

AUTO

MERCREDI 21 OCTOBRE
2015
N° 7942 - TROISIÈME CAHIER



Berlines - Breaks
Monospaces - SUV
4 x 4 - Coupés
Cabriolets
Hybrides



Guide de 24 pages

**DOSSIER
NOUVEAUTÉS**





JEEP RENEGADE



Un Renegade, beau comme une guitare !

Le partenariat entre Jeep et le festival de Jazz de Montreux vient d'enfanter d'un rejeton aussi particulier qu'intéressant.

La berline, sortie en 2008, aura mis du temps à trouver son public. Mais l'apparition de la petite XE a ravivé l'intérêt pour la XF, qui partage beaucoup de points communs avec sa petite sœur. C'est donc entourée d'impatience et de curiosité que cette XF arrive en cette fin d'année synonyme d'anniversaire pour la vénérable marque anglaise – désormais sous pavillon indien – qui s'apprête à souffler ses 80 bougies.

Autant le dire d'emblée, les nouveautés de cette XF de deuxième génération ne sautent pas tout de suite aux yeux. L'héritière de la S-type affiche des lignes presque similaires à sa première mouture. On relèvera une grille de calandre plus agressive, des optiques affinées et des épaules renforcées. En réalité, l'attraction réside dans le squelette de cette deuxième génération. Composée à 75 % d'aluminium, cette XF affiche 190 kilos de moins sur la balance par rapport à sa devancière. Une cure d'amaigrissement qui se ressent une fois au volant.

L'agile Jaguar se décline désormais sous une offre plus aboutie. Essence ou diesel, quatre cylindres ou V6, de 163 à 380 chevaux, une version sport... Bref, la XF promet de ratisser large. En revanche, les sensations sont bien différentes d'une motorisation à l'autre. Le moteur diesel développant 180 chevaux, que nous avons testé, devrait être plébiscité par la clientèle française. Associé à une boîte auto huit rapports très agréable, il offre un plaisir de conduite certain mais une direction un brin "lourde" pour une Jag'. On regrettera également l'assise trop ferme à l'avant, pour les premières finitions. Sans surprise, la montée en gamme s'accompagne d'un plaisir de conduite accru avec un coup de cœur pour le 3 litres diesel qui embarque 300 chevaux, mais dont le ticket d'entrée s'élève à près de 65 000 euros.

Si cette nouvelle XF ne déçoit pas, elle ne surprend pas pour autant. Mais elle tire son épingle du jeu au niveau de sa grille de tarifs. Avec une entrée de gamme à 41 760 euros, elle permettra à de nouveaux clients plus "modestes" de s'enticher de l'esprit Jaguar.

JAGUAR XF



on ne change pas une équipe qui gagne

La Jaguar XF est devenue un des best-sellers de la marque.

sommaire

JEEP RENEGADE	PAGE 02
JAGUAR XF	PAGE 02
SKODA SUPER COMBI.....	PAGE 04
SKODA SUPERB	PAGE 04
AUDI Q7	PAGE 05
MUSTANG	PAGE 06
MINI CLUBMAN CONCEPT	PAGE 08

TOYOTA AVENSIS	PAGE 08
RENAULT KADJAR	PAGE 09
PEUGEOT 208 P.....	PAGE 09
VOLVO	PAGE 11
LAND ROVER	PAGE 11
FIAT 500	PAGE 13
FIAT DOBLO	PAGE 14
MAZDA 2	PAGE 16
MAZDA CX3	PAGE 16

MASDA MX 5	PAGE 17
KIA	PAGE 17
BMW	PAGE 18
SEAT CUPRA	PAGE 20
SEAT LEON	PAGE 20
SMART	PAGE 21
VW DADDY	PAGE 21
OPEL KARL	PAGE 22
AUDI RS3	PAGE 23

Président
du Conseil d'administration
Directeur de la publication

Pierre FANNEAU

lejournal

Société éditrice :
S.A. EST BOURGOGNE MEDIA
CPPAP 0416C 87009
Principal actionnaire : SAS EBRA
9, rue des Tonneliers
BP 30 134
71104 Chalons/Saône Cedex
Tél. 03.85.90.68.00



ÉVEILLEZ VOTRE CÔTÉ NOBLE

ÉVEILLEZ VOTRE CÔTÉ NATURE



EyeSight
Driver Assist Technology

SUBARU
Confidence in Motion™

SUBARU
Confidence in Motion™

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

NOUVEAU FORESTER Lineartronic
Sortez des sentiers battus avec le nouveau Forester. Puissant et agile grâce à l'association de son moteur boxer et sa transmission intégrale de série. Le Forester concentre la haute technologie Subaru au sein d'un vrai 4x4 très confortable.

GARANTIE ASSISTANCE 3 ANS

WWW.SUBARU.FR REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK

SUBARU PARTENAIRE DE ffhg

GARANTIE ASSISTANCE 3 ANS

WWW.SUBARU.FR REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK

SUBARU PARTENAIRE DE ffhg

Gamme Outback à partir de 38 350 €. **Modèle présenté** : Outback 2.0D Luxury Eyesight (PM incluse) : 43 900 €. Tarif public au 1^{er} mai 2015. Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixtes) de la gamme Outback : de 5,6 à 7 l/100 km et de 145 à 161 g/km.

Nouveau Forester à partir de 29 950 € TTC. **Modèle présenté** : Forester 2.0D Sport Lineartronic (PM incluse) : 38 900 € TTC. Tarif public au 1^{er} janvier 2015. Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Forester : de 5,7 à 8,5 l/100 km et de 150 à 197 g/km.



Venez découvrir puis essayer toute la GAMME BERLINE, COUPÉ et SUV SUBARU et en avant-première la nouvelle SUBARU LEVORG BREAK

ÉVEILLEZ VOTRE CÔTÉ FAMILLE
NOUVELLE GAMME SUBARU XV à partir de 22 950 €
Le moteur boxer de la Subaru XV associé à ses 4 roues motrices de série apprivoise toutes les routes ; elle offre ainsi une sérénité de conduite dans un confort permanent pour toute la famille.

RETROUVEZ LA GAMME SUR SUBARU.FR

GARANTIE ASSISTANCE 3 ANS

WWW.SUBARU.FR REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK

SUBARU PARTENAIRE DE ffhg



2 adresses pour mieux vous servir :
Allée des Erables - RN6
Chalon sud - Sevrey
☎ 03 85 42 76 76



Technologie et Sécurité pour une route maîtrisée
RENDEZ-VOUS SUR
WWW.ERIC-CHELI.COM

Zone de Chatillon
Montceau-les-Mines
☎ 03 85 67 71 71

604050600



SKODA SUPER COMBI



Superbement spacieuse

Après avoir revu de fond en comble sa berline, le vaisseau amiral de la marque tchèque se propose maintenant en version break.

Des fois qu'on manquerait un peu de rangement !

Il faut bien avouer que c'est l'argument majeur de la grande berline.

Les ingénieurs ont bien travaillé. Ils ont réussi à intégrer de manière harmonieuse cette véritable soute d'avion à l'arrière de la nouvelle Superb. Le tout reste dynamique et assez agressif. Par rapport à la version précédente de la Superb, cette nouvelle mouture gagne 47 mm en largeur, 6 mm en hauteur et 28 mm en longueur. Du coup, l'espace aux épaules augmente de 3 cm, et le coffre passe gentiment de 603 à 660 litres. Et ce chiffre peut grimper à 1950 l une fois la banquette arrière rabattue. Un record pour la catégorie !

L'autre bonne nouvelle, c'est que les célèbres « astuces » Skoda sont bien présentes, notamment un système inédit permettant d'ouvrir une bouteille de 50 cl d'une seule main (dans le prolongement de l'accoudoir central), mais également un parapluie caché dans chaque porte avant, un support pour tablettes, un gratte-givre caché dans la porte d'accès au réservoir, des prises USB à l'avant et à l'arrière, les sièges avant rabattables, une caméra de recul, un jeu de filets dans le coffre ou encore le système cargo, des éléments qui permet de bloquer les sacs et valises dans la « soute ». Et côté info-divertissement, on est servi. La nouvelle Superb Combi reçoit un système de relais wifi embarqué, une « phonebox », un petit compartiment devant la boîte de vitesse qui offre à tout smartphone une réception amplifiée, mais aussi le « Smartlink » (un miroir de votre smartphone). Pour les passionnés, on pourra même retrouver les données d'utilisation de la voiture ou sa géolocalisation sur son smartphone ! Au volant, la Skoda Superb Combi est calibrée pour une conduite souple. On peut certes la rendre plus dynamique, mais les suspensions versions Pullman n'incite pas à une utilisation sportive. En ce qui concerne la motorisation, le diesel de 150 ch est nécessaire pour déplacer l'ensemble sereinement. Il est sobre comme un chameau !

La version 190 ch est plus agréable au quotidien, mais elle est aussi plus chère (à partir de 37 590 €). Indispensable: la boîte automatique DSG. Le surcoût de 1500 € compense largement de confort de conduite, surtout avec la capacité d'adaptation à l'utilisateur. La marque Tchèque du groupe VW a même pensé à reconduire la version 4X4. Intéressant dans les Alpes ! Le surcoût est de 2000 € en boîte de vitesse mécanique. Le premier modèle équipé ainsi débute à 34 190 €. Le sommet de gamme en 4X4 et boîte DSG avec le 190 ch diesel culmine à 41 090 € et même 45 790 € en version ultra luxe « Laurin et Klement ».

Cinq niveaux de finition sont possibles : Active, Ambition, Business Plus, Style et Laurin & Klement. Le premier modèle diesel est accessible à partir de 28 090 €. Une version 120 ch diesel est également disponible pour les entreprises.

Notre conseil d'achat : Skoda Superb Combi en version Business Plus, 2 l Tdi 150 ch DSG à 35 190 €, ou en version 4X4 à 35 690 €.

Le salon de Genève 2014 avait levé le voile sur le concept « Vision C » : un coupé cinq portes qui laissait entrevoir ce que serait la future Superb. Les designers et la production en série ont trouvé un terrain d'entente qui permettait de conserver l'esprit de la voiture et sa réalisation industrielle.

Et le résultat est là ! Une ligne effilée avec un jeu d'ombre et de lumière qui court sur la carrosserie et qui va même se nicher sur les jantes. Bien vu !

A l'avant, une calandre retravaillée avec des phares allongés qui s'étirent en utilisant des formes triangulaires avec, suivant les finitions, utilisation de l'halogène ou du bi-xénon pour les feux nocturnes et les LED pour clignotants et les feux diurnes. La ligne s'est nettement étirée par rapport à la seconde génération avec un empattement qui gagne 8 cm pour passer de 2,76 m à 2,84 m. La magique plateforme MQB du groupe permet à Skoda de mettre sur le marché une véritable limousine avec ses 4,86 m de long, ses 1,86 m de large pour une hauteur de 1,46 m. Résultat : un coffre, le plus grand de sa catégorie qui peut passer de 625 l à 1 760 l et que l'on peut ouvrir en passant le pied sous la malle arrière. Et si vous voulez un coffre encore plus grand : patience, le combi arrive en septembre !

AMBIANCE LIMOUSINE

A l'intérieur, on entre également dans un autre monde et on se rapproche des standards Audi ou Volkswagen Passat avec une qualité de finition quasiment impeccable. Large planche de bord avec plastique moussé, insert aluminium ou noir laqué selon les finitions sans compter un espace pour les occupants, tant à l'avant qu'à l'arrière, plus que généreux. Malgré ses dimensions XXL, la voiture a perdu du poids, près de 75 kg (1 465 kg aujourd'hui), grâce à l'utilisation de matériaux allégés tout en améliorant la rigidité. Et au volant on ressent tout à fait ce changement de stature avec une voiture plus réactive, agile et précise. Comme les « grandes », elle propose différents mode de conduite : éco, normal, sport ou individuel pour trouver son style. En version sport, sa direction se durcit légèrement et les amortisseurs sont plus fermes. Associée à la boîte DSG, la conduite devient un réel plaisir pour peu que l'on ait la bonne motorisation. Le choix est en effet assez large avec un TSI 1.4 L TSI un peu poussif, un 150 ch 1.4 L TSI doté d'un système de coupure de cylindres couplé à une boîte manuelle ou la DSG à 7 rapports et qui offre encore un peu plus de silence dans une voiture déjà bien insonorisée. C'est la version TDI 150 ch qui devrait d'ailleurs composer la plus grande part des 1 200 voitures que Skoda compte vendre dans l'hexagone. Ajoutez à cela toute une série d'aide à la conduite lors de trafic dense pour réguler automatiquement la voiture, le régulateur de vitesse adaptatif, le détecteur d'angle mort, l'aide au stationnement intelligent, la gestion des feux de route, et même la possibilité, avec le pack d'ambiance intérieur à LED, de composer en vert, blanc ou rouge son univers nocturne. Cette Superb a vraiment tout d'une premium, à part son prix qui va de 23 790 € pour la 1.4 TSI de 125 ch à 44 600 € pour la 2 L TDI 190 ch 4x4. Juste « Superb ».

SKODA SUPERB



Elle peaufine son statut

Cette troisième génération de Superb franchit un nouveau cap pour aller se battre sur le terrain des premium avec une ligne élancée et un équipement high-tech



AUDI Q7



Techno Parade !

L'Audi Q7 de seconde génération pose de nouveaux jalons, en mariant construction allégée, des qualités dynamiques d'un autre monde et surtout en proposant une armada d'aides à la conduite inédites !

Une « techno parade » à savourer en essence ou, comme ici, avec l'onctueux V6 3.0 TDI de 272 ch...

Audi s'est attaqué aux SUV par le haut en lançant, en 2006, son imposant Q7. Malgré son gabarit XXL, ce colosse s'est écoulé à 500 000 exemplaires dans le monde, dont 16 000 rien qu'en France. Si le nom demeure, tout change, ce Q7 de seconde génération étant inédit du carter moteur à l'antenne de toit. Passé maître dans l'allègement (Audi Space Frame), le constructeur a utilisé massivement l'aluminium, au point de gagner 325 kg ! Sans surprise, le Q7 adopte la nouvelle identité réservée à la famille « Q », étrennée par le Q3 restylé, qui se caractérise par une calandre argentée proéminente venant « mourir » sur les contours des feux. Si la ligne générale ne brille pas par sa légèreté, force est de reconnaître que ce Q7 en impose, et pas seulement par ses dimensions hors-normes. Long (5,05 m) et large (2,21 m), le Q7 s'adresse à une clientèle qui n'a pas de problème de place. Ni d'argent d'ailleurs, car avec un prix de base fixé à 63 500 € avec le V6 3.0 TDI de 272 ch de notre modèle d'essai, ce Q7 s'attaque frontalement aux BMW X5 et Mercedes GLE. En attendant la venue prochaine d'un TDI plus « démocratique » (V6 3.0 de 218 ch) et, en 2016, l'arrivée de l'hybride, ce TDI fera l'essentiel des ventes, le V6 3.0 TFSI de 333 ch étant condamné à faire de la figuration. Mais là où le Q7 fait très fort, c'est au niveau du traitement de son vaste habitacle.

La présentation est superbe, en mêlant univers cosu et high-tech, et en plaçant chaque matériau au bon endroit. Proposé en cinq places (coffre de 890 l), ce gros SUV cultive la fibre familiale en offrant jusqu'à sept places, les sièges du deuxième rang pouvant par ailleurs couliser individuellement (option à 475 €). En configuration sept places, le volume du coffre trinque un peu (770 l), mais ces places d'appoint (escamotables électriquement) n'ont rien de symboliques. En clair, voilà une excellente alternative aux monospaces, et dans la catégorie, seuls les Land Rover Discovery et Volvo XC 90 en offrent autant. Mais le Q7 garde l'avantage dans le domaine de la finition, grâce au soin apporté aux assemblages, mais surtout par son bagage technologique, surclassant tout ce qui roule !

Outre le fabuleux « cockpit virtuel » étrenné sur le dernier TT (un compteur digital couleur à très haute résolution et à affichage variable), ce Q7 séduira les geeks avec son armada d'aides à la conduite, souvent inédites. Tout est sous contrôle, en proposant un assistant évolué pour le stationnement (de 740 à 2 450 € selon finition), un autre pour éviter les collisions (à 2 290 €, avec un radar intégré

agissant sur la direction), mais aussi une aide (à 2 290 €) pour indiquer l'itinéraire le plus économique (grâce à l'infotrafic en direct), sans oublier un cruise control adapté facturé 2 290 € (permettant de conduire sans les mains dans les embouteillages !), ou encore un assistant de vision nocturne (à infrarouges). À l'instar des phares « full LED » (1 990 €), ces équipements sont souvent facturés en option sous forme de packs. Désolé de donner dans l'inventaire à la Prévert, mais ce Q7 est également hyper-connecté, en proposant une reconnaissance vocale améliorée (3 400€), mais aussi une ouverture et un démarrage à distance via son Smartphone (avec une « base » à induction à 550 € pour le recharger à bord du véhicule !), ou encore une tablette tactile fixée aux appuie-tête, à l'attention des passagers arrière (1 500 €). Pour clore le chapitre « habitacle », sachez qu'Audi propose, pour un tarif modique équivalent à une Dacia neuve (7 450€!), une hifi Bang&Olufsen à « effet 3D »! Fort bien, mais que vaut ce « home-cinéma » roulant une fois en ordre marche ?

Dès les premiers mètres parcourus, quelques constats s'imposent... Malgré un confort princier, sublimé tant par les sièges massants que par la suspension pneumatique ou par l'insonorisation (à double vitrage), ce « tapis-roulant » procure un vrai plaisir de conduite, en subjuguant par son incroyable agilité. Ce dynamisme, unique dans la catégorie, est à mettre au crédit de la transmission intégrale Quattro livrée de série, mais surtout aux roues arrière directionnelles (option à 1 390 €) qui parviennent à faire oublier le gabarit XXL de ce mastodonte. Durant cet essai, réalisé sur des routes de montagne, notre Q7 littéralement « gommé » le relief et les virages, et d'autant plus goulument que le V6 de 272 ch (couplé à une excellente boîte tiptronic à huit rapports), offre du couple à revendre dès les plus bas régimes (600 Nm de 1 500 à 3 000 tr/mn), procurant ainsi des accélérations de premier ordre (0 à 100 km/h en 6,5 s), sans trop plomber la consommation (8,5 l/100 km). Au final, s'il n'est pas le plus élégant de la catégorie, ce nouveau Q7 à la polyvalence exceptionnelle supplante la concurrence directe, en prenant quelques longueurs d'avance. Certes, avec un prix de départ fixé à 63 500 € pour cette version, ce gros SUV n'est pas donné, surtout que trop souvent, « option » rime avec « tentation »...



FORD MUSTANG



La belle américaine se paye la France

Pour ses 50 ans la Ford Mustang traverse l'Atlantique pour la première fois de son histoire avec une commercialisation en Europe. Le « muscle car » américain fait dans le classique et régale fans comme novices.

Pour une «quinqua», la Mustang se porte bien, merci. Et n'allez pas la traiter de «cougar» ! La belle américaine a certes vu ses lignes évoluer au cours de ses cinq glorieuses décennies d'existence mais le bolide a encore du rêve à revendre. Et ce rêve peut se désormais se vivre en Europe. La nouvelle Mustang est commercialisée pour la première fois sur le Vieux Continent. Et l'attente est immense !

Du côté de chez Ford on a choisi de faire dans le classique. D'aspect extérieur, la Mustang ne s'est pas «européanisée». Loin de là. Dans le grand «cahier des charges» du muscle car made in Ford, tous les points de passage sont présents. Cela commence par la calandre frappée du logo de l'étalon au galop : un trapèze aux angles plus arrondis, qui renforce l'impression que ce bolide a envie d'avalier les kilomètres, de les dévorer. De profil, ce sentiment de vélocité est toujours présent avec des lignes gourmandes pour sa version fastback. En version convertible, la Mustang sait se faire plus douce malgré des épaules qui en imposent.

De dos, on se retourne aussi sur l'Américaine. On retrouve les traditionnels feux en «lamelles» qui rappellent les premières moutures du bolide.

La fête se poursuit à l'intérieur avec sièges baquets Recaro (en option), large écran tactile de navigation... Si l'on veut être pointilleux on regrettera la qualité de certains plastics (comme ceux servant à rabattre les sièges avant). A l'arrière, n'oubliez pas de voyager avec vos amis. La baguette de pain ira très bien à cet endroit. En revanche, le coffre ne déçoit et permet, selon nos constatations, de faire rentrer au moins deux grosses valises et un petit sac de sport.

Côté sensation au volant, deux options se présentent : une motorisation V8 5 litres envoyant 421 chevaux et une autre très Ford avec un moteur 2,3 litre ecoboost. Certes, lire Ford Mustang et Ecoboost dans la même phrase pourrait en faire sursauter plus d'un... Et pourtant, même avec un bloc ecoboost sous le capot, la Mustang ne se trouve pas transformée en Focus ! Trois cent dix sept chevaux sont au rendez-vous et assurent un plaisir qui n'a pas à rougir face à celui promis par le V8, le tout avec une consommation de carburant maîtrisée (moins de 10 litres sur parcours mixte). Le V8 lui ne déçoit pas. Sous la pédale, il y a de la vie ! Le passage de 0 à 100 km/h s'effectue en moins de cinq secondes (4,8 selon le constructeur).

Mais finalement, la Mustang va bien au-delà des performances. Conduire une Mustang, c'est oublier les chiffres et se concentrer sur le ronronnement du V8, parfaitement équilibré lorsque l'on écoute de l'intérieur, sentir la pédale d'accélération donner du répondant à votre pied... Conduire une Mustang, c'est aussi se trouver aux premiers rangs de la formidable cote d'affection et de popularité dont bénéficie ce modèle qui rappellera à certains un vieux film, un voyage au pays de l'Oncle Sam ou encore une voiturette que l'on a fait rouler avec ses doigts d'enfants.

Côté finances, on saluera le coût maîtrisé de cette nouvelle icône. Les prix démarrent à 35 000 € pour la motorisation ecoboost et un peu plus de 40 000 pour la version GT (avec le V8). Une tarification à des années lumières des coûts d'importation qui faisaient que conduire une Mustang en France était un véritable luxe.

NOUVELLE TOYOTA AYGO X-CITE



TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN



À partir de **99 €/MOIS⁽¹⁾**
ENTRETIEN INCLUS**
SANS CONDITION DE REPRISE
LOA* 37 MOIS. 1^{er} LOYER DE 1500 € SUIVI DE
36 LOYERS DE 99 €. MONTANT TOTAL DÙ EN
CAS D'ACQUISITION : 10 239 €.

PASSEZ EN
MODE FUN



TOYOTA
SAFETY SENSE™
OFFERT⁽²⁾



ALERTE DE
FRANCHISSEMENT
DE LIGNE



SYSTÈME
DE SÉCURITÉ
PRÉCOLLISION

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.
Consommations mixtes (L/100 km) de 3,8 à 4,2 et émissions de CO₂ (g/km) de 88 à 97 (A). Données homologuées (CE).

(1) Exemple pour une Toyota AYGO X 1.0 VVT-i 3 portes neuve au prix exceptionnel de 8940 €, remise de 1560 € déduite (uniquement sur Aygo X). *Location avec Option d'Achat 37 mois, 1^{er} loyer de 1500 €, suivi de 36 loyers de 99 €/mois hors assurances facultatives. Option d'achat: 5375 € dans la limite de 37 mois & 30 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition: 10 239 €. Assurance de personnes facultative à partir de 9,83 €/mois en sus de votre loyer, soit 363,71 € sur la durée totale du prêt. **Modèle présenté: AYGO X-Cite 5 portes avec Toyota Safety Sense™ inclus**, au prix de 12 140 €, remise de 3710 € déduite, soit 175 €/mois en LOA* 37 mois & 30 000 km. 1^{er} loyer de 1500 € suivi de 36 loyers de 175 €/mois. Option d'achat: 6750 € dans la limite de 37 mois & 30 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition: 14 550 €. Assurance de personnes facultative à partir de 13,35 €/mois en sus de votre loyer, soit 493,95 € sur la durée totale du prêt. **Entretien inclus dans la limite de 3 ans & 30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint). Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31 octobre 2015 chez les distributeurs Toyota participants et portant sur le tarif en vigueur au jour de la souscription du contrat. En fin de contrat, restitution du véhicule dans votre concession avec paiement des frais de remise en état standard et des éventuels kilomètres excédentaires. Sous réserve d'acceptation par TOYOTA FRANCE FINANCEMENT, 36 bd de la République 92423 Vaucresson, RCS 412 653 180 - n° ORIAS 07 005 419 consultable sur www.orias.fr. (2) Toyota Safety Sense™ inclus dans le Pack Relax sans supplément de loyer. Le fonctionnement des dispositifs d'aide à la sécurité Toyota Safety Sense™ dépend de facteurs extérieurs. (3) Garantie 3 ans ou 100 000 km, la première des deux limites atteinte.



NOUVELLE TOYOTA YARIS FRANCE

LA VOITURE LA PLUS PRODUITE EN FRANCE*



TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN



TOYOTA SAFETY SENSE™ OFFERT⁽²⁾:

- SYSTÈME DE SÉCURITÉ PRÉCOLLISION
- GESTION AUTOMATIQUE DES FEUX DE ROUTE
- ALERTE DE FRANCHISSEMENT DE LIGNE

À PARTIR DE
139 €/MOIS⁽¹⁾
LOA** 37 MOIS. 1^{er} LOYER DE 1500 € SUIVI DE 36 LOYERS DE
139 €/MOIS. MONTANT TOTAL DÙ EN CAS D'ACQUISITION :
13 604 €.
ENTRETIEN INCLUS***
SANS CONDITION DE REPRISE

EXISTE EN ESSENCE, DIESEL OU HYBRIDE.

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.
Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) : de 3,5 à 4,9 et de 91 à 114 (A à B). Données homologuées (CE).

(1) Exemple pour une Toyota Yaris France 69 VVT-i 3 portes neuve avec Toyota Safety Sense™ inclus au prix exceptionnel de 12 100 €, remise de 2900 € déduite. **Location avec Option d'Achat 37 mois, 1^{er} loyer de 1500 €, suivi de 36 loyers de 139 €/mois hors assurances facultatives. Option d'achat: 7100 € dans la limite de 37 mois & 45 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition: 13 604 €. Assurance de personnes facultative à partir de 13,31 €/mois en sus de votre loyer, soit 492,47 € sur la durée totale du prêt. **Modèle présenté: Yaris France 69 VVT-i 5 portes peinture Rouge Chien et Toyota Safety Sense™ inclus**, au prix de 12 930 €, remise de 2900 € déduite, soit 156 €/mois en LOA* 37 mois & 45 000 km. 1^{er} loyer de 1500 € suivi de 36 loyers de 156 €/mois. Option d'achat: 7420 € dans la limite de 37 mois & 45 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition: 14 536 €. Assurance de personnes facultative à partir de 14,22 €/mois en sus de votre loyer, soit 511,92 € sur la durée totale du prêt. ***Entretien inclus dans la limite de 3 ans & 45 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint). Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31 octobre 2015 chez les distributeurs Toyota participants et portant sur le tarif en vigueur au jour de la souscription du contrat. En fin de contrat, restitution du véhicule dans votre concession avec paiement des frais de remise en état standard et des éventuels kilomètres excédentaires. Sous réserve d'acceptation par TOYOTA FRANCE FINANCEMENT, 36 bd de la République 92423 Vaucresson, RCS 412 653 180 - n° ORIAS 07 005 419 consultable sur www.orias.fr. (2) Toyota Safety Sense™ inclus dans le Pack Relax sans supplément de loyer. Le fonctionnement des dispositifs d'aide à la sécurité Toyota Safety Sense™ dépend de facteurs extérieurs. *Classement établi par le cabinet Inovea à partir des estimations de production.

— DU 1^{ER} AU 31 OCTOBRE 2015 —

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



Yaris Hybride France

À partir de **199 €/mois⁽¹⁾**
LOA* 37 mois, 1^{er} loyer de 1990 € (Bonus Écologique***
déduit) suivi de 36 loyers de 199 €. Montant total
dù en cas d'acquisition : 19 624 €.

ENTRETIEN
INCLUS**

PACK SÉCURITÉ
TOYOTA SAFETY
SENSE™ OFFERT⁽³⁾

SANS CONDITION
DE REPRISE

Nouvelle Auris Hybride

À partir de **239 €/mois⁽²⁾**
LOA* 37 mois, 1^{er} loyer de 3990 € (Bonus Écologique***
déduit) suivi de 36 loyers de 239 €. Montant total
dù en cas d'acquisition : 26 068 €.

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

Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) / YARIS HYBRIDE FRANCE: 3,3 et 75 (A). Données homologuées (CE) / AURIS HYBRIDE: de 3,5 à 3,9 et de 79 à 91 (A). Données sous réserve d'homologation (CE).

(1) Exemple pour une Toyota Yaris Hybride France neuve avec Toyota Safety Sense™ inclus au prix exceptionnel de 17 490 €, remise de 1900 € déduite. *Location avec Option d'Achat 37 mois, 1^{er} loyer de 1990 € (après déduction de 1000 € de Bonus Écologique***), suivi de 36 loyers de 199 €/mois hors assurances facultatives. Option d'achat: 9 470 € dans la limite de 37 mois & 45 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition: 19 624 €. Assurance de personnes facultative à partir de 19,24 €/mois en sus de votre loyer, soit 711,88 € sur la durée totale du prêt. (2) Exemple pour une Nouvelle Toyota Auris Hybride Tendence 5 portes neuve avec Toyota Safety Sense™ inclus au prix exceptionnel de 22 900 €, remise de 2550 € déduite. *Location avec Option d'Achat 37 mois, 1^{er} loyer de 3990 € (après déduction de 1145 € de Bonus Écologique***), suivi de 36 loyers de 239 €/mois hors assurances facultatives. Option d'achat: 12 329 € dans la limite de 37 mois & 45 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition: 26 068 €. Assurance de personnes facultative à partir de 25,19 €/mois en sus de votre loyer, soit 932,03 € sur la durée totale du prêt. **Modèle présenté: Nouvelle Auris Hybride Design 5 portes avec peinture métallisée, phares Bi-LED et Toyota Safety Sense™ inclus** au prix de 25 570 €, remise de 2550 € déduite, soit 289 €/mois & 45 000 km. 1^{er} loyer de 3990 € (après déduction de 1278,50 € de Bonus Écologique***), suivi de 36 loyers de 289 €/mois. Option d'achat: 13 455 € dans la limite de 37 mois & 45 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition: 29 127,50 €. Assurance de personnes facultative à partir de 28,13 €/mois en sus de votre loyer, soit 1040,81 € sur la durée totale du prêt. **Entretien inclus dans la limite de 3 ans & 45 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint). ***Pour l'acquisition ou la location (durée ≥ 24 mois) d'un véhicule hybride émettant jusqu'à 110 g/km de CO₂, Bonus Écologique dépendant du coût du véhicule neuf (équipements intrinsèques inclus, toutes remises déduites et hors accessoires, services et frais annexes), soit 5% du coût d'acquisition TTC, et ce dans la limite de 1000 € (min) à 2000 € (max). Selon conditions et modalités du décret n° 2014-1672 du 30 décembre 2014. (3) Toyota Safety Sense™ inclus dans le Pack Relax sans supplément de loyer. Offres réservées aux particuliers, valables jusqu'au 31 octobre 2015 chez les distributeurs Toyota participants et portant sur le tarif en vigueur au jour de la souscription du contrat. En fin de contrat, restitution du véhicule dans votre concession avec paiement des frais de remise en état standard et des éventuels kilomètres excédentaires. Sous réserve d'acceptation par TOYOTA FRANCE FINANCEMENT, 36 bd de la République 92423 Vaucresson, RCS 412 653 180 - n° ORIAS 07 005 419 consultable sur www.orias.fr. Le fonctionnement des dispositifs d'aide à la sécurité Toyota Safety Sense™ dépend de facteurs extérieurs.



2 adresses pour
mieux vous servir :

Allée des Erables - RN6
Chalon sud - Sevrey
03 85 42 76 76

Zone de Chatillon
Montceau-les-Mines
03 85 67 71 71



Ensemble, partageons un univers de passion

RENDEZ-VOUS SUR
www.ERIC-CHELI.COM

004047700



MINI CLUBMAN CONCEPT



Une nouvelle référence en matière d'habitabilité, de fonctionnalité et d'élégance

- Poursuite du changement de génération au sein de la famille des modèles Mini ; nouveau Mini Clubman comme véhicule conceptuel innovant pour le segment compact premium ; combinaison unique de fonctionnalité, aptitude au quotidien et aux longs trajets liée à la joie au volant, au charisme premium et à l'individualité de style Mini.
- Nouvelle interprétation du concept « Shooting Brake » de tradition tenant compte pour la première fois des exigences de la classe compacte ; partie avant puissante avec prises d'air pour les diffuseurs « Air Curtains », de plus pour la première fois sur une Mini, des extracteurs latéraux appelés « Air Breathers » situés derrière les passages de roue avant silhouette élancée et dynamique avec quatre portières latérales et un contour d'épaule soulignant la largeur ; ligne de toit allongée et antenne de toit avec lampe d'état d'alerte rouge ; partie arrière avec « Split Doors » caractéristiques, logo Clubman et phares horizontaux intégrés ; nouvelles couleurs de carrosserie Melting Silver Metallic et Pure Burgundy metallic ; toit et coques de rétroviseurs extérieurs disponibles dans une couleur contrastée blanche, noire ou argent.
- Mini Clubman avec un caractère de véhicule nettement mûri par rapport au modèle précédent en ce qui concerne la variabilité, le confort dans l'habitacle et la substance de produit ; dimensions extérieures et intérieures nettement plus grandes que celles de la nouvelle Mini 5 portes : longueur + 27 cm, largeur + 9 cm, empattement + 10 cm ; cinq places assises complètes ; volume du compartiment à bagages : 360 litres ; dossier de la banquette arrière rabattable en trois parties asymétriques (40/20/40) ; volume de rangement maximal : 1 250 litres.
- Aménagement de l'habitacle entièrement revu ; large tableau de bord avec barre de poste de conduite périphérique dans la partie supérieure ; combiné d'instrument sur la colonne de direction ; instrument central rond harmonieusement intégré.
- Nombreuses possibilités de personnalisation de l'extérieur et de l'intérieur : kit aérodynamique John Cooper Works ; Chrome Line extérieur ; rail de toit ; grand choix de sièges, inserts décoratifs et couleurs d'habitacle ; dotations optionnelles exclusives de John Cooper Works et Mini Yours.

Arrivée pour la première fois en 1997 sur le marché du segment « D », cette grande berline, mais surtout très prisée en version break touring sport, conçue et réalisée en Europe, a déjà été vendue à 1 711 800 exemplaires sur la base de « sa qualité, sa fiabilité et sa robustesse », se plaisent à rappeler ses concepteurs. Ce que confirment les enquêtes de satisfaction. Malgré tout, en France, l'Avensis peine à trouver sa place face aux nouvelles Ford Mondeo et Skoda Octavia et aux Peugeot 508 et Citroën C5 pourtant vieillissantes.

En fait, l'Avensis apparaît comme trop sérieuse, voire un brin austère. Pourtant les améliorations apportées à sa ligne ont un peu gommé ce côté trop sage avec une face avant, comme l'Auris, sortie il y a peu, plus expressive. Un logo plus imposant trône désormais à la proue relié aux phares à LED par une baguette chromée. Les feux de jour à LED en forme de « V » renversé dont la pointe repart vers le centre lui offre un nouveau regard singulier. Quant aux antibrouillards, repoussés aux extrémités du bouclier, ils contribuent à muscler la proue. A l'arrière, des feux à LED ont également débarqué pour donner une touche de modernité à cette silhouette qui s'est allongée de 40 mm passant ainsi à 4,82 m. A l'intérieur, l'Avensis reste sobre malgré une évolution des matériaux et na nette impression de pénétrer dans une voiture montée en gamme. Mais pas de folie. Une petite touche d'originalité avec des inserts façon aluminium et un tableau de bord, comme la Toyota Auris, qui propose désormais deux compteurs ronds encastrés dans un cylindre avec au centre un écran couleur de 4,2 pouces (11 cm) pour suivre les indications de l'ordinateur de bord ou du GPS. Sur la console centrale, un autre écran de 8 pouces (20 cm) pour gérer le guidage, la radio ou les connexions annexes.

Sous le capot, deux nouveautés venues de chez BMW : un bloc moteur diesel 1.6 I D-4D de 112 ch un peu faiblard pour les 1 490 kg de la touring à vide sans passagers ni bagages et le 2 I D-4D plus tonique et sobre de 143 ch avec un couple de 320 Nm entre 1 750 et 2 750 tr/mn. Pas de boîte automatique pour ces deux blocs mais une boîte six bien étagée et douce. Seule la transmission CVT est disponible sur le bloc essence de 1.8 I très peu vendue chez nous. L'Avensis est agréable à conduire, surtout avec le moteur de 143 ch, avec un comportement sain dû au châssis retravaillé. Mais sans fantaisie. Comme l'Auris, elle est équipée du « Toyota safety Sense » qui comprend le système de sécurité pré collision actif entre 10 et 80 km/h, capable de réduire de 30 km/h pour limiter le choc ou arrêter la voiture en fonction de la vitesse. L'Avensis dispose de l'alerte de franchissement de ligne, de la gestion automatique des feux de route et de la lecture des panneaux de signalisation ainsi que de la caméra de recul. On regrettera cependant l'absence de détecteur d'angle mort. Une voiture qui offre tout de même un bon compromis rapport qualité/prix pour qui cherche une voiture fiable en attendant la nouvelle génération.



TOYOTA AVENSIS

Une grande sage et discrète

La familiale de Toyota a été remaniée pour poursuivre sa carrière sur un créneau en perte de vitesse. Une évolution du modèle en attendant une profonde refonte dans quelques années



RENAULT KADJAR



Séducteur, conquérant et planétaire

Après Captur et en attendant le successeur de Koleos, Renault étend son offre sur le marché porteur des crossovers avec le Kadjar

S'agissant de la voiture la plus vendue de la marque Peugeot, la perspective d'un restylage de la 208 faisait frémir le réseau, très inquiet à l'idée d'un possible obstacle sur la voie du succès empruntée par la voiture (1 million d'exemplaires vendus) depuis son lancement en 2012. Finalement, ces craintes se sont avérées infondées. La nouvelle 208, commercialisée depuis le 11 juin, n'a, en effet, subi que de subtiles retouches au niveau du style, essentiellement une calandre élargie et de nouveaux feux arrière. Au rayon des nouveautés, figurent une connectivité renforcée, des moteurs inédits et deux « teintes texturées ». D'aspect gris ou argenté, le mélange de ton mat et satiné fait de la voiture un objet tactile, que l'on a envie de caresser, du fait d'une texture légèrement granuleuse au toucher qui surprend et séduit. « Elles offrent une très bonne résistance aux micro-rayures et supportent les lavages fréquents, à haute pression ou aux rouleaux, sans application de cire », assure Peugeot. A confirmer à l'usage.

CÔTÉ MOTEURS

Avec une clientèle particulière représentant 55% des ventes mais privilégiant les motorisations essence à 70%, Peugeot a logiquement mobilisé sa grosse artillerie de moteurs Pure Tech (cinq versions déclinées en 68, 82 et 110 ch, en boîte manuelle ou automatique). Des trois cylindres qui affichent des consommations moyennes de 4,2 à 4,5 l/100 et des émissions de CO2 entre 97 et 104 g/km. Un cran au-dessus, viennent les versions 1.6 l THP 165 ch (4,6 l/100 de consommation en cycle mixte et 129 g de CO2) et 208 ch (5,4 l/100 et 125 g de CO2 pour les versions GTI et GTI by Peugeot Sport). A l'usage, sachant que les sportives GTI évoluent dans leur univers propre, la boîte mécanique du moteur essence PureTech 110 ch offre une belle performance mais elle n'est rien en comparaison de ce moteur en boîte automatique qui, enfin, place la groupe PSA et Peugeot en particulier au top du top. Les rapports sont précis, sans à-coups, d'une douceur insoupçonnée chez Peugeot et la nervosité de la voiture, allée à une adaptation automatique au mode de conduite (sportif ou doux) par un passage de rapports régulier (jusqu'à 5000 tours minimum en conduite un peu sportive), est un vrai régal. Pour sûr, ceux qui veulent connaître des sensations automobiles fortes sans risquer de perdre tous les points sont gâtés avec ce moteur 110 ch en boîte auto dont les émissions de CO2, avec un passage de quatre à trois cylindres, ont chuté de 149g à 103 ! Pour une différence de prix entre boîte auto et manuelle de 1200 €, il n'y a pas à hésiter.

Sachant que si la 208 est dépourvue de palettes au volant dans cette version, le passage en mode manuel est évidemment possible au niveau du levier de vitesses.

INNOVATION ET ÉVOLUTIONS DANS LA GAMME

La nouvelle 208 inaugure le système Active City Break proposé depuis quelques mois déjà sur les DS3. A faible allure, celui-ci freine automatiquement et brusquement en cas de risque de collision avec le véhicule situé devant. Ce système est différent du freinage automatique d'urgence que l'on peut trouver sur 308 et consistant, pour le véhicule roulant à vitesse soutenue, à freiner brusquement mais pour un temps bref limité afin de permettre au conducteur, en appuyant sur le frein, d'anticiper le temps de réaction. Selon les responsables de Peugeot, les deux systèmes sont complémentaires et pourraient, à l'avenir, être disponibles sur un même véhicule. Par ailleurs, la 208 XY, version « féminine et raffinée » de la GTI, n'a pas survécu au restylage. « Nous avons fait le choix de recentrer la gamme vers des modèles sportifs ou semi-sportifs », indique Julien Kerlidou selon qui « le niveau de finition GT Line remplace la version XY, même si le typage est différent ». Par ailleurs, à l'inverse de la 308 et de la 508, cette GT Line n'accueille pas le Lion au centre de la calandre. « L'effet esthétique n'aurait pas été satisfaisant », ont jugé les équipes du style. D'où un Lion qui demeure, mais au-dessus de la calandre, sur le capot.

SUV. A l'instar d'un amateur de bandits-manchots, ces trois lettres sont synonymes de pactole pour tout constructeur automobile généraliste. Renault l'a compris plus tard que d'autres, notamment Nissan avec Qashqai ou Peugeot avec le 3008, mais entend bien combler son retard avec le séduisant Kadjar, attendu dans les concessions en ce mois de juin. Ce crossover de segment C vient compléter la gamme inaugurée dans la douleur, à l'étage supérieur, par Koleos – dont le remplaçant est attendu l'an prochain – et, au niveau inférieur, par Captur. La marque au losange ne pouvait indéfiniment ignorer le marché des SUV qui, l'an passé, représentait 27% des ventes du segment, contre 10% en 2004. Soit des ventes, dans la seule Europe, multipliées par dix en dix ans ! Kadjar, c'est d'abord un style lumineux, mélange de sportivité et de classe. Ce véhicule donne envie d'aller voir plus loin, de découvrir ce qu'il a dans le ventre. Son design, qui porte la marque du renouveau insufflé par Laurens van den Acker depuis son arrivée à la direction du style en 2009, est un vrai plaisir pour les yeux. Sa face avant expressive, synonyme de robustesse, semble prête à dévorer la route, d'autant que sa garde au sol de 20 cm permet d'en imposer, y compris sur les chemins les moins accommodants. A l'intérieur, Kadjar affiche un niveau moyen plutôt correct mais les finitions sont inégales, certaines alliant un style raffiné à des plastiques rappelant l'ADN Captur. Heureusement, Kadjar est d'un niveau supérieur et offre une connectivité et des systèmes d'aide à la conduite qui se rapprochent du nouvel Espace. L'aide au stationnement (en mode épi, créneau et bataille) est notamment très appréciable s'agissant d'un véhicule qui revendique ses formes et sa taille haute : 4,45 m de long et 1,84 m de large. Soit l'un des plus grands de sa catégorie. Sans surprise, Kadjar allie aussi un volume de coffre (527 litres) et une modularité conforme à la réputation de Renault. Sous le capot, Kadjar débarque avec une unique version essence, à savoir le moteur Energy TCe130 en boîte manuelle 6 vitesses qui, intrinsèquement, est tout à fait correct mais véritablement insuffisant pour un véhicule de plus de 1,3 tonne. Comme pour l'Espace, Renault a sacrifié la puissance sur l'autel du niveau d'émission de CO2. Ce qui fait de ce Kadjar version essence un véhicule de tourisme tout à fait acceptable pour une conduite tout en douceur. Ainsi, à la moindre montée, avoir le pied au plancher ne suffit cependant pas à réveiller la bête. Dommage ! Heureusement, Renault annonce déjà un moteur 1.6 l essence 163 cv dans quelques mois, ce qui ne sera pas de trop pour que le plumage soit à la hauteur du ramage.

En diesel où un bi-turbo de 160 cv est aussi promis, le défaut est moins criant mais Kadjar se limite à trois motorisations : Energy dCi110 en bvm6 et boîte auto à double embrayage, ainsi qu'un dCi 130 cv en boîte manuelle. Et c'est uniquement sur cette dernière version que Kadjar est proposé en deux ou quatre roues motrices. Une transmission intégrale qui lui offre des capacités tout-chemin plutôt que tout-terrain, rappelant qu'il s'agit d'un véhicule urbain et pas d'un baroudeur. Cela ne gêne cependant rien au plaisir de conduire en s'offrant de douces sensations sur des voies habituellement peu amènes.

Ainsi, Kadjar, lancé simultanément dans 70 pays avant d'être l'un des premiers véhicules Renault fabriqués en Chine à partir de 2016 dans le cadre de la co-entreprise avec Dongfeng, dispose de nombreux atouts pour concurrencer le Tiguan de Volkswagen, le 3008 Peugeot –restylé l'an prochain– et même le Nissan Qashqai. D'autant que le véhicule produit à Palencia, en Espagne, affiche des tarifs (de 22 990€ à 33 800 €) qui sont compétitifs par rapport à ses concurrents. Renault n'a pas à rougir, loin de là, de son dernier bébé.

PEUGEOT 208



Plus féline que jamais

Déjà vendue à un million d'exemplaires depuis son lancement en 2012, la 208 s'offre un restylage marqué par des teintes « texturées » et de nouveaux moteurs très performants



LES ESSAIS 🤘 😊 L 🤘 😊 DÉCOUVREZ DE NOUVELLES ÉMOTIONS



VOLVO V40

À PARTIR DE **230€^{TTC}** / MOIS⁽¹⁾
ENTRETIEN, GARANTIE ET ASSISTANCE INCLUS
LLD 36 MOIS / 30 000 KM VALABLE DU 01/09/2015 AU 30/11/2015

volvocars.fr

* Avec un 1er loyer majoré de 2 600€.

Exemple de Location Longue Durée (LLD) de 36 mois et 30 000 km pour le financement d'une **VOLVO V40 Effektiv Line T2 BM6 122ch Kinetic** neuve aux conditions suivantes : **apport de 2 600€ TTC** placé en 1er loyer majoré, suivi de 35 loyers mensuels de **230€ TTC** (entretien, garantie, assistance inclus) (2). (1) Offre valable pour toute commande entre le 01/09/2015 et le 30/11/2015 dans le réseau participant, réservée aux particuliers et sous réserve d'acceptation du dossier par VOLVO CAR FINANCE, département de CGL, Compagnie Générale de Location d'Équipements - SA au capital de 58 606 156€ - SIREN 303 236 186 RCS Lille Métropole, 69 avenue de Flandre - 59700 Marcq en Baroeul. (2) Tarification comprenant le produit optionnel «Entretien VN PRO». Le contrat de prestations de services «Entretien VN PRO» est souscrit par CGL auprès de TEMSYS - SA au capital de 66 000 000 euros - SIREN 351 867 692 RCS Nanterre, dénommée ALD AUTOMOTIVE. **Modèle présenté : VOLVO V40 Effektiv Line T2 BM6 122ch R-Design avec option toit panoramique fixe : 1er loyer de 4 450€ TTC suivi de 35 loyers mensuels de 320€ TTC** (entretien, garantie, assistance inclus) (2). **Gamme VOLVO V40 : Consommation Euromix (l/100 km) : 3.2 - 5.9 - CO₂ rejeté (g/km) : 82 - 137.**

1 RUE DE LA MADONE-SANCÉ - 71000 MACON
03 85 21 15 35



LAND ROVER



Nous avons imaginé le nouveau Volvo XC90 pour des clients exigeants comme vous, qui êtes particulièrement sensibles à l'inventivité du design et à l'intelligence de la conception. Vous, qui exigez d'un SUV qu'il soit le prolongement de votre personnalité, qu'il transforme chaque trajet en moment privilégié, pour le conducteur comme pour les passagers.

Ce SUV contemporain, disponible en version cinq ou sept places, symbolise notre vision unique de ce que conduire une voiture de luxe signifie au XXI^e siècle. Il incarne la quintessence du design et du savoir-faire suédois modernes, à l'intérieur comme l'extérieur. Fermez les portes de son habitacle haut de gamme, respirez profondément son air propre et pur et laissez les tensions de la vie urbaine se dissiper. Prenez la parole, touchez l'écran : il est à l'écoute et la situation est entre vos mains. Une fois parti, vous constaterez que le nouveau Volvo XC90 a tout d'une routière. Que vous filiez sur l'autoroute ou vous faufiliez en ville, nos systèmes d'aide à la conduite intelligents vous simplifient la vie pour vous permettre de profiter de chaque instant.

C'est grâce à cette expérience de conduite Volvo unique et intuitive, à laquelle s'ajoute notre sécurité légendaire, que vous arriverez toujours calme et serein à destination. Et comme nous savons que vous exigez la puissance tout autant que l'efficacité, nos motorisations Drive-E vous offrent les deux.

Nouveau Discovery Sport

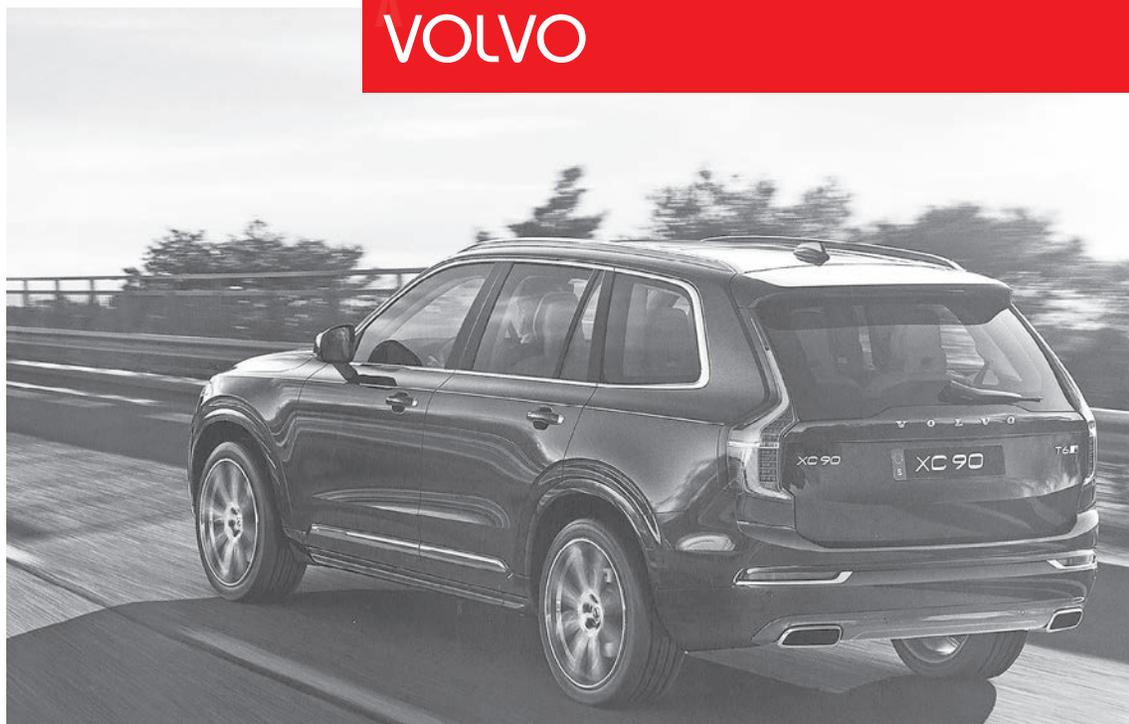
Le nouveau Discovery Sport est le premier représentant de la nouvelle génération de SUV Land Rover. C'est un véhicule moderne, intelligent et fascinant, doté d'une carrosserie compacte superbement proportionnée, qui lui confère une allure résolue. Sa silhouette unique, magnifiquement sculptée, dessine un véhicule destiné à faire naître les émotions.

Parmi les éléments distinctifs, on remarque la ligne typique du capot et la calandre exclusive à deux barres avec sa grille hexagonale. Ces éléments de design caractéristiques parachèvent des proportions parfaitement équilibrées. Les courbes arrondies de la carrosserie, les lignes fortes et dynamiques et certains détails, dont les robustes plaques de protection, soulignent l'incroyable potentiel du nouveau Discovery Sport. Le profil ciselé du capot avec son décrochement de la ceinture de caisse et le toit légèrement incliné dégagent un charisme dynamique.

La beauté du design extérieur se prolonge à l'intérieur, structuré par d'audacieuses lignes horizontales et verticales. Les surfaces épurées, les superbes finitions et les cuirs haut de gamme mettent en valeur cet habitacle extrêmement polyvalent. L'intérieur et l'extérieur se fondent en un véhicule qui affiche clairement son ADN Discovery tout en étant résolument tourné vers le futur.

Land Rover a toujours été synonyme d'aptitudes tout-terrain hors normes et le nouveau Discovery Sport se montre à la hauteur des situations les plus exigeantes. Résolue, sereine et réactive, la conduite est encore améliorée par le généreux débattement des roues et les technologies tout-terrain innovantes. Rejoindre les grands espaces n'a jamais été aussi facile.

VOLVO



La nouvelle Volvo XC90

NOUVEAU DISCOVERY SPORT

L'AVENTURE ? C'EST DANS NOTRE ADN.

#DiscoverySport

landrover.fr



ABOVE & BEYOND

À partir de 35 600 €*


*Tarif public conseillé TTC du Discovery Sport 2.0L TD4 150ch Diesel PURE au 15/04/2015.

Découvrez notre SUV compact le plus polyvalent.
Ses technologies intelligentes, incluant le système Terrain Response[®], font du Nouveau Discovery Sport le véhicule idéal pour explorer les grands espaces. Son généreux volume de rangement de 1 698 litres et son ingénieux système de sièges 5+2 garantissent quant à eux votre plus grand confort.

MACON NORD AUTOMOBILES

1 rue de la Madone 71000 SANCE

Tél. : 03 85 21 15 40

ABOVE AND BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.

Consommations mixtes Norme CE 1999/94 (L/100 km) : de 4,9 à 8,3 - CO₂ (g/km) : de 129 à 197.

Les nouveautés auto 2015



FIAT 500

La nouvelle 500 est là !

Dessinée par le Centro Stile Fiat, la voiture présente un design extérieur et intérieur retouché. Elle n'a pas grandi en taille, mais offre plus de contenus, en termes de technologie ou de possibilités de personnalisation et optimise ses motorisations: l'icône évolue donc en affinant ses traits, pour devenir un chef-d'œuvre et même plus encore.

Disponible en version berline ou cabriolet, la nouvelle Fiat 500 se décline en quatre niveaux de finition : Pop, Popstar, Lounge et Club. Dès la version d'entrée de gamme Pop, la voiture est équipée de 7 airbags, des vitres avant électriques, de la condamnation centralisée, du volant cuir avec commandes de l'autoradio et du système Uconnect avec écran 5", Bluetooth et ports AUX-IN et USB.

Le second niveau Popstar offre notamment en plus l'air conditionné, le toit panoramique en verre et les rétroviseurs chromés. La version Lounge propose, quant à elle, de série le combiné de bord TFT de 7", les radars de recul et les jantes en alliage 15". La version haut de gamme Club offre de série la sellerie cuir Poltrona Frau, le système Uconnect 5" avec navigation, la climatisation automatique, le toit laqué noir et les jantes en alliage 16".

Au lancement, les motorisations proposées sont au nombre de trois avec les moteurs essence 0,9 TwinAir de 85 et 105 ch et 1,2 69 ch avec respectivement des émissions de CO2 de 90, 99 et 115 g/km. Ces émissions baissent même à 88 g/km pour le TwinAir 85 ch lorsqu'il est associé à la boîte robotisée Dualogic.

Après le lancement, l'offre s'étoffera avec la motorisation Diesel Multijet de 95 ch et le moteur essence 1,2 69 ch en configuration « Eco » qui limitera les émissions de CO2 à 99 g/km.

Le 4 juillet a toujours été une date symbolique pour la Fiat 500: la « petite grande voiture », symbole de la motorisation de masse en Italie avec près de 3,8 millions d'exemplaires vendus et solidement implantée dans l'imaginaire collectif, a été introduite le 4 juillet 1957. Cinquante ans plus tard, en 2007, Fiat a choisi de capitaliser sur ce patrimoine et de s'engager vers l'avenir: la nouvelle 500 est née et a été un succès immédiat.

Huit ans plus tard, avec plus de 1,5 millions d'exemplaires vendus, la nouvelle Fiat 500 reprend le flambeau.

Les prix débutent à 12 490 € pour la 1.2 pop 69 ch.

La Lounge débute à 14 490 €.

A noter une version Club 0.9 I, 105 ch Twin Air stop&start à 18 340 €. Ce sera la plus chère...

MITSUBISHI MOTORS

UN AUTRE MONDE

NOUVEAU L200

À partir de 336 € par mois⁽¹⁾
SANS APPORT⁽²⁾ ET SANS CONDITION DE REPRISE

FINANCIEMENT EN LOCATION LONGUE DURÉE (LLD) SUR 61 MOIS ET 10 000 KM/AN

Embarquez pour un autre monde

Redécouvrez le Mitsubishi L200... Nouveau design, avec un habitacle plus spacieux et confortable... Nouveau moteur en aluminium pour des performances optimisées : une capacité de traction de 3 100 kg, pour une consommation minimum de 5,7 L/100 km* et des émissions de CO2 à partir de 169 g/km.

Capacité de Traction 31 T | Passage de 2 à 4 roues motrices jusqu'à 100 km/h | Transmission Super Select II 100% Mitsubishi** | Consommation record à partir de 5,7 L/100 km*

*Consommation extra-urbaine. **Selon version. (1) Exemple de Location Longue Durée sur 61 mois et 10 000 km annuels pour un Nouveau Mitsubishi L200 2.4 Di-D 154 ch Club Cab Incom. (2) avec un apport placé en 1^{er} loyer majoré à 2 900 € TTC⁽³⁾ et 60 loyers mensuels de 336 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). Modèle présenté (hors accessoires) : exemple de Location Longue Durée sur 61 mois et 10 000 km annuels pour un Nouveau Mitsubishi L200 2.4 Di-D 181 ch Double Cab Incom avec peinture métallisée - avec un apport placé en 1^{er} loyer majoré à 4 000 € TTC⁽³⁾ et 60 loyers mensuels de 494 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). Offre réservée aux particuliers, valable du 01/07/2015 au 31/12/2015 sous réserve d'acceptation du dossier par SEFA, SAS au capital de 10 000 000 euros, 69, avenue de Flandre 59708 Maroix-en-Baraill Cedex - SIREN 491 411 542 - RCS Lille Métropole. Modèle présenté avec accessoires en supplément (hors taxes) : 4 jantes (1 050 €), Barres de toit (300 €), porte-va (94,80 €), full box (3 420 €). (3) Premier loyer majoré pris en charge par votre concessionnaire MITSUBISHI. Offre réservée aux particuliers, chez les concessionnaires Mitsubishi Motors participants. Tarifs Mitsubishi Motors maximum autorisés en vigueur en France Métropolitaine au 10/09/2015 chez les distributeurs participants. Garantie et assistance : limitées à 5 ans/100 000 km, au 1^{er} des 2 termes d'ici, selon conditions générales de vente. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTAISE n° 428 635 056 - 1, avenue du Fiat - 95067 Cergy Pontoise Cedex.

Consommations mixtes gamme L200 (L/100 km) : de 6,4 à 7,2. Émissions CO2 (g/km) : de 169 à 189.

MITSUBISHI MOTORS TECHNOLOGIE GRAND ESPACE

NOUVELLE **500** TOUJOURS PLUS ORIGINALE

LES MODES CHANGENT

LE STYLE RESTE

À PARTIR DE 159 €/MOIS SANS APPORT⁽¹⁾
GARANTIE ET ENTRETIEN INCLUS PENDANT 4 ANS

FABRICANT D'OPTIMISME

LDD 49 mois et 40 000 km. (1) Exemple pour une Nouvelle Fiat 500 Pop 1,2 69 ch au tarif constructeur du 24/07/15 en Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km maximum, soit 49 loyers mensuels de 159 € TTC incluant les prestations entretien, garantie et assistance. Offre non cumulable réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31/10/15 dans le réseau Fiat participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par FAL Fleet Services, SAS au capital de 3 000 000 € - 6 rue Nicolas-Copernic - ZA Trappes - Elancourt 78190 Trappes - RCS Versailles 413 360 181. Courtier en assurance enregistré à l'Orias sous le n° 08045147. Modèle présenté : Nouvelle Fiat 500 Lounge 1,2 69 ch avec option peinture pastel extra-série (226 € TTC/mois).

CONSOMMATION CYCLE MIXTE (L/100 KM) : 3,8 à 4,9 ET ÉMISSIONS DE CO2 (G/KM) : 88 à 115.

www.fiat.fr



FIAT DOBLO



Né pour la famille

Apparu pour la première fois en 2000, le Doblo se refait un look plus urbain et compte bien séduire de nouveaux clients « plus branchés »



1,4 millions d'exemplaires au compteur de ce véhicule qui se décline en version utilitaire ou pour les particuliers avec pas moins de 1 000 combinaisons possibles. Difficile dans ce cas de ne pas trouver le modèle adéquat. «Un même projet, deux produits différents» annonce-t-on chez Fiat lorsque l'on présente la nouvelle mouture de ce véhicule qui avait déjà enregistré des pré-commandes avant même sa sortie. Fiat Doblo joue donc la dualité pour son véhicule particulier : utile la semaine ou pour la vie de tous les jours, ludique pour les loisirs ; ou comment marier l'utile et l'agréable, bien sûr...

Extérieurement, il adopte de nouveaux pare-chocs et un capot plus aérodynamique avec des feux retravaillés pour un look qui s'approche plus d'une berline que d'un utilitaire. A signaler également une surface vitrée plus importante et des portes latérales coulissantes pour faciliter l'accès à bord. Les rétroviseurs extérieurs intègrent les clignotants et la porte arrière est devenu un hayon qui s'ouvre facilement pour faciliter le chargement. De nouvelles jantes et des enjoliveurs repensés complètent l'équipement pour renforcer cette image plus citadine.

A l'intérieur, on ressent aussi cette montée en gamme avec une planche de bord plus ergonomique et en harmonie avec les sièges et les panneaux de portes.

ESPACE À VIVRE

Le nouveau Doblo propose un siège passager dont le dossier peut se rabattre complètement pour former une tablette (en option) et ceux des deuxièmes et troisièmes rangées en version sept places. Cette dernière peut être enlevée, permet alors de disposer d'un grand volume et de pas moins de 30 com-

binaisons possibles. Côté coffre, en version châssis court, va de 790 l à 3 200 l sièges rabattus. A signaler également la plage arrière rigide capable de supporter 70 kg.

Pour voyager dans de bonnes conditions, le travail sur la climatisation a porté ses fruits. Qu'elle soit manuelle ou automatique, grâce à ses généreuses buses à l'avant et une bonne diffusion de l'air à l'arrière, la répartition s'opère bien dans l'habitacle.

Pour les rangements, on aurait aimé des portes-gobelets près de la console centrale en plus des généreux contreforts de portes. La boîte à gants peut accueillir une tablette de 10 pouces et la large capucine qui court sur le haut du pavillon permet de stoker un maximum de choses.

L'insonorisation a été retravaillée afin de limiter au maximum les bruits moteurs et de profiter des appareils connectés.

Sous le capot on a apprécié le 1.6 l MultiJet de 105 ch associé à une boîte manuelle à six rapports. Bon agrément de conduite et des reprises plus que correctes avec une suspension arrière à roues indépendantes et des amortisseurs à double tarage pour limiter le roulis.

Opération quasiment réussie quand on voit la bonne tenue de route et la stabilité du véhicule. Pour le freinage, rien à redire : ABS, EBD (correcteur électronique de freinage), ESC complet avec ASR (anti patinage), HBA (assistance au freinage hydraulique) et « Hill-Holder » aide au démarrage en côte complètent ces équipements. Deux moteurs essence de 95 et 140 ch ainsi que deux moteurs diesel de 90 et 135 ch viendront compléter l'offre d'un véhicule qui se veut pratique mais avec une image plus moderne pour coller à la clientèle visée. Bien vu.

MAZDA3



UN TEMPÉRAMENT D'AVANCE



Mazda va au-delà des conventions pour concevoir des modèles qui allient performance et meilleur respect de l'environnement sans faire de compromis avec le plaisir de conduire. Les lignes affirmées de la Mazda3 s'inspirent du design KODO, l'âme du mouvement. Grâce à ses Technologies SKYACTIV, la Berline Diesel 150 ch émet seulement 104 g de CO₂/km pour une consommation en cycle mixte de 3,9 L/100 km. La Mazda3 dispose du système de connectivité MZD Connect et des dispositifs de sécurité intelligents i-ACTIVSENSE, pour mieux vous protéger.

Disponible en Berline 4 portes.

PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.MAZDA.FR

Gamme Mazda3 : consommations mixtes (L/100 km) : de 3,9 à 5,8 - Émissions de CO₂ (g/km) : de 104 à 135.

Mazda Automobiles France, 34 rue de la Croix de Fer - 78100 Saint-Germain-en-Laye, SAS au capital de 304 898 € - RCS Versailles 434 455 960.



NOUVELLE MAZDA2



UN TEMPÉRAMENT D'AVANCE



La Nouvelle Mazda2 est une citadine élégante et moderne qui allie design et innovations. Équipée de l'ensemble des technologies SKYACTIV, ses faibles consommations de carburant (à partir de 3,4 L/100 km) et émissions de CO₂ (à partir de 89 g/km), se marient parfaitement avec le plaisir de conduire. Agile et confortable, au même titre que les berlines haut de gamme, elle dispose des derniers équipements de sécurité i-ACTIVSENSE* et de la connectivité embarquée MZD CONNECT*. Affichage tête haute** et phares à LED* font également partie de ses nombreux atouts. Comme vous, la Nouvelle Mazda2 a du tempérament, venez la rencontrer. MAZDA, AU-DELÀ DES CONVENTIONS.

PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.MAZDA.FR

Gamme Nouvelle Mazda2 : consommations mixtes (L/100 km) : de 3,4 à 4,9 - Émissions de CO₂ (g/km) : de 89 à 115.

*Selon le niveau de finition.
Mazda Automobiles France, 34 rue de la Croix de Fer - 78100 Saint-Germain-en-Laye, SAS au capital de 304 898 € - RCS Versailles 434 455 960.



NOUVEAU MAZDA CX-3



UN TEMPÉRAMENT D'AVANCE



Découvrez le tout Nouveau Mazda CX-3. Ses lignes inspirées du design KODO en font un crossover urbain au caractère affirmé. Équipé de l'ensemble des technologies SKYACTIV, ses faibles consommations de carburant (à partir de 4,1 L/100 km) et émissions de CO₂ (à partir de 105 g/km) se marient parfaitement avec le plaisir de conduire. Intelligent, son système MZD Connect vous relie au reste du monde tandis que ses dispositifs de sécurité i-ACTIVSENSE rendront chacun de vos trajets encore plus sûr. Le Nouveau Mazda CX-3 place la barre très haut. MAZDA, AU-DELÀ DES CONVENTIONS.

PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.MAZDA.FR

Gamme Nouveau Mazda CX-3 : consommations mixtes (L/100 km) : de 4 à 6,4 - Émissions de CO₂ (g/km) : de 105 à 150.

Mazda Automobiles France, 34 rue de la Croix de Fer - 78100 Saint-Germain-en-Laye, SAS au capital de 304 898 € - RCS Versailles 434 455 960.



MAZDA CX-5



UN TEMPÉRAMENT D'AVANCE



Mazda va au-delà des conventions pour concevoir des modèles qui allient performance et meilleur respect de l'environnement sans faire de compromis avec le plaisir de conduire. Les lignes affirmées du Mazda CX-5 s'inspirent du design KODO, l'âme du mouvement. Grâce à ses Technologies SKYACTIV, la version 4x2 Diesel 150 ch émet seulement 119 g de CO₂/km pour une consommation en cycle mixte de 4,6 L/100 km. Le Mazda CX-5 dispose du système de connectivité MZD Connect et des dispositifs de sécurité intelligents i-ACTIVSENSE, pour mieux vous protéger.

PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.MAZDA.FR

Gamme Mazda CX-5 : consommations mixtes (L/100 km) : de 4,6 à 6,7 - Émissions de CO₂ (g/km) : de 119 à 156.

Mazda Automobiles France, 34 rue de la Croix de Fer - 78100 Saint-Germain-en-Laye, SAS au capital de 304 898 € - RCS Versailles 434 455 960.



CHALON AUTOMOBILES

AVENUE DE L'AUTOMOBILE
CHALON SUD



03 85 90 81 81



WWW.GROUPEGUILLET.FR

ACT AUTOMOBILES

86, ROUTE DE LYON
MÂCON

03 85 34 70 15

808024200



NOUVELLE MAZDA 2



La grande citadine

Mazda poursuit son renouveau de gamme avec la Mazda 2 dont le premier modèle fut lancé en 1996. Deux millions et demi de citadines plus tard, la marque japonaise présente sa quatrième version qui remplace celle sortie en 2008 et qui avait décroché le titre de "voiture de l'année".

Le petit dernier de la firme japonaise possède de solides arguments pour faire face aux poids lourds du marché que sont le Renault Captur et le Peugeot 2008. Si le Captur doit son succès à son design très réussi, on ne peut pas en dire autant de l'intérieur. À l'opposé, le 2008 soigne les meubles mais son style extérieur est plus terne.

Avec le Mazda CX-3, pourrait-on avoir le beurre et l'argent du beurre ? Ses lignes extérieures inspirées par le style Kodo que l'on retrouve sur tous les modèles de la marque sont particulièrement dynamiques et agressives. Le CX-3 paraît robuste et bien campé sur ses roues. L'habitacle est également une belle réussite, aussi bien au niveau de l'ergonomie que de la qualité des matériaux. Pas encore à la hauteur des meilleurs, mais pas loin ! L'espace aux jambes à l'arrière est correct et des adultes peuvent s'installer sans avoir les genoux dans le menton. Le coffre de 350 litres est correct, même si le seuil de chargement est un peu haut.

Le Mazda CX-3 peut bénéficier d'équipements étonnants pour cette catégorie comme une caméra de recul (pratique en ville), mais aussi un affichage tête haute, un écran tactile pour la connectivité, un système audio Bose...

PRESQUE UN SANS-FAUTE...

Sur la route, le CX-3 se propose en deux ou quatre roues motrices. 105 ch au maximum en diesel et 120 ch en essence... Pas un foudre de guerre du coup ? Eh bien bonne surprise, les puissances annoncées sont largement suffisantes car le CX-3 est léger. Notre préférence va même à la version essence, plus adaptée à la circulation urbaine d'une part, et bien plus homogène sur la route. La version diesel dispose certes de plus de couple, mais le poids plus élevé sur le train avant est plus problématique à rythme soutenu. En entrée de virage, le CX-3 a alors tendance à vouloir «tirer tout droit», quand sa version essence enchaîne sans sourcilier. En revanche, la version diesel «relance» mieux, quand le moteur essence finit par s'essouffler. Mais dans l'ensemble et en tenant compte d'une consommation raisonnable (5,8 l/100 km), la version essence est la meilleure affaire. Eh oui, parce qu'il faut aussi évoquer les prix. Débutant à 20 650 €, le CX-3 est cher, mais il se rattrape grâce à son équipement très riche. Dès l'entrée de gamme, on dispose de la clim auto, du GPS, de l'interface multimédia et du régulateur de vitesse de série. Plus cher d'environ 4 500 € qu'un Captur ou qu'un 2008 premier prix, il est ainsi autrement mieux doté.

En finition supérieure Sélection (+4 100 €), le CX-3 offre une panoplie high-tech particulièrement complète : affichage tête haute, alerte de franchissement de ligne, sièges chauffants, système audio Bose, gestion automatique des feux de route. Avec le 2 l essence de 120 ch, la facture s'établit ainsi à 24 750 €. En diesel, l'entrée de gamme est affichée à 22 650 €.

Un virage à bien négocier pour le constructeur qui entend bien trouver sa place entre les Peugeot 208, Renault Clio ou autre Citroën C3. Certes, avec 4 000 ventes espérées en année pleine, il cultive son marché de "niche" pour proposer autre chose. Cela passe tout d'abord par un modèle au gabarit compact, mais qui a tout de même pris 140 mm au passage à 4,060 m par rapport à sa devancière. Son empattement grossi de 80 mm et les montants "A" (à l'avant) ont reculé de même. Le résultat ? Une ligne plus affinée pour rester dans le style Kodo (l'âme du mouvement) qui caractérise désormais la marque. À l'avant, projecteurs surbaissés au regard perçant et calandre "maison" avec des phares full LED avec la gestion automatique des feux de route qui basculent automatiquement en feux de croisement pour éviter les éblouissements. Côté coffre : 280 l disponibles avec un seuil de chargement un peu haut et une découpe qui ne facilite pas toujours le chargement. Mais le volume peut grimper jusqu'à 957 l lorsque l'on rabat le siège arrière.

INTÉRIEUR SOIGNÉ

Pas de problème pour se glisser à l'intérieur avec des baies de porte assez fines et profilées. La voiture offre un beau volume intérieur et une garde au toit généreuse tant à l'avant qu'à l'arrière. On regrettera cependant des sièges un peu étroits qui manquent de maintien. Bon point pour le design de la planche de bord et des buses d'aération très inspirées d'une marque germanique aux anneaux (Audi pour ne pas la nommer). À signaler, sur l'arête de la planche de bord, une buse d'aération orientable très design. Pour le conducteur, s'il prend la version 90 ch, il aura devant lui le compteur de vitesses qui trône avec à gauche le compte-tours en forme de trapèze et à droite la jauge d'essence. S'il embarque sur la version 115 ch, c'est le compte-tours qu'il aura devant lui avec en incrustation l'indicateur de vitesses. Une fantaisie sans doute... Commandes au volant assez intuitives et un écran couleur 7 pouces bien posé sur la planche de bord et piloté par une élégante molette sur la console centrale. Possibilité aussi d'utiliser l'écran tactile à l'arrêt ou en parlant à la machine. Avec le système MZD Connect, il est possible d'accéder au contenu de l'iPhone et des smartphones sous Android. Une électronique embarquée SkyDrive qui fait la part belle aux différents systèmes de sécurité avec affichage tête haute des informations, surveillance des angles morts qui vient compléter le système d'alerte de véhicules en approche, proposé désormais sur l'ensemble de la gamme. Elle dispose aussi du système de freinage d'urgence, de l'avertisseur du franchissement de ligne, mais aussi de l'aide au démarrage en côte. De quoi être armé pour affronter la circulation. Avec son moteur essence de 90 ch et sa boîte à cinq rapports, le cœur de gamme du marché en France, la Mazda 2 s'avère agréable à conduire en ville avec une cinquième qui tire long, à réserver pour les longs trajets. La version 115 ch va être plus "punchy", nettement plus vive. Quelques frotements d'air sur la carrosserie sont perceptibles à vitesse élevée. Mais, en ville, la 90 ch va s'avérer offrir le meilleur compromis pour représenter un peu moins de 60 % des ventes. La version diesel 105 est attendue dans quelques semaines.

Malgré tout, la Mazda 2 reste homogène avec un look réussi pour se démarquer des "vedettes" du segment pour un prix raisonnable. Tenté ?

MAZDA CX-3



2008 et Captur ont un ennemi commun

Dans la jungle du nouveau segment des SUV citadins, voici un nouveau concurrent qui vient bousculer le petit monde des 2008, Captur et quelques autres.



MAZDA MX5 4^e génération



Le nouveau jouet signé Mazda

Le roadster le plus vendu de toute l'histoire de l'automobile n'a pas fini de faire rêver ses aficionados.

La quatrième génération du Mazda MX-5 a été pensée tout autant pour flatter l'œil que pour procurer des sensations de conduite hors norme. Fiabilité, robustesse, agilité, légèreté...

Le petit cabriolet, devenu un classique, possède toutes ces qualités réunies. Évidemment, il ne conviendra pas à tout le monde. Et surtout pas à ceux qui aiment trimballer grosses valises et sacs encombrants. C'est très simple, le coffre n'accepte que deux bagages format cabine, sur lesquels on pourra éventuellement plier sa veste. Inutile de chercher le vide-poche et les rangements à l'intérieur. Il n'y en a pas. Pour glisser son portefeuille et son téléphone portable, il n'existe qu'une petite trappe entre les deux sièges. C'est tout. Mais, pour ceux qui voyagent léger, et pour eux seuls donc, le bonheur est à portée de volant. La capote se replie manuellement, d'une main et en moins d'une minute chrono. Et c'est parti. Le moteur du nouveau MX-5 produit un feulement agréable, que ce soit dans sa version 1,5 litre que dans la version 2 litres, la plus sympa à notre humble avis. Position de conduite idéale, proche du sol, les mains bien positionnées sur le volant cuir, l'œil rivé sur le compte-tours, placé en position centrale, les cheveux au vent, on se dit que le plaisir de conduire existe encore. La boîte de vitesses manuelle six rapports est parfaitement étagée. Parfaitement en phase avec le moteur 2 litres qui développe 160 chevaux pour un poids d'à peine plus d'une tonne. Les ingénieurs ont fait une large utilisation de l'aluminium et traqué le moindre gramme inutile. Le résultat est là. Le roadster bondit, s'accroche au bitume dans les virages, il fait corps avec la route.

Pas de doute, le nouveau MX-5 reprend fièrement le flambeau de son aîné. Le look a gagné en agressivité. Chez Mazda, on évoque le design « kodo », expression japonaise du mouvement et de l'agilité. Le MX-5 le plus léger de toute l'histoire de la marque accuse 100 kilos de moins que son prédécesseur sur la balance. Son moteur en position centrale avant, avec transmission de la puissance aux roues arrière, permet une répartition idéale des masses entre les trains arrière et avant (50/50). Le centre de gravité est le plus bas de toute son histoire. Et cela se ressent, notamment dans les enchaînements de petits virages de montagne, là où le MX-5 excelle ! Les esprits chagrins pourront critiquer le niveau des rejets de CO2 et la consommation qui n'apparaissent certes pas comme les meilleurs de la catégorie. Mais, au fait, dans quelle catégorie faut-il ranger le nouveau MX-5 ? C'est un joli jouet complètement à part dans l'horizon automobile actuel. Bien difficile de lui trouver un concurrent.

On est séduit ou on ne l'est pas. Pour le reste, il suffit de choisir sa motorisation, en fonction de son goût et de son portefeuille. Quant aux différentes gammes, elles sont simples à décrypter. Elles sont au nombre de trois, seulement : élégance, dynamique et sélection. La première possède, entre autres, le DSC, l'antipatinage, l'ABS, le répartiteur de freinage, l'aide au freinage d'urgence, le système de surveillance de pression des pneus, des jantes 16", des rétros chauffants, la clim manuelle, des sièges tissu noir avec surpiqûres rouges et le volant gainé cuir. Pas mal pour une entrée de gamme. Le deuxième niveau ajoute la décoration intérieure de tableau de bord cuir vinyle noir avec toujours ces fameuses surpiqûres rouges, des sièges cuir et chauffants, l'allumage automatique des feux, les essuie-glaces à détecteur de pluie, la clim automatique et le système de navigation. Le niveau « sélection » en fait encore plus avec le système d'alerte de véhicule en approche et la reconnaissance active d'obstacles mobiles en marche arrière, une suspension sport Bilstein super-efficace, des jantes alliage 17" pour le modèle 160 CV, l'aide au stationnement ainsi que la coupure et redémarrage automatique du moteur à l'arrêt.

À noter que les deux modèles, petit et gros moteurs, sont quasiment identiques, vus de l'extérieur. Un choix de Mazda. Pour bien signifier que le MX-5 est unique.

Kia Motors lève le voile sur son nouveau Kia Sportage présenté en première mondiale à l'occasion de cette édition 2015 du salon de Francfort. Le crossover de Kia – qui inaugure sa quatrième génération – offre aux clients une dotation des plus riches conjuguant sophistication et innovation.

Son intérieur fait appel à des matériaux plus nobles et se distingue par la modernité de son design, sa plus grande modularité et ses nombreuses technologies visant à améliorer le confort, l'agrément, la connectivité et la sécurité du conducteur et des passagers. Nouveaux ou optimisés, les moteurs et transmissions proposés garantissent un rendement et des performances rehaussés, tandis que le nouveau Kia Sportage gagne également en confort de suspension, agilité et dynamisme. Étudiée pour offrir une plus faible consommation de carburant et des sensations sportives en mode manuel, ainsi qu'un confort et une souplesse de tout premier ordre en mode automatique, la nouvelle transmission DCT de sept rapports sera proposée sur un grand nombre de modèles Kia à l'avenir, dont le Kia Sportage.

Par ailleurs, le nouveau Kia Sportage sera décliné, pour la première fois, dans une nouvelle finition GT Line. Conçue et fabriquée pour séduire tous les conducteurs en quête d'une expérience de conduite plus sportive, cette finition bénéficie de la polyvalence du modèle standard, à laquelle s'ajoute un attrait visuel et dynamique supérieurs.

Le nouveau Kia Sportage demeure le champion des ventes de Kia en France et en Europe, représentant plus d'un quart des ventes françaises et européennes de la marque. Ce nouveau modèle sera commercialisé en France dès la fin du mois de janvier 2016.

KIA SPORTAGE



Le champion des ventes Kia en France et en Europe est de retour !



Les nouveautés auto 2015

BMW Série 2 GRAN TOURER



En concession depuis le début de l'été, ce monospace BMW Série 2 Grand Tourer est le seul de son segment de marché à offrir sept places, dont deux encastrables dans le coffre arrière, réservées, il est vrai, à des enfants ou des personnes réellement fluettes. Cela peut être utile, toutefois, pour des déplacements de courte durée, lorsqu'il faut loger deux ou trois copains des enfants pour une sortie, par exemple. Ceci dit, à première vue, on peut se demander ce que BMW vient faire dans le marché du monospace, déjà bien balisé par la concurrence. Et, d'ailleurs, la clientèle traditionnelle de la marque va-t-elle mordre à l'hameçon ? L'essai apporte les premiers éléments de réponse.

Dans sa version 220d x-drive, le moteur diesel de 190 cv se montre bien suffisant, voire brillant, associé à une performante boîte automatique à 8 rapports, palettes au volant. Pas de doute, nous sommes bien aux commandes d'une BMW. Quant à la suspension, certains la trouveront un peu trop ferme, mais elle permet une adhérence étonnante, même en route sinueuse, pour un véhicule de ce type. Certes, le confort a été un peu sacrifié sur l'autel du brio. L'intérieur est luxueux, avec les fameuses surpiqures du tableau de bord sur les modèles du haut de la gamme, des rangements à ne plus savoir qu'en faire, une position de conduite surélevée plutôt agréable.

Le Gran Tourer est agréable à piloter, agile et bien agencé. Evidemment, les finitions varient beaucoup entre les lignes Lounge, Sport, Luxury et M Sport. De même que les prix, qui oscillent entre 26 490 € en version Première pour le 216i et 47 050 € pour le M Sport 220d x-drive. A chacun de faire son marché en fonction de ses moyens. Mais, au moins, toutes les versions possèdent les 7 sièges.

Face à des Volkswagen Touran, Citroën Picasso et Renault Scenic, il s'avère que le BMW Gran Tourer ne manque pas d'arguments, que ce soit pour les particuliers ou pour les flottes d'entreprise. La marque allemande estime que ce segment de véhicules est « porteur de croissance en Europe ». Le Gran Tourer pourrait bien attirer des habitués du monospace, désireux de passer à une marque prestigieuse, réputée pour sa qualité et sa fiabilité. Le début des ventes en France serait d'ailleurs prometteur, à l'image de celles de la série 2 Active Tourer. Avec sa face avant caractéristique qui ne renie rien des classiques naseaux BMW, le Gran Tourer ne passera pas inaperçu sur la route. En fait, c'est principalement la moitié arrière qui a été repensée, par rapport à l'Active Tourer. Le Gran Tourer a une tête de BMW et un arrière de monospace. Il est plus séduisant vu de devant que de trois quart arrière. La version rallongée est plus haute de 11 centimètres mais la différence ne se fait sentir qu'à partir du milieu de la carrosserie.

Le plus, bien sûr, c'est le coffre modulable. En baissant tous les sièges, on atteint un volume de chargement impressionnant de 1 820 litres. Il est également possible de faire coulisser la seconde rangée de siège vers l'avant pour faire entrer un objet volumineux dans le coffre sans baisser tous les sièges. Sur le plan de la modularité, le Gran Tourer a été rudement bien pensé. En revanche, lorsque les sept sièges sont déployés, il ne reste plus que 145 litres, de quoi loger une valise et... sept broches à dents.

La révolution culturelle se poursuit

Un monospace germanique pour sept chez BMW ? Après avoir été la première traction avant et le premier monospace de la marque allemande, le BMW série 2 Active Tourer s'allonge de 21 centimètres dans sa version Gran Tourer. Et continue de surprendre...



Innovation that excites

LES CROSSOVERS NISSAN LA SÉRIE LA PLUS NOIRE DE L'ANNÉE.

BLACK EDITION

4000€ D'AVANTAGE CLIENT⁽¹⁾ SANS CONDITION



NISSAN JUKE

Série Limitée BLACK EDITION

- Aide au stationnement 4 caméras
- Système d'alertes anti-collision
- Entrée et démarrage sans clé

NISSAN QASHQAI

Série Limitée BLACK EDITION

- Système 4x4 intelligent
- Toit panoramique
- Stationnement semi-automatique

NISSAN X-TRAIL

Série Limitée BLACK EDITION

- Système 4x4 intelligent
- Toit ouvrant panoramique
- Disponible en 7 places



Réservez votre essai sur nissan.fr

Pour plus d'informations, rendez-vous sur nissan-offres.fr

YOU+ NISSAN

NOTRE PROMESSE. VOTRE EXPÉRIENCE.

- + Véhicule de remplacement gratuit.
- + Entretien Nissan au meilleur prix.
- + Assistance gratuite illimitée.
- + Diagnostic systématique offert.

Assistance 24h/24, 7j/7 au : 0805 11 22 33

Innovet Autrement.*Dans cadre opérations d'entretien ; Conditions sur nissan.fr/promesse-client (1) Avantage client sur Nissan JUKE composé d'une remise de lancement** Nissan de 2924 € et d'un avantage équipement de 1 076 €, calculé par rapport à la version Connect Edition (soit 1 050 € de supplément de prix pour 2 176 € d'équipements et accessoires additionnels ; voir détails en concession, base tarif Nissan au 01/09/2015). **Modèle présenté :** Nissan JUKE Black Edition DIG-T 115 à 19 326 € remise de lancement déduite. Avantage client sur Nissan QASHQAI composé d'une remise de lancement** Nissan de 3 363 € et d'un avantage équipement de 637 €, calculé par rapport à la version Tekna (soit 3 250 € de supplément de prix pour 3 887 € d'équipements et accessoires additionnels ; voir détails en concession, base tarif Nissan au 01/09/2015). **Modèle présenté :** Nissan QASHQAI Black Edition dCi 130 ALL MODE 4x4-i à 33 287 €, remise de lancement déduite. Avantage client sur Nissan X-TRAIL composé d'une remise de lancement** Nissan de 3 201 € et d'un avantage équipement de 799 €, calculé par rapport à la version Tekna (soit 2 800 € de supplément de prix pour 3 599 € d'équipements et accessoires additionnels ; voir détails en concession, base tarif Nissan au 01/09/2015). **Modèle présenté :** Nissan X-TRAIL Black Edition dCi 130 ALL MODE 4x4-i à 34 829 €, remise de lancement déduite. **Prolongation, jusqu'à épuisement des stocks, de l'offre initialement valable jusqu'au 30/09/2015, réservée aux particuliers et non cumulable avec d'autres offres, dans la limite des 350 X-TRAIL, 450 QASHQAI et 500 JUKE initialement disponibles chez les Concessionnaires Nissan participants. NISSAN WEST EUROPE SAS au capital de 5 610 475 € - RCS Versailles B 699 809 174 - Parc d'Affaires du Val Saint-Quentin - 2, rue René Caudron - CS 10213 - 78961 Voisins-le-Bretonneux.

Nissan Juke : consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 4,0 - 7,3. Émissions CO2 (g/km) : 104 - 172.
Nissan Qashqai : consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 3,8 - 6,0. Émissions CO2 (g/km) : 99 - 138.
Nissan X-TRAIL : consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 4,9 - 6,4. Émissions CO2 (g/km) : 129 - 149.

GRUPE THIVOLLE
Le sourire en plus

Distribution Automobiles Thivolle
Avenue de l'Automobile - ZI CHALON SUD - 03 85 46 49 56

30!ans 4MATIC



Nouveaux GLC, GLE & GLE Coupé.
Profiter du meilleur, sur tous les terrains.

Mercedes-Benz
The best or nothing.




GROUPE
BERNARD

SVI 71 - Garage Saint-Loup

34, RN 6/Châlon Sud - Saint-Loup-de-Varennes - 03 85 94 10 91

Consommations mixtes : des Nouveaux GLE 3,3-11,8 l/100 km - CO₂ 78-276 g/km ; GLE Coupé 6,9-11,9 l/100 km - CO₂ 180-278 g/km ; GLC 5,0-7,1 l/100 km - CO₂ 129-166 g/km.



SEAT LEON CUPRA



Quand le break se lâche !

Vous avez adoré votre Golf GTI ou Clio RS ? La Peugeot 205 GTI est pour vous une icône de l'automobile ? Oui mais voilà, depuis, la famille s'est agrandie. Désormais, il faut de la place pour transporter tout le monde et la poussette de la petite dernière. Du coup, vous vous êtes sagement orienté vers un classique monospace.

Comme la Skoda Octavia Scout, la Passat Alltrack et les Audi Allroad, Seat s'offre un look de baroudeur, qui dépasse le seul aspect cosmétique. Un concept qui plaît beaucoup et que la marque s'approprie ici. Cette Leon X-Perience est facilement reconnaissable avec ses protections de seuil de portes, ses passages de roue et la finition alu du spoiler avant. À signaler également à l'arrière un nouveau pare-chocs avec un insert façon alu. Mais elle reste dans l'esprit maison avec ses feux en triangle et ses rétroviseurs avec des angles prononcés. Avec ses 4,543 m de long pour 1,816 m de large et 1,481 m de haut, elle propose une silhouette harmonieuse, comme la ST sortie il y a quelques mois. Mais avec cette transmission intégrale, elle accuse un poids de 220 kg supplémentaires. Mais ses 1 495 kg ne sont pas pénalisants. En revanche, il faudra accepter un petit surcroît de consommation. Comptez environ 6 l pour la version TDI 150 ch. À l'intérieur, peu de changements par rapport à une version classique ST, sinon des surpiquûres orange et les logos X-Perience dans le volant et sur les seuils de portes. C'est bien une Leon ! Côté volume de coffre, la mise en place de la nouvelle transmission intégrale, plus petite et moins lourde de 2 kg petits kilos, permet de conserver 587 litres disponibles, pouvant aller jusqu'à 1 470 l, sièges arrière rabattus. Il est possible de transporter des objets jusqu'à 2,5 m de long.

DOMINER LA ROUTE

Le conducteur bénéficie d'une position de conduite surélevée de 6 cm par rapport à la Leon ST. La garde au sol est désormais de 17 cm comme certains SUV pour mieux dominer la route. Des dimensions qui permettent de monter et descendre facilement du véhicule. La X-Perience embarque donc un coupleur Haldex de cinquième génération associé à un blocage électronique de différentiel XDS sur un train arrière multi-bras.

Résultat ? Une combinaison qui offre une adhérence optimale quelles que soient les circonstances. Dans sa configuration normale, 96 % du couple se trouve à l'avant. Lorsque les roues avant rencontrent des problèmes d'adhérence, le couple peut transférer jusqu'à 96 % à l'arrière. Si l'on se retrouve sur la glace, la répartition peut être de 50/50 ! Enfin, si une roue se retrouve en difficulté, les trois autres vont compenser pour continuer la progression. Et c'est vrai que lorsque l'on se retrouve sur des pistes ou des chemins en terre, la voiture a un bon comportement et du grip même pour s'attaquer à des montées raides. En revanche, pas de conduite soutenue dans la mesure où la suspension n'a pas le moelleux qui convient dans ce genre de situation. Sur la route, la X-Perience, équipée du TDi 150 en boîte manuelle six vitesses, est agréable à conduire avec une sellerie qui maintient bien conducteur et passager, et avec son couple de 340 Nm dès 1 750 tr/mn va se révéler un bon compromis. À l'arrière, si deux personnes sont bien installées, la cinquième, à la place du milieu, est pénalisée par le tunnel de transmission. On ne peut pas tout avoir...

Mais secrètement, le démon de la conduite dans une vraie voiture sommeille encore en vous. Eh bien Seat va sans doute réveiller vos ardeurs avec son dernier bébé. Un engin capable d'emmener cinq personnes plus un wagon de valises, puisqu'il s'agit d'un break. Côté capacité de chargement, le contrat est donc rempli avec les 1 470 l du coffre de cette nouvelle Leon ST Cupra. Ce sont en fait les cinq dernières lettres qui changent la donne. "Cupra"... un petit mot mais qui indique de Seat a vu rouge côté mécanique.

Pour faire simple, chez Seat, on est allé "piquer" le moteur de l'Audi S3 ou de la Golf R de 300 ch. "Dégonflé" à 280 ch, il a pris naturellement sa place dans le compartiment moteur. De quoi assurer des performances de sportives au volant d'une voiture fonctionnelle et adaptée au quotidien ! Elle atteint le 0 à 100 km/h en seulement 6,1 secondes. Ce nouveau break sportif doit en fait ses performances hors normes à un concentré de technologies. Commençons par le 2.0 litres TSI à double injection et arbre à cames variable. Ce bloc développe une puissance de 280 ch. Et pour faire passer cette puissance, Seat a équipé cette Leon ST Cupra du réglage adaptatif du châssis DCC, d'un différentiel autobloquant et d'une direction progressive. On peut même choisir son mode de conduite, de « confort » à... « sauvage » (Cupra). Pour parfaire le tout, Seat a également installé des projecteurs full LED et tout cela est livré de série !

Et pour ceux qui veulent encore plus de sportivité, il existe le pack SUB'8. Il inclut des freins Brembo à quatre pistons et disques avant perforés de 370 x 32 mm, des jantes exclusives de 19" (noires ou orange), des pneumatiques Michelin Pilot Sport Cup 2 et des bas de caisse spécifiques. Mais là, on passe moins inaperçu et la voiture devient moins confortable. Mais quelle efficacité lorsque l'on hausse le ton !

Et lorsque l'on est sage, la Leon ST Cupra est également raisonnable côté conso avec 6,6 l/100 km de consommation moyenne pour la version DSG et 6,7 litres pour la version boîte manuelle, avec un taux d'émissions respectif de 154 et 157 g/km de CO2.

Côté tarif, cette sportive discrète ne se fait en revanche pas trop méchante vu son niveau d'équipement. Elle est en effet disponible pour 34 315 €. Avec cette Leon ST Cupra, la marque espagnole du groupe VW a peut-être bien inventé la panacée de l'automobile pour les papas pressés !

SEAT LEON X-PERIENCE



Pour préparer l'hiver sereinement

Ce n'est pas une « X-Perience » de plus pour Seat mais un véhicule qui se veut à mi-chemin entre un break et un SUV.

Une forme de « crossover », en attendant le SUV compact prévu pour 2016



SMART FORFOUR



Fortwo a progressé, Forfour est revenue

La plus urbaine des voitures fait peau neuve, retrouve quatre portes et se découvre une cousine française.

Si sa silhouette n'a que très peu évolué par rapport à la version « 3 » mise sur le marché entre 2004 et 2010, c'est que la maison mère a voulu conserver cette ligne rassurante mais en la dotant d'une nouvelle calandre qui intègre des feux de jour à diodes, dans l'esprit de la gamme. D'autres détails viennent compléter cette ligne épurée et dynamique du nouveau Caddy avec un capot nervuré, tout comme les ailes avant. Le toit est désormais lisse, en harmonie avec les surfaces bombées et lissées de la partie arrière qui offre un nouveau hayon vitré, encadré par de nouveaux feux à facettes et un pare-chocs qui intègre les radars de recul et un spoiler pour favoriser l'aérodynamisme.

Toiletage également dans l'habitacle avec une planche de bord plus ergonomique qui reprend les standards des berlines et qui ne dépaysera pas les habitués de la marque. D'autant plus qu'il y a un nouveau volant et un pommeau de vitesses très ergonomique. Pour rendre cet univers encore plus agréable : des sièges plus confortables, des contre-portes mieux finies, sans oublier des airbags latéraux de tête et rideaux de série. Capable d'accueillir de 2 à 7 personnes, il propose pas moins de 16 variantes avec un volume de coffre qui peut passer de 530 à 3 880 l en version maxi. Ici, la voiture gagne 47 cm passant de 4,41 m de long à 4,88 m. On regrettera cependant que la banquette arrière ne soit fractionnable qu'en deux parties. Quant au dossier passager rabattable, il permet le transport d'objets longs. Un accès aux places arrière facilité par la porte coulissante. Ce « ludospace » dispose également d'une vingtaine d'espaces de rangement sous les sièges, dans le ciel de pavillon, sur la planche de bord, dans les accoudoirs, la console centrale...

UN TDI DE 102 CH TONIQUE

Pour rentrer dans les normes des nouvelles motorisations Euro 6, le Caddy s'équipe notamment du 2L TDi de 102 ch en boîte manuelle 5 vitesses ou avec la boîte DSG6. Au volant, on retrouve presque les sensations d'une berline avec un bon agrément de conduite. Le couple de 250 Nm n'est pas non plus étranger à cette bonne impression sans compter une consommation très en dessous des 6 l au cent. Le Caddy embarque également des innovations technologiques de premier ordre comme le système de freinage automatique post-collision de série, le détecteur de fatigue, de série à partir de la finition Trendline. A noter aussi le commutateur automatique des feux de route, le régulateur limiteur de vitesse, le régulateur de vitesse adaptatif, le front assist et le freinage d'urgence en ville. Mais il est possible aussi de rester connecté. L'interface pour mobile offre une fonction main libre bluetooth bien pratique. On pourra cependant regretter un écran du GPS placé un peu trop bas pour un suivi efficace des infos.

Malgré tout, ce nouveau Caddy dispose d'un bon équipement et jouit d'une bonne image. Il faudra déboursier 22 510 € pour disposer du Caddy Trendline TDi 2L de 105 ch. Une gamme qui démarre à 16 280 € pour le Conceptline 1.2 Tsi de 85 ch et qui peut monter jusqu'à 36 280 € pour le caddy Maxi Confortline de 150 ch DSG 4MOTION.

Les professionnels ne sont pas oubliés puisque le nouveau Caddy se décline en Van pour suivre l'évolution du marché et de la demande avec une offre de prix qui va de 15 300 € HT à 27 300 € HT.

Produite en France à Hambach en Lorraine, la petite Smart n'en finit pas de conquérir le monde. Après Paris, Zürich, ville qui concentre le plus fort nombre de Smart par habitant, la voilà qui commence à faire un « carton » en Chine à Shanghai depuis avril où elle a fait une entrée remarquée. Même élan de sympathie aux USA depuis 2014, où elle a été écoulee à plus de 10 000 exemplaires dont une grande partie en version électrique. Dont la prochaine version intégrera le moteur électrique de Renault. Le losange qui de son côté reprend le châssis de la Forfour pour en faire sa Twingo. Une cousine française, fabriquée chez Daimler en Slovénie, et née d'un accord « gagnant-gagnant ». Elle a beau être nouvelle, elle a tout de même conservé son ADN : rester dans la limite des 2,69 m de long avec un rayon de braquage imbattable de 6,95 m. Plus qu'un atout lorsque l'on roule dans des rues encombrées où la Smart va se faufiler dans la circulation quitte à faire demi-tour dans un mouchoir de poche. Pour vous aider à vous déplacer, le GPS traditionnel offre une bonne visibilité. Mais cette nouvelle version permet de connecter son smartphone via MirrorLink afin d'être totalement « branché » dans l'esprit de la voiture.

Volant design avec méplat et palettes au volant dans la version sport et toit panoramique complètent tout à fait l'ensemble pour affronter la ville. Une Smart qui veut grimper dans le segment « Premium » en affichant de nouvelles couleurs biton, un intérieur ton sur ton, des vitres teintées, mais qui va aussi proposer, comme sur les « grandes », une clé de contact qui se replie.

UN TROIS CYLINDRES TONIQUE

Le trois cylindres de 90 ch est assez tonique et la boîte automatique six vitesses à double embrayage (1100 € de plus pour cette version Twinamic) est agréable. Enfin la Smart se dote d'une vraie transmission sans à-coups avec des montées en régime linéaire. Un vrai bonheur ! Et les palettes au volant permettent au mieux de jouer avec la boîte. Le confort est dû en partie à la sellerie revue et travaillée, et la tenue de route au châssis modifié largement modifié. Pour rouler à l'économie et en douceur, une pression sur le sélecteur « confort ». Lorsque l'on quitte les rues et les avenues pour la campagne, une autre pression sur le sélecteur « sport » et la voiture devient plus vive, avec des reprises plus franches. Même l'autoroute ne lui fait pas peur ! Et pour se garer, un coup d'œil sur l'écran du tableau de bord pour voir les images de la caméra de recul. Comme dans une grande. Un moteur 71 ch est également disponible ainsi qu'une version stop&start.

Mais Smart ne veut pas s'arrêter là et va proposer une version cabriolet et une Brabus plus musclée de la Fortwo. Mais pas de version roadster à l'horizon. Trop cher à développer.

VOLKSWAGEN CADDY



La polyvalence et l'élégance

La quatrième génération embarque un équipement assez complet et se rapproche des voitures de tourisme



Les nouveautés auto 2015

OPEL KARL



Les concurrentes de cette petite cinq portes ? La VW Up!, la Renault Twingo, la Peugeot 108, la Citroën C1, la Fiat Panda... En réalité, au regard des équipements de la Karl et de son gabarit exploité à l'optimum, la lutte va être ardue pour certains. La marque au rond zébrée n'a pas lésiné, tant sur le design que sur l'équipement (modèle essayé : finition « Cosmo pack »). Bon, par contre, lorsqu'on aborde cette donnée, on parle du haut du panier, pas de l'entrée de gamme !

Sur l'aspect extérieur déjà, le bureau d'étude allemand a fait un sacré boulot. La fameuse « virgule » sur les flancs qui fait l'actuelle marque de fabrique d'Opel, est présente, de même que deux fins plis de tôle sur les deux portières qui lui donne une identité de bon aérodynamisme. Et pour ajouter à l'aspect conquérant de la voiture, des phares s'allongeant sur les ailes en forme de becs d'aigles. La face avant, elle, propose un petit air mutin et souriant. Si, si !

Si l'extérieur a été très réfléchi, c'est en entrant dans la cellule qu'on se rend vraiment compte des efforts déployés par Opel pour faire de sa Karl une arme redoutable sur son segment de marché. Trois belles places à l'arrière, une sellerie soignée, un capitonnage digne d'une berline, un volant noblement gainé et multifonction, et surtout, une planche de bord à faire pâlir de jalousie nombre de concurrents.

D'emblée, c'est le grand écran central tactile qui capte de regard. Un outil numérique qu'on n'attend pas dans cette gamme de voiture. On y reviendra. Face au conducteur, derrière un volant réglable en hauteur, se logent logiquement compteur de vitesse et compte-tours, les deux analogiques. Entre les deux, un pavé numérique affichant les données de l'ordinateur de bord, avec au-dessus, une barre horizontale à leds, indiquant la température du moteur et la jauge du réservoir. Cette dernière dérouté un peu mais on ne va pas s'arrêter à ce détail...

Au niveau du tunnel central, le petit levier cinq vitesses tombe bien sous la main, de même que le frein à main, au passage dans l'habillage plastique, très ajusté. Durant notre essai, on y a vu disparaître notre carte de parking sans possibilité de la récupérer sauf à tout démonter. Donc un minimum d'attention est requis de ce côté-là. A l'entrée de ce tunnel central, se logent les réglages de la ventilation, les commandes des feux antibrouillard avant et arrière, ainsi que l'arrêt de l'ESP, l'aide au stationnement et la touche « city », assouplissant la direction quand on conduit en ville. Un petit plus très utile, que les femmes apprécieront sans aucun doute. On a aussi beaucoup apprécié les vrais vide-poches de portières, assez rare dans cette gamme de voitures.

Et l'écran tactile, donc. Celui-ci propose tout le multimédia possible (y compris la diffusion depuis une prise USB, mais aussi la possibilité de basculer son GPS du smartphone (Apple ou Android, hélas pas compatible avec Windows phone) vers l'écran central, avec toutes les commandes en mode tactile. Excellent !

Si la motorisation proposée par Opel pour la Karl est modeste (un 3 cylindres 1 litre de 75 chevaux aux normes Euro 6), il est amplement suffisant pour ce petit gabarit et assez économe (4,3 l/100 km). Et surtout, dans l'habitacle on ne l'entend pas. Et ça, c'est un vrai luxe.

La dernière, pas si petite que ça

Karl était l'ainé des fils d'Adam Opel, le fondateur de la marque allemande. La moindre de choses était donc de lui dédier un modèle. C'est ce que le constructeur a fait en comblant un manque dans la gamme. C'est ainsi que naquit la petite citadine Karl.

INDÉCEMMENT LUXUEUSE.

À partir de
219€/mois⁽¹⁾
LOA SUR 48 MOIS

ENTRETIEN COMPRIS⁽²⁾



Elle a tout de la classe supérieure.

Feux de route adaptatifs* pour une conduite sécurisée en toutes circonstances. Un siège conducteur massant*. Un assistant personnel* qui appelle les secours en cas d'urgence. Le vrai luxe ! Plus d'infos sur opel.fr

Nouvelle Opel Astra. Bouscule les codes du luxe.

Dès maintenant dans le réseau Opel

• MAGICAUTO CHALON
Av. de l'Automobile - CHALON SUD
03.85.93.48.00



• MAGICAUTO MONTCEAU
Rue Romain-Gary - MONTCEAU-LES-MINES
03.85.69.11.11



www.groupeguillet.fr

AUTUN - Garage ALAIN VINCENT - 19, av. Commandant-de-Neuchez - 03.85.52.55.22 et GARAGE PETIT - Le Bourg - Louhans/Vincelles - 03.85.75.15.88

Location avec Option d'Achat sur 48 mois. Soit 47 loyers de 218,92€ après un 1^{er} loyer majoré de 1 999€. Entretien compris. Montant total dû en cas d'acquisition : 20 903,24€. Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

(1) LOA 40 000 km maximum. Exemple pour une nouvelle Opel ASTRA Edition 1.0T 105ch au prix de 17 450€, remise spéciale pour ce financement de 2 850€ déduite. Tarif au 10/07/2015. Un 1^{er} loyer majoré de 1 998€ exigé à la livraison, puis 47 loyers de 217,92€, option d'achat finale : 8 615€ ou restitution du véhicule selon les conditions du contrat de reprise conclu avec votre Concessionnaire. Montant total dû en cas d'acquisition : 20 855,24€. Assurance facultative Décès/Incapacité/Hospitalisation à partir de 17,45€/mois en sus des loyers, soit montant total dû de l'assurance : 837,60€. Offre réservée aux particuliers valable pour l'achat d'une nouvelle Opel ASTRA neuve, commandée avant le 31/12/2015 auprès des concessionnaires Opel de France métropolitaine participants; intermédiaires de crédit pour Opel Financial Services. Sous réserve d'acceptation du dossier par Opel Financial Services, nom commercial de GMAC Banque, SA au capital de 8 164 186€. Siège social : av du Marais 95100 Argenteuil - RCS Pontoise 562 068 684 - Immatriculation ORIAS N°07009184 (www.orias.fr) et après expiration du délai légal de rétractation de 14 jours. Modèle présenté : Opel Astra Innovation 1.4T 125ch avec options au prix conseillé de 27060€, avantage client déduit. Un 1^{er} loyer majoré de 1 998€ exigé à la livraison, puis 47 loyers de 430,43€. Option d'achat : 9 800€. Montant total dû en cas d'acquisition : 32 028,21€. Conso mixte gamme nouvelle Astra (l/100km) : 3,4/5,1 et CO₂ (g/km) : 90/119. (2) Pour 1€ par mois, offre facultative d'entretien comprenant la prise en charge des 3 premiers entretiens périodiques suivant les préconisations constructeur. Prestation souscrite auprès d'Opteven Services - SA au capital de 365 878€ - Siège social : 35-37, rue L. Guérin, 69100 Villeurbanne. RCS Lyon n°B 333 375 426. Réservée aux particuliers pour toute nouvelle Opel Astra commandée avant le 31/12/2015 et financée en Location avec Option d'Achat Opel Financial Services, d'une durée de 48 mois chez tous les concessionnaires Opel participants à l'opération. Le prix de cette prestation optionnelle s'ajoute au montant du loyer indiqué en (1) ci-dessus. Montant total dû de la prestation : 48€ TTC. *Disponibles de séries ou en option selon la finition.



AUDI RS3



Le diable s'habille en Sportback

Ça ressemble à une Audi A3 bodybuildée, gonflée aux amphétamines.

C'est bien plus toxique : l'Audi RS3 Sportback et son 5 cylindres de 367 chevaux est la berline la plus délurée du marché.

A consommer sans modération... en Allemagne

On a une bonne et une mauvaise nouvelle à annoncer : l'Audi RS 3 Sportback est fantastique (c'est la bonne) et va vous coûter un bras en points de permis et en euros (c'est la mauvaise). Parce que si un acheteur de cette voiture est capable de rester calme plus de cinq minutes une fois au volant, c'est qu'il a fait un arrêt cardiaque. L'Audi RS3 est un pousse-au-crime, un joujou extra avec sa voix rauque et ses pétarades à l'échappement, un cran d'arrêt dans la poche dès que l'on appuie sur le bouton « Start » et que la puissance moteur vient martyriser les quatre « gommards » de 19 pouces. Le 0 à 100 km/h en 4,3 secondes, ça commence à causer entre deux feux rouges, non ? Pour info, c'est seulement 1 seconde de plus qu'une moto sportive de 1000 cm³.

Pour cet essai, Audi France a eu la bonne idée d'inviter la presse à Strasbourg, non pas pour découvrir les charmes de la baeckeofe, mais pouvoir filer sur une autoroute teutonne parfois « no limit » en vitesse. Bon, ça ne dure pas très longtemps, la circulation le long du Rhin est souvent dense... mais enfin, ça permet quand même d'ouvrir en grand sans risquer l'ouverture du JT de TF1. Et là, en mode sport, entendre la puissance bestiale du 5 cylindres turbo challengé par l'impeccable boîte automatique S tronic à 7 rapports pour rapidement dépasser les 200 puis les 230, 250 (on avait la version avec l'option à 280 km/h)... Ça a forcément quelque chose d'irréel, de barré, d'impulsif. On lutte contre le désir de rester les yeux rivés sur le compteur pour se concentrer sur des grosses berlines allemandes qui semblent scotchées sur l'asphalte, avant de couper pour reprendre son souffle... à 180 km/h. Un truc de même, mais que c'est bon dans cette berline lambda dans laquelle on

peut fixer deux sièges pour bébé (siglés Audi à 359 € dans le catalogue d'options, forcément...) et qui, une fois remise en mode « Confort », redevient presque une Audi A3 Sportback classique, limite silencieuse et confortable.

UN JOUJOU EXTRA... ORDINAIREMMENT CHER

Sur les routes sinueuses des Vosges, le plaisir est partout, avec la capacité de la transmission intégrale à gérer la puissance démoniaque, le train avant d'une précision chirurgicale... S'il fallait trouver un défaut ? Allez, peut-être les rapports qui ne « tombent » pas assez vite sur les gros freinages, mais alors il suffit de reprendre en main la voiture via le mode séquentielle et on retrouve du frein moteur pour aider un freinage très efficace mais manquant un peu de mordant (fin 2015, la voiture sera livrable en disque carbone/céramique pour 6000 € de plus).

Là, objectivement on chipote tellement ce joujou extra va bien au-delà de ce que le péquin moyen est capable de lui demander sur une route ouverte, en usage quotidien. En revanche, et là on chipote moins, l'équipement est un peu léger au regard de la facture à signer en sortant du garage. Des sièges entièrement réglables... manuellement, quelques plastiques durs et lisses dans l'habitacle - même si la qualité de fabrication est excellente - pour une voiture hors option à 56 900 €, ça fait un peu désordre. Notre modèle d'essai « embarquait » près de 10 000 € d'options et là, forcément, on se dit que l'on pourrait presque s'offrir, pour ce tarif, une autre Allemande dotée d'un six cylindres à plat, par exemple, avec une tenue à la revente mieux assurée.

Bon, de toute façon cette Audi RS3 n'est pas raisonnable, alors on ne va pinailler pour quelques euros de plus...

LES PLUS

- Le bruit envoûtant
- Le cinq cylindres rageur
- Une berline capable d'en remonter aux coupés sportifs

LES MOINS

- Tarif exorbitant / Piège à points
- Version de base... trop basique
- Ligne de A3 Sportback presque classique (carrosserie rabaissée de 25 mm) mais le diable RS se cache sous le capot !
- Transmission intégrale quattro, boîte automatique à 7 rapports, 367 chevaux...
- Les berlines BMW et Mercedes vont-elles répliquer ?

FICHE

- Moteur 2,5 litres TFSI 5 cylindres de 367 chevaux
- Boîte de vitesses S Tronic 7 rapports
- Transmission intégrale quattro
- Vitesse max : 250 km/h (280 km/h en option)
- Consommation mixte : 8, 1 l aux 100 km/h



Audi A3 Advanced.

Modèle présenté : **299 €/mois***

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



Location longue durée sur 36 mois. 1^{er} loyer de 3.999€ et 35 loyers de 299€.
Offre valable du 3 août au 30 novembre 2015.

* Exemple pour une Audi A3 Advanced 1.2 TFSI 110 ch BVM6 avec options incluses dans les loyers : MMI GPS plus, Parking system plus, pack aluminium intérieur, rétroviseurs extérieurs escamotables électriquement, phares Xénon plus, jantes 17", peinture vernie et 1 an de garantie additionnelle, en location longue durée sur 36 mois et pour 45000 km maximum, hors assurances facultatives. Tarifs au 30/07/2015. ** Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15 av de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.oriass.fr). *** Forfait Entretien obligatoire souscrit auprès d'Opteven Services, SA au capital de 365 878 € - RCS Lyon B 333 375 426 siège social : 35-37, rue Guérin - 69100 Villeurbanne. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

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



Saône Premium Automobiles
Avenue de l'Automobile
71100 Chalon-sur-Saône
Tél. 03 85 42 48 42

Saône Premium Automobiles
22 Rue du 134^{ème} Régiment d'Infanterie
(120 route de Lyon) - 71000 Mâcon
Tél : 03 85 20 56 60

Sova Brenot SAS - Réparateur agréé
20, Avenue du Maréchal Leclerc
71300 Montceau-les-Mines
Tél. 03 85 69 00 50