus permettent d'optimiser le maintien.

Avantages

- Prix unique et peu élevé
- Pose et dépose très simple
- Lavable en machine
- Possibilité d'ouvrir la vitre

Inconvénients

- Salissure rapide de la face extérieure.
- Pas de montage possible sur hayons et custodes
- Apparition de légers sifflements à vitesse élevée

UN RIDEAU SANS VENTOUSES

Prix : 85 à 100 € les 2
Rideaux-pare-soleil-auto.fr



Comment ça marche ?

Cette solution reprend le principe du pare-soleil classique mais sans ventouse. Sa bordure vient se coincer dans les joints intérieurs de la vitre. Des crochets permettent de sécuriser l'utilisation fenêtre ouverte.

Avantages

- S'adapte à toutes les surfaces vitrées (hayons, custodes...)
- Compatible avec les portes coulissantes
- Permet de conserver une bonne visibilité vers l'extérieur
- Possibilité d'ouvrir la vitre

Inconvénients

- Prix très élevé
- Lunette arrière en deux parties

UN PANNEAU EN PLUS DE LA VITRE

Prix : 70 € les 2
Solarplexius.fr



Comment ça marche ?

Ici, il s'agit d'un panneau teinté en polycarbonate qui ressemble à une véritable vitre teintée. Il se loge dans les joints de la fenêtre et peut être maintenu par des cales fournies avec le pare-soleil.

Avantages

- S'adapte à toutes les surfaces vitrées (hayons, custodes...)
- Compatible avec de nombreux modèles de véhicules, même à portes coulissantes
- Opacité importante pour prévenir le vol d'objets.

Inconvénients

- Exige une pose minutieuse
- Obstrue l'ouverture des fenêtres
- Exposé aux rayures

Entre Lewis, Angela, Miroslav et Kate : votre été va être chargé.

5€ / mois **SPÉCIAL ÉTÉ**
5 JOURNAUX & MAGAZINES

Pour seulement 5€* par mois et sans engagement, téléchargez 5 journaux/magazines de votre choix, à lire sur votre tablette, smartphone et ordinateur. Construisez-vous une offre sur mesure : vous êtes libre de choisir, libre de changer.



* Prix de l'abonnement mensuel. À choisir parmi les sélections d'ePresse. Voir conditions sur ePresse.fr. RCS Paris B 529 127 748

Choisissez le bouquet numérique ePresse.fr qui vous convient :

SPORT **INFO** **ÉCONOMIE** **À LA CARTE**

ePresse.fr

Lisez. En toute liberté.

SPÉCIAL ÉTÉ

Le Club

Auto Plus

AVEC VOUS

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

F1 BIANCHI, GROSJEAN, VERGNE

L'heure de vérité

L'été, c'est aussi la saison des transferts dans le monde de la F1. Un jeu de chaises musicales qui n'attend que les décisions des stars des circuits pour commencer.



Le Grand Prix de Hongrie, qui s'est déroulé sur le circuit de Budapest dans les derniers jours du mois de juillet, a sifflé la récréation pour le microcosme de la F1. Repos obligatoire, fermeture des usines non moins obligatoire, mise à l'arrêt des ordinateurs centraux, des souffleries, des unités de calcul et de tout le saint-frusquin. Un seul outil finalement fonctionnera : le téléphone portable, et plus si affinités, c'est-à-dire contrats, carnet de chèques et signatures, concrétisant ce que l'on appelle par tradition les transferts. Bien qu'ayant connu des problèmes en Hongrie, notamment un incendie de sa machine en qualifications à cause d'un raccord d'essence mal serré, Lewis Hamilton devrait proroger ses accords avec Mercedes, ce que vient de faire son équipier et rival, Nico Rosberg. A la réflexion, il ne pourra pas trouver meilleure monture que son actuelle flèche d'argent pour l'an prochain, et si tout va bien, la firme à l'étoile devrait annoncer cela à la reprise des hostilités au Grand Prix de Belgique fin août. Après Hamilton, trois pilotes détiennent la clé des transferts : Fernando Alonso et

Sebastian Vettel dont on se demande s'ils vont souhaiter rester dans leur équipe respective, Ferrari et Red Bull-Renault, ainsi que Kimi Räikkönen, le second homme de la Scuderia Ferrari, qui se fait sérieusement étriller par Alonso. Il faut donc attendre leur décision, ce qui entraînera une réaction en chaîne. Voilà qui ne facilite pas la tâche de nos trois pilotes français, Jules Bianchi, Romain Grosjean et Jean-Eric Vergne.

Avenir prometteur pour Bianchi

Ils ont tous trois marqué des points au championnat du monde lors de la première partie de la saison avant le Grand Prix de Hongrie, Vergne : 11, Grosjean : 8 et Bianchi : 2 points. Contre toute attente, malgré les apparences, c'est Bianchi qui peut envisager l'avenir sous les meilleurs auspices. Son équipe, la modeste Marussia-Ferrari, tient absolument à le conserver. Toujours mieux classé que son équipier, le Niçois a réussi l'exploit de marquer ces deux points lors du Grand Prix de Monaco, ce qui signifie pour Marussia l'arrivée de plusieurs millions d'euros dans ses caisses à la fin de la saison. Jules est chouchouté chez Marussia pour une autre raison : il fait partie du "junior team" Ferrari et, pour son équipe, cette situation conforte le leasing à moindre coût d'un moteur Ferrari. Bien sûr, en son for intérieur, Bianchi rêve que son manager, Nicolas Todt, lui dessine un autre destin. Une équipe un peu plus compétitive mais où les pilotes sont très moyens, comme Sauber, par exemple ? Ou, mieux encore, une bonne équipe comme Force India ? Mais le Graal serait tout simplement d'intégrer la Scuderia elle-même : il paraît qu'il faut attendre 2016, mais sait-on jamais ?

Quel volant pour Grosjean ?

Le cas de Romain Grosjean diffère très sensiblement de celui de Bianchi. Le pilote franco-suisse est un talent confirmé : beaucoup de podiums en 2012 et aussi

2013, d'excellentes qualités de metteur au point, un garçon qui a su guérir une fougue excessive et donc apprendre de ses erreurs, ce qui constitue la meilleure expérience. Cette année, son équipe, Lotus-Renault, a totalement baissé de régime. Elle ne s'est pas prémunie contre la fuite de ses talents - James Allison, directeur technique, parti chez Ferrari pour occuper ce poste, Eric Boullier, choisi par McLaren pour en devenir le patron, et bien d'autres techniciens encore -, Grosjean dispose désormais d'une machine très moyenne, peu fiable, et que les problèmes du moteur Renault en début d'année n'ont guère aidé. Bilan : deux 8^{es} places durant la première moitié de la saison et rien d'autre. Comment démontrer, dans ces conditions, qu'on possède l'étoffe des futurs grands ? C'est impossible, et Grosjean le sait bien. Son agent est en tractations avec des équipes de choix, il tente des ouvertures de tous les côtés, mais on ne voit pas ces pourparlers pouvant aboutir. La meilleure solution ne reste-elle pas le choix de Lotus ? L'équipe basée à Enstone, près d'Oxford en Grande-Bretagne, fait le maximum pour garder Grosjean à côté de Pastor Maldonado, un

Bianchi et la Marussia-Ferrari : 2 points gagnés à Monaco, une petite fortune.



SUTTON MOTORSPORT IMAGES



Grosjean mérite mieux que cette Lotus-Renault trop peu fiable.

FRANÇOIS FLAMAND / DPPI

De gauche à droite, Jules Bianchi, Romain Grosjean et Jean-Eric Vergne. Ils sourient, mais c'était au début de la saison.



pilote assez fantasque pour ne pas écrire fantaisiste, mais qui est choyé par le pétrole et les produits financiers du Venezuela... Lotus cherche à obtenir un moteur Mercedes par tous les moyens, mais il faut payer... rubis sur l'ongle, ce qui n'a pas toujours été le cas des Noir et Or.

Vergne contre les jeunes

Jean-Eric Vergne demeure à l'heure actuelle notre meilleur représentant. A Budapest, il a disputé une bonne course, dans des conditions difficiles, sans faire de fautes, et il marque les deux points de la 9^e place que lui autorise sa modeste Toro Rosso à moteur Renault. Pour l'heure donc, il totalise 11 points, le meilleur score des pilotes français depuis le début de 2014. Et pourtant, c'est lui qui paraît le plus menacé. Tout simplement parce qu'il en est à sa troisième saison de F1 et, qu'en plusieurs occasions, il s'est montré moins incisif que son équipier, le Russe Daniil Kvyat.

Lorsque l'on fait le tour du paddock, de tous les jeunes pilotes débutants cette année, dont certains mieux classés que lui, tel Jan Magnussen par exemple, c'est le nom

de Kvyat qui revient tout le temps. Cité en premier, il se place au-dessus de tous les autres. Exceptionnel et incroyable sont les qualificatifs utilisés en permanence à son propos. Et entre sociétaires d'une même équipe, la comparaison est directe, elle ne souffre aucune contestation dans l'esprit des observateurs. Kvyat affiche pourtant 5 points de moins que "Jev", mais c'est lui le nouveau chouchou, notamment dans la filière Red Bull dont il est issu.

Voilà Vergne qui souffre et est vraiment menacé! D'autant que, dans cette filière "Jeunes" de Red Bull, d'où Kvyat provient, arrivent d'autres talents qui frappent à la porte, tel Carlos Sainz Junior, le fils du très grand rallyman Carlos Sainz. Pour peu que le jeune Carlos gagne le championnat de Formule Renault 3.5, son entrée en F1 est signée d'avance. Vergne est un excellent pilote et il doit se dire ce que Nicolas Todt, qui s'occupe de la carrière de plusieurs pilotes de Grands Prix, affirme souvent: "Il y a une vie après la F1." Et "Jev" ne doit pas oublier non plus qu'au terme des vacances, il restera encore huit Grands Prix à disputer. De quoi se refaire une réputation...

LES CARNETS DE JEAN-LOUIS MONCET

Les moteurs

De nombreuses équipes cherchent à obtenir un moteur Mercedes pour 2015. Elles estiment qu'il sera toujours le meilleur moteur, même si, du côté des concurrents comme Renault ou Ferrari, "il y aura 48% de nouvelles pièces et de nouveaux systèmes", m'a dit un motoriste. Je pensais que Sauber, actuellement motorisé par Ferrari, était sur les rangs pour obtenir un Mercedes, étant donné ses relations historiques avec le constructeur allemand. Je me suis fait rabrouer: "Tu es malade. Ferrari donne le moteur à Sauber, alors que le Mercedes, il faut le payer". C'est le cas de Lotus qui veut aussi un Mercedes: il faudra payer.



Le moteur Mercedes est considéré comme le meilleur de la saison.

Le bilan technique

La FIA (Fédération internationale de l'automobile) publie régulièrement le compte rendu des changements de propulseurs hybrides des F1. Bref rappel: il y a cinq propulseurs par pilote pour la saison (au-delà de ce chiffre cinq, il y a une pénalité). Sont considérés comme étant propulseurs, différents éléments, tels que le V6 thermique, le turbo, le Kers, le générateur thermique, la batterie, le boîtier électronique de contrôle. Deux équipes ont déjà utilisé leur quota de cinq V6 thermiques: Lotus-Renault et Toro Rosso-Renault. Du côté du turbo, du Kers et du générateur thermique, Lotus-Renault mène toujours au score: cinq. Ce qui signifie que les pénalités ne sont plus très loin. A moins de réutiliser des éléments déjà déficients, et donc peu fiables...

Caterham: la relance

La vente de Caterham F1, si elle n'a pas changé les résultats - extrêmement mauvais - de l'équipe, a cependant redistribué toutes les cartes. On y retrouve, à sa tête, Colin Kolles, bien connu dans le monde de la F1. Il avait participé à l'aventure Midland, bâtie sur les restes de Jordan, puis il avait fait un tour chez Force India, avant d'entrer dans le team HRT en 2010, puis d'en partir en 2011. Il cherchait toujours le moyen de revenir sur les Grands Prix, c'est chose faite. A ses côtés, on retrouve comme directeur l'un des anciens pilotes du team Midland, le Néerlandais Christjan Albers, et le team-manager n'est autre que Miodrag Kotur, qui fut l'homme de confiance de Jean Todt chez Ferrari. Caterham disposera encore d'un moteur Renault en 2015, mais il paraît clair que les pilotes changeront.



Miodrag Kotur a repris du service chez Caterham-Renault.



Vergne est menacé chez Toro Rosso par les jeunes pilotes qui frappent à la porte du team.

Dimanche 24 août, Grand Prix de Belgique (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.



FORZA HORIZON 2 POUR XBOX ONE

Premier contact

Le jeu de course en monde ouvert – signé Microsoft – débarque sur Xbox One. Deux mois avant sa sortie officielle, nous avons eu la chance de l'essayer. Eh bien, c'est beau, immense et jouissif... mais aussi très, très arcade.

Dérivé de la fameuse simulation, *Forza Horizon* s'est fait remarquer dès sa sortie, il y a un peu moins de deux ans, sur Xbox 360. Aujourd'hui, Microsoft affirme que le second opus, attendu fin septembre sur la nouvelle génération de la console, sera nettement plus impressionnant. Après une prise en main de plusieurs heures, on ne peut que lui donner raison.

Comme dans un rêve

Horizon 2 conserve la recette qui a fait le succès du n° 1. On évolue toujours à sa

guise dans un mode ouvert, rempli d'autres joueurs connectés ou de leurs "Drivatar" (avatars qui imitent leur conduite), à la recherche de nouvelles épreuves (il y en a des centaines!) ou simplement pour explorer la carte. Cette dernière, absolument gigantesque, est trois fois plus étendue qu'auparavant. Mieux, l'action ne se situe plus dans le désert (pas toujours passionnant) du Colorado, mais dans le sud de la France et le nord de l'Italie. Au menu, des routes alpines ou des corniches de bord de mer, ainsi que des décors (et des villes) inspirés de l'arrière-pays niçois ou de la région du

lac de Côme. Le tout, au volant de voitures d'exception aussi variées que la dernière Lamborghini Huracan, la McLaren P1 ou la Renault Alpine de 1973, toutes modélisées à la perfection! Il faut dire que, pour réussir son passage sur Xbox One, *Horizon 2* reprend à son compte le moteur physique et les graphismes de *Forza 5*.

Conduite fantaisiste

Néanmoins, comme déjà dans l'opus 1, la conduite, beaucoup plus accessible, n'a plus grand-chose à voir avec la simulation d'origine. Plus surprenant, le côté arcade semble même avoir été renforcé. On reste le doigt vissé à l'accélérateur, les freins servent peu et les passages à travers champs sont réguliers, y compris au volant de supercars posées par terre. Cela n'influe en rien sur leur comportement. Pas plus que la météo (pourtant dynamique) ou les accidents (qui vous ralentissent à peine). Les amateurs de pilotage n'adhéreront pas. Dommage. Le compromis un peu plus réaliste, mais tout de même très fun, trouvé dans le premier épisode nous semblait pourtant idéal. **Nicolas Bernard**



ÉDITEUR: Microsoft
SORTIE: 30 septembre
12 ANS ET PLUS

+ Contenu énorme
 Routes et voitures de rêve
 Graphismes superbes

- Absence totale de réalisme au volant

Auto Plus LE VERDICT ★★★★★

On dénombre plus de 700 épreuves différentes. Un contenu colossal enrichi par les milliers de joueurs en ligne que vous croisez dans ce gigantesque monde ouvert.





Les bolides du jeu, telle cette superbe Pagani Huayra, offrent une finesse de texture bluffante.



Dans Horizon 2, une Corvette et une Lamborghini peuvent s'affronter au cours d'une petite course en plein champ.

MINIATURES La Citroën DS Chapron Le Dandy

De bien jolis débuts

Nouveau venu chez les fabricants de miniatures au 1/18, Metal-18 débute sa production avec la Citroën DS Chapron Le Dandy version 1964, en rouge et en bleu. La ligne superbe de l'originale est ici parfaitement restituée, et agrémentée de nombreux chromes. Feux, logos, roues: les détails sont traités avec soin. Seul bémol, les essuie-glaces ne sont pas collés au pare-brise. La planche de bord séduit par son réalisme, même si le rétroviseur intérieur paraît trop épais. Enfin, à presque 100 €, on aurait aimé pouvoir ouvrir les portes. Mais il vrai qu'on a droit à des phares qui fonctionnent! **P.-L. Champeaux**



Miniature disponible sur Metal-18.com

- ÉCHELLE: 1/18
- LONGUEUR: 26,6 cm
- FABRICATION: Chine
- PRIX INDICATIF: 99,95 €



Carrosserie superbe, détails fidèles, phares qui éclairent



Pas d'ouvrants, prix

Auto Plus LE VERDICT ★★★★★

FERRARI GT COLLECTION > En kiosque actuellement: la 365 GTC4 - 12,99 € avec le poster et le dépliant

2 ROUES Le Kymco Agility Naked Renouvo (2T)

Timides s'abstenir!

Pensé pour les adolescents ou de jeunes adultes, le nouveau 50 de Kymco devrait séduire. Sa ligne agressive et tendue, associée à un mélange noir/blanc/vert pomme des plus criards, ainsi que son guidon à potence apparente en font un engin sympa. A bord, le plancher un peu haut placé déroute mais la prise en mains enfantine et les performances du moteur, même bridé, sont remarquables. Si le freinage est au-dessus de tout soupçon, l'absence d'amortissement agace sur chaussée dégradée. Enfin, on remarque un coffre pour un casque jet et le tableau de bord complet et lisible. A ce prix, le Renouvo est un bon petit scooter.

Jean-Luc Sala-Martin

- PRIX: 1 379 €* ■ PUISSANCE: 3,8 ch
- V. MAXI: 45 km/h ■ GARANTIE: 2 ans



Complet et lisible, ce compteur type VTT plaira aux ados.



Look, maniabilité, moteur, freinage, tarif



Amortissement

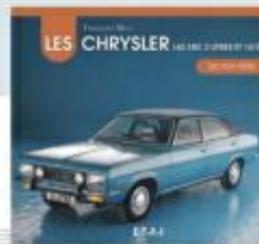
Auto Plus LE VERDICT ★★★★★

* Infos: www.kymcolux.com

LIVRE Les Chrysler... de mon père

Les Américaines de Simca

Devenu actionnaire majoritaire de Simca dès 1963, le troisième constructeur américain veut, à l'avènement des années 1970, affirmer son ancrage européen. La nouvelle grande Simca sera donc... une Chrysler. Après nombre de péripéties, la nouveauté, qui doit sa silhouette au bureau de style de Detroit, sera commune aux filières britannique (Sunbeam) et française, et animée par des mécaniques Simca. Un destin européen! Mais l'accueil du public est plutôt tiède, en dépit d'efforts constants du service marketing. Tenants et aboutissants de cette aventure drôle et peu connue sont ici comptés et illustrés à l'aide de nombreux documents inédits. Cet ouvrage, signé par un spécialiste de la marque, se lit comme un roman. **Alain Bienvenu**



- AUTEUR: François Metz ■ PHOTOS: 280
- ÉDITEUR: ETAI ■ PRIX: 29,90 €
- PAGES: 120 ★★★★★

Les séries spéciales à la loupe

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

Pierre Audemar
pierre.audemar@mondadori.fr



PEUGEOT 2008 Crossway



Une star qui ne force pas son talent

La promo

Plutôt que de brader son crossover vedette, Peugeot préfère le décliner régulièrement en séries spéciales. Celle du moment se nomme Crossway. Basée sur la version Allure, elle comprend 2 380 € d'équipements en plus (GPS, Grip Control, jantes de 17"...) contre un surcoût de 1 300 €, soit un cadeau variant entre 5 et 6% selon les motorisations.

Des raisons d'hésiter?

Comme aucun geste complémentaire n'est proposé, le cadeau de la marque au lion n'a rien de renversant. Mais, en négociant un peu, on peut toujours grappiller de 5 à 6% de remise sur cette série spéciale aux tarifs plutôt élevés. Les prix du 2008 Crossway débutent en effet à 21 700 €, malus inclus, en essence avec le 1.6 VTi 120. En diesel, comptez 23 100 € pour le 1.6 e-HDi de 92 ch et 24 300 € pour le e-HDi de 115 ch.

Auto Plus ★★★★★ *Pas si mal*
Le succès étant toujours au rendez-vous, on comprend que Peugeot ne brade pas son 2008. Aussi, même s'il est modeste, le coup de pouce sur ce modèle qui fait référence dans sa catégorie reste appréciable.

SKODA RAPID Spaceback Tour de France

Plus intéressante qu'il n'y paraît



La promo

Partenaire de la Grande Boucle, Skoda use et abuse des séries spéciales Tour de France. Celle qui concerne la berline compacte complète la dotation de la version Ambition (Bluetooth, volant cuir...) avec la clim' auto., le GPS, le radar de recul... Soit 2 085 € d'équipements pour un surcoût de 415 €.

Des raisons d'hésiter?

Disponible avec tous les blocs sauf le 1.2 75, la Rapid Spaceback Tour de France n'offre qu'un cadeau de 7 à 8%. Si, officiellement, aucune promo ne s'applique sur cette série, les concessionnaires vous accorderont tout de même au moins 2 500 € de ristourne, ce qui abaisse son premier prix à 17 340 € (soit - 21% au total).

Elle vaut le (dé)tour

Auto Plus ★★★★★
Profitant de cette promotion "cachée", la Rapid Spaceback mérite que l'on s'intéresse à elle. Si l'affaire vous tente, pas de panique: en dépit de son appellation, cette Tour de France sera au catalogue au moins jusqu'en septembre.

AUDI Q5 Sport Design

Tout dans le physique



La promo

Prenez un Q5 S-Line. Ajoutez-lui un kit carrosserie plus sportif avec une calandre spécifique, des jantes de 20" ainsi que des applications noires sur les barres de toit, l'entourage des vitres latérales... soit 3 260 € d'options. Augmentez son tarif de 1 250 €. Vous obtiendrez l'Audi Q5 Sport Design.

Des raisons d'hésiter?

Pour résister au BMW X3 fraîchement restylé, le Q5 ne consent que 2 010 € d'options (de - 3 à - 4%). Radin! Tous les moteurs de la version S-Line (hormis les "vieux" TDI 177 et 245, qui ne répondent pas aux normes Euro 6) sont disponibles. Pour le 2.0 TDI Clean Diesel 150 en deux roues motrices, tablez sur 45 750 € au minimum.

Peu d'intérêt

Auto Plus ★★★★★
A moins que l'on ne soit fan de son look très viril, ce Q5 Sport Design n'offre pas grand-chose de plus que la version S-Line. Avec les roues de 20", il faut même s'attendre à un confort en baisse et à un budget pneus costaud.

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.

Seuil 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 €
Seuil 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 "supermalus" 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 130 Progression	14 480	+150	11%	▲	
	1.4 MPI 130 Distinctive	16 700	0	14%	▲	
	0.3 TwinAir 105 Exclusive	19 900	0	12%	▲	
	1.4 MultiAir 140 Exclusive TCT	23 400	0	12%	▲	
	1.4 MultiAir 170 QuadriFoglio Verde TCT	24 900	0	11%	▲	
	1.3 JTDM 85 Distinctive	20 050	-150	14%	▲	
	1.5 JTDM 120 Exclusive	22 750	0	12%	▲	
	ASTON MARTIN	V8 Vanquish	139 963	+3 000	0%	▲
		V8 Vanquish Roadster	122 015	+3 000	0%	▲
		V8 Vanquish S Coupé	124 673	+3 000	0%	▲
		V8 Vanquish S Roadster	138 725	+3 000	0%	▲
		V12 Vanquish S	178 672	+3 000	0%	▲
		DB9 Coupé	179 252	+3 000	0%	▲
		DB9 Volante	194 380	+3 000	0%	▲
		Vanquish V12	251 944	+3 000	0%	▲
Vanquish Volante V12		267 031	+3 000	0%	▲	
Rapide S		191 261	+3 000	0%	▲	
AUDI		1.2 TFSI Attraction	17 290	0	6%	▲
		1.2 TFSI Ambiente	18 390	0	6%	▲
		1.4 TFSI 122 Ambition	22 570	0	6%	▲
		1.4 TFSI 122 S-Line	24 570	0	6%	▲
		1.4 TFSI 140 COD S-Line	25 900	0	6%	▲
	1.4 TFSI 140 COD Ambition Luxe	26 650	0	6%	▲	
	1.4 TFSI 180 Ambition Luxe S-Tonic	29 640	+230	6%	▲	
	1.8 TDI 90 Attraction	33 900	+200	4%	▲	
	1.8 TDI 105 Attraction	35 800	0	6%	▲	
	1.8 TDI 105 Ambiente	31 480	0	6%	▲	
	2.0 TDI 143 Ambition	35 670	0	6%	▲	
	2.0 TDI 143 S-Line	37 070	0	6%	▲	
	AUDI Sportback	1.2 TFSI 90 Attraction	17 990	0	4%	▲
		1.2 TFSI 90 Ambiente	19 090	0	4%	▲
		1.4 TFSI 122 Ambiente	21 470	0	4%	▲
1.4 TFSI 122 Ambition		23 270	0	6%	▲	
1.4 TFSI 140 COD Ambition		24 300	0	6%	▲	
1.4 TFSI 140 COD S-Line		26 300	0	6%	▲	
1.4 TFSI 180 S-Line S-Tonic		28 990	+250	6%	▲	
1.4 TFSI 185 Ambition Luxe S-Tonic		29 740	+250	6%	▲	
S1 Quattro		34 600	+200	0%	▲	
1.8 TDI 90 Attraction		19 540	0	4%	▲	
1.8 TDI 105 Attraction		21 080	0	4%	▲	
1.8 TDI 105 Ambiente		22 180	0	6%	▲	
2.0 TDI 143 Ambition		25 770	0	6%	▲	
2.0 TDI 143 S-Line		27 770	0	6%	▲	
AUDI Cabriolet		1.2 TFSI 105 Attraction	23 730	0	8%	▲
	1.2 TFSI 122 Attraction	24 730	0	8%	▲	
	1.4 TFSI 122 Ambiente	27 280	0	8%	▲	
	1.4 TFSI 140 COD Ambiente	28 280	0	8%	▲	
	1.4 TFSI 140 COD Ambition	28 230	0	8%	▲	
	1.8 TFSI 180 Ambition	30 270	+150	8%	▲	
	1.8 TFSI 180 S-Line	32 770	+150	8%	▲	
	S3 Quattro	46 120	+200	8%	▲	
	1.8 TDI 105 Attraction	25 260	0	8%	▲	
	1.8 TDI 119 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	31 880	0	8%	▲	
	AUDI berline	1.4 TFSI 125 Attraction	26 180	0	7%	▲
1.4 TFSI 125 Ambiente		26 730	0	7%	▲	
1.4 TFSI 140 COD Ambiente		29 730	0	7%	▲	
1.4 TFSI 140 COD Ambition		29 680	0	7%	▲	
1.4 TFSI 180 Ambition		31 730	+150	7%	▲	
1.8 TFSI 180 S-Line		34 230	+150	7%	▲	
S3 Quattro		47 680	+200	8%	▲	
1.8 TDI 105 Attraction		26 730	0	7%	▲	
1.8 TDI 119 Ultra Attraction		26 780	-150	7%	▲	
2.0 TDI 150 Attraction		28 780	0	7%	▲	
2.0 TDI 150 Ambiente		31 330	0	7%	▲	
2.0 TDI 150 Ambition		31 250	0	7%	▲	
AUDI Sportback 5P		1.2 TFSI 105 Attraction	24 630	0	7%	▲
		1.2 TFSI 122 Attraction	25 630	0	7%	▲
		1.4 TFSI 122 Ambiente	28 180	0	7%	▲
	1.4 TFSI 140 COD Ambiente	29 180	0	7%	▲	
	1.4 TFSI 140 COD Ambition	29 130	0	7%	▲	
	1.8 TFSI 180 Ambition	31 170	+150	7%	▲	
	1.8 TFSI 180 S-Line	33 670	+150	7%	▲	
	S3 Quattro	47 020	+200	7%	▲	
	e-tron Ambiente	38 900	-26% ²⁾	nc	▲	
	e-tron Ambition Luxe	43 500	-26% ²⁾	nc	▲	
	1.8 TDI 105 Attraction	26 180	0	7%	▲	
	1.8 TDI 119 Ultra Attraction	26 160	-150	7%	▲	
	2.0 TDI 150 Attraction	28 200	0	7%	▲	
	2.0 TDI 150 Ambiente	30 750	0	7%	▲	
	2.0 TDI 184 Ambition	32 630	0	7%	▲	
2.0 TDI 184 Ambition	32 580	0	7%	▲		
AUDI Cabriolet (nouvelle)	1.4 TFSI 125 Attraction	31 730	0	5%	▲	
	1.4 TFSI 125 Ambiente	34 280	0	5%	▲	
	1.4 TFSI COD 150 Ambiente	35 280	0	5%	▲	
	1.4 TFSI COD 180 Ambition	36 280	0	5%	▲	
	1.8 TFSI 180 Ambition	37 270	+250	5%	▲	
	1.8 TFSI 180 S-Line	39 770	+250	5%	▲	
	S3 Quattro S-Tonic	55 580	+200	nc	▲	
	1.8 TDI 119 Attraction	32 280	nc	5%	▲	
	1.8 TDI 119 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	38 880	0	5%	▲	
	2.0 TDI 184 Ambition	38 830	0	5%	▲	
	2.0 TDI 184 S-Line	41 180	0	5%	▲	
	BMW	1.16 TFSI 116 Ambition	39 780	+150	4%	▲
1.16 TFSI 116 Ambiente		40 780	+150	4%	▲	
2.0 TFSI 225 S-Line		52 640	+500	4%	▲	
2.0 TFSI 225 Ambition Luxe		54 640	+500	4%	▲	
2.0 TFSI 225 Ambition Luxe S-Tonic		57 670	+500	4%	▲	
3.0 TFSI 272 Ambition Luxe S-Tonic		74 050	+600	4%	▲	
S5 Quattro S-Tonic		97 900	+800	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 150 Ambiente		44 730	0	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 150 S-Line		46 730	0	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 180 S-Line		51 830	0	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe		53 830	0	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe Multitronic		56 800	+250	4%	▲	
3.0 TDI 204 Ambition Luxe Multitronic		81 750	+250	4%	▲	
3.0 TDI 204 Ambition Luxe S-Tonic		87 820	+300	4%	▲	
BMW Cabriolet		1.16 TFSI 116 Ambition	43 670	+500	4%	▲
	1.16 TFSI 116 Ambiente	46 270	+500	4%	▲	
	2.0 TFSI 225 S-Line	52 640	+500	4%	▲	
	2.0 TFSI 225 Ambition Luxe	54 640	+500	4%	▲	
	2.0 TFSI 225 Ambition Luxe S-Tonic	57 670	+500	4%	▲	
	3.0 TFSI 272 Ambition Luxe S-Tonic	74 050	+600	4%	▲	
	S5 Quattro S-Tonic	97 900	+800	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 150 Ambiente	44 730	0	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 150 S-Line	46 730	0	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 180 S-Line	51 830	0	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe	53 830	0	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe Multitronic	56 800	+250	4%	▲	
	3.0 TDI 204 Ambition Luxe Multitronic	81 750	+250	4%	▲	
	3.0 TDI 204 Ambition Luxe S-Tonic	87 820	+300	4%	▲	
	BMW berline	1.16 TFSI 116 Ambition	40 800	+200	7%	▲
1.16 TFSI 116 Ambiente		43 250	+200	7%	▲	
2.0 TFSI 225 S-Line		57 680	+500	7%	▲	
2.0 TFSI 225 Ambition Luxe		60 550	+500	7%	▲	
2.0 TFSI 225 Ambition Luxe S-Tonic		63 580	+500	7%	▲	
3.0 TFSI 272 Ambition Luxe S-Tonic		80 550	+600	7%	▲	
S5 Quattro S-Tonic		97 900	+800	7%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 150 Ambiente		44 730	0	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 150 S-Line		46 730	0	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 180 S-Line		51 830	0	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe		53 830	0	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe Multitronic		56 800	+250	4%	▲	
3.0 TDI 204 Ambition Luxe Multitronic		81 750	+250	4%	▲	
3.0 TDI 204 Ambition Luxe S-Tonic		87 820	+300	4%	▲	
BMW Coupé		1.16 TFSI 116 Ambition	40 800	+200	7%	▲
	1.16 TFSI 116 Ambiente	43 250	+200	7%	▲	
	2.0 TFSI 225 S-Line	57 680	+500	7%	▲	
	2.0 TFSI 225 Ambition Luxe	60 550	+500	7%	▲	
	2.0 TFSI 225 Ambition Luxe S-Tonic	63 580	+500	7%	▲	
	3.0 TFSI 272 Ambition Luxe S-Tonic	80 550	+600	7%	▲	
	S5 Quattro S-Tonic	97 900	+800	7%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 150 Ambiente	44 730	0	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 150 S-Line	46 730	0	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 180 S-Line	51 830	0	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe	53 830	0	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe Multitronic	56 800	+250	4%	▲	
	3.0 TDI 204 Ambition Luxe Multitronic	81 750	+250	4%	▲	
	3.0 TDI 204 Ambition Luxe S-Tonic	87 820	+300	4%	▲	
	BMW Cabriolet (nouvelle)	1.16 TFSI 116 Ambition	43 670	+500	4%	▲
1.16 TFSI 116 Ambiente		46 270	+500	4%	▲	
2.0 TFSI 225 S-Line		52 640	+500	4%	▲	
2.0 TFSI 225 Ambition Luxe		54 640	+500	4%	▲	
2.0 TFSI 225 Ambition Luxe S-Tonic		57 670	+500	4%	▲	
3.0 TFSI 272 Ambition Luxe S-Tonic		74 050	+600	4%	▲	
S5 Quattro S-Tonic		97 900	+800	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 150 Ambiente		44 730	0	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 150 S-Line		46 730	0	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 180 S-Line		51 830	0	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe		53 830	0	4%	▲	
2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe Multitronic		56 800	+250	4%	▲	
3.0 TDI 204 Ambition Luxe Multitronic		81 750	+250	4%	▲	
3.0 TDI 204 Ambition Luxe S-Tonic		87 820	+300	4%	▲	
BMW berline		1.16 TFSI 116 Ambition	40 800	+200	7%	▲
	1.16 TFSI 116 Ambiente	43 250	+200	7%	▲	
	2.0 TFSI 225 S-Line	57 680	+500	7%	▲	
	2.0 TFSI 225 Ambition Luxe	60 550	+500	7%	▲	
	2.0 TFSI 225 Ambition Luxe S-Tonic	63 580	+500	7%	▲	
	3.0 TFSI 272 Ambition Luxe S-Tonic	80 550	+600	7%	▲	
	S5 Quattro S-Tonic	97 900	+800	7%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 150 Ambiente	44 730	0	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 150 S-Line	46 730	0	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 180 S-Line	51 830	0	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe	53 830	0	4%	▲	
	2.0 TDI Clean Diesel 190 Ambition Luxe Multitronic	56 800	+250	4%	▲	
	3.0 TDI 204 Ambition Luxe Multitronic	81 750	+250	4%	▲	
	3.0 TDI 204 Ambition Luxe S-Tonic	87 82				

CHEVROLET (suite)

Modèle	Prix en €	Écopastille	Remise Possible	Tenue à la cote
1.7 VCDI 130 LTZ	22 400	0	13%	▲
1.7 VCDI 130 LTZ+	23 400	0	12%	▲
2.0 VCDI 163 LTZ	24 100	0	12%	▲
Cruze SW				
1.4 100 LS+	18 300	+130	12%	▲
1.4 100 LT	18 800	+150	10%	▲
1.4 Turbo 140 LT	23 400	+250	9%	▲
1.4 Turbo 140 LTZ	24 400	+250	9%	▲
1.7 VCDI 110 LS+	20 100	0	12%	▲
1.7 VCDI 110 LT	21 800	0	10%	▲
1.7 VCDI 130 LTZ	23 400	0	9%	▲
1.7 VCDI 130 LTZ+	24 400	0	8%	▲
2.0 VCDI 163 LTZ	25 100	0	8%	▲
Volt				
Veicolo	43 500	-26%	nc	-
Malibu				
2.0 VCDI 160 LTZ	32 800	+2200	nc	-
Camaro (nouvelle)				
6.2	43 000	+3000	nc	-
Camaro Cabriolet (nouvelle)				
6.2	48 000	+3000	nc	-
Corvette Stingray (nouvelle)				
6.2 408	89 900	+8000	nc	-
Corvette Stingray Cabriolet (nouvelle)				
6.2 408	72 900	+3000	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-Zéro

Modèle	Prix en €	Écopastille	Remise Possible	Tenue à la cote
Centrot	29 600	-21%	11%	▼
C1 3p (nouvelle)				
1.0 VTR 85 Start	8 950	0	3%	-
1.0 VTR 85 Lwp	10 150	0	3%	-
1.3 PureTech 82 Shine	13 750	0	3%	-
C1 5p (nouvelle)				
1.0 VTR 85 Lwp	10 950	0	3%	-
1.0 VTR 98 Feel	12 350	0	3%	-
1.2 PureTech 82 Shine	14 250	0	3%	-
C3				
1.2 PureTech 88 Attraction	13 500	0	10%	▲
1.2 PureTech 82 Attraction	14 100	0	10%	▲
1.2 PureTech 82 Comfort	16 100	0	10%	▲
1.8 VTI 120 Exclusive	18 700	+150	10%	▲
1.4 HDi 70 Attraction	15 500	0	10%	▲
1.8 HDi 90 Exclusive	20 050	0	10%	▲
C3 Picasso				
1.4 VTI 95 Attraction	16 600	+500	12%	▲
1.8 VTI 120 Comfort	19 100	+500	12%	▲
1.8 VTI 120 Exclusive	21 000	+900	16%	▲
1.8 HDi 90 Attraction	18 600	0	12%	▲
1.8 HDi 115 Comfort	21 850	0	12%	▲
1.8 HDi 115 Exclusive	23 750	0	16%	▲
DS3 (nouvelle)				
1.2 PureTech 82 Chic	15 950	0	5%	-
1.2 PureTech 82 Be Chic	17 800	0	5%	-
1.8 VTI 120 Be Chic	18 700	0	5%	-
1.8 VTI 130 So Chic	19 500	0	5%	-
1.8 VTI 150 So Chic	23 200	+130	5%	-
1.8 THP 155 Sport Chic	30 990	+900	5%	-
1.4 HDi 70 Chic	17 450	0	5%	-
1.4 HDi 70 Be Chic	18 300	0	5%	-
1.8 e-HDi 90 Be Chic	19 850	-150	5%	-
1.8 e-HDi 90 So Chic	20 750	-150	5%	-
1.8 BlueHDi 120 Sport Chic	25 150	0	5%	-
DS3 Cabrio (nouvelle)				
1.2 PureTech 82 Chic	18 950	0	nc	-
1.2 PureTech 82 Be Chic	20 400	0	nc	-
1.8 VTI 120 Be Chic	21 500	0	nc	-
1.8 VTI 130 So Chic	22 300	0	nc	-
1.8 VTI 150 So Chic	25 700	+250	nc	-
1.8 e-HDi 90 Be Chic	22 600	0	nc	-
1.8 e-HDi 90 So Chic	23 400	0	nc	-
1.8 BlueHDi 120 Sport Chic	27 500	0	nc	-
C4 Cactus (nouveau)				
1.2 PureTech 75 Start	13 950	0	0%	▲
1.2 PureTech 82 Live	15 200	0	0%	▲
1.2 PureTech 82 Feel	18 950	0	0%	▲
1.2 PureTech 110 Feel	18 900	nc	0%	▲
1.2 PureTech 110 Shine	20 850	nc	0%	▲
1.8 e-HDi 92 Feel ETG	20 350	0	0%	▲
1.8 e-HDi 92 Shine ETG	22 300	0	0%	▲
1.8 BlueHDi 100 Shine	22 400	-150	0%	▲
C4				
1.4 VTI 95 Attraction	19 200	+250	12%	▲
1.8 VTI 120 Attraction	20 700	+300	12%	▲
1.8 VTI 120 Comfort	22 100	+300	15%	▲
1.2 PureTech 130 Comfort	23 050	0	15%	▲
1.2 PureTech 130 Exclusive	26 100	0	14%	▲
1.8 THP 155 Exclusive BMP6	27 200	+500	14%	▲
1.8 HDi 90 Attraction	22 200	0	12%	▲
1.8 e-HDi 115 Attraction	23 600	0	12%	▲
1.8 e-HDi 115 Comfort	25 000	0	15%	▲
2.0 HDi 130 Exclusive	28 450	0	14%	▲
2.0 HDi 150 Exclusive	30 800	0	14%	▲
DS4				
1.8 VTI 130 Chic	22 300	+500	7%	▲
1.8 THP 190 So Chic Auto	27 350	+3000	8%	▲
1.8 THP 200 Sport Chic	31 350	+300	8%	▲
1.8 e-HDi 115 Chic	25 200	0	7%	▲
1.8 e-HDi 115 So Chic	27 700	0	8%	▲
2.0 HDi 135 So Chic	28 600	0	8%	▲
2.0 HDi 160 So Chic	29 300	0	8%	▲
2.0 HDi 180 Sport Chic	31 800	0	8%	▲
C4 Picasso				
1.8 VTI 120 Attraction	23 250	+500	7%	▲
1.8 THP 155 Intensive	28 600	+250	7%	▲
1.8 THP 155 Exclusive	31 750	+250	7%	▲
1.8 e-HDi 165 Exclusive Auto	33 450	0	7%	▲
1.8 HDi 90 Attraction	24 850	0	7%	▲
1.8 HDi 115 Comfort	27 100	0	7%	▲
1.8 HDi 115 Intensive	29 100	0	7%	▲
2.0 BlueHDi 150 Intensive	31 450	0	7%	▲
2.0 BlueHDi 150 Exclusive	34 450	0	7%	▲
Grand C4 Picasso				
1.8 VTI 120 Attraction	24 850	+500	8%	▲
1.8 VTI 120 Comfort	26 200	+500	8%	▲
1.8 THP 155 Intensive	29 800	+250	8%	▲
1.8 THP 155 Exclusive	32 950	+250	8%	▲
1.8 e-HDi 165 Exclusive Auto	33 950	0	8%	▲
1.8 HDi 115 Attraction	28 750	0	8%	▲
1.8 HDi 115 Comfort	28 300	0	8%	▲
2.0 BlueHDi 150 Intensive	32 850	0	8%	▲
2.0 BlueHDi 150 Exclusive	35 850	0	8%	▲
C4 Crossres				
1.8 115 Attraction	23 700	+150	4%	▲
1.8 115 Comfort	25 850	+150	10%	▲
1.8 e-HDi 115 Comfort	29 000	0	10%	▲
1.8 e-HDi 150 Comfort	31 050	+500	10%	▲
1.8 e-HDi 150 Exclusive	35 900	+500	13%	▲
C5				
1.8 VTI 120 Attraction BMP6	24 500	+500	15%	▲
1.8 THP 155 Exclusive	33 750	+1000	17%	▲
1.8 HDi 115 Attraction	28 800	0	15%	▲
1.8 HDi 115 Comfort	28 700	0	16%	▲
2.0 HDi 140 Comfort	31 200	0	16%	▲
2.0 HDi 140 Exclusive	35 150	0	17%	▲
2.0 HDi 160 Comfort	31 900	0	16%	▲
2.0 HDi 160 Exclusive	35 950	0	17%	▲
2.2 HDi 200 Exclusive Auto	38 450	+1600	17%	▲
C5 Tourer				
1.8 THP 155 Exclusive	35 050	+1600	15%	▲
1.8 HDi 115 Attraction	27 900	0	15%	▲
1.8 HDi 115 Comfort	29 800	0	16%	▲
2.0 HDi 140 Comfort	32 300	+150	16%	▲
2.0 HDi 140 Exclusive	36 450	+150	16%	▲
2.0 HDi 160 Comfort	33 000	+150	16%	▲
2.0 HDi 160 Exclusive	37 250	+150	16%	▲
2.2 HDi 200 Exclusive Auto	40 750	+2200	16%	▲
C5 CrossTourer				
1.8 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	-
2.2 HDi 160 Exclusive	38 950	+150	nc	-
2.2 HDi 200 Exclusive Auto	41 750	+2200	nc	-
DS5				
1.8 THP 155 Chic Auto	30 950	+2200	4%	▲
1.8 THP 155 So Chic Auto	34 950	+2200	4%	▲
1.8 THP 200 So Chic	36 000	+1600	4%	▲
1.8 THP 200 Sport Chic	38 950	+1600	3%	▲
1.8 e-HDi 115 Chic ETG	30 350	0	4%	▲
1.8 e-HDi 115 So Chic ETG	34 300	0	4%	▲
1.8 BlueHDi 120 So Chic	34 350	0	4%	▲
2.0 HDi 160 So Chic	35 950	0	4%	▲
2.0 HDi 180 Sport Chic	38 550	0	3%	▲
2.0 BlueHDi 180 Sport Chic Auto	41 850	0	3%	▲
Hybrid4 Sport Chic	44 900	-625%	3%	▲

FERRARI

458 Italia	202 672	+8 000	0%	-
458 Speciala	238 596	+8 000	0%	-
458 Spider	225 583	+8 000	0%	-
California	184 228	+8 000	0%	-
FF Berlinetta	272 695	+8 000	0%	-
P12	282 392	+8 000	0%	-

FIAT

500

1.2 95 Pop	12 160	0	5%	▲
0.9 TwinAir Turbo 85 Lounge	15 850	0	4%	▲
0.9 TwinAir Turbo 85 S	18 400	0	4%	▲
0.9 TwinAir Turbo 105 S	18 400	0	4%	▲
0.9 TwinAir Turbo 105 Club	18 400	+1 600	7%	▲
Abarth 135	22 050	+1 600	7%	▲
Abarth 595 Turismo 160	23 850	+1 600	7%	▲
Abarth 595 Competizione 160	23 850	+1 600	7%	▲
1.3 MultiJet 95 Pop	14 780	0	5%	▲
1.3 MultiJet 95 Lounge	16 850	0	4%	▲
500 C				
1.2 95 Pop	14 880	0	3%	▲
1.2 95 Lounge	17 050	0	9%	▲
0.9 TwinAir Turbo 85 Lounge	18 650	0	9%	▲
0.9 TwinAir Turbo 85 S	18 950	0	11%	▲
0.9 TwinAir Turbo 105 S	19 700	0	11%	▲
0.9 TwinAir Turbo 105 Club	21 200	0	9%	▲
Abarth 135	18 950	+1 600	5%	▲
Abarth 595 Turismo 160	23 750	+1 600	nc	-
Abarth 595 Competizione 160	23 750	+1 600	nc	-
1.3 MultiJet 95 Lounge	18 650	0	9%	▲
1.3 MultiJet 95 S	18 950	0	11%	▲
Panda				
1.2 95 Pop	9 990	0	11%	▲
1.6 95 Easy	12 440	0	11%	▲
0.9 TwinAir Easy	11 540	0	11%	▲
0.9 TwinAir 85 Easy	13 740	0	10%	▲
1.3 MultiJet 75 Easy	14 240	0	11%	▲
1.3 MultiJet 75 Lounge	15 240	0	10%	▲
Panda Trekking / 4x4				
0.9 TwinAir Turbo 85 Trekking	14 540	0	9%	▲
0.9 TwinAir Turbo 85 Pop 4x4	15 140	0	11%	▲
1.3 MultiJet 75 Trekking	16 040	0	9%	▲
1.3 MultiJet 75 Pop 4x4	16 240	0	11%	▲
Punto 3P				
1.2 95 Young	12 590	0	nc	-
1.2 95 Italia	13 290	0	nc	-
1.4 77 Italia	13 790	+150	nc	-
0.9 TwinAir 105 Italia	15 190	0	nc	-
Abarth SuperSport 180	21 090	+500	11%	▲
1.3 MultiJet 75 Young	15 190	0	nc	-
1.3 MultiJet 75 Italia	15 790	0	nc	-
1.3 MultiJet 85 Italia	16 990	-150	nc	-
Punto 5P				
1.2 95 Young	13 250	0	nc	-
1.2 95 Italia	13 950	0	nc	-
1.4 77 Italia	14 450	+150	nc	-
1.4 77 Lounge	15 950	+150	21%	▲
0.9 TwinAir 105 Lounge	17 200	0	21%	▲
1.3 MultiJet 75 Young	15 950	0	nc	-
1.3 MultiJet 75 Italia	16 450	0	nc	-
1.3 MultiJet 85 Italia	17 650	-150	nc	-
1.3 MultiJet 85 Lounge	18 900	-150	nc	-
SOOL				
1.4 95 Pop	15 900	+500	10%	▲
0.9 TwinAir 105 Easy	19 350	0	8%	▲
0.9 TwinAir 105 Lounge	20 750	0	10%	▲
1.4 T-Jet 120 Lounge	21 590	+2200	10%	▲
1.3 MultiJet 85 Pop	18 900	0	10%	▲
1.6 MultiJet 105 Easy	20 950	0	8%	▲
1.6 MultiJet 105 Lounge	22 350	0	10%	▲
1.6 MultiJet 120 Lounge	23 190	0	10%	▲
SOOL Trekking				
1.4 95	19 250	+500	8%	▲
0.9 TwinAir 105	20 750	0	8%	▲
1.4 T-Jet 120	21 950	+2200	8%	▲
1.3 MultiJet 85	21 350	0	8%	▲
2.0 EcoBoost 160	22 350	0	8%	▲
1.6 MultiJet 120	23 190	0	8%	▲
SOOL Living				
0.9 TwinAir 105 Easy	20 750	0	5%	▲
0.9 TwinAir 105 Lounge	22 150	0	5%	▲
1.4 T-Jet 120 Lounge	22 990	+2200	5%	▲
1.3 MultiJet 85 Easy	21 350	0	5%	▲
1.3 MultiJet 85 Lounge	22 750	0	5%	▲
1.6 MultiJet 105 Lounge	23 750	0	5%	▲
1.6 MultiJet 120 Lounge	24 590	0	5%	▲
Bravo				
1.6 MultiJet 105 Italia	21 090	0	15%	

Le prix des voitures neuves

Modèle	Prix en €	Écopastille	Remise Possible	Tenue à la cote	Modèle	Prix en €	Écopastille	Remise Possible	Tenue à la cote	Modèle	Prix en €	Écopastille	Remise Possible	Tenue à la cote	Modèle	Prix en €	Écopastille	Remise Possible	Tenue à la cote					
Discovery					200 Sportline	43 750	0	5%	▲	Classe CLS Shooting Brake					Coroa 5P									
3.0 SDV6 SE	55 200	+8000	8%	▲	250 BlueTec	38 450	0	5%	▲	350 BlueEfficiency Auto.	73 300	+2 200	7%	▲	1.2 Winport 85 Cool Line	14 250	0	28%	▲	1.6 e-HDI 115 Allure	26 600	0	6%	▲
3.0 SDV6 HSE	61 800	+8000	8%	▲	220 BlueTec Executive	43 500	0	5%	▲	300 BlueEfficiency Auto.	92 400	+8 000	7%	▲	1.4 Winport 85 Graphite	14 850	0	25%	▲	1.6 BlueHDI 120 Allure	27 050	-150	6%	▲
3.0 TDV6 E	44 600	+8000	8%	▲	Classe C Break (nouveau)					83 AMG Auto.	133 900	+8 000	5%	▲	1.4 Winport 100 Graphite	15 150	+150	25%	▲	2.0 BlueHDI 150 Allure	28 600	0	6%	▲
3.0 TDV6 S	47 300	+8000	8%	▲	180	35 250	0	nc	▲	83 AMG S 4Matic Auto.	148 900	+8 000	5%	▲	1.3 CDTi 75 Cool Line	15 950	0	28%	▲	308 SW (nouveau)				
3.0 SDV6 SE	55 900	+8000	8%	▲	180 Executive	40 350	0	nc	▲	250 CDI BlueEfficiency Auto.	65 200	+250	7%	▲	1.3 CDTi 75 Graphite	16 450	0	25%	▲	1.2 e-THP 110 Active	22 750	nc	6%	▲
3.0 SDV6 HSE	62 000	+8000	8%	▲	200 Executive	43 000	0	nc	▲	350 CDI BlueEfficiency Auto.	71 200	+2 200	7%	▲	1.3 CDTi 95 EcoFlex Graphite	17 850	-150	25%	▲	1.2 e-THP 130 Allure	24 850	nc	6%	▲
Range Rover Sport (nouveau)					200 Sportline	45 050	0	nc	▲	CLS					1.4 100 Essentia	15 990	+250	7%	▲	1.2 e-THP 130 Folie	25 950	0	6%	▲
5.0 V8 S/C HSE Dynamic Auto.	89 500	+8000	0%	▲	250 Sportline Auto.	48 500	0	nc	▲	83 AMG Auto.	198 000	+8 000	0%	▲	1.4 100 Edition	18 180	+250	7%	▲	1.6 THP 156 Folie	28 250	0	6%	▲
5.0 V8 S/C Autobiography Dynamic Auto.	100 100	+8000	0%	▲	250 Fascination Auto.	54 250	0	nc	▲	83 AMG GT Auto.	217 000	+8 000	0%	▲	1.4 Turbo 120 Edition	19 130	0	7%	▲	1.6 HDi 82 Access	22 350	0	6%	▲
3.0 TDV6 S Auto.	60 300	+8500	0%	▲	220 BlueTec	38 750	0	nc	▲	AMG Electric Drive	420 900	-27 1%	0%	▲	1.4 Turbo 120 Cosmo	20 580	0	7%	▲	1.6 HDi 82 Active	24 050	0	6%	▲
3.0 TDV6 SE Auto.	65 500	+8500	0%	▲	220 BlueTec Executive	44 850	0	nc	▲	SLS Roadster				1.6 CDTi 95 Edition	19 980	0	7%	▲	1.6 e-HDI 115 Active	25 400	0	6%	▲	
3.0 SDV6 SE Auto.	70 300	+8500	0%	▲	250 BlueTec Executive Auto.	56 400	0	nc	▲	83 AMG Auto.	209 000	+8 000	0%	▲	1.6 CDTi 95 Cosmo	21 430	0	7%	▲	1.6 e-HDI 115 Allure	27 500	0	6%	▲
4.4 SDV6 HSE Auto.	73 000	+8500	0%	▲	250 BlueTec Executive Auto.	56 400	0	nc	▲	83 AMG GT Auto.	227 000	+8 000	0%	▲	1.6 CDTi 110 Cosmo	22 230	0	7%	▲	1.6 BlueHDI 120 Allure	27 850	-150	6%	▲
4.4 SDV6 HSE Auto.	83 100	+8000	0%	▲	Classe C Coupé					1.7 CDTi 110 Cosmo Pack Auto.	24 880	0	7%	▲	2.0 BlueHDI 150 Allure	29 500	0	6%	▲	2.0 BlueHDI 150 Allure	29 500	0	6%	▲
3.0 SDV6 Hybride HSE Dynamic	85 800	+8000	0%	▲	180	36 700	+250	13%	▲	Citan					1.8 CDTi 130 Cosmo Pack Auto.	24 380	+2 200	7%	▲	2.0 BlueHDI 150 Folie	31 800	0	6%	▲
3.0 SDV6 Hybride HSE Dynamic	88 400	+2 200	0%	▲	250	38 700	+1 600	13%	▲	108 CDI	21 815	+250	nc	▲	308 CC (nouveau)					1.6 THP 120 Sport Pack	27 450	+1 600	7%	▲
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	98 900	+2 200	0%	▲	200 Executive	43 100	+1 600	12%	▲	109 CDI	21 750	0	nc	▲	1.6 THP 156 Folie	32 600	+2 200	7%	▲	1.6 THP 156 Folie	32 600	+2 200	7%	▲
Range Rover					250 Executive Auto.	46 700	+1 600	12%	▲	111 CDI	22 250	0	nc	▲	2.0 HDi 180 Sport Pack	32 350	+500	7%	▲	2.0 HDi 180 Sport Pack	32 350	+500	7%	▲
3.0 Supercharged Vogue Auto.	117 300	+8 000	0%	▲	250 Fascination Auto.	52 500	+1 600	11%	▲	MINI				2.0 HDi 180 Folie	35 450	+500	7%	▲	3008 (nouveau)					
3.0 TDV6 HSE Auto.	82 300	+8 500	0%	▲	350 Fascination Auto.	95 850	+2 200	11%	▲	One 102	17 150	0	0%	▲	1.6 THP 120 Access	23 400	+1 600	8%	▲	1.6 THP 120 Access	23 400	+1 600	8%	▲
4.4 SDV6 Vogue Auto.	110 700	+8 500	0%	▲	83 AMG Auto.	90 900	+8 000	11%	▲	Cooper 106	19 950	0	0%	▲	1.6 THP 156 Allure	29 350	+2 200	8%	▲	1.6 THP 156 Allure	29 350	+2 200	8%	▲
4.4 SDV6 Autobiography Auto.	124 300	+8 000	0%	▲	220 CDI	39 200	0	13%	▲	Cooper S 192	24 750	+150	0%	▲	1.6 THP 156 Folie	31 650	+2 200	8%	▲	1.6 HDi 115 Active	28 000	0	6%	▲
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	130 200	nc	0%	▲	250 CDI	41 700	0	13%	▲	One D 95	18 700	-150	0%	▲	2.0 HDi 180 Allure	34 500	+200	8%	▲	2.0 HDi 180 Allure	34 500	+200	8%	▲
LEXUS					250 CDI Executive	45 100	0	12%	▲	Cooper D 116	21 600	0	0%	▲	Hyundai i30	38 450	-825%	8%	▲	Hyundai i30	38 450	-825%	8%	▲
CT					Classe SLK					Clubman					1.8 115 Edition	18 900	+1 600	4%	▲	1.6 THP 156 Folie	30 950	0	7%	▲
200h	29 790	-6,25%	nc	▲	250	39 900	+500	11%	▲	One 90	18 450	0	3%	▲	1.4 Turbo 140 Cosmo	21 910	+250	4%	▲	2.0 HDi 180 Sport Pack	32 350	+500	7%	▲
200h Pack	30 990	-6,25%	nc	▲	250	45 600	+2 200	11%	▲	Cooper	21 800	0	7%	▲	1.4 Turbo 140 Cosmo Pack	24 010	+250	4%	▲	2.0 HDi 180 Folie	35 450	+500	7%	▲
IS					350 Auto.	58 100	+2 200	11%	▲	Cooper S	28 500	+250	8%	▲	1.7 CDTi 130 EcoFlex Edition	22 700	0	4%	▲	3008 (nouveau)				
250 Luxe	42 990	+8 500	0%	▲	55 AMG Auto.	87 800	+6 500	7%	▲	John Cooper Works	32 750	+1 600	9%	▲	1.4 Winport 100 Essentia	17 190	0	15%	▲	1.6 THP 120 Access	23 400	+1 600	8%	▲
300h	38 090	-6,25%	0%	▲	250 CDI	41 700	0	11%	▲	One D	19 900	+1 600	9%	▲	1.4 Turbo 120 Edition	21 000	0	13%	▲	1.6 THP 156 Allure	29 350	+2 200	8%	▲
300h Pack	39 780	-6,25%	0%	▲	Classe GLK					Cooper D	23 350	0	7%	▲	1.4 Turbo 120 Cosmo	23 400	0	13%	▲	1.6 THP 156 Folie	31 650	+2 200	8%	▲
NX (nouveau)					250 Sport	38 400	+2 200	6%	▲	Cooper S	28 500	+250	8%	▲	1.6 CDTi 110 EcoFlex Edition	23 200	0	13%	▲	1.6 HDi 115 Active	28 000	0	6%	▲
200i Luxe 4WD	50 990	+5 500	nc	▲	250 Sport Auto.	44 250	+2 200	6%	▲	Cooper D	23 350	0	7%	▲	1.7 CDTi 110 EcoFlex Edition	22 900	0	13%	▲	2.0 HDi 180 Allure	34 500	+200	8%	▲
200i F Sport 4WD	57 990	+5 500	nc	▲	250 Fascination Auto.	48 850	+2 200	6%	▲	Cooper S	28 500	+250	8%	▲	1.7 CDTi 110 Cosmo	23 200	0	13%	▲	2.0 HDi 180 Folie	35 900	+200	8%	▲
300h	39 590	0	nc	▲	250 Fascination Auto.	58 200	+2 200	4%	▲	John Cooper Works	32 750	+1 600	9%	▲	1.7 CDTi 110 Cosmo Pack	24 000	0	13%	▲	Hyundai i40	38 450	-825%	8%	▲
300h Pack	41 990	0	nc	▲	350 Fascination 4Matic Auto.	66 300	+4 000	4%	▲	One D	19 900	+1 600	9%	▲	1.7 CDTi 130 Cosmo	26 200	0	13%	▲	Hyundai i40	38 450	-825%	8%	▲
GS					220 CDI	37 350	+500	6%	▲	Cooper D	23 350	0	7%	▲	1.7 CDTi 136 Cosmo	26 200	0	13%	▲	5008 (nouveau)				
300h Business	49 900	-6,25%	0%	▲	220 CDI Sport	39 450	+500	6%	▲	Cooper S	28 500	+250	8%	▲	1.8 CDTi 136 Cosmo	26 200	0	13%	▲	1.6 THP 120 Access	23 450	+2 200	8%	▲
300h Luxe	58 900	+6,25%	0%	▲	220 BlueTec Sport 4Matic Auto.	45 300	+500	6%	▲	John Cooper Works	33 100	+1 800	5%	▲	1.8 CDTi 136 Cosmo	26 200	0	13%	▲	1.6 THP 156 Allure	30 050	+2 200	8%	▲
450h Luxe	87 500	900	0%	▲	220 BlueTec Fascination 4Matic Auto.	58 200	+2 200	4%	▲	Cooper S	28 500	+250	8%	▲	2.0 HDi 180 Allure	34 500	+200	8%	▲	1.6 HDi 115 Active	28 000	0	6%	▲
450h Executive	77 300	+300	0%	▲	250 CDI Fascination 4Matic Auto.	68 300	+3 000	4%	▲	Cooper S	28 500	+250	8%	▲	1.8 HDi 115 Active	32 200	+250	6%	▲	2.0 HDi 180 Allure	34 500	+200	8%	▲
LS					Classe E					Cooper D	23 350	0	7%	▲	1.8 THP 156 Allure	32 200	+250	6%	▲	2.0 HDi 180 Folie	35 900	0	11%	▲
480 Luxe	105 800	+8 000	4%	▲	250	43 400	+500	6%	▲	Cooper S	28 500	+250	8%	▲	1.8 THP 156 Allure	32 200	+250	6%	▲	Hyundai i40	38 450	-825%	8%	▲
600h Luxe	122 300	+8 500	4%	▲	250 Auto.	48 050	+150	6%	▲	Cooper S	28 500	+250	8%	▲	1.8 THP 156 Allure	32 200	+250	6%	▲	4008				
600h F Sport	128 300	+8 500	4%	▲	250 Sportline Auto.	55 450	+150	5%	▲	John Cooper Works	33 100	+1 800	5%	▲	1.8 HDi 115 Active	31 500	0	9%	▲	1.6 HDi 115 Active	28 000	0	6%	▲
RX					300 Sportline Auto.	58 400	+2 200	5%	▲	Cooper S	28 500	+250	8%	▲	1.8 THP 156 Allure	32 200	+250	6%	▲	1.8 THP 156 Allure	32 200	+250	6%	▲
450h Business ZWD	59 900	+230	nc	▲	350 Executive Auto.	63 800	+2 200	5%	▲	Cooper S	28 500	+250	8%	▲	1.8 THP 156 Allure	32 200	+250	6%	▲	1.8 THP 156 Allure	32 200	+250	6%	▲
450h Pack ZWD	63 500	+230	nc	▲	350 Executive Auto.	63 800	+2 200	5%	▲	John Cooper Works	34 650	+2 200	5%	▲	1.8 THP 156 Allure	32 200	+250	6%	▲	1.8 THP 156 Allure	32 200	+250	6%	▲
LOTUS					350 Executive Auto.	63 800	+2 200	5%	▲	Cooper S	28 500	+250	8%	▲	1.8 THP 156 Allure	32 200	+250	6%	▲	1.8 THP 156 Allure	32 200	+250	6%	▲

RENAULT (suite) Table listing Renault models like Captur, Mégane, Scénic, Grand Scénic, Espace, Grand Espace, Kangoo, and others with their prices and features.

Table listing various car models and their prices, including models from other brands like Citroën, Peugeot, and Opel.

Table listing various car models and their prices, including models from other brands like Citroën, Peugeot, and Opel.

Table listing various car models and their prices, including models from other brands like Citroën, Peugeot, and Opel.

Table listing various car models and their prices, including models from other brands like Citroën, Peugeot, and Opel.

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 revente
+ : 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 le niveau de fiabilité, sous la forme suivante :

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

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 1er juillet et ajoutez 6 x 225 € (six mois, 1350 €).

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

L'indice de fiabilité

▲ : bon ◆ : moyen ▼ : mauvais

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	▲	15 300	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 T3 105 Milano Sp.	▲				8 800	
1.5 T3 120 Milano Sp.	▲				9 800	
1.5 T3 120 Milano Sp.	▲				10 500	
1.6 T3 120/135 Distinctive/Centenario Sp.	▲			13 100	11 200	
1.5 T3 120 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 MultiAir 170 Distinctive	▲		17 500	15 300	13 700	
1.6 JTDM 105 Impulsiva/Progression	▲	18 100	16 000	14 000	12 600	
2.0 JTDM 140 Distinctive	▲	20 900	18 500	16 200		
2.0 JTDM 140 Selective/Exclusive	▲		20 200	17 700		
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	15 900	
2.0 JTDM 136 Distinctive	▲		20 500	18 000		
2.0 JTDM 136 Distinctive	▲		23 900	21 100	18 300	15 900
2.4 JTDM 200/210 Distinctive	▲			17 500	15 700	
2.4 JTDM 200/210 Distinctive	▲			18 200	16 600	
Sportwagon 2.2 JTS Selective	▲			19 500	16 700	
Sportwagon 1.6 JTDM 120 Impulsiva	▲			14 200	12 300	
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	17 300	15 200
Sportwagon 2.4 JTDM 200/210 Distinctive	▲			16 200	15 800	
Brera						
2.2 JTS	▲		22 000	17 900	15 400	
2.4 JTDM 210	▲		23 900	19 500	16 800	
GT						
1.8 T5 Distinctive	▲			13 000		
2.0 JTS Selective	▲			14 900		
1.9 T5 150 Selective/Centenario	▲			17 100	14 900	
Spider						
2.2 JTS	▲			16 800		
3.2 V6 JTS	▲			18 300		
2.4 JTDM 210	▲			18 300		
AUDI						
A1						
1.2 TFSI Attraction	▲	13 300	12 100	10 600		
1.4 TFSI 122 Ambition	▲	17 300	15 900	14 000		
1.4 TFSI 140 CDD S-Line	▲	19 700				
1.4 TFSI 165 S-Line S-Tronic	▲	22 100	20 900	17 800		
1.8 TDI 90 Attraction	▲	14 500	13 200	11 600		
1.8 TDI 95 Ambition	▲	16 900	15 300	13 300		
1.8 TDI 95 Ambition	▲	17 900	16 400	14 400		
2.0 TDI 143 Ambition Luxe	▲	21 900	19 800			
A1 Sportback						
1.2 TFSI Attraction	▲	13 800	12 700			
1.4 TFSI 122 Ambition	▲	16 500	15 700			
1.4 TFSI 140 CDD S-Line	▲	20 200				
1.4 TFSI 165 S-Line S-Tronic	▲	21 600				
1.8 TDI 90 Attraction	▲	15 000	13 700			
1.8 TDI 95 Ambition	▲	18 400	17 000			
2.0 TDI 143 Ambition Luxe	▲	22 100	20 300			
A3 3 portes						
1.2 TFSI 105 Attraction	▲	16 800	15 200	13 500		
1.4 TFSI Attraction	▲	17 600	15 900	14 000		
1.8 Ambition	▲			12 200		
1.8 TFSI Ambition	▲	21 200	19 100	17 000	14 300	
1.8 TDI 90 Attraction	▲	17 000	15 400	13 600		
1.9 TDI 105 Attraction	▲	17 900	16 100	14 300	12 200	
1.9 TDI 105 Ambition/Ambition	▲	19 700	17 800	15 800	13 400	
2.0 TDI 140 Ambition/Ambition	▲	25 800	23 700	16 600	14 100	
2.0 TDI 140 Ambition Luxe	▲	24 400	22 500	16 900	14 300	
2.0 TDI 170 Ambition Luxe	▲	21 800	19 700	17 500	15 900	
Nouvelle A3 3 portes						
1.2 TFSI 105 Attraction	▲	18 400				
1.4 TFSI 122 Attraction	▲	19 100	17 900			
1.4 TFSI 122 Ambition	▲	21 000	19 400			
1.4 TFSI 140 CDD Ambition	▲	21 900				
1.8 TFSI S-Line	▲	25 400	23 400			
1.8 TDI 95 Attraction	▲	19 500				
2.0 TDI 150 Attraction	▲	21 800	19 400			
2.0 TDI 150 Ambition/Ambition	▲	23 700	21 300			
2.0 TDI 184 Ambition/Ambition	▲	24 500				
A3 Sportback						
1.4 TFSI Attraction	▲	18 200	16 500	14 600	12 400	
1.8 TFSI Ambition/Ambition	▲	21 800	19 700	17 500	14 900	
1.8 TDI 90 Attraction	▲	17 700	15 900	14 200		
1.9 TDI 105 Ambition/Ambition	▲	20 300	18 300	16 300	13 900	
2.0 TDI 140 Ambition/Ambition	▲	21 400	19 300	17 100	14 500	
2.0 TDI 170 Ambition Luxe	▲	25 900	22 800	19 400	17 300	
Nouvelle A3 Sportback						
1.2 TFSI 105 Attraction	▲	19 000				
1.4 TFSI 122 Attraction	▲	19 800				
1.4 TFSI 122 Ambition	▲	21 700				
1.4 TFSI 140 CDD Ambition/Ambition	▲	22 500				
1.8 TFSI S-Line	▲	26 100				
1.8 TDI 95 Attraction	▲	20 200				

AUDI (suite)	2013	12	11	10	09	
2.0 TDI 150 Attraction	▲	21 800				
2.0 TDI 150 Ambition/Ambition	▲	23 700				
2.0 TDI 184 Ambition/Ambition	▲	25 200				
A4						
1.8 TFSI 120 Attraction	▲	21 200	19 400	17 300	15 300	
1.8 TFSI 160/170 Ambition	▲	25 100	22 900	20 300	18 000	15 200
2.0 TFSI 211/225 Ambition	▲	26 300	25 600	23 000	20 900	17 100
2.0 TDI 120 Ambition	▲	24 600	22 600	20 300	17 900	14 500
2.0 TDI 136/143 Ambition	▲	26 300	24 100	21 500	19 100	16 100
2.0 TDI 170/177 Ambition	▲	28 300	25 600	22 900	20 000	17 000
2.7 TDI Ambition Luxe	▲			29 100	25 800	21 800
3.0 TDI Quattro Ambition	▲				21 200	
3.0 TDI 204 Ambition Luxe	▲	36 400				
Avant 1.8 TFSI 120 Ambition	▲	24 100	22 100	19 900	17 400	14 700
Avant 1.8 TFSI 180 Ambition Luxe	▲				19 200	
Avant 2.0 TFSI 180 Ambition	▲			22 800	20 100	16 900
Avant 2.0 TDI 120 Ambition	▲	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 Ambition	▲	29 300	26 700	23 700	21 100	17 800
Avant 2.7 TDI Ambition Luxe	▲			22 400		
Avant 3.0 TDI Ambition Luxe	▲			33 600	29 900	25 300
Avant 3.0 TDI 204 Ambition Luxe	▲	37 500				
A5						
1.8 TFSI 170/210 TFSI 180 Attraction	▲	27 200	24 900	22 800	20 200	17 100
2.0 TFSI 211 Ambition	▲	27 000	23 900	21 000	18 200	15 200
2.0 TFSI 225 S-Line	▲	36 600				
3.2 FSI Ambition Luxe	▲				27 300	
2.0 TDI 170/177 Attraction	▲	29 700	27 200	24 100	21 200	18 000
2.7 TDI 204/210 Ambition	▲	34 700	31 600	28 400	25 100	21 300
3.0 TDI 240/245 Ambition Luxe	▲	44 600	40 600	36 300	31 900	27 400
A5 Sportback						
1.8 TFSI 180 Attraction	▲	21 500	19 100			
1.8 TFSI 170/210 TFSI 180 Attraction	▲	26 600	24 400	22 300	19 600	16 600
2.0 TFSI 211 Ambition	▲	26 800		25 200	22 100	
3.0 TFSI 325 S-Line	▲	27 700	25 200	22 300		
2.0 TDI 143/150 Attraction	▲	29 200	26 700	23 700	20 800	
2.0 TDI 170/177 Attraction	▲	29 200	26 700	23 700	20 800	
2.7 TDI 190 Ambition	▲			26 900	23 300	
3.0 TDI 204 S-Line	▲	37 200				
3.0 TDI 240/245 Ambition Luxe	▲	43 600	40 000	35 400	31 200	
A5 Cabriolet						
1.8 TFSI 180 Ambition	▲			26 700	23 600	20 300
2.0 TFSI 180 Ambition Multitronic	▲			29 100	25 700	22 200
2.0 TFSI 211 Ambition	▲			29 600	26 200	22 600
2.0 TDI 170/177 Ambition	▲	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 Ambition Luxe Multitronic	▲	46 700				
3.0 TDI 240/245 Ambition Luxe S-Tronic	▲	49 900	45 700	40 400	35 600	30 700
A6 NF (ancien modèle)						
2.0 TFSI Ambition	▲			29 900	17 900	
3.0 TFSI Ambition Luxe	▲			29 1		

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

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

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 90 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

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

FORD HONDA
1.2i-VTEC Elegance/S
1.4i-VTEC Executive
Hybrid Luxury

FORD HYUNDAI
1.1i 1.2 Pop
1.2 Pack Clim/Inventive
1.1 CRDI Pack Comfort

FORD JAGUAR
3.0 V6 Luxe Premium
2.2 Classic
3.0 D Luxe

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

FORD KIA Nouvelle Picanto
1.2 Sport 3p.
1.0 Motion 3p.
1.0 Active 3p.

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

KIA LANCIA
Ypsilon
1.2 Dna 8-Colors/Mono Design
1.2i 120V 8-Colors/Mono D, Fiat, Gold

KIA LAND ROVER
Range Rover Evoque Coupé
S4 Dynamic
e4 Pure 4x2

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

KIA MERCEDES
150/165 Elegance/Avantgarde Sp.
170/185 Elegance/Avantgarde Sp.
170/185 Elegance/Avantgarde Sp.

KIA MERCEDES Nouvelle Classe A
180 Inspiration
200 Inspiration
180 CDI Inspiration

KIA MERCEDES Nouvelle Classe B
180 Classic
200 Sport
180 CDI Classic

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

MERCEDES MINI
Mini
One 55i
Cooper
Cooper S

MERCEDES MITSUBISHI
Colt
1.5 Spirit
1.1 Informa/In Sp.
1.3 Inva Sp.

MERCEDES NISSAN
Pixo
1.0 Visia
1.0 Acenta
1.0 Micra

MERCEDES OPEL
Adam
1.2
1.487 Jam
1.487 Star

MERCEDES OPEL Agila
1.0 EcoLux/Essence
1.2 Enjoy/Edition
1.3 CDTi EcoLux/Enjoy

MERCEDES OPEL Corsa
1.2 Twinport Enjoy/111 Edition/Enlight 3p.
1.4 Twinport Cosmo 3p.
1.3 CDTi 75 Essence 3p.

OPÉL (suite)	2013	12	11	10	09	PEUGEOT (suite)	2013	12	11	10	09	PEUGEOT (suite)	2013	12	11	10	09	RENAULT (suite)	2013	12	11	10	09		
Astra GTC						208						508							Modus						
1.4 Turbo 140 Sport	▲	18 300	14 000			1.0 Access Sp.	▲	9 000	8 200			1.8 VTi 120 Access	▲	18 800	14 400	12 400			1.2 16V Confort Dyn./Expression	▲					1 600
1.8 Turbo Sport Pack	▲	21 000	16 300			1.2 Active Sp.	▲	11 200	10 000			1.8 THP 156 Active	▲	19 400	16 700	14 200			1.4 16V/1.2 Tce Egr/Confort Dyn.	▲	11 700	10 100	8 300	7 300	6 000
1.7 CDTi 110 Enjoy/Édition	▲	17 900	13 600			1.6 Allure Sp.	▲	13 200	11 900			1.8 HDi 112/115 Access	▲	18 200	15 100	12 600			1.5 dCi 70/75 Egr/Confort Clim Expr.	▲	12 400	10 800	8 800	7 700	6 300
1.7 CDTi 130 Sport	▲	19 900	15 400			GT1 1.6 THP 200	▲	18 300				2.0 HDi 140 Active	▲	20 700	17 200	15 700			1.5 dCi 85/90 Egr/Confort Clim Expr.	▲					6 600
2.0 CDTi Panoramique	▲	21 400	16 900			1.4 HDi Access Sp.	▲	10 900	9 700			2.2 HDi 163 Allure	▲	23 100	19 200	15 600			Grand Modus						
Astra Sports Tourer						1.6 e-HDi 92 Active Sp.	▲	13 100	11 600			Hybrid Allure	▲	22 400	22 800	18 600			1.2 16V Authentique	▲					5 600
1.4 iV6 Sport Enjoy/Édition	▲	14 800	11 800	9 800		1.6 e-HDi 115 Allure Sp.	▲	15 100	13 700			SW 1.8 VTi 120 Access	▲	17 500	15 000	13 000			1.2 Tce Expression	▲	12 400	10 300	8 300	7 800	6 400
1.4 Turbo 140 Cosmo	▲	18 100	13 800	11 700		1.0 Access Sp.	▲	9 500	8 600			SW 1.8 THP 156 Active	▲	20 400	17 500	14 900			1.8 16V Dynamique Auto	▲		13 400	10 300	8 900	7 400
1.3 CDTi 95 Enjoy	▲	17 900	13 500	11 200		1.2 Active Sp.	▲	11 700	10 400			SW 1.8 HDi 112/115 Access	▲	18 900	15 800	12 700			1.5 dCi 65/70 Authentique	▲					6 300
1.7 CDTi 110 Enjoy/Édition	▲	17 200	13 500	11 500		1.6 Allure Sp.	▲	13 500	12 100			SW 2.0 HDi 140 Active	▲	21 700	18 000	14 300			1.5 dCi 85/70/75 Expression	▲	13 200	11 900	9 300	8 200	6 700
1.7 CDTi 112/130 Cosmo	▲	18 900	15 900	12 700		1.6 e-HDi Active Sp.	▲	13 300	11 900			SW 2.0 HDi 163 Allure	▲	24 000	20 000	16 300			1.5 dCi 95/90 Expression	▲					7 000
2.0 CDTi 160 Cosmo	▲	20 300	15 700	13 300		1.6 e-HDi 92 Allure Sp.	▲	14 600	13 100			SW 2.2 HDi 204 GT Auto	▲	28 400	23 700	19 300			1.5 dCi 105 Dynamique	▲					9 500
Zafira 2/Classico						1.6 e-HDi 115 Allure Sp.	▲	16 800	15 100			RCR							Kangoo						
1.5 Enjoy/111/Edison	▲	15 400	12 200	10 700	9 000	2008						1.2 V6i Access	▲	11 400					1.8 16V Expression/Ethanol	▲	14 400	12 800	10 300	8 500	6 900
1.5 Enjoy Pack	▲	16 100	12 900	11 400	9 700	1.2 V6i Allure	▲	14 900				1.6 V6i Allure	▲	14 900					1.5 dCi 70/75 Authentique/Life	▲	13 900	12 000	9 800	8 100	6 600
1.3 CDTi 100 Enjoy Pack	▲	17 200	13 500	11 500	9 800	1.4 HDi Access	▲	12 600				1.6 HDi 92 Active	▲	14 800					1.5 dCi 85/90 Expression/Zen	▲	15 400	13 300	10 900	9 100	7 400
1.7 CDTi 110 Enjoy/Édition	▲	17 200	13 500	11 500	9 800	1.6 HDi 115 Allure	▲	17 000				1.6 e-HDi 115 Allure	▲	17 000					1.5 dCi 105/110 Privilege/Intens	▲	16 500	14 300	11 800	9 900	8 000
1.7 CDTi 112/130 Cosmo	▲	18 900	15 900	12 700	11 000	308						1.8 VTI Premium 3p.	▲				6 900		Captur						
2.0 CDTi 160 Cosmo	▲	20 300	15 700	13 300	11 600	1.2 THP 150 Premium 3p.	▲					1.2 THP 150 Premium 3p.	▲				7 600		0.9 Tce Life	▲	12 000				
Zafira Tourer						1.6 HDi 110 Premium 3p.	▲					1.6 HDi 110 Premium 3p.	▲				8 500		1.2 Tce Intense EDC	▲	16 400				
1.4 Turbo 120 Enjoy/Édition	▲	17 000	13 400			2.0 HDi 136 Fulline Sp.	▲					2.0 HDi 136 Fulline Sp.	▲				9 400		1.5 dCi 90 Zen	▲	15 100				
1.4 Turbo 140 Cosmo	▲	19 400	15 200			1.4 VTI Confort Pack/Access Sp.	▲	12 000	10 900	8 900	7 600	1.4 VTI Confort Pack/Access Sp.	▲	12 000	10 900	8 900	7 600		1.5 dCi 90 Intense	▲	16 400				
1.8 Turbo Cosmo Pack	▲	23 000				1.6 VTI Confort Pack Sp.	▲					1.6 VTI Confort Pack Sp.	▲				8 900		Mégane 2						
2.0 CDTi 110 Enjoy/Édition	▲	18 200	14 300			1.6 THP 150 Premium Pack Sp.	▲					1.6 THP 150 Premium Pack Sp.	▲				8 000		Estate 1.5 dCi 95/90 Authentique/Ethanol	▲					7 600
2.0 CDTi 130 Cosmo	▲	20 900	16 100			1.6 HDi 92 Active	▲	14 800				1.6 HDi 92 Active	▲	14 800			8 000		Estate 1.5 dCi 95/90 Authentique/Life	▲					8 200
2.0 CDTi 165 Cosmo Pack	▲	23 900	18 400			2.0 HDi 136 Fulline Sp.	▲					2.0 HDi 136 Fulline Sp.	▲				9 400		Estate 1.5 dCi 85 Egr/Confort Expr/Impuls.	▲					8 700
Insignia						1.4 VTI Confort Pack/Access Sp.	▲	12 000	10 900	8 900	7 600	1.4 VTI Confort Pack/Access Sp.	▲	12 000	10 900	8 900	7 600		Estate 1.5 dCi 105/110 Privilege/Intens	▲					9 800
1.8 Cosmo	▲			13 200	10 600	1.6 VTI Confort Pack Sp.	▲					1.6 VTI Confort Pack Sp.	▲				8 000		Mégane 2 CC						
2.0 CDTi 110 Edition	▲	19 400	15 300	13 000	10 700	1.6 THP 150 Premium Pack Sp.	▲					1.6 THP 150 Premium Pack Sp.	▲				8 000		1.8 16V Auth/Confort/Auth/Extrême	▲					9 500
2.0 CDTi 130 Cosmo	▲	22 400	17 900	14 700	12 200	1.6 HDi 92 Confort/Access Sp.	▲	15 000	12 900	10 100	8 500	1.6 HDi 92 Confort/Access Sp.	▲	15 000	12 900	10 100	8 500		1.9 dCi 130 Privilege/Luxe Priv.	▲					12 100
2.0 CDTi 150 Cosmo Pack/Cosmo Pack Innovator	▲	25 300	19 900	16 700	13 700	1.6 HDi 110 Confort Pack Sp.	▲	17 000	14 200	11 800	9 900	1.6 HDi 110 Confort Pack Sp.	▲	17 000	14 200	11 800	9 900		2.0 dCi 130 Privilege/Luxe Priv.	▲					12 400
2.0 CDTi 165 Cosmo Pack/Cosmo Pack In. 4x4	▲	29 900	23 400			1.6 e-HDi 112 Active Sp.	▲					1.6 e-HDi 112 Active Sp.	▲				9 900		Mégane 3						
Peugeot						2.0 HDi 136/140 Premium Pack Sp.	▲					2.0 HDi 136/140 Premium Pack Sp.	▲				8 900		1.4 Tce 130 Expression	▲					
1.0 Urban/Access Sp.	▲	7 400	6 800	5 800	4 700	2.0 HDi 150 Allure Sp.	▲	19 300	16 100	13 300	11 400	2.0 HDi 150 Allure Sp.	▲	19 300	16 100	13 300	11 400		1.2 Tce Life 1.6 16V Authentique/Ethanol	▲	15 200	12 900	10 600	8 900	7 400
1.0 Trendy/Active Sp.	▲	8 000	7 600	6 300	5 400	SW 1.8 VTi Premium/Active	▲	16 400	13 600	10 900	9 300	SW 1.8 VTi Premium/Active	▲	16 400	13 600	10 900	9 300		1.5 dCi 85/90 Authentique/RS Life	▲	16 200	13 900	11 500	9 500	7 800
1.4 HDi Trendy Sp.	▲			6 100	5 200	SW 1.8 THP 180/156 Fulline	▲	18 600	16 400	13 100	11 100	SW 1.8 THP 180/156 Fulline	▲	18 600	16 400	13 100	11 100		1.5 dCi 125/110 Expression/110 Zen	▲	18 600	15 700	13 300	10 900	8 900
1007						SW 1.8 HDi 90/92 Premium/Active	▲	16 800	14 100	11 500	9 700	SW 1.8 HDi 90/92 Premium/Active	▲	16 800	14 100	11 500	9 700		1.9 1.8 dCi 130 Dynamique/Zen	▲	19 500	17 200	14 500	11 700	9 700
1.4 HDi Sporty	▲			8 800	7 800	SW 1.8 HDi 110/112 Premium/Active/Style	▲	18 200	15 100	12 100	10 300	SW 1.8 HDi 110/112 Premium/Active/Style	▲	18 200	15 100	12 100	10 300		2.0 dCi 160 GT	▲		21 500	18 100	13 800	10 800
1.5 HDi 110 Sporty Pack	▲			9 700	8 500	SW 2.0 HDi 130/140 Fulline	▲					SW 2.0 HDi 130/140 Fulline	▲				9 900		Estate 1.4 TCE 130 Expression	▲					8 700
208						308 CC						308 CC					9 300		Estate 1.4 TCE 130 Expression	▲					8 700
1.4 Style/Trendy/Active Sp.	▲			10 300	8 900	1.6 THP 150/156 Sport Pack	▲	20 600	17 300	13 700	11 700	1.6 THP 150/156 Sport Pack	▲	20 600	17 300	13 700	11 700		Estate 1.5 dCi 110 Expression/110 Zen	▲					9 400
1.4 HDi X Line/Urban/Access Sp.	▲			10 400	9 100	1.6 HDi Sport	▲	20 600	17 300	13 700	11 700	1.6 HDi Sport	▲	20 600	17 300	13 700	11 700		Estate 1.5 dCi 130 Dynamique	▲					9 800
1.4 HDi XT/Style/Trendy/Active Sp.	▲			12 200	9 500	Partner Tepee						Partner Tepee					11 400		Estate 1.5 dCi 110 Expression/110 Zen	▲					9 400
207/207+						1.6 16V/90 Confort	▲					1.6 16V/90 Confort	▲				6 900		Estate 1.6 1.8 dCi 130 Dynamique/Zen	▲					10 000
1.4 Base/Urban/Access Sp.	▲	9 400	8 900	7 800	6 500	1.6 16V/120 Confort/Access	▲	17 100	15 500	13 000	10 900	1.6 16V/120 Confort/Access	▲	17 100	15 500	13 000	10 900		Estate 2.0 dCi 160 GT	▲					10 400
1.4 Trendy/Active Sp.	▲			8 900	7 300	1.6 THP 150/156 Premium Pack/Allure	▲	21 300	19 400	16 400	13 800	1.6 THP 150/156 Premium Pack/Allure	▲	21 300	19 400	16 400	13 800		1.5 dCi 105/110 Dynamique/Intens	▲					9 600
1.4 16V/VTi Trendy/Active/Urban Move Sp.	▲			12 000	9 200	1.6 HDi 110/112 Premium/Active	▲	20 400	18 400	15 300	12 900	1.6 HDi 110/112 Premium/Active	▲	20 400	18 400	15 300	12 900		1.9 dCi 130 Dynamique	▲					9 800
1.4 16V/VTi Sport/Premium Sp.	▲			8 300	6 300	1.6 HDi 110/112 Premium																			

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 Froli (5986), Stéphane Martin (5411), Charles Thouluc (5588). Coordination: Christophe Alba (5164). Mesures: Vincent Coppin, Frédéric Haas (01 69 01 91 97). Convoque: David Bouillaux (5582). ENQUÊTES: Chahine Benabadi (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 Benavenga (5147). CORRESPONDANTS PARTICULIERS: Stéphane Cascau (santé), Antoine Jacquot (expertise), Anne-Marie Pennec (junior), Jean Pringault (assurance), Frank Samson (loi). PHOTO: Chef de service adjoints: Christelle Hyerlé (5113). Rédactrice photo: Anne Sélachet (5222). Photographes: 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 iPad: Frédéric Cauchy (1731). SECRETARIAT DE RÉDACTION: 1er secrétaires de rédaction: Dominique Carlier, Laurence Combes. Secrétaire de rédaction: Laurence Delsaut. ILLUSTRATEURS: Jean-Louis Fiszman, Christophe Igouret. ATTACHÉE DE PRESSE: Agnès Lasbarrères (5109). ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO: En rédaction: Thomas Daufresne, Patrick Martins, Vincent Desmonts. En SR: Prisca Leclercq, Lydia Mas. En maquette: Nathalie Barribaud, Robert Buisson. En photo: Sébastien Besse

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 Joussemin. OPÉRATIONS SPÉCIALES: Direction commerciale: Sandra Louis-Etienne (5655). AUTO PLUS OCCASIONS, HORS-SÉRIE LIVRES

Directeur en chef: Olivier Bernis (5160). RÉDACTION - ÉDITION Directeur de la publication: Carmine Perna. Directeur exécutif: Stéphane Hattaihan Editrice: Agnès Nicolas. DIFFUSION www.vendezplus.com Directeur: Jean-Charles Guérault. 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) ANNONCEMENTS: Emilie Nicholson (01 46 48 48 77). PUBLICITÉ COMMERCIALE Directeur commercial: Christophe Bonnet (5774). Directrice de groupe commercial: Caroline Soret (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 CLASSÉES (5201). Directeur commercial: Jean-Michel Godot (2982). Directeur de publicité: Marc Queillé (5572). Commerciaux: Frédéric Sellier (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: Compos Juliot, Paris. Numéro ISSN: 0092-8154 - Commission paritaire: 1014 K 85544 - Dépôt légal: août 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. Rows include Grand Scénic 3 5 places, Grand Scénic 3 7 places, Laguna 3, Val Satis, etc.

Table with columns: SKODA (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Rows include Yeti, Octavia 2, Nouvelle Octavia, Smart Fortwo, etc.

Table with columns: VOLKSWAGEN (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Rows include Golf Plus, Golf 6, Golf 7, Touran 5 places, etc.

Table with columns: SEAT, 2013, 12, 11, 10, 09. Rows include Ibiza, Leon, Nouvelle Leon, etc.

Table with columns: SUZUKI, 2013, 12, 11, 10, 09. Rows include Splash, Swift (ancien modèle), Swift, Grand Vitara, etc.

Table with columns: TOYOTA, 2013, 12, 11, 10, 09. Rows include Aygo, Auris, Nouvelle Auris, etc.

Table with columns: CITROËN, 2013, 12, 11, 10, 09. Rows include C3, C4, C5, etc.

Table with columns: ALFA ROMEO, 2013, 12, 11, 10, 09. Rows include Giulietta, Mito, etc.

Table with columns: FIAT, 2013, 12, 11, 10, 09. Rows include 500, 500L, 500X, etc.

Table with columns: CITROËN (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Rows include C3 Picasso, C4 Picasso, etc.

Table with columns: CITROËN (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Rows include C5 Picasso, C5 Aircross, etc.

Table with columns: CITROËN (suite), 2013, 12, 11, 10, 09. Rows include C5 Aircross (suite), C5 Aircross Hybrid, etc.



VOLVO V60 R-DESIGN

Avantage client jusqu'à

10 000€*

sur 5 VOLVO V60 R-Design disponibles en stock

Exemple à partir de

35 900€

pour un VOLVO V60 D4 BVA R-Design avec options sièges chauffants, toit ouvrant et phares Xénon

DRIVE-E®

Technologies environnementales de réduction des émissions de CO₂ et de la consommation.

INTELLISAFE®

Détection piétons & cyclistes en première mondiale et pleins phares permanents anti-éblouissement.

SENSUS®

Centre multimédia connecté à Internet.



Nouvelles technologies Volvo

 REJOIGNEZ VOLVO CAR FRANCE

volvocars.fr

ABVV
AUTOMOBILES
www.volvo-iledefrance.com

95 ST OUEN L'AUMÔNE
Cité de l'Auto - RN 14 - Rue de Paris
01 34 30 40 40