l'auto-journal
N°1049
Du 2 au 15 janvier 2020
Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal



Peugeot 3008



Dacia Sandero



Citroën C4



Nissan Qashqai



Audi Q4 e-tron

SUV, berlines, électriques, hybrides : plus de **30 nouveaux modèles** en approche !

Spécial 2020 Nouveautés



FACE-À-FACE PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH /RENAULT CAPTUR 1.3 TCE

Duel de stars !



ESSAI LONGUE DURÉE BMW SÉRIE 1

Traverser l'Europe en BMW traction à 3 cylindres : plaisir ou frustration ?



1er ESSAI SEAT MII ELECTRIC

La première électrique vraiment accessible !

BEL: 4 € - ESP: 4 € - GR: 4 € - DOM S: 4 € - DOM A: 5 € - ITA: 4 € - LUX: 4 € - PORT CONT: 4 € - CAN: 6 SCAN - MAR: 45 DH - TOM S: 600 CFP - TOM A: 1000 CFP - CH: 6 FS - TUN: 8 DTU

M 01117 - 1049 - F: 3,90 €

THE 1

NOUVELLE BMW SÉRIE 1

Le plaisir de conduire

BMW.fr/THE1

N°1 DE LA RELATION CLIENT DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE*

Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW Série 1 selon motorisations : **3,8 à 6,9 l/100 km.** Émissions de CO_2 : **100 à 157 g/km** selon la norme européenne NEDC corrélée. Émissions de CO_2 retenues par l'UTAC : **98 à 155 g/km** selon la carte grise.*
Enquête réalisée par BearingPoint et Kantar en décembre 2018 auprès de clients/usagers d'entreprises/administrations, issus d'un échantillon de 4 000 personnes.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

ÉDITO



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 40-41 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

AU PIED DU MUR

Cette fois, nous y sommes : 2020, l'année électrique ! Non, ça ne rime pas, et il n'y a même pas de sous-entendus osés. Mais les constructeurs n'ont plus le choix, car les moyennes d'émissions qui leur sont imposées dès cette nouvelle année les obligent à électrifier leurs gammes à marche forcée. Certains ont un peu tardé à s'y mettre. Leurs voitures "vertes" n'arriveront vraiment sur le marché qu'à l'automne. D'autres sont déjà prêts, ce dont témoignent les spots publicitaires qui inondent nos écrans : de l'électrique, de l'hybride, c'est comme si les voitures purement thermiques avaient disparu des catalogues. Nous allons donc, de notre côté, vous en parler de plus en plus. D'abord parce que les nouveautés à "motorisations alternatives" vont se succéder en rafales serrées. Mais surtout parce que vous vous posez beaucoup de questions à leur sujet. Elles sont généralement plus chères à l'achat. Pour les pures électriques, vous n'arrivez pas encore à vous figurer précisément comment elles pourraient intégrer votre mode de vie et vos habitudes de déplacements. Voire, vous attendez que votre voisin s'y mette et vous raconte comment ça se passe. Vous vous interrogez également sur leurs coûts réels d'utilisation, l'agrément nouveau qu'elles peuvent proposer, les contraintes qu'elles risquent de vous imposer. Nous allons tenter, au fil des mois, de vous éclairer, de vous informer, de vous guider au milieu de ces nouvelles propositions. En gardant en tête une des convictions clés de *L'Auto-Journal* : l'automobile doit rester un plaisir, en plus d'être un moyen de déplacement.

Et si les constructeurs n'ont pas le choix, vous, automobiliste, vous l'avez. Ce qui terrifie les grandes marques, suspendues à vos décisions. Le thermique reste ultra-majoritaire dans les intentions d'achat, et il va le rester encore longtemps. À quel niveau ? C'est tout l'enjeu de l'année 2020. Elle sera décisive pour savoir si le pari de l'électrification a une chance d'être gagné. D'ici là, toute la rédaction se joint à moi pour vous présenter nos meilleurs vœux.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre comparatif des citadines du n° 1 046, la 208 que vous annoncez comme une Allure n'est pas le modèle apparaissant en photos (GT Line). Or, pour m'être intéressé de très près au modèle, j'ai constaté un gouffre entre les deux définitions sur le plan des tarifs et de la présentation. Il en est de même pour la Clio. Vos photos ne présentent pas un modèle Zen mais l'Intens. Tout cela est ennuyeux : je vais me mettre à douter de la rigueur du contenu de *L'AJ*.

Denis Thaëron

C'est un problème récurrent des comparatifs d'envergure : les parcs presse ne disposent quasiment jamais en simultané des versions que nous souhaitons opposer. Nous le précisons toujours en ouverture de l'article, et c'est le cas ici. Si, visuellement, ces finitions peuvent vous troubler, les journalistes ont toujours eu entre les mains les versions dont ils parlent et en tiennent compte dans leur appréciation.

Heureux propriétaire d'un Subaru XV 2 litres équipé d'une boîte CVT, je ne suis pas du tout d'accord avec vos critiques récurrentes concernant cette transmission. Par rapport à mon ancien Forester à boîte mécanique, je note de gros progrès en consommation : 7,2 l, au lieu de 10,5 l à 130 sur autoroute, et une souplesse de conduite digne d'un 6 cylindres. Contrairement à ce que vous affirmez, je constate des accélérations en silence, qui permettent de tailler des croupières à des voitures à réputation sportive.

C. Heritier

La boîte CVT n'a pas que des défauts. Intelligemment gérée, elle permet d'adopter une démultiplication idéale en fonction des sollicitations. L'agacement vient du sentiment de patinage, qui fait immédiatement monter le moteur en régime sous forte sollicitation. Mais toutes les voitures dotées de cette transmission ne réagissent pas de la même manière.

N° 1049

Du 2 au 15 janvier 2020



BMW 118i/P. 50

SOMMAIRE

Ce qui change en 2020

8 Nouveautés
DS 9, Citroën Ami One, Renault Mégane, Audi A3, Dacia K-ZE, Citroën C3, Volkswagen ID.4, Nissan Ariya, Nissan Qashqai, Citroën C4, Mercedes EQA, Hyundai Tucson, BMW Série 4, Renault Arkana, Peugeot 3008, Audi Q4 e-Tron, Dacia Sandero…

24 Enquête
Le malus écologique crève le plafond

28 Sport
Dakar, F1, Rallye… De nouveaux horizons

Conduire

32 **Peugeot 2008** 1.2 PureTech 130 ch/ **Renault Captur** 1.3 TCe 130 ch
42 **Mercedes GLB 200** 163 ch
48 Les Experts: **Volvo S60** T8 Twin Engine 390 ch
50 **BMW Série 1** 118i 140 ch
62 **Seat Mii** Electric Plus 83 ch
65 **Volkswagen e-Up!** 83 ch
66 **BMW X6** M50i 530 ch
70 **Mazda Mazda3** SkyActiv-X 180 ch
76 **Audi RS7** Sportback 600 ch
79 Le chef des essais vous répond

Vibrer

80 **100 ans de Citroën:** Traction, 2CV, DS, CX, C5 Aircross
86 Rétro: **Ford Scorpio,** 1985

S'offrir

90 Configurateur: **Mercedes Classe A**
94 Occasion: **BMW X1**
97 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves
104 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces



P. 8

JIRI SIMECEK



Sport 2020: de nouveaux horizons/P. 28



Mazda3/P. 70



Seat Mii/P. 62



Mercedes GLB 200/P. 42



Citroën: 100 ans de confort/P. 80



BMW X6/P. 66



Peugeot 2008/Renault Captur/P. 32

MESURES **Auto-Journal** SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

Flyer multititres Bonne année 2020 jeté en 4e de couverture sur la diffusion abonnés France. Encart central broché Citroën de 8 pages sur la totalité de la diffusion. Une partie de la diffusion est vendue en pack avec *L'Auto-Journal Evasion & 4x4* n° 91.

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

DIEGO VIGARANI

ATTRAPE-MOI SI TU PEUX…

Ça doit discuter ferme V10 et sonorité métallique dans les cockpits des avions qui atterrissent à Bologne, en Émilie-Romagne, invités à suivre cette Lamborghini Huracán. Coiffée d'une barre de gyrophares, stickée aux couleurs de l'Italie, celle-ci a pour mission de les amener jusqu'à leur point de stationnement. Pour la sixième fois, la firme de Sant'Agata et l'aéroport de Bologne reconduisent ce partenariat qui ne laisse aucun voyageur de marbre. Les plus attentifs auront remarqué que si le jaune laisse la place à l'orange, il ne s'agit pas de la dernière version Evo, mais bien d'une "phase 1" de 580 ch.

▸▸ CE QUI CHANGE EN 2020

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2020

1er trimestre

La décennie qui commence promet d'être passionnante, avec une accélération des renouvellements et la généralisation de l'électrification. *L'Auto-Journal* vous dévoile tous les modèles qui vont être lancés dès 2020.

Dossier réalisé par Jean Bourquin et Guy L'Hospital

Nouveauté | Restylage | Électrification



Lancer une grande berline en ce moment, est-ce bien raisonnable ? DS prend le pari, et se donne les moyens de le remporter.

Des ambitions et des m

Y aura-t-il deux DS 9 ? L'une pour la Chine, où la voiture entrera en production incessamment, et l'autre pour l'Europe, dans une variante plus courte reposant sur l'empattement de la 508 ? Proche de la certitude il y a quelques mois encore, l'hypothèse est aujourd'hui à écarter. Entretemps, la donne a changé. PSA et le groupe Fiat Chrysler Automobiles (FCA) convolent en justes noces et, selon d'insistantes rumeurs, Carlos Tavares, maître d'œuvre de l'entité en devenir, entend accorder la plateforme de la DS 9 à d'autres marques, Chrysler et Alfa Romeo en tête. Cette heureuse perspective interdit donc, à notre sens, de moduler à l'envi ladite plate-forme, pour cause de rationalité industrielle. Sauf contrordre, la DS 9 que nous découvrirons à Genève en mars prochain sera ainsi le calque de la version chinoise, laquelle frise les 5 m en longueur – 4,93 m exactement. Soit l'équivalent par la taille de la Mercedes Classe E, pour situer le niveau.

La comparaison dit tout. Le projet est ambitieux, mais encore faut-il qu'il trouve sa place dans un écosystème automobile brisé menu par les SUV. Partant de ce contexte anxiogène, DS ne se lance pas dans l'aventure tête baissée. Forte de sa silhouette de "coupé 5 portes", un type de carrosserie qui a l'heur de plaire, la DS 9 met toutes les chances de son côté. Cette berline est agréable à regarder, sans conteste, les traits stylistiques propres à la marque faisant le reste.



CHRISTIAN MARTIN

Citroën Ami One

Sous forme d'autopartage

Commercialisation : **printemps 2020**



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

DS 9

Prix estimé : à partir de **40 000 €**

Commercialisation : **printemps 2020**

Le concept car Ami One, découvert l'an dernier à Genève, aura une suite. Sous une autre forme, mais tout en gardant l'idée de départ.

De la suite dans les idées

Dans concept car, il y a concept… On conçoit, on "phosphore", sans trop tenir compte de la faisabilité industrielle du projet en son état. Exemple type, le concept un rien décalé Citroën Ami One, qui matérialise un micro-véhicule destiné à la mobilité urbaine. L'acte, en lui-même, n'est pas gratuit. Cet engin donnera naissance à un modèle de série, rhabillé pour l'occasion. En clair, la future microcitadine badgée Citroën n'aura pas l'apparence physique de l'étude dévoilée à Genève l'an dernier. À cet égard, Citroën lancera une campagne de "teasers", anglicisme que l'on peut traduire par "effeuillage", en tout début d'année, et nous en saurons donc plus d'ici quelques semaines. Les idées qui sous-tendaient l'étude Ami One, elles, deviendront réalité.

Résumons. Petite taille, carrosserie fermée, électromoteur de faible puissance, vitesse limitée à 45 km/h, et, partant de là, possibilité de conduire le véhicule dès l'âge de 14 ans, ce qui le range parmi les quadricycles du point de vue du législateur : tels sont les postulats de base. Ils ne changeront pas, sauf contrordre. Les données chiffrées du concept car Ami One déclarent, à titre indicatif, 2,50 m en longueur, 8 ch (6 kW) pour l'électromoteur, 6 kWh pour la capacité de la batterie et 100 km pour l'autonomie maximale. Le cadre est posé.

➜ La micromobilité urbaine reste encore un domaine à défricher pour les constructeurs. Citroën y entre de plain-pied.

oyens

Ce n'est pas son seul atout. Le DS 7 Crossback fournit son mobilier intérieur, garant d'une finition de qualité supérieure… mais peu réputé pour son sens pratique aigu. Le design prime sur toute autre considération, c'est comme ça chez DS, et il faut faire avec. Autres raffinements attendus, la DS 9 héritera de la suspension par caméras interposées du SUV précité, à laquelle s'ajoute le module hybride rechargeable de 300 ch. La déclinaison de 225 ch disponible sous divers labels du groupe PSA sera, elle aussi, invitée à la fête.

➜ Au vu de son profil, la DS 9 peut tenter de venir bousculer une concurrence déjà bien installée dans la place. Le pari n'est pas gagné d'avance, mais cela sent bon.

Renault restyle sa compacte, certes, mais ne s'arrête pas en si bon chemin. Attention, la Mégane se replace aux avant-postes.

Un cran plus haut

La Peugeot 308 est la rivale naturelle de la Volkswagen Golf. Ce postulat était gravé dans le marbre, y compris dans nos colonnes. En réalité, ce n'est plus si vrai. La Peugeot marque désormais le pas face à la nouvelle mouture de ladite rivale, dans des domaines essentiels comme le numérique et l'hybridation des mécaniques. La Golf, cependant, a désormais une autre française dans son rétroviseur : la Renault Mégane, remise à niveau sans faire dans la demi-mesure.

Le festival commence par l'hybridation légère des blocs essence 1.0 et 1.3 TCe. D'entrée de jeu, en attendant un module hybride rechargeable en bonne et due forme programmé en fin d'année 2020. C'est acté. Viennent ensuite l'inévitable dalle numérique placée face au conducteur et l'installation multimédia en mode 4 G, avec en paquet-cadeau de nouvelles assistances servies à satiété (nous y reviendrons dans le détail plus tard). Le tout mixé place la Mégane dans les roues de la Golf, CQFD.

➜ **Le restylage subi ne change pas fondamentalement la personnalité de la Mégane. Pour le reste, c'est du costaud.**



L'Audi A3, c'est comme la Golf : on prend la même et on recommence. Au fait, il s'agit bel et bien d'une nouvelle génération…

Dans la



Audi A3

Prix estimé : à partir de **27 000 €**

Commercialisation : **début 2020**

CARPIX

Renault Mégane

Prix estimé :
à partir de **22 000 €**

Commercialisation :
début 2020



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

droite ligne

L'Audi A3 quatrième du nom et sa cousine la Volkswagen Golf partagent la même plate-forme, le contraire eût étonné. Mais le parallèle ne s'arrête pas là. L'habitacle ne résiste pas à l'invasion numérique (à voir si les écrans font corps commun, à l'horizontale, comme cela devient la mode), et les assistances à la conduite déjà existantes reçoivent du renfort, comme sur la Golf. L'hybridation des moteurs est tout sauf une surprise. On la dit légère dans un premier temps, et un module rechargeable est attendu en fin d'année 2020. Les versions survoltées S3 et RS3 *(voir photo ci-contre)* sont, pour leur part, déjà en phase de test.

Reste l'apparence physique. Pour le coup, c'est "le changement dans la continuité", cette expression, éculée certes, prend ici tout son sens. L'A3 conserve ses proportions actuelles, à carrosseries correspondantes. Celles-ci sont réduites à deux unités : la 5 portes et la berline 4 portes à coffre.

➜ **Rien de nouveau sous le soleil, diront les mauvaises langues. Certes… mais ça marche. Et l'Audi A3 reste l'archétype de la compacte premium.**

ET AUSSI…

Calendrier des commercialisations

Janvier



MOURAD BALTI TOUATI

- **Alfa Romeo Giulia**
- **Hyundai i10**
- **Seat Leon**
- **Skoda Octavia**

Alfa Romeo Stelvio Pour le Stelvio comme la Giulia, le restylage est pour le moins léger. C'est surtout l'occasion pour Alfa Romeo de remettre à niveau les deux modèles en matière d'aides à la conduite.

Février



FORD

- **BMW X1 25e**
- **BMW X3 30e**
- **Jaguar F-Type**
- **Mazda 2**

Ford Puma Le SUV urbain de Ford a déjà été dévoilé. Il sera proposé avec une offre mild-hybride.

Mars



TOYOTA

Toyota Yaris Il se sera écoulé plus de six mois entre la présentation officielle du modèle et sa commercialisation. La version hybride 114h ouvrira le bal.

- **Land Rover Evoque PHEV**
- **Mercedes Classe E**
- **Renault Espace**
- **Renault Clio/Captur E-Tech**
- **Suzuki Vitara hybride**

CE QUI CHANGE EN 2020

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2020

2e trimestre

Nouveauté
Restylage
Électrification



DACIA K-ZE

Prix estimé :
à partir de **15 000 €**,
bonus non compris

Commercialisation :
été 2020

Dacia peut-il intégrer dans sa gamme une voiture électrique, chère par définition ? Oui, c'est possible. La preuve par ce qui suit.

Électricité et Dacia, même combat

Piqûre de rappel. Comme tous les constructeurs présents sur le sol européen, Dacia doit réduire drastiquement la moyenne des émissions de CO_2 de sa gamme, sous peine de sanctions financières lourdes. La mesure entre en vigueur dans un an, la ligne rouge à éviter de franchir étant fixée à 95 g/km. Au-delà, on passe à la caisse, à raison de 95 € par gramme de dépassement, multiplié par le nombre de voitures vendues. En l'état actuel de sa gamme, Dacia est loin du compte (125 g/km en moyenne), malgré l'adoption récente de moteurs thermiques réputés pour leur frugalité. Ce faisant, il n'y a pas trente-six solutions : il faut électrifier. D'une manière ou d'une autre. Problème, l'entreprise est-elle compatible avec le profil low cost de la marque ?

Par chance, Renault a en magasin le matériel en mesure de répondre audit profil. En Chine, très exactement, où la maison mère de Dacia commercialise depuis peu, et sous son label, le micro-SUV électrique baptisé K-ZE (prononcez "kazi") – 3,74 m en longueur à titre indicatif. L'idée est donc de rapatrier l'engin en Europe et de le badger Dacia. Après transformations… De fait, le K-ZE chinois ne peut migrer hors de ses frontières en gardant son passeport d'origine. Ses éléments de sécurité se réduisent au strict nécessaire, son électromoteur développe 45 ch (33 kW), la capacité de sa batterie est limitée à 26,8 kWh et son autonomie maximale n'excède pas 200 km en cycle WLTP. En bref, ce véhicule ne passe pas la douane en l'état.

Partant de là, quelles sont les options posées sur la table ? On oublie la Twizy, hors sujet, et les regards se tournent fort logiquement vers la Zoe gratifiée d'un complexe électrique éprouvé – 92 ou 108 ch au choix. La variante la moins puissante pourrait équiper le K-ZE, sans doute possible. Reste à savoir à quel prix. Celui-ci doit avoisiner les 15 000 € avant déduction du bonus, pas plus. Dacia oblige. La réponse reste en suspens à cette heure.

➜ **Le SUV K-ZE sera le véhicule électrique le moins cher du marché, c'est une certitude. En prime, il est loin d'être laid, ce qui ne gâte rien.**



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

La C3 est une bonne voiture, et cela ne changera pas. Le restylage de rigueur, pour autant, masque le retard pris dans certains domaines.

Le minimum syndical

En circulation depuis trois ans, la C3 n'échappera pas à son restylage de mi-carrière. Un passage obligé. L'opération de chirurgie esthétique s'accompagne généralement de retouches de divers ordres, au risque d'enfoncer les portes ouvertes en écrivant ces lignes. La règle, pour autant, ne s'applique pas dans le cas présent. La nécessaire remise à niveau se limite à l'apparence physique, point barre.

En l'occurrence, les designers chargent une barque déjà bien remplie. En ne considérant que la face avant, deux barrettes chromées encadrent désormais les blocs de projecteurs divisés en deux, pour former ce que nous appellerons une patte d'oie. En bref, la C3 se singularise encore un peu plus. Sa personnalité en sort renforcée, c'est certain, mais les esthètes éclairés objecteront que le maquillage est un peu trop appuyé… Les retouches cosmétiques occultent l'essentiel. PSA refuse d'accorder à la C3 la plate-forme que se partagent les nouvelles 208 et Corsa, et cela pose problème. La citadine polyvalente badgée Citroën est de ce fait privée des assistances dernier cri de ses cousines, sans même parler de la propulsion électrique hors sujet dans son cas. Un handicap, que nous le voulions ou non, dans un secteur où les nouvelles entrantes élèvent la barre de plusieurs crans sur toutes ces questions. Quant à l'offre moteur de la C3, elle sera reconduite en l'état.

➜ **La C3 est une pièce de choix si l'idée est de rouler décalé, et cela sera encore plus vrai après le restylage programmé. On en restera là.**

CITROËN C3

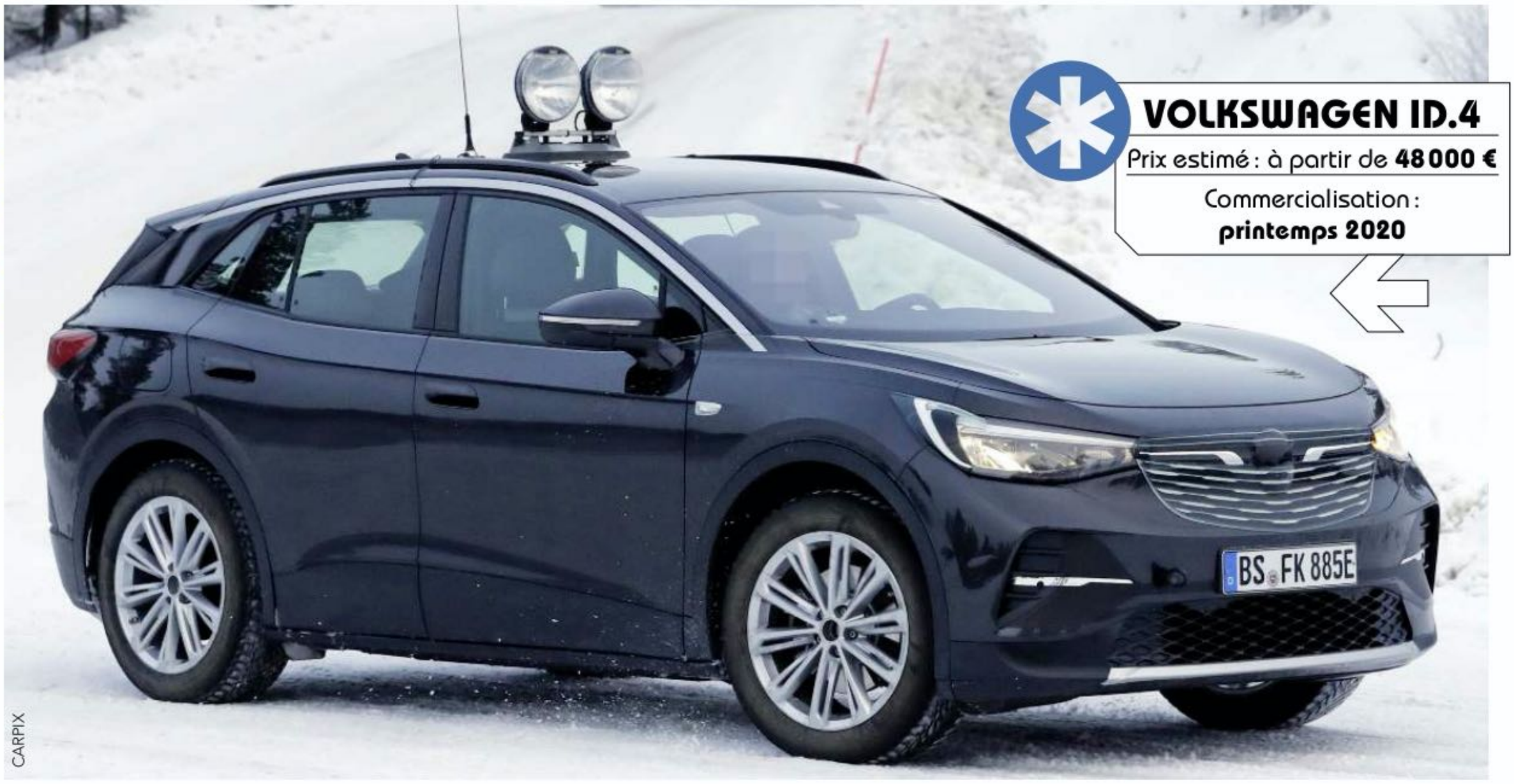
Prix estimé :
à partir de **14000 €**

Commercialisation :
printemps 2020

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Nouveauté

CE QUI CHANGE EN 2020



CARPIX

VOLKSWAGEN ID.4

Prix estimé : à partir de **48 000 €**

Commercialisation : **printemps 2020**

Après la berline électrique ID.3 en phase d'approche, vient le SUV, qui porte le dossard n° 4. Un ou deux électromoteurs, au choix.

Second de cordée

Le cadre. Volkswagen développera une gamme de véhicules électriques indépendante, et toutes les espèces seront concernées. C'est la berline ID.3 qui ouvre le bal, suivie dans la foulée par un SUV. Normal. Pour le présenter, l'ID.4, dérivé du concept car ID. Crozz, se range dans la même catégorie que le Tiguan, duquel il se distingue par sa tenue plus décontractée.

Pour le reste, voici les grandes lignes. L'ID.4 fait sienne l'architecture mécanique de la berline précitée, composée d'un électromoteur placé à hauteur des roues arrière qu'il a la charge d'entraîner. Une variante plus puissante ajoute une seconde unité à l'avant, avec à la clé une transmission intégrale en bonne et due forme. Nous n'avons pas encore les données chiffrées.

➜ **Entrée en matière réussie, à première vue. Autant s'attendre à des autonomies étendues, au pluriel car les capacités des batteries varient.**

Volkswagen Tiguan
Le coupé en prime



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Restylage de circonstance, invasion numérique, assistances revues à la hausse, hybridation légère pour commencer, puis module rechargeable prévu plus tard : tel est le programme pour le Tiguan. C'est écrit comme sur du papier à musique. Une carrosserie coupé complétera rapidement le tableau, ce qui capte notre attention. Le prix d'attaque du Tiguan standard avoisinera les 35 000 € selon nos estimations.



Présenté sous forme de concept car dans un premier temps, le SUV électrique Ariya casse tous les codes en vigueur chez Nissan.

Programme de rupture

En perte de vitesse sur certains marchés, Nissan a grand besoin de redorer son blason. Cela passe par le produit et, à cet égard, le prochain Qashqai rassure. Il en faut plus. Un véhicule à même de frapper les esprits, par exemple. Le voilà, sous l'appellation Ariya.

Cette référence désigne un SUV dessiné à l'équerre, à des années-lumière des rondeurs chères à la marque, et gratifié d'une habitabilité très généreuse au regard de sa taille – 4,60 m en longueur. Autre rupture marquante, la planche de bord épurée au possible est mise en valeur par un ensemble d'écrans disposé à l'horizontale. Superbe réalisation.

L'essentiel est ailleurs. L'Ariya étrenne une nouvelle plate-forme dédiée à la propulsion électrique, extensible à souhait et en mesure d'accueillir un ou deux électromoteurs. C'est du lourd, dit-on, ce qu'il nous faudra vérifier quand nous aurons les données chiffrées…

➜ **L'Ariya promet beaucoup, même si l'équation retient plusieurs inconnues à cette heure. Un tournant dans l'histoire récente de Nissan.**



ET AUSSI…

Calendrier des commercialisations

Avril



- **Ford Kuga**
- **Kia e-Niro**
- **Renault Talisman**
- **Mini Countryman**
- **Aston Martin DBX** Après Porsche, Rolls-Royce et Bentley, c'est au tour d'Aston Martin de lancer son SUV de luxe. Son V8 biturbo développe 550 ch.

Mai



- **Jeep Renegade**
- **Mazda CX-3**
- **Porsche 911 Targa**
- **Seat Leon**
- **VW T-Roc Cabrio**
- **Mercedes GLA** Dévoilé dans notre dernier numéro, le GLA prendra tout son temps avant d'arriver sur les concessions françaises. Premier prix estimé autour de 33000 €.

Juin



- **Honda-e** La craquante citadine 100 % électrique du constructeur japonais misera davantage sur son style et l'ambiance intérieure pour séduire, que sur son autonomie limitée à 220 km.
- **BMW Série 3 Touring 30e**
- **Ford Explorer**
- **Hyundai i30**
- **Opel Insignia**
- **Twingo électrique**
- **VW ID.3**

CE QUI CHANGE EN 2020

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2020

3e trimestre

Nouveauté
Restylage
Électrification

Refait du sol au plafond et hybridé à toutes les sauces, ainsi se présente le prochain Qashqai. L'espérance de vie des diesels est en chute libre.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

NISSAN QASHQAI

Prix estimé : à partir de **25 000 €**

Commercialisation : **automne 2020**

Dans une autre dimension

Nissan casse tout et recommence. À cet égard, le style en totale rupture avec ce qui se faisait jusqu'à présent annonce la couleur : le Qashqai passe dans une autre dimension. Dans tous les sens du mot. La troisième génération de ce défricheur, qui ouvrit la voie à d'innombrables émules, reposera sur la plate-forme dite CMF accordée aux nouvelles formules des Clio, Captur et Juke, laquelle plate-forme a pour première vertu son extensibilité.

En décodé, le Qashqai ne sera plus le petit gabarit de sa classe – 4,39 m en longueur à l'heure actuelle. Il s'allongera, c'est une certitude, pour atteindre une taille dans la norme de son espèce – entre 4,45 et 4,50 m. Au plus grand profit, espérons-le, de l'habitabilité à ses places arrière, qui en ont bien besoin. À vérifier le moment venu.

La plate-forme précitée, on le sait, accueille à bras ouverts les formules hybrides de toute sorte. Et là, Nissan nous servira la totale. Hybridation légère à base de batterie 48 V, module standard non rechargeable, complexe rechargeable que l'on dit fourni par Mitsubishi, proche dans sa définition de l'unité qui anime le SUV Outlander PHEV : seul manque à l'appel un dispositif où c'est le moteur thermique qui soutient l'électromoteur, et pas l'inverse. Quoi que… Nissan connaît la recette, comme l'atteste le monospace Note, gratifié de quelque de chose de ce genre au Japon – le 3 cylindres 1.2 fait office de prolongateur d'autonomie, rien d'autre. Il se dit, là encore, que la firme envisage de l'appliquer au Qashqai, et si l'hypothèse devait se vérifier, les diesels connaîtront un sort funeste. Au conditionnel, tout ça…

L'opération chamboule-tout se poursuit à l'intérieur. Le design du mobilier s'épure, les matériaux flattent l'œil, l'écran central occupe de la place et le combiné d'instrumentation numérique s'inscrit au programme, voilà ce qu'il faut retenir pour l'instant. Les assistances à la conduite tombent dru.

➜ **Le Qashqai monte la barre de plusieurs crans dans tous les compartiments du jeu. Il faudra compter avec lui. À nouveau.**



CITROËN C4

Prix estimé :
à partir de **20 000 €**

Commercialisation :
fin 2020

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

La C4 tout court, sans le Cactus. Une berline normale, donc, du moins dans les grandes lignes. C'est signé Citroën, le fait est…

Retour en force

Retirée du catalogue il y a plus d'un an, la berline en bonne et due forme répondant à l'appellation C4 revient. Pas en catimini. La robe en jette, permettez-nous l'expression. Où l'on retrouve, sur la face avant, les pattes d'oie étrennées par la C3 restylée *(voir page 13)*, étant entendu que l'on ne s'arrête pas là. Les feux arrière sont posés en excroissance sur la carrosserie, un peu à la manière du Toyota C-HR, et le tout additionné ne manque pas de capter l'œil. Lequel note, en prime, deux choses. Un, la chute de toit est très inclinée, la voiture prenant de ce fait un faux air de coupé 5 portes. Deux, la garde au sol paraît bien généreuse pour une berline. En bref, la C4 monte sur des échasses, comme une certaine DS 4 en son temps.

En elle-même, cette familiale compacte repose sur la variante "empattement allongé" de la plate-forme accordée à la Peugeot 208, pour ne citer qu'elle. Dite CMP, cette base technique peut soutenir, on le sait, un complexe électrique, article auquel la C4 n'échappera pas. L'hybridation est hors sujet, en revanche, et les motorisations thermiques seront puisées dans le stock existant du groupe PSA à ce niveau de gamme. Enfin, il est ici question de Citroën, qui garde pour lui ses amortisseurs à doubles butées hydrauliques. La C4 sera servie, il va sans dire. Les sièges en mode "confort avancé" (Advanced Comfort en novlangue Citroën) feront le reste.

➜ **La C4 en met plein la vue, mais pas seulement. Sous l'habit, c'est du solide.**

Le futur EQA, SUV compact 100 % électrique de Mercedes, devrait être présenté à l'automne prochain. Par ses proportions, il se rapproche nettement du nouveau GLA, loin du concept de 2017.

Un GLA peut en cacher un autre

À l'occasion de la présentation du nouveau GLA, Mercedes a diffusé une image – une seule – du futur EQA. Ce SUV 100 % électrique devrait être assemblé dans l'usine d'Hambach, en Moselle. Aucune information technique n'a été révélée par le constructeur allemand. Pour rivaliser avec les Volvo XC40 Recharge et Audi Q4 e-tron *(voir page 22)*, il optera pour un générateur dont la puissance devrait évoluer entre 200 et 300 kW (270 et 400 ch) et opter pour une batterie lui permettant de couvrir une distance d'environ 400 km. Rappelons qu'il reposera, comme les autres modèles électriques de la marque, sur la plate-forme modulaire EVA qui permet d'accueillir un ou deux moteurs électriques et une transmission aux roues avant ou aux quatre roues.

➜ **Véritable SUV, l'EQA se veut un modèle à part dans la gamme Classe A. Dans les faits, il s'agit ni plus ni moins d'un GLA électrifié.**



DAIMLER

Mercedes EQA

Prix estimé :
à partir de **48 000 €**

Commercialisation :
début 2021

Le Tucson virilise son apparence physique, et ce faisant, se tient en parfaite adéquation avec son patronyme. Hybridation il y aura.

Panoplie de cow-boy

Le concept car Vision T Concept découvert au récent Salon de Los Angeles annonçait la couleur : Hyundai épure le propos. Préfiguré par l'étude en question, le prochain Tucson revêtira une robe toute simple, sans fioritures et mise en valeur à grands coups d'arêtes saillantes et d'angles vifs. Fluide et virile, comme il sied à un SUV dont l'appellation fleure bon les grands espaces américains. C'est à savoir, le concept car précité revendiquait 4,60 m en longueur et 2 m en largeur, des dimensions peu réalistes s'agissant d'un véhicule de cette catégorie. En clair, le Tucson quatrième du nom restera classé parmi les SUV compacts – 4,48 m en longueur en ce qui concerne l'actuelle mouture.

Le Vision T américain réservait une autre surprise, de taille celle-là. Sous son capot, plus précisément, où logeait un module hybride rechargeable dont Hyundai s'est bien gardé de révéler la composition et la puissance développée. Une chose est sûre, le Tucson aura droit à quelque chose de ce genre, sans oublier l'inévitable hybridation en tenue légère. D'une manière plus prosaïque, les motorisations existantes reprendront du service en l'état. Quant à savoir de quel bois sera fait l'intérieur, il faudra patienter encore un peu. Une offensive numérique de grande ampleur est à prévoir. On ne se refait pas, chez Hyundai.

➜ **Le Tucson change de stature, si ce n'est de statut. Certes, les points**



HYUNDAI

La Série 4 s'affranchit de la Série 3 sur le plan physique. Sa grande affaire reste la conversion du Gran Coupé à l'électricité.

De l'électricité da



CARPIX

BMW SÉRIE 4
Prix estimé :
à partir de **55 000 €**
Commercialisation :
fin 2020



ns l'air

Premier point, l'étrange calandre qui ornait la récente étude Concept 4 demeure sans suite. Le modèle de série arbore le double haricot traditionnel de la marque, et sur l'essentiel, ne partage désormais plus grand-chose avec la Série 3 sur le plan physique. Certains observateurs avisés voient en la Série 4 une Série 8 en modèle réduit, ce en quoi ils n'ont pas tout à fait tort. La rupture avec la mère nourricière s'arrête là. La Série 3 fournit tout le reste, la plate-forme, les motorisations et le traité intérieur.

Comme au précédent chapitre, la Série 4 décline trois carrosseries: le coupé, le cabriolet et le coupé 4 portes dit Gran Coupé. Ce dernier attire plus particulièrement notre attention, pour la simple raison qu'il fait sienne la propulsion 100 % électrique. La puissance développée est classée "secret défense", mais BMW n'hésite pas à faire savoir que l'autonomie atteint 600 km. Cela dit beaucoup de choses.

➜ **La Série 4 est un dérivé de la Série 3, mais cela ne se voit plus. Il y aura une M4, bien évidemment.**

ET AUSSI...

Calendrier des commercialisations

Juillet



YANN LEFEBVRE

- **BMW Série 5**
- **Seat Ateca**
- **Cadillac XT4**
- **Volvo XC40 Recharge**

BMW X2 25e Après le X1, ce sera au tour du X2 d'accueillir l'offre hybride rechargeable maison. Au programme, une cinquantaine de kilomètres en tout-électrique et un tarif autour de 50 000 €.

Août



CUPRA

- **Fiat 500e**
- **Kia Picanto**
- **Nissan Juke hybride**

Cupra Formentor Hybride rechargeable de 245 ch avec 50 km d'autonomie en 100 % électrique, le premier SUV Cupra mise surtout sur ses lignes tendues pour séduire.

Septembre

Mazda MX-30 À la fois SUV, coupé et électrique, le MX-30 serre en prime les prix (34 400 €). Mais c'est l'autonomie qui trinque : environ 200 km !

- **Audi Q5**
- **Honda Jazz**
- **Hyundai i20**

CE QUI CHANGE EN 2020

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2020

4e trimestre

Nouveauté

Restylage

Électrification

RENAULT ARKANA

Prix estimé : à partir de **26 000 €**

Commercialisation : **automne 2020**



Il y a restylage et restylage. L'anodin, et celui qui change la donne. Le 3008 s'inscrit dans la seconde perspective.

Changement de personnalité

L'auteur de ces lignes avoue un gros faible pour le faciès du 3008 et sa touche de dynamisme. À dire vrai, ledit auteur ne voit guère pourquoi cette face avant devrait changer quand le véhicule passera par la case restylage en fin d'année prochaine. Mais Peugeot ne partage pas cet avis.

Ses designers ont été invités à ne pas employer le dos de la cuillère. Objectif, adoucir le propos au moment où les SUV sont montrés du doigt, notamment pour leur apparence physique quelque peu paramilitaire. Agressive par définition, donc, la calandre proprement dite disparaît au profit d'un bloc d'une seule pièce, légèrement concave et strié dans le sens de la longueur. En son centre, trône un imposant logo au design néorétro, derrière lequel sont dissimulés divers radars en liaison avec les assistances à la conduite annoncées en surnombre.

Le tout, enfin, est encadré par des projecteurs dessinés d'un seul trait, à l'aspect très simple, et prolongés sur le bas par les fameux crocs lumineux qui constituent désormais la marque de fabrique de Peugeot. Le capot reste en l'état et la très discrète prise d'air inférieure assure la ventilation du compartiment moteur. Résultat, la personnalité du 3008 change du tout au tout, chose rare s'agissant d'un restylage de mi-carrière. Cela ne veut pas dire que la voiture manque de caractère. Bien au contraire.

Ce museau monolithique cacherait-il une mécanique 100 % électrique, comme on pourrait le croire ? Il n'en est rien. La plate-forme EMP2 "canal historique" est reconduite telle quelle, et nous savons qu'elle ne supporte pas de motorisation de ce type. Cela viendra plus tard, quand le 3008 passera à la génération suivante – en 2023, dit-on. D'ici là, l'offre moteurs ne devrait pas connaître de chamboulement notable lors de l'étape de restylage. Le lot retient pour rappel deux modules hybrides rechargeables, respectivement portés à 225 et 300 ch.

➜ **Le nouveau faciès du 3008 marque tout autant la rétine que le look de l'actuelle mouture. Dans un registre différent toutefois, et c'est l'effet voulu. Dont acte.**



RENAULT

Renault ne pouvait nous faire languir plus longtemps. Baptisé Arkana, son SUV coupé réservé à des contrées lointaines migrera chez nous.

À la demande générale

On le veut." C'est sous ce titre que *L'Auto-Journal* a salué pour la première fois le SUV coupé Arkana. Et de préciser, qu'en "*la circonstance, Renault endosse la tenue du premier de cordée, en s'aventurant sur un terrain jusqu'alors interdit aux constructeurs généralistes.*" Encore faut-il qu'il y ait cordée…

À cette heure, l'Arkana n'a toujours pas de concurrent direct à son niveau de gamme. Nos vœux seront exaucés, quoi qu'il en soit. L'histoire est connue. Il y a deux Arkana vêtus de la même robe : le russe basé sur le Dacia Duster et le coréen bâti sur la plate-forme CMF-B du nouveau Captur. Renault expédiera en Europe le second, au demeurant plus imposant que sa matrice – 4,50 m en longueur. L'Arkana qui nous est destiné reprendra la planche de bord du dernier Captur, mais pourrait recevoir des motorisations plus puissantes, plus en rapport avec son gabarit.

➜ **Ce SUV coupé agréable à regarder sera accessible au plus grand nombre. Il a toute sa place chez nous.**

PEUGEOT 3008

Prix estimé :
à partir de **28 000 €**

Commercialisation :
automne 2020

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Audi lance un SUV électrique plus accessible que l'élitiste e-tron. Pour preuve, le Q4 e-tron partage sa base technique avec le VW ID.4.

En voie de dém



AUDI Q4 E-TRON

Prix estimé : à partir de **49 000 €**

Commercialisation : **automne 2020**

La Sandero passe sans transition d'une plate-forme ancestrale à celle de la nouvelle Clio. Au risque de voir ses prix augmenter.

Le grand bond en avant



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

État des lieux. La Sandero en circulation repose sur la plate-forme de la seconde génération de Clio, laquelle remonte à 1998. Certes, cette base technique a évolué depuis, mais cela résume bien la situation. Il est temps de passer à autre chose. À la plate-forme de la nouvelle Clio, par exemple, sur laquelle s'appuiera la Sandero troisième du nom. Le doute n'est guère permis, réglementations de toutes natures, existantes et à venir, obligent. Premier point, la Sandero gagne une poignée de centimètres en longueur (4,07 m sur l'actuelle mouture), tout en gardant ses proportions générales. De même, son apparence physique évolue, mais il ne faut pas s'attendre à ce qu'elle change du tout au tout. Le reste est affaire de conjectures. La plate-forme précitée, alias CMF-B, accueille des solutions hybrides, c'est même sa raison d'être, et tout indique que la Sandero aura droit à quelque chose de comparable, en mode rechargeable notamment. Les motorisations standard seront, quant à elles, en toute logique, fournies par la Clio. La Sandero, enfin, hérite d'une version simplifiée de la plate-forme CMF-B, et se verra donc refuser un certain nombre d'assistances et autres gris-gris technologiques. Pas de quoi en faire un fromage si les prix continuent à défier toute concurrence. Et ce sera toujours le cas. Dans une proportion moindre qu'à l'heure actuelle, toutefois.

➜ **Cette Dacia ne puise plus dans les vieux stocks éprouvés de Renault, et c'est une première pour la marque. La Sandero a tout à y gagner.**

ocratisation

Le futur Q4 reprendra la plate-forme MEB, celle qui soutient le Volkswagen ID.4 présenté page 14. La formule reste inchangée : de l'électromoteur en mode solitaire, chargé d'entraîner les roues arrière, à son double placé en complément sur le train avant, avec transmission intégrale à la clé. Cette variante dépasse les 300 ch, et la grosse capacité de la batterie, soit 82 kWh aux dernières nouvelles, permet d'espérer un rayon d'action décent – 450 km, dit la rumeur.

Le reste appartient à Audi, à commencer par la silhouette de SUV coupé empreinte de dynamisme, effet visuel encore renforcé par la débauche d'angles vifs qui ornent la robe. Tout l'inverse de l'ID.4. Pour terminer, le Q4 e-tron s'inscrit par sa taille (4,59 m en longueur) dans la catégorie des SUV familiaux, et il entend réserver un accueil princier à sa clientèle à en juger par son très généreux empattement – 2,77 m.

➜ **Le style du Q4 e-tron annonce la couleur : prime au dynamisme, au détriment probable de l'autonomie. C'est un choix, et il est respectable.**

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



ET AUSSI...

Calendrier des commercialisations

Octobre



- **Audi Q2**
- **Jaguar E-Pace**
- **Opel Grandland**
- **Opel Crossland**
- **Skoda SUV Coupé**
- **Volkswagen Arteon Shooting Brake**
- **VW Golf break**
- **508 Peugeot Sport Engineered** (oui, son nom est dans cet ordre). Présentée à Genève, l'hybride *made by* Peugeot Sport développera environ 400 ch. Certains appendices aéro du concept auront disparu.

Novembre



- **Jaguar XF**
- **Seat el-Born**
- **Toyota Mirai**
- **Ford Mustang Mach-E** Le constructeur américain tente un pari risqué. Mais le rapport prix/prestation du Mach-E peut faire douter les SUV 100 % électriques.

Décembre



- **BMW iX3** D'abord commercialisé en Chine, le SUV 100 % électrique sur base de X3 devrait être proposé en Europe avant la fin de l'année.
- **Mercedes Classe S**
- **Opel Mokka-e**
- **Renault Kangoo**
- **Tesla Model Y**

LE MALUS ÉCOLOGIQUE CRÈ

EN CETTE ANNÉE 2020, LA FISCALITÉ APPLICABLE À L'AUTOMOBILE ÉVOLUE AVEC **LA PRISE EN COMPTE**, DÈS LE 1er MARS, **DES VALEURS D'ÉMISSIONS WLTP,** AINSI QUE DE MULTIPLES AJUSTEMENTS. PARMI CES DERNIERS, LE **REHAUSSEMENT DU PLAFOND DU MALUS** DE 12 500 À 20 000 €, MAIS ÉGALEMENT L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE CERTAINES DISPOSITIONS DE **LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS.** ATTACHEZ VOS CEINTURES !

Par **Bertrand Gay**

En 2020, le malus écologique va connaître une révolution. Un bouleversement d'autant plus complexe qu'il changera de référentiel en cours d'année, en passant des g/km de CO_2 évalués selon le protocole NEDC* à ceux mesurés suivant le WLTP**. Depuis le 1er janvier 2020, la grille du malus automobile est décalée par rapport à celle de l'année passée et commence désormais à 110 g/km de CO_2 avec une pénalité de 50 €, un seuil qui n'était atteint que pour 120 g/km de CO_2 dans le barème 2019. Ainsi, un Renault Captur BluedCi 115, avec un niveau d'émissions de CO_2 de 111 g/km doit s'acquitter d'un malus de 75 € au lieu de 0 € l'an dernier. La situation empire pour un Captur TCe 130 et ses 128 g/km de CO_2. Son malus passe de 90 € en 2019 à 650 € en 2020. Voilà qui risque d'écorner le budget options, voire pousser les acheteurs vers des finitions inférieures pour rester dans les sommes prévues. Cet exemple diesel/essence sur le Captur nous montre que la nouvelle grille de malus pénalise particulièrement les motorisations essence sur les segments B et C. Cela paraît tout à fait logique au regard des émissions de CO_2, mais va à l'encontre du discours selon lequel les diesels sont plus polluants que les essence. Fiscalement, le dispositif est assez logique, car ces véhicules constituent le gros du marché. Ne dit-on pas qu'un bon impôt doit être assis sur une large base avec un impact acceptable par chacun des assujettis ? Dans la tranche des 120 à 130 g/km de CO_2, l'augmentation est comprise entre 210 et 678 €. En estimant que l'accroissement moyen des malus unitaires payés est de 400 €, les recettes de malus pourraient atteindre 400 à 450 millions d'euros en 2020.

Par ailleurs, début décembre, Bruno Le Maire, ministre de l'Économie et des Finances, a annoncé un nouveau plafond pour le malus écologique et l'a relevé à 20 000 €, soit plus de 185 g/km de CO_2 en NEDC corrélé. Le ministre a beau dire qu'il adore la voiture, la frontière entre l'écologie incitative et l'écologie punitive semble de plus en plus mince. Une telle mesure va influer sur le choix de l'automobiliste cherchant une voiture ou un SUV haut de gamme à essence. En effet, cette niche de marché sera pénalisée d'un malus qui peut être supérieur de 7 500 € à ce qu'il était en 2019.



JULIEN WARNAND/EPA/MAXPPP

Bruno Le Maire dit aimer l'automobile, mais le ministre de l'Économie estime qu'acheter des voitures émettant plus de 172 g/km de CO_2 est "injustifiable".

> En 2020, la grille de malus s'élargit vers le bas dès 110 g/km de CO_2 (NEDC), et vers le haut, avec un plafond relevé à 20 000 €.

LE WLTP DÉCALE LA GRILLE DU MALUS

Cette première grille de malus ne devrait durer que jusqu'au 29 février 2020. Le lendemain, les voitures neuves devront se conformer au protocole WLTP et exprimer leurs émissions de CO_2 en fonction de ce dernier. Les consommations et les émissions de CO_2 issues du WLTP seront plus élevées. Afin d'en tenir compte, Bercy a décalé la grille de malus de 28 g/km de CO_2. Ainsi, pour un même niveau de malus, par exemple 330 €, la valeur de CO_2 issue du WLTP est de 151 g/km de CO_2 contre 123 g/km en NEDC corrélé. Outre des émissions de

5 VOITURES CONDAMNÉES À CHANGER... VITE

▶ SUZUKI JIMNY



ARNAUD SAUNIER

L'adorable petit 4x4 japonais ne coûte que 17 225 €, mais son malus dépasse les 4 800 € (154 g/km. Et encore, à condition de choisir la boîte manuelle. Avec une boîte auto, le malus passe la barre des 10 000 € !

▶ JEEP WRANGLER

Le célèbre baroudeur américain va souffrir, en attendant de recevoir une motorisation hybride rechargeable. Avec le 2.0 turbo (197 g/km), il est assujetti à un malus de 20 000 €. Jeep devra donc offrir une incroyable remise s'il ne veut pas devoir le laisser de l'autre côté de l'Atlantique.



JEEP



MITSUBISHI

▶ MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

Certes, il ne caracolait pas en tête des ventes, mais depuis le début de l'année, l'Eclipse Cross devient très difficile à vendre. Voyez plutôt : 25 990 pour un 1.5 Turbo Intense, mais avec 6 375 € de malus (159 g/km). Heureusement, Mitsubishi s'apprête à passer à l'ère de l'hybridation.

VE LE PLAFOND



ARNAUD SAUNIER

CO_2 plus élevées, le WLTP tient plus finement compte des différents équipements influant sur la masse, la résistance au roulement et l'aérodynamique. Ainsi, suivant le référentiel NEDC corrélé, une Ford Focus 5 portes mue par le moteur 1.0 EcoBoost émettait 107 g/km de CO_2, quelle que soit la version. D'ici deux mois, selon le WLTP, les différentes versions auront leurs propres valeurs de CO_2. Ainsi, la Titanium sera à 128 g/km, la ST Line, avec ses jantes de 17 pouces à 129 g/km tandis que l'Active, avec sa garde au sol accrue de 3 cm et ses pneumatiques mixtes de 17 pouces, atteindra 133 g/km. Mieux, certaines options influeront sur les grammages. Ainsi, une version Titanium avec l'option jantes de 18 pouces écopera de 6 g/km supplémentaires, tandis que les sièges ergonomiques ajouteront 1 g/km, etc. Bref, le WLTP implique une individualisation accrue des valeurs de CO_2, l'ajout d'équipements faisant augmenter ces dernières de 1 à 3 g/km selon les cas. Et, dès les 150 g/km de CO_2, chaque gramme additionnel génère un surcoût de 250 à 300 € ! Il conviendra d'en tenir compte au moment de la commande. ■

*NEDC (Nouveau cycle européen de conduite). Mesure européenne de la consommation et des émissions polluantes. **WLTP *(Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedures)*. Nouvelle procédure évaluant la consommation de carburant, l'autonomie électrique et les rejets de CO_2 et de polluants.

▶ RANGE EVOQUE

Vous craquez pour le nouvel Evoque ? Évitez donc le P300 MHEV. Son système d'hybridation légère ne fait rien à l'affaire, le P300 rejette un minimum de 185 g/km. Au prix d'achat de 54 950 €, il faut ajouter 20 000 € de malus en supplément.



NISSAN



DAVID SHEPARD

▶ NISSAN 370 Z

Fans du coupé Nissan, cherchez un modèle en stock, et déjà immatriculé. Car depuis le 1er janvier, l'engin implique 20 000 € de malus (259 g/km). Rapporté au prix de vente (33 500 €), ce surcoût compromet clairement la bonne affaire.

Jusqu'au 29/02/2020 : NEDC			À partir du 01/03/2020 : WLTP	
Émissions de CO_2 normalisées (g/km)	Malus 2019 (en €)	Malus 2020 (en €)	Émissions de CO_2 normalisées (g/km)	Malus 2020 (en €)
≤ 110	0	0	≤ 138	0
110	0	50	138	50
111	0	75	139	75
112	0	100	140	100
113	0	125	141	125
114	0	150	142	150
115	0	170	143	170
116	0	190	144	190
117	35	210	145	210
118	40	230	146	230
119	45	240	147	240
120	50	260	148	260
121	55	280	149	280
122	60	310	150	310
123	65	330	151	330
124	70	360	152	360
125	75	400	153	400
126	80	450	154	450
127	85	540	155	540
128	90	650	156	650
129	113	740	157	740
130	140	818	158	818
131	173	898	159	898
132	210	983	160	983
133	253	1 074	161	1 074
134	300	1 172	162	1 172
135	353	1 276	163	1 276
136	410	1 386	164	1 386
137	473	1 504	165	1 504
138	540	1 629	166	1 629
139	613	1 761	167	1 761
140	690	1 901	168	1 901
141	773	2 049	169	2 049
142	860	2 205	170	2 205
143	953	2 370	171	2 370
144	1 050	2 544	172	2 544
145	1 101	2 726	173	2 726
146	1 153	2 918	174	2 918
147	1 260	3 119	175	3 119
148	1 373	3 331	176	3 331
149	1 490	3 552	177	3 552
150	1 613	3 784	178	3 784
151	1 740	4 026	179	4 026
152	1 873	4 279	180	4 279
153	2 010	4 543	181	4 543
154	2 153	4 818	182	4 818
155	2 300	5 105	183	5 105
156	2 453	5 404	184	5 404
157	2 610	5 715	185	5 715
158	2 773	6 039	186	6 039
159	2 940	6 375	187	6 375
160	3 113	6 724	188	6 724
161	3 290	7 086	189	7 086
162	3 473	7 462	190	7 462
163	3 660	7 851	191	7 851
164	3 756	8 254	192	8 254
165	3 853	8 671	193	8 671
166	4 050	9 103	194	9 103
167	4 253	9 550	195	9 550
168	4 460	10 011	196	10 011
169	4 673	10 488	197	10 488
170	4 890	10 980	198	10 980
171	5 113	11 488	199	11 488
172	5 340	12 012	200	12 012
173	5 573	12 552	201	12 552
174	5 810	13 109	202	13 109
175	6 053	13 682	203	13 682
176	6 300	14 273	204	14 273
177	6 553	14 881	205	14 881
178	6 810	15 506	206	15 506
179	7 073	16 149	207	16 149
180	7 340	16 810	208	16 810
181	7 613	17 490	209	17 490
182	7 890	18 188	210	18 188
183	8 173	18 905	211	18 905
184	8 460	19 641	212	19 641
185 et sup.	8 753	20 000	213 et sup.	20 000

CE QUI CHANGE EN 2020

PRIME À LA CONVERSION : DES ÉVOLUTIONS À LA MARGE

En 2020, les conditions pour bénéficier de la prime à la conversion restent presque les mêmes que fin 2019. Ainsi, ce dispositif est réservé aux ménages dont le revenu fiscal de référence est inférieur à 13 489 € par part. De plus, la prime à la conversion ne concerne que l'achat d'un véhicule dont le prix est inférieur à 60 000 €, et dont les émissions de CO_2 sont au-dessous de 122 g/km de CO_2. Le montant de la prime peut aller jusqu'à 5 000 € pour les foyers les plus modestes acquérant un véhicule électrique ou hybride rechargeable en échange du précédent.

Enfin, rappelons que ce dispositif concerne à la fois les voitures neuves et d'occasion, ainsi que les véhicules électriques à 2, 3 ou 4 roues. Le dispositif est complexe, car il tient compte de plusieurs situations : type (essence ou diesel) et âge du modèle à remplacer, situation fiscale, usage du nouveau véhicule, achat neuf ou occasion. Chaque automobiliste doit donc bien vérifier qu'il remplit toutes les conditions. Dans le projet de loi de finances 2020, le gouvernement a prévu 405 millions d'euros pour le financement de la prime à la conversion.

JUSQU'À 5 000 € D'AIDE
EN FONCTION DU REVENU FISCAL DE RÉFÉRENCE



	Crit'Air 1	Crit'Air 2 immatriculé après le 01/09/2019	Electrique et hybride rechargeable
RFR (1) ≤ 6 300 €/part ou ≤ à 13 489 si gros rouleur	**3 000 €**	**3 000 €**	**5 000 € (2)**
RFR (1) ≤ 13 489 €/ part	1 500 €	1 500 €	2 500 € (2)
RFR (1) entre 13 489 € et 21 690 €/part	0 €	0 €	2 500 € (2)
RFR (1) ≥ 21 690 €/ part	0 €	0 €	0 €

La prime à la conversion est conditionnée par le revenu fiscal de référence (RFR) et le prix d'achat de la voiture. Ce dernier ne doit pas dépasser 60 000 € pour un modèle émettant au plus 122 g/km, et le montant des primes de 3 000 € et 5 000 € est limité à 80 % du prix du véhicule.

(1) Revenu fiscal de référence. (2) Pour les modèles dont l'autonomie électrique est de 40 km minimum. Pour les autres, la prime est réduite à 3 000 € pour les RFR ≤ à 6 300 € et 1 500 € pour les RFR jusqu'à 21 690 €.



ADRIEN CORTESI

PUISSANCE FISCALE : EN LÉGÈRE HAUSSE

La puissance fiscale d'une voiture exprimée en CV est issue d'un savant calcul prenant en compte la puissance réelle indiquée en kW et les émissions de CO_2 en g/km. À partir de mars, la hausse des taux de CO_2 exprimés suivant le protocole WLTP conduira à augmenter marginalement les valeurs de la puissance fiscale. Celle-ci pourrait être supérieure de 1 CV à partir du 1er mars 2020. Ensuite, chaque région de France applique le barème qu'elle choisit ; la valeur du CV varie, de 27 € en Corse à 51,20 € en région Provence-Alpes Côte d'Azur. Dans tous les cas, diverses taxes thématiques et les frais de gestion s'ajoutent à ces chiffres.

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS : UN RÉSEAU ROUTIER AMÉLIORÉ

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) a été votée définitivement fin novembre. Ses nombreux articles concernent principalement les modes de transports alternatifs à l'automobile, mais certaines dispositions touchent celle-ci plus directement.

Tout d'abord, la LOM prévoit d'augmenter de 31 % les investissements destinés aux réseaux routiers au cours des dix prochaines années. Espérons qu'il n'y en aura pas que pour les couloirs de circulation en site propre destinés aux transports en commun, et qu'il restera un petit budget pour les nids-de-poule et les marquages au sol ! Plus contraignante pour l'automobiliste, la LOM donne aux communes et collectivités locales la possibilité de mettre en place des zones à faibles émissions (ZFE). Dans celles-ci, en s'appuyant sur la classification des vignettes Crit'Air, la circulation de véhicules peut être restreinte, voire interdite, en fonction des conditions choisies (périmètre géographique, horaires). Enfin, la LOM va imposer l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les parkings d'immeubles neufs ou rénovés. De plus, en intégrant les trois mesures prises en juillet 2019 concernant le permis de conduire, la LOM pose les bases d'un futur permis plus rapide à obtenir et moins coûteux.


ERWIN WODICKA



FLORIAN GROUT

CARBURANTS, ASSURANCES, CONTRÔLE TECHNIQUE, PÉAGES
DES HAUSSES MARGINALES

La pression fiscale sur l'automobile, son achat et son usage est telle qu'une hausse marginale, de l'ordre de l'inflation, constitue une bonne nouvelle pour l'auto ! Les assurances automobiles devraient augmenter de 1 à 2 % suivant les contrats et les assureurs. Côté carburants, Bercy a renoncé à remonter la TICPE, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, pour les particuliers. Les prix des carburants ne devraient fluctuer qu'au rythme des "causes naturelles" : évolution des prix du pétrole, et marge des raffineurs et distributeurs de carburants. Le contrôle technique ne va pas intégrer de nouvelles mesures.



YANN LEFEBVRE

VITESSE
RETOUR À 90 KM/H À LA CARTE

Côté radars, l'installation des nouveaux modèles sur tourelle se poursuit avec un objectif de 1 200 unités à la fin 2020. Mais seront-ils tous fonctionnels ? Présentés comme très résistants aux agressions, ils s'avèrent tout de même vulnérables… Par ailleurs, le déploiement de voitures-radars aux mains d'opérateurs privés va se poursuivre en 2020 dans un grand nombre de régions.
Enfin, la question du retour aux 90 km/h sur les routes demeurera anecdotique, car le gouvernement a mis en avant la responsabilité, morale, voire pénale, des présidents de conseils départementaux en cas d'accroissement du nombre d'accidents. Cela en a refroidi plus d'un ! Pour rouler à une allure décente, reste l'autoroute, mais les péages devraient augmenter de 1 % en moyenne au 1er février prochain.



SEBASTIEN COMPAGNON/PHOTOPQR

VOITURES ÉLECTRIQUES
BONUS RESSERRÉ

En 2020, les grandes lignes du bonus offert pour l'achat d'une voiture ne changent pas, mais les conditions d'attribution sont à nouveau durcies. Les véhicules émettant moins de 20 g/km de CO_2, en pratique les purs électriques à batteries, peuvent seuls prétendre au bonus. Mais son montant dépend du prix d'achat. Ainsi, pour des autos coûtant moins de 45 000 €, ce bonus atteint 6 000 € pour les particuliers. Entre 45 000 et 60 000 €, il n'est plus que de 3 000 €. Au-delà de 60 000 €, il n'y a plus de bonus. Ce principe va amener les constructeurs à revoir leurs tarifs pour s'adapter aux tranches.

L'AVIS DE *L'AUTO-JOURNAL*

Des modifications fiscales à la marge pour l'année 2020, à l'exception notable de la grille à double vitesse du malus écologique et du déplafonnement de celui-ci. Si les constructeurs avaient déjà, pour la plupart, sérieusement élagué leur gamme, ils ont sans doute été surpris par l'amendement voté fin décembre.

INVITATION AU VOYAGE

À défaut de gros bouleversements techniques, 2020 offrira de nouveaux horizons. Arabie Saoudite, Vietnam, Kenya... Le sport automobile propose des étapes plus variées que jamais. Par **Alain Pernot**

Dakar
Changement de décor pour Alonso

▶Après être parti à la conquête des 24 Heures du Mans, de celles de Daytona et des 500 Miles d'Indianapolis, **Fernando Alonso élargit plus que jamais ses horizons en s'attaquant au Dakar!** Plus pour le fun que pour la victoire, l'Espagnol y pilotera un 4x4 Toyota, victorieux en 2019. Cette édition marque aussi un tournant historique pour le Dakar, puisqu'après dix éditions en Amérique du Sud, le plus célèbre des rallye raids s'installe en Arabie Saoudite.



Le Dakar 2020 évoluera en Arabie saoudite et sera marqué par les débuts de Fernando Alonso *(en action ci-dessous et ci-contre).*

JIRI SIMECEK/TOYOTA

Endurance
Bienvenue aux Hypercars

▶Encore quelques mois de patience et une nouvelle ère pourra enfin être entamée en Endurance. Au mois de septembre, le championnat du monde (WEC) s'ouvrira en effet à une nouvelle génération de voitures. **La catégorie Le Mans Hypercar succédera aux LMP1.** Toyota et Aston Martin ont déjà répondu présents. Le constructeur japonais alignera des protos reprenant la ligne de sa future hypercar GR Super Sport alors qu'Aston Martin alignera des Valkyrie "de route" développées par Red Bull et adaptées à la compétition, mais dépourvues de système hybride. Pour Peugeot, il faudra s'armer de patience puisque le retour du Lion est prévu pour septembre… 2022.



L'avènement des Hypercars sera l'occasion pour Aston Martin de viser à nouveau la victoire au classement général, avec sa Valkyrie.

JIRI SIMECEK/TOYOTA

ASTON MARTIN

LAT/PANORAMIC



Formule 1
À la conquête de nouveaux territoires

▶Le calendrier de la saison passe de 21 à 22 épreuves. Le Grand Prix d'Allemagne disparaît (c'est un comble à l'heure de la domination de Mercedes !), mais la F1 accueille **deux nouvelles épreuves : les Grands Prix du Vietnam (5 avril à Hanoï) et des Pays-Bas (3 mai à Zandvoort).** S'il s'agit d'une véritable première pour le Vietnam, c'est un simple retour en Hollande (30 éditions de 1952 à 1985). Le circuit de Zandvoort a été entièrement revu et se distinguera par un virage encore plus relevé qu'à Indianapolis. Les fans de Max Verstappen y seront en nombre !

▶Cantonné à un simple rôle de pilote d'essai Mercedes en 2019, **le Français Esteban Ocon va reprendre un service actif en Grands Prix.** Il pilotera pour Renault, au côté de Daniel Ricciardo. Espérons que la monoplace française sera plus compétitive que sa devancière…

▶La saison 2020 présente une grande stabilité par rapport à la précédente tant sur le plan technique (les gros changements sont pour 2021) qu'au niveau des engagés. Mis à part le remplacement d'Hülkenberg par Ocon chez Renault, un seul changement est à noter : **la venue du Canadien Nicholas Latifi** (vice-champion de F2) chez Williams, suite au départ de Robert Kubica. En revanche, la plupart des pilotes de pointe arrivant en fin de contrat fin 2020, l'automne sera mouvementé.



La Formule 1 fera étape cette année au Vietnam, où Red Bull a déjà effectué une petite démonstration.

GETTY/RED BULL

TOYOTA



Après une saison frustrante chez Citroën, Sébastien Ogier rejoint Toyota.



Retour au calendrier du Rallye du Kenya, réputé pour sa difficulté *(ici J.-P. Nicolas, vainqueur en 1978).*

Rallye
Grosse partie de chamboule-tout

▶Contrairement au plateau de Formule 1, celui du championnat du monde des rallyes (WRC) a été bouleversé en quelques semaines. **Le transfert surprise du nouveau champion du monde Ott Tänak de Toyota vers Hyundai a eu des effets en chaîne.** Pour le remplacer, Toyota s'est tourné vers Sébastien Ogier, qui rongeait son frein chez Citroën avec la peu compétitive C3 WRC. La défection d'Ogier a conduit au retrait immédiat de Citroën. Et des pilotes de valeur tels que Jari-Matti Latvala, Andreas Mikkelsen, Kris Meeke et Esapekka Lappi se retrouvent sur le carreau. Malgré un plateau tristement resserré, la saison 2020 s'annonce tout de même très intéressante sur le plan sportif avec une confrontation entre Hyundai (avec Tänak, Neuville et le renfort ponctuel de Loeb et Sordo) et Toyota (avec Ogier, Evans et le jeune prodige Rovanperä). La vaillante équipe M-Sport, Toujours fidèle au poste, tentera d'arbitrer ce duel.

▶Autre grande nouveauté : **le retour du mythique Rallye du Kenya.** Il devra toutefois se fondre dans le moule réglementaire actuel et perdra le caractère marathon qui lui donnait sa saveur. En plus de ce retour en Afrique, le WRC reviendra aussi en Nouvelle-Zélande et au Japon où se conclura la saison. Le Tour de Corse, l'Australie et la Catalogne passent à la trappe.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De à Z A

Par **Daniel Carroux**



AUDI

Audi

A5 Cela n'a pas tardé. Après la gamme standard de l'A5 restylée, dévoilée dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, vient la version "de compète" RS5. Celle-ci recrute les 450 ch délivrés par le V6 2.9 TFSI biturbo, que canalise la BVA8 Tiptronic en direction des 4 roues. Le label RS5 est attribué aux deux carrosseries (le coupé et le coupé 4 portes, dit Sportback), qui se vendent au même prix, soit 97 750 €. Ajoutez 20 000 € pour le malus.

Q8 Dans *L'Auto-Journal* n° 1047, considérant le profil du véhicule, l'auteur de ces lignes voyait mal Audi commercialiser le RS Q8 au pays du *"malus haineux"*. Raté. L'engin est disponible à la vente en France au prix de 154 900 €, auquel il convient donc d'ajouter le malus plein pot de 20 000 €. Sous le capot, le SUV coupé fait état de la présence d'un V8 4.0 biturbo micro-hybridé, qui envoie ses 600 ch et ses 800 Nm de couple sur les 4 roues par l'intermédiaire de la BVA8 Tiptronic. Jantes de 22 pouces de série, à titre indicatif.

Opel

Grandland X C'est chose faite. Le Grandland X reçoit à son tour le module hybride de 225 ch (en cumulé), en activité sous bon nombre de capots du groupe PSA. Pour rappel, ce complexe unit le 4 cylindres 1.6 de 180 ch à un électromoteur de 110 ch. Il entraîne les seules roues avant par l'intermédiaire de la BVA8, et l'autonomie en mode 100 % électrique est donnée à 57 km. Grandland X Hybrid : 41 700, 43 200 et 45 550 €, sous les finitions respectives Edition, Elite et Ultimate. Malus hors sujet.



OPEL



PORSCHE

Porsche

Macan Porsche élargit la gamme du Macan. En l'occurrence, du lourd, puisqu'il s'agit de la version la plus puissante baptisée GTS, équipée du V6 2.9 biturbo fort de 380 ch. La BVR, dite PDK, et les 4 roues motrices complètent le tableau, tout comme, d'ailleurs, le châssis rabaissé de 10 mm pour la circonstance. Prix : 79 699 €. Émissions de CO_2 non communiquées – toutefois, malus de 20 000 € plus que probable…

Fiat

500L Fiat réduit à l'os la gamme du monospace compact 500L : quatre ensembles mécaniques et une seule finition, point barre. Dite Sport, celle-ci retient de série la climatisation automatique, l'écran tactile de 7 pouces (Bluetooth + port USB + interface smartphone), les capteurs de pluie et de luminosité, les antibrouillards, les feux diurnes à LED, les radars de recul, le régulateur de vitesse et les jantes alliage de 17 pouces.
La banquette arrière coulissante, la caméra de recul et le toit panoramique fixe intègrent divers packs. Voici les prix. 500L 1.4 95 ch BVM6 (essence) : 18 490 €. 500L 1.3 MultiJet 95 ch BVM5 (diesel) : 22 490 €. Idem avec la BVR5 : 23 490 €. 500L 1.6 MultiJet 120 ch BVM6 : 23 490 €. Émissions de CO_2 non communiquées.


Fiat 500L

XINZHENG


Ford EcoSport

FORD

Ford

EcoSport La gamme du SUV urbain EcoSport rétrécit au lavage. Les pertes sont lourdes. La variante de 140 ch du 3 cylindres essence 1.0 EcoBoost, la BVA6 associée à la version de 125 ch de ce même bloc et la transmission 4x4 attribuée au seul diesel 1.5 EcoBlue de 125 ch quittent la scène. Les émissions de CO_2 des mécaniques maintenues au catalogue sont abaissées, c'est à noter. Les diesels, ce faisant, échappent de peu au malus entré en vigueur en ce début janvier.

LA GAMME **FORD ECOSPORT**

	Motorisations/boîtes	Malus*	Finition	Prix (TTC)
Essence	1.0 EcoBoost 100 ch BVM6	190 €	Trend	20 200 €
	1.0 EcoBoost 125 ch BVM6	150 €	Titanium / ST Line	22 700 € / 23 700 €
Diesel	1.5 EcoBlue 95 ch BVM6	0 €	Trend/Titanium/ ST Line	20 990 € / 22 700 € / 23 700 €
	1.5 EcoBlue 125 ch BVM6	0 €	Titanium / ST Line	23 700 € / 24 700 €

*Jusqu'au 29 février 2020.

Skoda

Kamiq Le SUV Kamiq monte le son. De fait, son offre moteur s'enrichit du 4 cylindres essence 1.5 TSI ACT de 150 ch. La harde transite, au choix, par la BVM6 ou la boîte robotisée DSG7 avant d'entraîner les roues avant. Kamiq 1.5 TSI 150 BVM6 : 25 170, 28 280 et 30 280 €, respectivement sous les finitions Ambition, Style et Monte-Carlo. Rajoutez 1 500 € pour la DSG7. Pas de malus à déplorer dans le premier cas, 50 € dans le second.


Skoda Kamiq

SKODA

LES MEILLEURS

ENNEMIS

Depuis leur naissance, en 2013, ces deux-là sont inséparables et luttent au coude à coude au palmarès des ventes. Le Captur se renouvelle ? Qu'à cela ne tienne, le 2008 lui emboîte le pas ! Avec quelques surprises à la clé…

Par **François Stagnaro**
Photos **Adrien Cortesi** et **Arnaud Saunier**

Qu'il est loin le temps des Peugeot 207 SW, Clio Estate ou Renault Modus ! Les petits breaks et le monospace citadin ont bien tenté de résister un temps, mais ils ont dû se résoudre à rentrer au garage pour laisser la place à des SUV citadins. Profitant de l'engouement de la clientèle pour ce nouveau genre d'aventuriers du dimanche, les Renault Captur et Peugeot 2008 ont habilement surfé sur la vague pour vite devenir les derniers chouchous des centres-ville. Chacun dans son genre. Le Captur en misant sur des couleurs vives, un toit contrasté et différents attributs pratiques (boîte à gants tiroir, sellerie déhoussable, banquette coulissante…), et en adoptant une image branchée de véhicule de loisirs… Quitte à négliger quelque peu la qualité perçue, avec des plastiques décevants. Moins Brice de Nice dans l'âme, le 2008 préférait une partition alors plus classique et sérieuse, mâtinée d'une touche techno grâce à son i-Cockpit. Chacun fort de ses atouts, ils ont atteint leur cible, et des ventes dépassant les espérances de leur constructeur. Six ans plus tard, ils remettent le couvert ! Toujours indissociables d'une génération à l'autre, ils emboîtent le pas aux Clio et 208 dont ils sont étroitement dérivés, avec toutefois quelques changements de cap pas si anodins que cela.

LA VIE À BORD

Sans aucun doute, c'est le 2008 qui connaît la plus grande évolution esthétique. Lui, qui avait encore un côté petit break haut sur pattes, renaît quasiment sous les traits d'un mini-3008 tout en lignes tendues. Le département design de →

Le Peugeot 2008 utilisé pour la séance photos est présenté en finition GT Line.



PEUGEOT 2008

PLUS
Ambiance chic et high-tech
Confort de suspension
Freinage exemplaire

MOINS
Modularité basique
Mouvements de caisse
Bas des compteurs masqué

GRÂCE À UN EMPATTEMENT PLUS IMPORTANT, LE CAPTUR SURCLASSE SON RIVAL EN AISANCE AUX JAMBES. SA BANQUETTE COULISSANTE OFFRE UN SURPLUS DE MODULARITÉ BIENVENU •••

Renault a, pour sa part, musclé son baroudeur, aux galbes plus séducteurs que jamais. Sacrément modernisés, chacun dans son genre, les deux SUV font leur révolution de style à l'intérieur aussi, et en profitent pour monter en gamme. C'est flagrant dans à bord du Captur, qui soigne désormais les ajustements de son mobilier tout comme la qualité des matériaux employés. Le tout est agrémenté d'un coup de crayon flatteur et relevé d'un coloris orange vif (250 €), à l'aspect pailleté toutefois discutable. Au centre de la planche de bord flotte une grande tablette numérique incurvée (9,3 pouces) du plus bel effet. De série, il faudra cependant se contenter d'un écran tactile horizontal, plus classique, de 7 pouces. Il est parfaitement complété par une dalle numérique, qui remplace les compteurs analogiques derrière le volant.

Le 2008 n'est pas en reste. Il met en avant un habitacle tiré à quatre épingles, au design futuriste…

Mais un tantinet compliqué, cela dit. Nous retiendrons notamment les notes de plastique noir





PEUGEOT 2008

❶ Mieux installés qu'avant, les passagers arrière du 2008 seront toutefois un peu moins à l'aise que dans le Captur. Sauf à la place du milieu, bien plus accueillante ici. ❷ Les similitudes esthétiques avec le 3008 sont flagrantes à l'arrière, tandis que l'imposant bouclier protège bien la carrosserie en manœuvres. ❸ Même si son volume s'inscrit dans la moyenne haute de la catégorie, le coffre régresse d'une vingtaine de décimètres cubes selon nos mesures.




1


2


3

RENAULT CAPTUR

❶ La banquette maintient efficacement ses passagers à l'arrière, avec de bons renforts latéraux. Revers de la médaille : la place centrale, trop bombée, manque de confort. ❷ Coulissante sur 15 cm, la banquette fait varier le volume du coffre de 402 à 522 dm³. Le plancher mobile assure une surface plane une fois les dossiers rabattus. Mais le seuil de chargement est un peu haut et l'ouverture plus étroite que celle du 2008. ❸ Prise allume-cigare, deux prises USB et deux aérateurs à l'arrière : c'est Byzance ! ❹ Pas besoin d'être devin pour déduire que la petite lunette arrière ne plaide pas en faveur de la visibilité. Mais à l'ère des caméras de recul, ce n'est plus rédhibitoire.



4

laqué, les nombreuses touches chromées, le bandeau incurvé en matériau souple qui parcourt la planche de bord et les contre-portes, et bien évidemment l'écran au-dessus du volant dans le cadre d'un i-Cockpit réinterprété. Déjà vu sur la 208, celui-ci hiérarchise les informations sur deux plans distincts, façon hologrammes en 3D. Même si tout n'est pas forcément rationnel et que certains peinent à ajuster leur position de conduite (pour éviter que le volant ne morde sur ces compteurs du futur), il faut avouer que ça en jette ! Tout comme la ribambelle d'assistances et de dispositifs de sécurité qui font leur apparition à l'occasion du renouvellement de ces deux modèles. Captur et 2008 se valent en la matière, que ce soit sur les dispositifs fournis de série (aide active au maintien dans la voie, alerte anticollision, appel d'urgence automatique, lecture des panneaux…) ou ceux accessibles en rajoutant quelques billets (conduite semi-autonome sur voie rapide, surveillance des angles morts…). Mais nous ne sommes pas du genre à nous laisser aveugler par cette débauche de technologies. Penchons-nous sur le caractère pratique de ces modèles polyvalents, destinés à jouer les couteaux suisses.

Avec des menus et des commandes plus simples à appréhender, le Renault impose sa meilleure ergonomie. Les molettes crantées de sa climatisation permettent, par exemple, de changer la →



Peugeot 2008 et Renault Captur ont subi une sacrée crise de croissance : respectivement 15 et 10 cm de longueur, pour le plus grand confort des passagers.



température ou d'augmenter le flux d'air sans quitter la route des yeux, là où le Peugeot impose de manipuler l'écran tactile. Idem grâce à l'icône maison au centre de son écran tactile pour revenir au menu général, et qui n'a pas d'équivalent chez son rival. Match nul en ce qui concerne les rangements, avec une boîte à gants et des bacs de portes généreux, et des vide-poches suffisants.

Les nouveaux venus ont également pris de l'envergure avec des conséquences positives sur l'accueil : 15 cm de plus pour le 2008, 10 cm pour le Captur.

Certes, cela ne se traduit à bord que par quelques centimètres glanés de-ci de-là. Mais c'est assez pour améliorer les conditions de voyage. Aux places arrière du 2008, par exemple, deux adultes de 1,80 m peuvent s'installer confortablement sur la banquette, avec un meilleur soutien des jambes. Le Captur progresse également en habitabilité. Grâce à son empattement plus important, il surpasse même son rival en aisance aux jambes si l'on prend en compte son assise plus longue (3 cm). Il continue aussi de proposer sa fameuse banquette coulissante. Une solution que boude le 2008, qui se contente d'une modularité minimale avec des dossiers rabattables en deux parties. Et, contrairement à ce qu'annonce Peugeot, le volume du coffre n'a pas profité de l'augmentation du gabarit extérieur : selon nos mesures, il perdrait même une vingtaine de décimètres cubes pour se retrouver à peu près au niveau de celui du Captur (qui, lui, a progressé). Nos

TRADITIONNELLEMENT, UNE PEUGEOT EST ATTENDUE SUR LE TERRAIN DU DYNAMISME DE CONDUITE. SURPRISE ! LE 2008 SE FAIT VOLER LA VEDETTE PAR LE CAPTUR •••







PEUGEOT 2008

❶ La deuxième génération du i-Cockpit s'enrichit d'une instrumentation de bord façon hologramme en 3D du meilleur effet. Elle est cependant facilement masquée dans sa partie basse par le haut du volant. ❷ Le sélecteur de mode de conduite donne le choix entre Eco, Normal et Sport (réponse à l'accélérateur, fermeté de l'assistance de direction…). ❸ Assis bas, le conducteur est bien installé. S'habituer au petit volant ne prend pas tant de temps que cela.



RENAULT CAPTUR

PLUS

Comportement dynamique
Moteur souple et discret
Banquette coulissante

—

MOINS

Amortissement ferme
Place AR centrale
Malus élevé début 2020





RENAULT CAPTUR

❶ Plus haute que celle du 2008, la position de conduite du Captur donne davantage l'impression de dominer la circulation. Et quelle vivacité en virages ! ❷ Les commandes, façon touches de piano, du Captur sont plus simples à gérer que celles du 2008. De même, recourir aux classiques boutons de la climatisation est bien plus pratique que passer par l'écran tactile du 2008. ❸ La boîte à gants coulissante, au volume généreux, est reconduite. Dommage qu'elle soit désormais réservée aux versions haut de gamme (à partir d'Intens).





compétiteurs prévoient, par ailleurs, un plancher réglable sur deux niveaux. En position supérieure, il s'aligne ainsi avec les dossiers de banquette rabattus, permettant de jouer les déménageurs. Mais pour cela, il faut aussi de gros bras…

SUR LA ROUTE

Avec des moteurs d'une puissance strictement équivalente (130 ch), parfaitement adaptée à leur gabarit, ces modèles de milieu de gamme disposent de toutes les ressources nécessaires pour voyager chargés. Difficile cependant de les départager au concours de celui qui accélère le plus fort : les valeurs, relevées chrono en main, sont proches. Si le Captur revendique un supplément de couple de 10 Nm, cela ne suffit pas à faire une franche différence en relances : il réclame 0,7 s de moins que le 2008 pour passer de 90 à 130 km sur le 6e rapport, mais lui rend précisément ces 0,7 s sur le 5e rapport. Posons le chrono pour chercher des différences en matière de sensations.

Sous le capot, deux écoles s'affrontent. Avec un cylindre de moins que le 1.3 TCe, le 1.2 PureTech est un peu plus présent à l'accélération, tant sur le plan sonore que vibratoire. Mais rien de vraiment gênant, surtout si l'on considère les énormes progrès réalisés ces dernières années.

Volontaire et disponible dès les bas régimes, le moteur du 2008 accélère énergiquement.

Sa sonorité typique – presque sportive – peut même flatter l'oreille des amateurs. Ceux qui apprécient le calme préféreront la discrétion mécanique exemplaire du Captur, sans concession sur les performances. À l'exception d'un léger creux sous 2000 tr/mn, parfois gênant en ville, le TCe Renault se montre ensuite d'une grande fluidité dans ses montées en régime, et concilie conviction et décontraction. Un partenaire idéal pour exploiter les surprenantes qualités routières du Captur. Traditionnellement attendu sur le terrain du dynamisme de conduite, le 2008 se fait, en effet, étonnamment voler la vedette par le Captur dont le train avant obéit au doigt et à l'œil, bien aidé par une direction précise. Naturel →

et facile à mener en conduite tranquille, il enroule les lacets à un rythme enlevé, sans trop prendre de roulis. Une vivacité toutefois obtenue au prix d'un amortissement trépidant sur les mauvais revêtements et relativement sec sur les dos-d'âne, surtout avec la monte pneumatique généreuse de cette version Intens (18 pouces). Toujours très sûr, en toutes circonstances, le nouveau 2008 donne priorité au confort : ses suspensions absorbent les bosses avec plus de souplesse et filtrent les irrégularités avec douceur, quitte à relâcher un peu les habitudes maison en matière de maintien de caisse. Un choix très défendable sur un véhicule de cette catégorie, destiné à un usage familial.

BUDGET

Plus grands et plus polyvalents qu'avant, nos deux compères peuvent désormais être plus facilement envisagés comme véhicules principaux d'une petite famille. C'est heureux, car avec des tarifs affichés autour de 25 000 €, ces versions de cœur de gamme ne font pas de cadeau. Tout particulièrement le 2008, dont les tarifs ont connu une inflation proportionnelle à celle de la carrosserie. Sensiblement moins cher au catalogue, le Captur embarque de surcroît plus d'équipements que son adversaire. Citons pêle-mêle : le GPS, le freinage automatique d'urgence évolué, la peinture de toit contrastée, la commutation automatique feux de route/feux de croisement, les projecteurs full LED, les jantes de 18 au lieu de 17 pouces, les vitres arrière surteintées, etc. La balance penche nettement en sa faveur, même si le 2008 dispose, pour sa part, d'un système de surveillance de vigilance du conducteur, d'airbags rideaux ou de barres de toit. De plus, depuis le 1er janvier, l'écart financier s'est un peu réduit par le jeu du malus écologique. En effet, ce dernier est passé de 90 à 650 € pour le Captur, censé consommer davantage, et donc émettre plus de CO_2 que le 2008. Celui-ci y échappe pour sa part. Mais nos mesures de consommation n'ont pas relevé de vraie différence entre les deux, avec une valeur moyenne de 6,7 l/100 km pour le Peugeot et 6,8 l/100 km pour le Renault. Soit des scores très honorables pour des modèles essence de ce gabarit et de cette puissance. ■

VERDICTS

LA VIE À BORD : RENAULT CAPTUR
SUR LA ROUTE : RENAULT CAPTUR
LE BUDGET : RENAULT CAPTUR

LE CAPTUR EST MOINS MÉCHANT POUR LE PORTE-MONNAIE : MOINS CHER, IL EMBARQUE PLUS D'ÉQUIPEMENTS QUE SON RIVAL ET N'EST PAS PLUS GOURMAND EN SANS-PLOMB •••



PEUGEOT 2008 1.2 PureTech 130 ch Allure
RENAULT CAPTUR 1.3 TCe 130 ch Intens



Pour 250 € de plus, le Captur adopte l'orange à tous les étages.



EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Depuis près de soixante-dix ans, nos techniciens vérifient, grâce à des appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation sur l'anneau de vitesse de 2,5 km et le circuit routier de 6,5 km de l'autodrome de Linas-Montlhéry.

	Peugeot 2008	Renault Captur
Moteur / Transmission		
Puissance maxi	130 ch à 5 500 tr/mn	130 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	240 Nm à 1 600 tr/mn
Type	3 en ligne, essence + turbo	4 en ligne, essence + turbo
Cylindrée / puissance fiscale	1 199 cm³ / 6 CV	1 333 cm³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6	manuelle / 6
Châssis		
Diamètre de braquage	10,4 m	11 m
Pneumatiques AV / AR	215 / 60 R 17	215 / 55 R 18
Dimensions / poids		
L / l / h / empattement	4,30 / 1,77 / 1,53 / 2,61 m	4,23 / 1,80 / 1,58 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1 275 / 1 200 kg	1 313 / 1 200 kg
Performances		
1 000 m d.a.	31,9 s	32,2 s
0 à 100 km/h	10,4 s	10,3 s
90-130 km/h en 4e / 5e / 6e	9,4 / 12,1 / 16,9 s	9,2 / 12,8 / 16,2 s
Vitesse maxi	198 km/h (1)	195 km/h (1)
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 31 / 62 m	10 / 33 / 65 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	26 cm	11 à 26 cm (2)
Largeur aux coudes AV / AR	140 / 138 cm	140 / 139 cm
Volume de coffre	410 dm³	402 à 522 dm³ (2)
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	non mesuré	39,2 / 65,8 / 69,2 dB

(1) Données constructeur. (2) Selon la position de la banquette coulissante.

LE BUDGET

Prix	**25 100 €**	**24 600 €**
Malus écologique (CO_2) 2020	0 € (102 g/km)	650 € (3) (128 g/km)
Prix du modèle essayé (4)	31 900 €	27 810 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(3) Sous réserve de mise en application du décret. (4) Avec options et malus inclus.

Équipements communs

6 airbags, AFIL, accès et démarrage sans clé, aide au parking AR, clim auto, freinage d'urgence auto, instrumentation de bord numérique, jantes alliage, lecture panneaux, phares 100% LED, régul./limit. de vitesse, système multimédia avec écran tactile/Mirror Screen/prises USB…

Options

Peugeot 2008 : chargeur induction (100 €), conduite semi-autonome (900 €), GPS (800 €), peinture toit contrastée (350 €), sellerie cuir + sièges AV chauffants (1 600 €), surveillance des angles morts (200 €), toit ouvrant vitré (1 000 €), vitres AR surteintées (100 €), freinage d'urgence auto (500 €)…

Renault Captur : chargeur induction (250 €), conduite semi-autonome (600 €), écran 9,3 pouces + aide au parking AV et caméra de recul (800 €), sellerie cuir + sièges AV chauffants (1 250 €), surveillance des angles morts (300 €), toit ouvrant vitré (900 €)…

Consommations		
Moyenne	6,7 l/100 km	6,8 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,3 / 6,8 / 6,9 l/100 km	6,6 / 6,7 / 7 l/100 km
Autonomie / Réservoir	656 km/44 l	705 km/48 l
Note EuroNCAP	**4 étoiles (4)**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Espagne**	**Espagne**

(4) 5 étoiles avec freinage d'urgence automatique (500 €).

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL
RENAULT CAPTUR

Totalement renouvelés, 2008 et Captur en imposent davantage avec un gabarit en hausse et un style musclé. S'ils se tiennent par la manche dans la course aux performances et à la sobriété, le Renault offre de meilleures sensations de conduite, quitte à laisser la palme du confort au Peugeot. Il enfonce le clou grâce à son habitacle plus pratique et sa plus grande générosité en équipements.

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

Bonne année 2020 !

Découvrez des **offres exceptionnelles** pour bien débuter l'année…

l'auto-journal & guides
SANS ENGAGEMENT

1 n° - 1 jeudi sur 2



5 guides/an



6€99 par mois
seulement !
au lieu de ~~12,62€~~*

45% de remise

Auto Plus & hors-séries
SANS ENGAGEMENT

1 n°/semaine



2 hors-séries/an



2 guides/an



l'accès au site Auto Plus Premium



6€57 par mois
seulement !
au lieu de ~~13,14€~~*

50% de remise

… Et recevez **2 cadeaux**



1 Les lunettes de conduite

Les lunettes de conduite de nuit permettent d'améliorer la vision dès la baisse de la luminosité, par mauvais temps et par forte pluie.. Les différents traitements viennent atténuer les reflets parasites et les halos lumineux autours des phares de voitures ou de l'éclairage urbain, diminuant ainsi votre éblouissement.

Livré avec un étui et une chiffonnette.

2 Les versions numériques



Les avantages du prélèvement

SANS ENGAGEMENT
Je résilie à tout moment sans frais sur simple demande à mon service client.

MOINS CHÈRE
Jusqu'à 50% de remise sur le tarif kiosque pendant 6 mois.

SOUPLESSE
J'étale mes paiements tous les mois sans frais.

PAIEMENT SÉCURISÉ
entre ma banque et la société éditrice de L'Auto-Journal et d'Auto Plus.

BULLETIN D'ABONNEMENT à retourner sous enveloppe affranchie à : Service Abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

1 - Je choisis mon ou mes offres d'abonnement :

☐ **L'Auto-Journal sans engagement** -45%
L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2, dont 1 spécial salon dans l'année + 5 guides/an pour 6,99 € / mois seulement (au lieu de ~~12,62 €~~) durant 1 an puis 8,99 € par mois. Résiliable **sans frais** à tout moment. 1029651

☐ **Auto Plus sans engagement** -50%
Auto Plus chaque semaine + 2 guides pratiques / an + 2 hors-séries / an + l'accès au site Auto Plus Premium pour 6,57 € / mois seulement (au lieu de ~~13,14 €~~*) durant 6 mois puis 8 € par mois. Résiliable **sans frais** à tout moment. 1068519

Je remplis l'IBAN présent sur mon RIB et je n'oublie pas de **joindre mon RIB pour le prélèvement automatique.**

IBAN :

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez EMAS société éditrice de L'Auto-Journal et d'Auto Plus, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de EMAS. Créancier : EMAS, 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - France - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

MES 2 CADEAUX : les lunettes de conduite et les versions numériques.

☐ **L'Auto-Journal 1 an** -30%
25 n° dont 1 spécial salon dans l'année pour **82 €** au lieu de ~~117,54 €~~*. Ce qui équivaut à 9,79 € par mois. 1029669

☐ **Auto Plus 1 an + l'accès au site Auto Plus Premium** -37%
52 n° + 2 guides + 2 hors-séries pour **99 €** au lieu de ~~157,74 €~~*. Ce qui équivaut à 8,25 € par mois. 1068527

Je choisis mon mode de paiement :

☐ Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal ou d'Auto Plus

☐ ou par carte bancaire dont voici le numéro :

Expire fin : Cryptogramme :

2 - J'indique mes coordonnées :

Tél. : Mobile :

Email :

Pour gérer votre abonnement, accéder à vos services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs.

☐ M. ☐ Mme Date de naissance :

**Nom :

**Prénom :

**Adresse :

**CP : **Ville :

Dater et signer obligatoirement :

À : _____

Date :

Signature :

Kiosque Mag — Disponible sur kiosquemag.com

*En kiosque : L'Auto-Journal 22 n° à 3,90 € / n°, 2 n° exceptionnels à 4,50 € / n° + 1 n° Spécial Salon à 7,99 €, 4 n° de L'Auto-Journal évasion & 4x4 à 5,95 € / n° et le Guide de L'Auto-Journal à 6,50 €, Auto Plus 2,20 €, guide Auto Plus 2,99 €, hors-série Auto Plus 6,99 €+ les frais de port. **À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/03/2020. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Le(s) produit(s) vous seront adressés dans un délai de 4 semaines après réception de votre règlement et dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Responsable de traitement des données personnelles : Mondadori Magazines France SAS Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à Mondadori France-DPD, c/o service juridique, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge cedex, ou par mail à dpd@mondadori.fr. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com. Éditions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex

Souffle au cœur

Avec le GLB, Mercedes propose un SUV 7 places assez compact et "relativement" accessible, qui affiche surtout un profil bien dans l'air du temps. Mais tient-il toutes ses promesses ?

Par **Vincent Desmonts**
Photos **Christophe Hunsicker / Ace Team**





❶ Calandre massive, grosse étoile, le GLB revendique fièrement son appartenance à la famille Mercedes. Il assume même de passer pour un petit GLS.
❷ Les projecteurs LED les plus performants (Multibean LED) avec l'assistant feux de route restent en option sur la livrée Progressive Line (3 700 € dans le pack Premium Plus).



Certains disent que c'était mieux avant. Il faudrait plutôt dire que c'était plus simple avant ! Prenez la gamme Mercedes : dans les années 80, elle se résumait à trois berlines, deux coupés, un roadster et un 4x4 (pur et dur de surcroît !). Aujourd'hui, le catalogue est aussi épais que le Bottin mondain. Rien que dans la gamme des compactes, on ne compte pas moins de six modèles, de la Classe A au CLA Shooting Brake en passant par la Classe B ! Et même sept désormais, avec l'arrivée du petit dernier, le GLB, un nouveau SUV (encore un !), dont la particularité est de proposer sept places. Cela n'a l'air de rien dit comme ça, mais jusqu'à présent, seul le Land Rover Discovery Sport pouvait à la fois se targuer d'être chic et d'accueillir les familles nombreuses. À l'image de son rival britannique, le GLB n'a pas peur d'exhiber des lignes musclées, façon baroudeur, qui ne sont pas sans rappeler celles de son (très) grand frère, l'énorme GLS. Mais en dépit des apparences, le GLB n'est pas si grand que ça : avec 4,64 m de longueur, il fait jeu égal avec un Peugeot 5008. En ouvrant les portières, tout le monde s'attend tout de même à prendre ses aises. Et là… surprise : en s'installant, les passagers arrière doivent jouer des coudes ! On voyagera donc plutôt à six qu'à sept, en réservant les places du fond, assez difficiles d'accès, à d'agiles enfants. Cette étroitesse est d'autant plus dommageable que l'habitacle est bien pensé. L'assise de la deuxième rangée est surélevée, ce qui permet à ses occupants d'avoir une bonne vision de la route. De plus, elle coulisse sur 14 centimètres et se rabat selon un schéma 40/20/40.

Hélas, les plus grands trouveront à cette deuxième banquette une assise un peu courte.

La troisième rangée, quant à elle, même si elle est peu accessible, offre aux élèves du fond, une fois assis, une garde au toit correcte et une bonne longueur aux jambes. Ces strapontins



DERRIÈRE DES LIGNES POUR LE MOINS MUSCLÉES SE CACHE UN MODÈLE DE DOUCEUR. LE GLB PRIVILÉGIE LE CONFORT •••



❶ La signature lumineuse, comme les hommes du marketing appellent pompeusement les phares, est un élément distinctif important. Bien sûr, la technologie LED est au menu.
❷ De série, le GLB se satisfait de jantes de 18 pouces. Ce modèle 19 pouces est en option (550 €).



sont même suffisamment confortables pour accueillir deux adultes sur de courts trajets (même si, là encore, mieux vaut éviter d'y installer des demi de mêlée…). L'habitacle du GLB présente bien par ailleurs. La finition est soignée, même si certains plastiques brillent un peu trop pour être honnêtes. Ils s'oublient vite devant le spectacle des deux écrans face au conducteur, qui font toujours leur effet. Si, de série, l'instrumentation de bord est présentée sur un "petit" affichage de 7 pouces, il suffit d'ajouter 550 € pour passer à l'écran des 10 pouces, comme sur notre modèle d'essai. Certes, ce n'est pas cadeau, mais le prix n'est pas scandaleux non plus (Mercedes nous a habitués à pire), et il complète parfaitement l'écran tactile 10,25 pouces dédié à la navigation et au divertissement. Ce dernier affiche des graphismes fins et se montre aussi réactif que l'écran d'un bon smartphone. À propos de smartphone, on peste tout de même sur le fait que la connectivité Apple CarPlay et Android Auto soit facturée en option (400 €)… C'est d'autant plus regrettable que l'équipement de série est par ailleurs assez complet, même sur cette finition "entrée de gamme" Progressive Line : caméra de recul, GPS, hayon électrique sont de série, tout comme une batterie complète d'aides à la conduite.

PLUS
Confort général
Technologie embarquée
Finition soignée

MOINS
Moteur 1.3 insuffisant
Habitacle étroit
Consommation

Le très convaincant système de conduite semi-autonome reste en supplément dans un pack à 2 200 €.

Un mot, enfin, sur le volume de chargement : correct, mais pas exceptionnel. Mercedes annonce 500 dm³ en configuration 5 places, et jusqu'à 1 680 dm³ au maximum. Forcément, avec les deux derniers sièges déployés, le coffre a des allures de boîte à gants, seulement 130 dm³. Sous le capot de ce GLB 200, nous retrouvons un moteur bien connu : le 1.3 turbo conçu par →







❶ Les aides à la conduite standard sont incluses, mais pas les plus modernes, telle la conduite semi-autonome (2200 €). ❷ Idem pour l'instrumentation de bord. De série, l'écran mesure 7 pouces. Pour la version 10 pouces, c'est 550 €. ❸ Spécificité Mercedes : le sélecteur de boîte est au volant. ❹ Les boutons sensitifs sur le volant demandent un peu de doigté. ❺ Si vous ne voulez pas salir l'écran tactile, le pavé central permet aussi d'accéder aux nombreux réglages et fonctions.



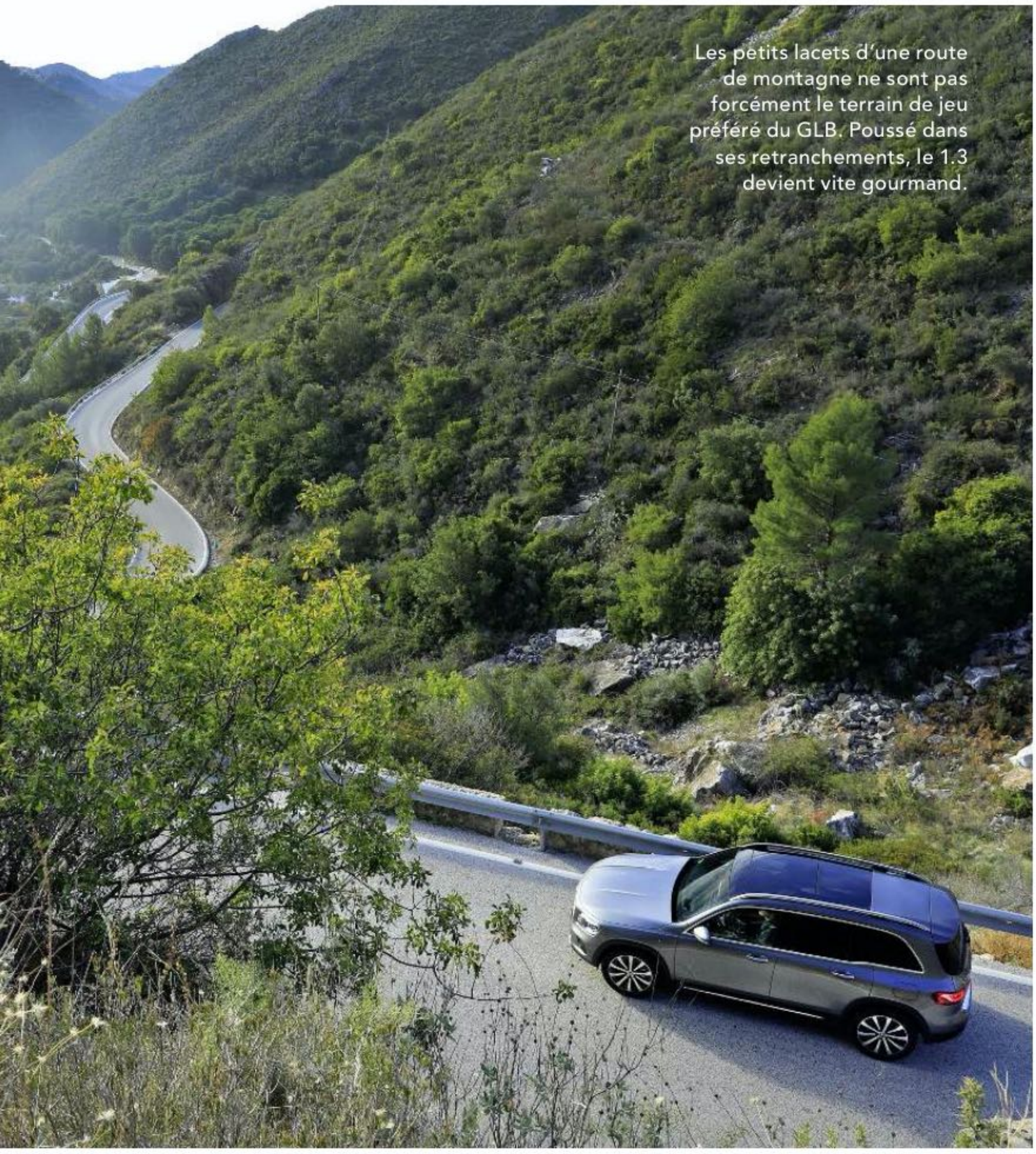


Daimler en coopération avec Renault. Il est ici dans sa configuration la plus puissante, soit 163 ch. Cela peut paraître beaucoup, du moins suffisant, mais le GLB avoue tout de même 1 555 kg sur la balance. Malgré toute sa bonne volonté et un couple disponible assez tôt, ce petit moteur a fort à faire. Il suffit en usage urbain (ce qui, avouez-le, n'est pas le terrain de jeu idéal d'un SUV de 4,64 m de long), mais se retrouve à la peine dès que le relief s'accentue. Une indolence accentuée par la boîte à double embrayage et 7 rapports, très douce mais placide. Et encore, nous n'étions que deux à bord. Avec sept personnes, cela promet d'être pire ! Corollaire de ce manque de nerf, la mécanique, fortement sollicitée, se révèle un peu sonore et a du mal à contenir son appétit : lors de notre essai, sur un parcours de 200 km au profil très varié, "notre" GLB 200 a consommé 9,6 l/100 km. Certes, il n'avait pas beaucoup de kilomètres au compteur, ce qui n'aide pas. Mais pour ceux qui prévoient de rouler beaucoup ou souvent en charge, les versions diesel semblent encore clairement préférables. Puisqu'il ne brille pas en performance, le GLB donne la priorité au confort, avec des suspensions moelleuses qui tolèrent même un certain roulis. Vu la destination familiale de l'engin, ce choix n'est pas contestable, d'autant que le comportement apparaît équilibré et la direction plutôt précise. ■



❶ Certes, la garde au toit est suffisante, même pour les plus grands, et l'espace aux jambes correct pour peu que la banquette ne soit pas avancée au maximum. Mais le GLB est un peu étriqué en largeur. S'installer à trois côte à côte impose de jouer des coudes. ❷ Les deux strapontins escamotables dans le coffre sont plutôt à considérer comme un appoint. Des adultes y seront à l'étroit. ❸ C'est fromage ou dessert : voyager à sept ou embarquer des bagages. En mode 5 places, le coffre ne bat déjà pas de record (500 dm^3). Avec les deux sièges déployés, il est réduit à la portion congrue. Un rangement pour le cache-bagages est prévu sous le plancher.





Les petits lacets d'une route de montagne ne sont pas forcément le terrain de jeu préféré du GLB. Poussé dans ses retranchements, le 1.3 devient vite gourmand.

MERCEDES GLB

200 163 ch Progressive Line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	163 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■	250 Nm à 1 620 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale		1 332 cm³ / 9 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		automatique / 7
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,7 m
Pneumatiques		235/55 R 18
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,64 / 1,83 / 1,66 / 2,83 m
Poids / tractable freiné		1 555 / 1 800 kg
Performances		
0 à 100 km	■	9,1 s
Vitesse maxi	■	207 km/h
Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	500 dm³

LE BUDGET

Prix	■	45 350 €
Malus écologique 2020 (CO_2)	■	818 € (130 g/km)
Prix du modèle essayé *		60 178 €
Garantie	■	2 ans km illimités

* Avec options et malus 2020 inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, 7 places, accès et démarrage sans clé, AFIL, allumage auto des phares / essuie-glaces, banquette AR coulissante, Bluetooth, caméra de recul, capteur de pluie, clim auto bizone, détection de somnolence, freinage auto d'urgence, hayon électrique, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux de signalisation, régul. / limit. de vitesse, sièges tissu / similicuir, système multimédia avec écran tactile/GPS/ prises USB, volant cuir…

Options

Affichage tête haute (1 200 €), caméra à 360° (550 €), conduite semi-autonome (2 200 €), connectivité Apple CarPlay et Android Auto (400 €), instrumentation de bord sur écran de 10 pouces (550 €), peinture métal. (950 €), sellerie cuir (1 700 €), siège passager avant rabattable (200 €), surveillance angles morts (550 €), toit ouvrant panoramique (1 450 €)…

Consommations (NEDC corrélé)		
Consommation mixte	■	5,7 l/100 km
Consommation urbaine / extra-urbaine	■	7,2 / 4,8 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■	52 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Mexique**

IL EST CERTES POSSIBLE DE VOYAGER À SEPT, MAIS TOUS LES PASSAGERS NE SERONT PAS LOGÉS À LA MÊME ENSEIGNE •••





LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Confortable, doté d'une modularité bien pensée, d'une présentation très "high-tech" et d'une finition soignée, le Mercedes GLB avance de vrais atouts. Mais il déçoit par son habitacle trop étroit en largeur. Surtout, cette version 200 manque de punch, et se montre trop gourmande. Dommage ! C'est un agréable compagnon de route.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Volvo le clame haut et fort : exit le diesel, et même le 100 % thermique. Sa nouvelle S60 n'est disponible qu'en hybride. Pas question cependant de renoncer à la puissance et au plaisir de conduite. Nos Experts l'ont vérifié.



Échapper au malus est un exploit pour une berline de cette trempe. Mais elle le fait payer à l'achat.

YANN LEFEBVRE



YANN LEFEBVRE

Malgré une puissance largement dimensionnée pour une auto de ce calibre, la S60 s'apprécie plus pour son confort que pour son agilité.

VOLVO S60

T8 Twin Engine 390 ch* Geartronic 8
R-Design First Edition **60 900 €**
Malus écologique : 0 € (39 g/km CO_2)



YANN LEFEBVRE

Sur route, batterie pleine, la S60 privilégie le mode électrique. Mais celle-ci vidée, la consommation grimpe à 8,1 l/100 km.



ARNAUD SAUNIER

Matériaux raffinés, finition léchée, équipements dernier cri : la S60 n'a pas à rougir de la comparaison avec les références allemandes. Elle a même une pointe de charme en plus.

*4 cyl. 2,0 l de 303 ch + moteur électrique de 87 ch.



Franck Lagorce
(Pilote)

- Formule 1 chez Ligier en 1994-1995.
- 10 participations aux 24 Heures du Mans et plus de 25 victoires en Trophée Andros.



Mélina Priam
(Journaliste)

- Des centaines de voitures essayées en plus de 15 ans, de la Ford T des 24 Heures du Mans de 1923 à la Lamborghini Aventador ou la Ferrari F458 Speciale.



Ghislain Bacon
(Taxi)

- 20 ans d'expérience.
- Des millions de kilomètres parcourus.

PORTRAITS CLEMENT CHOULOT

« C'est une auto plaisante mais qui fait quelque peu de la pub mensongère. Malgré ses 390 ch, elle n'est pas sportive : juste dynamique. »

L'avis du pilote

80% Quotient Émotionnel

Personnellement, j'ai un peu de mal avec certains détails d'ergonomie : les palettes de changements de vitesses sont trop collées à la jante du volant et les touches sensitives trop près du bord, je les effleure sans le vouloir. À ces détails près, c'est une voiture très plaisante à mener. Pour autant, malgré l'annonce d'une puissance de près de 400 ch qui crée forcément des attentes, ce n'est pas une sportive.
Son comportement, précis, n'est pas totalement dénué de dynamisme, mais le sous-virage est tout de même très prononcé à l'accélération. Je suis un peu déçu par l'ensemble mécanique. Il est peu sensationnel, beaucoup moins finalement que ne le serait un moteur électrique. Je n'ai pas l'impression d'avoir 400 ch sous le pied. En revanche, le silence de fonctionnement est appréciable et malgré le poids conséquent, je suis agréablement surpris par le freinage, excellent, même en appui.

« Une berline familiale très plaisante ; mais ne vous attendez pas à faire de grosses économies de carburant. Sauf en ville et sur de courts trajets. »

L'avis de la journaliste

80% Quotient Émotionnel

J'ai un faible pour les Volvo !
Et faire le choix d'une mécanique vertueuse est louable. Mais il aurait été judicieux de rendre cette technologie accessible. Avec un ticket d'entrée à 60000 €, c'est à se demander si Volvo veut en vendre ! Il ne faut guère espérer faire de grandes économies à l'usage. Comparée à une berline familiale de cette puissance, la S60 consomme certes assez peu : 8,1 l/km en moyenne d'après nos mesures. Mais cette valeur grimpe vite si vous usez du mode Recharge de la batterie en roulant. Le mode 100 % électrique est bien sûr avantageux, car dans ce cas-là, la consommation est nulle, mais nous n'avons jamais retrouvé l'autonomie promise par Volvo. Au mieux, il est possible d'effectuer une trentaine de kilomètres. Mais conduire avec un œuf sous le pied a tout d'une punition avec une auto de 400 ch, et la ville n'est pas le terrain de jeu idéal d'une berline de 4,76 m de long et 2 m de large !

« Cette auto vous donne envie de prendre la route ; je suis sensible au fait que la puissance serve plus le confort et l'agrément que le chrono. »

L'avis du taxi

80% Quotient Émotionnel

Je suis fan ! Je me sens comme un coq en pâte : les sièges offrent ce qu'il faut de fermeté et de maintien, l'environnement de conduite est parfait ; tout tombe sous le sens. Mais tout, absolument tout, passe par l'écran tactile et sa logique demande un petit temps d'adaptation. L'habitacle baigne gentiment dans le luxe, avec des matériaux raffinés et une finition qui n'a rien à envier aux ténors. Tout cela crée un cocon très plaisant, contribuant à un sentiment de sécurité et de sérénité. La tenue de route rassurante le confirme. En revanche, je relève un bémol : cette S60 doit être considérée comme une 4 places, tant le tunnel de servitude est encombrant ; à l'arrière, il est impossible de voyager à trois. À l'avant, l'énorme console centrale ne sert à rien, puisque aucun rangement n'est disposé sous l'accoudoir. La faute à l'architecture de l'hybride, mais c'est dommage, toute cette place perdue !

BMW SÉRIE 1 118i 140 ch DKG7 Édition Sport

EN AVANT TOUTE

Qui pense BMW pense propulsion. Résumer la marque à cette affirmation, c'est oublier les succès des Séries 2 Tourer et Gran Tourer, X1 et X2 qui sont disponibles en traction. Mais si nous voulons bien faire une exception pour un monospace ou un SUV, est-on prêt à le faire pour une berline de caractère ?

Par **Stany Meurer** - Photos **Christian Martin**

BMW SÉRIE 1 118i 140 ch DKG7 Édition Sport





La livrée Édition Sport inclut ces jantes de 17 pouces. Il est possible d'opter pour plus grand, au risque de dégrader le confort.

❶ La "Une" adopte un éclairage full LED pour l'ensemble de ses phares, mais facture en option le passage codes/phares automatique et la fonction antiéblouissement (510 €). ❷ Selon la mode BMW du moment, le "double haricot" fait une cure d'anabolisants : on aime… ou pas !





La nouvelle Série 1 ne laisse plus le choix de la carrosserie : ce sera 5 portes ou rien. Mais les Série 2 Coupé sont attendues pour cette année.

Tout passionné d'automobiles de caractère ne pouvait que nourrir une affection particulière pour la Série 1 de BMW. Une compacte atypique. La seule de sa catégorie à rester fidèle à la propulsion. La seule à enchâsser un 6 cylindres (et quel 6 cylindres !) en ligne sous son capot. La seule enfin à offrir une proposition aussi spécifique sur un segment où l'uniformité règne en maître. La choisir ne pouvait pas être le fruit du hasard, mais résultait d'une démarche originale. Ce paragraphe se conjugue désormais au passé. Depuis peu, la Série 1 s'est en effet fondue dans le moule de toutes ses concurrentes, qu'elles soient produites par un constructeur généraliste ou par un spécialiste. Avant d'aller plus loin, écrasons une larme sur la tombe de la 140i, qui fut une des plus désirables de la lignée et deviendra vraisemblablement une icône des collections de demain.

Je ne vous ferai pas l'injure de vous apprendre qu'il y a compacte et compacte. Dans la première catégorie, celle des constructeurs généralistes, vous trouvez les Ford Focus, Kia Ceed, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Mégane et Volkswagen Golf, pour ne citer qu'elles. Dans la seconde, dite premium, se rangent les Audi A3, BMW Série 1 ou Mercedes Classe A. Toutes sont donc désormais des tractions, éventuellement des transmissions intégrales permanentes, animées par des moteurs 3 ou 4 cylindres. Voilà pour le point commun. Pour la différence, si une compacte de généraliste se négocie à partir de 20 000 €, et plus probablement entre 25 000 et 30 000 € pour bénéficier d'un niveau d'équipement au goût du jour, celle d'un spécialiste réclame un tout autre effort financier. En l'occurrence, pour une BMW 118i 140 ch Édition Sport enrichie de quelques options, mais loin d'être un haut de gamme "full options" doté d'un gros moteur, le ticket d'entrée grimpe à plus de 40 000 € (!), ce qui suppose un regard différent, motivé par des exigences plus élevées.

Fort de ces considérations préalables, la première chose qui me saute aux yeux en découvrant de loin "notre" 118i, c'est… l'éclat de sa peinture métallisée (une option facturée 890 € !). Ce rouge, baptisé Melbourne Rot dans le jargon du constructeur, lui va à ravir. Mais examinée de près, la

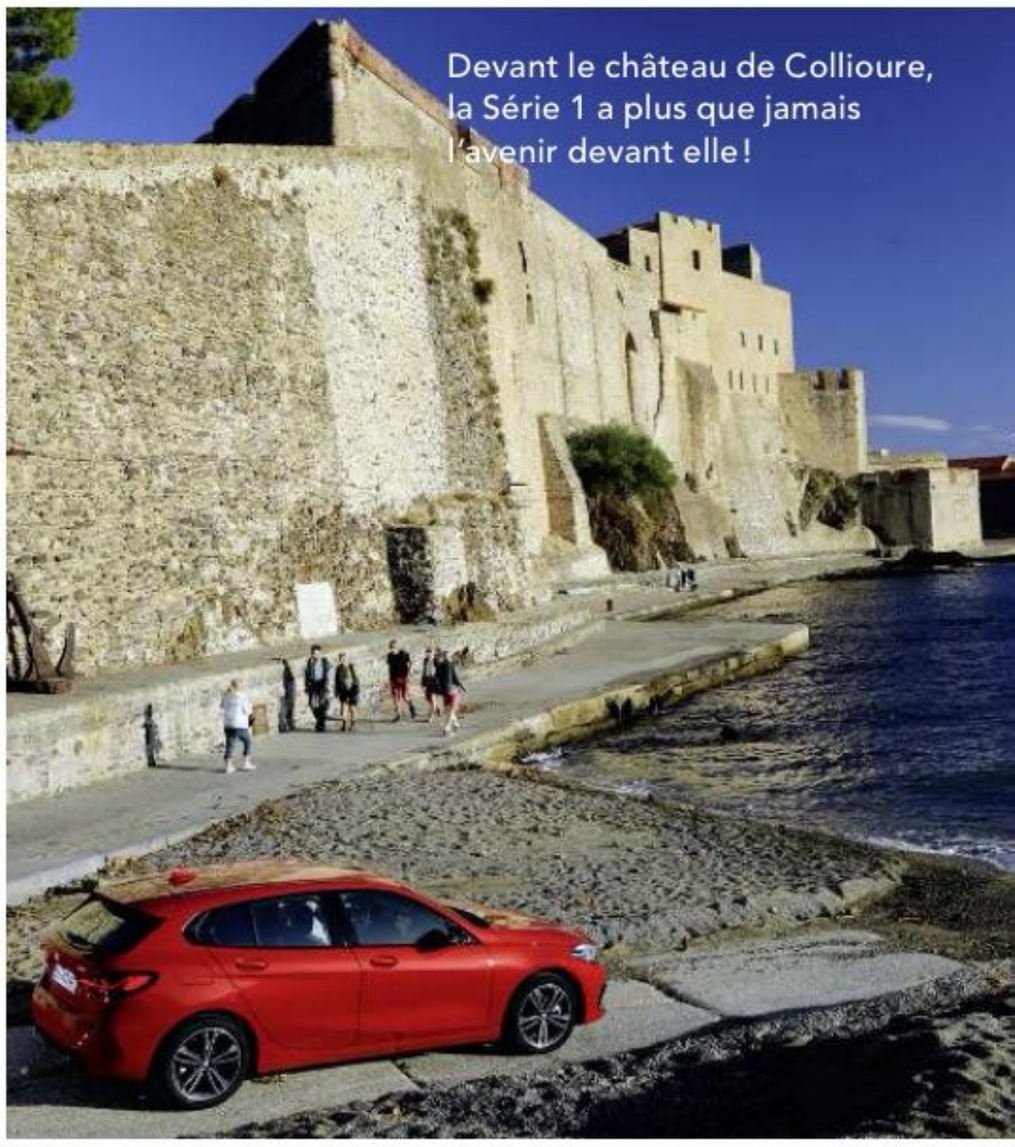


La Série 1 conserve peu ou prou le même gabarit et une ligne caractéristique des BMW, avec un long museau. Pour autant, elle repose désormais sur la plate-forme des tractions avant du groupe. Son empattement est notamment plus court, ce qui contribue à conserver un comportement agile.



Packs d’abondance

C’est désormais une politique commerciale largement répandue, pratiquée essentiellement par les marques premium et qui se généralisera dans le futur afin de satisfaire les nouvelles normes d’homologation. L’idée ? Vous pousser à choisir un ensemble d’options, selon le principe que “plus vous en prenez, moins cela vous coûtera cher”. Prenons deux exemples. Tout d’abord, le pack Évasion, facturé 1 300 €, qui comprend le vitrage calorifuge, le pack compartiment à bagages et le toit ouvrant panoramique. Si vous cochez ces trois options indépendamment, il vous en coûtera 1 720 €, d’où une économie substantielle de 420 €. Ensuite, le pack Innovation, proposé à 2 500 €. Il inclut l’affichage tête haute, le Drive Assist, les rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, le pack Advanced Full LED et les feux de route antiéblouissement. Prises séparément, ces options vous auraient été facturées 2 690 €, soit un avantage (plus modeste) de 190 €.



Devant le château de Collioure, la Série 1 a plus que jamais l’avenir devant elle !

peinture apparaît moins bien appliquée que ne le laissait supposer notre premier jugement, avec, ici et là, quelques reflets malheureux. Une fois à bord, régler sa position de conduite n’a rien d’une sinécure. La faute en revient au réglage d’inclinaison du dossier, qui s’opère par levier, forcément moins fin et précis qu’une mollette. Quand, enfin, le conducteur trouve la bonne définition, il relève l’excellent maintien latéral du siège… mais aussi le positionnement trop bas de la boucle de ceinture, ce qui rend peu commode son verrouillage et oblige à tâtonner. Rajoutons-en une couche avec la médiocre lisibilité des nouveaux compteurs numériques. Les informations s’y enchevêtrent sans réelle hiérarchie, notamment avec des indications en provenance du GPS qui débordent de leur cadre et envahissent les zones techniques. Toujours au rang des critiques, citons le levier de vitesse, trop court et trop éloigné du volant pour permettre un geste naturel.

Bref, vous l’aurez compris, nous ne sommes pas fans de toutes ces évolutions qui n’apportent rien en matière d’ergonomie, bien au contraire. Il est loin, le temps des BMW classiques, des propulsions à moteurs 6 cylindres en ligne, dont on surveillait les battements de cœur sur le grand compte-tours à aiguille et dont on s’amusait à mettre à l’épreuve le châssis en jouant du levier de vitesses idéalement placé… Mais il est loin aussi, l’instant du premier contact, lorsque devant nous se dresse l’impressionnante muraille médiévale d’Ávila, longue de plus de 2 500 m, surmontée de 88 tours et percée de 9 portes : un pur chef-d’œuvre architectural qui a valu à cette ville espagnole une place de choix dans la liste du patrimoine mondial de l’Unesco depuis 1985. Passé l’instant d’admiration vient le moment de tirer un premier bilan de cet essai.

La plus grande évolution de la 118i, son plus grand progrès aussi, c’est incontestablement le saut en avant prodigieux réalisé en termes de confort.

Une qualité qui prend toute sa saveur lorsqu’on parcourt les rues tout en pavés de la vieille ville, absorbés avec une facilité déconcertante et dans un silence parfait. Un résultat d’autant plus remarquable qu’il a été →

CLÉMENT CHOULOT



ON NE TOURNE PLUS…
La commande rotative des phares a disparu. Elle est remplacée par cette platine qui regroupe des touches liées à l'éclairage extérieur. C'est différent, mais pas forcément plus pratique ou ergonomique.



JAMBES LONGUES OU COURTES
Il nous est souvent arrivé de déplorer une assise trop courte des sièges. BMW résout le problème avec cet élément extensible qui permet à toutes les morphologies de trouver assise de siège à leurs jambes.



ANTISALISSURES
BMW ne renonce pas aux boutons classiques pour certaines fonctions, comme la climatisation ou la radio. Parfait pour ne pas se perdre dans les méandres des menus et sous-menus… à condition de ne pas multiplier les boutons !



À L'ANCIENNE
De série, la 118i Édition Sport est équipée d'une climatisation manuelle. Il est évidemment possible de s'offrir une climatisation automatique bizone en échange de 560 €. Premium ne rime pas avec générosité !



GÉNIAL
Par une seule pression prolongée sur ce bouton, il est possible d'activer ou de désactiver les aides à la conduite.
Vert : toutes fonctions actives.
Orange : aides semi-actives ou paramétrées selon vos choix.
Éteint : aides désactivées.

BIEN CALÉ
Les sièges avant à fort maintien latéral de la finition Édition Sport empêchent votre corps de glisser au premier virage abordé un peu rapidement. Le réglage d'inclinaison du dossier par levier n'est pas pratique.

Austère mais classieux

La touche premium ne se résume pas à tel ou tel détail ou attribut précis. Elle se ressent ! Comme la beauté ou la pureté, c'est un tout, sans aucune fausse note. Dans ce domaine, BMW excelle, même s'il utilise parfois des plastiques aux grains peu flatteurs mais disposés à des endroits non stratégiques et en atténuant cette lacune par un assemblage rigoureux. Il y a longtemps que le cockpit orienté vers le conducteur a été abandonné, remplacé par un mobilier de forme concave… sans que cela ne dérange personne ! Audi et surtout Mercedes avaient pris un avantage considérable sur le constructeur munichois en matière de commande vocale et d'écrans numériques. BMW corrige le tir… sans pour autant offrir des solutions aussi séduisantes que celles de ses rivaux. Sur la finition Édition Sport, l'habillage des sièges est un mélange de tissu et de cuir synthétique qui fait illusion. Le cuir Dakota avec perforations reste en option, en échange de 1420 € supplémentaires.

PRATIQUE
Le choix des différents modes de conduite proposés s'effectue directement par ces boutons. La programmation "Individual" s'opère très facilement au départ de l'écran. Bien vu.



Les compteurs principaux, non cerclés et imbriqués l'un dans l'autre, avec de surcroît un rappel de GPS au centre qui empiète sur leur territoire, créent un beau fouillis. L'absence d'une véritable hiérarchisation des informations ne rend pas la lecture aisée. De surcroît, la forme stylisée des compteurs n'est guère intuitive.

BMW SÉRIE 1 118i 140 ch DKG7 Édition Sport

“JE PRÉFÉRAIS CLAIREMENT LE STYLE DE LA PRÉCÉDENTE, NETTEMENT PLUS ÉQUILIBRÉE. MAIS SI ON ACCEPTE DE JOUER LE JEU DU MODE ÉCO, LA CONSOMMATION REDONNE LE SOURIRE.”

Guy L’Hospital (rédacteur en chef adjoint)



❶ S’il faut trouver une conséquence fâcheuse à la traction, c’est au niveau du rayon de braquage qui s’agrandit. Jusqu’à 1 m selon les versions : pas toujours pratique pour manœuvrer. ❷ Outre un habitacle plus spacieux, la Série 1 progresse en confort de suspension. Les pavés des ruelles de Cadaqués ne lui posent pas de souci. ❸ Quand le conducteur le décide, elle sait parfaitement se stopper dans son élan. Son freinage sur sec est efficace, un peu moins sur mouillé *(lire p. 60)*. ❹ Il faut s’y résoudre : il n’y aura plus de 6 cylindres là-dessous. Au mieux, le 4 cylindres de 306 ch de la M135i xDrive.





obtenu sans aucune concession au comportement routier, comme nous l’a confirmé notamment le passage des Pyrénées.

Désormais sage en ligne droite, même par vent transversal violent, la 118i a parcouru les tronçons les plus exigeants avec une facilité déconcertante, virant à plat, sans aucun mouvement parasite de caisse et avec un train avant littéralement scotché au bitume. Un tableau idyllique facilité, il est vrai, par le caractère policé du groupe propulseur, bien incapable de bousculer sérieusement le châssis. Plus encore que la puissance, modeste dans l’absolu, c’est la longueur finale des rapports de boîte qui calme la 118i. Elle l’assagit au point de rendre délicats certains dépassements par un manque évident de bonne volonté lors d’une pression ferme exercée sur le champignon pour une reprise vigoureuse. En effet, si la puissance annoncée permet de signer des accélérations conformes aux attentes, les 140 ch et le couple modeste de 220 Nm peinent à donner le punch nécessaire pour exécuter facilement et en toute sécurité ce genre d’exercice.

À la longueur des rapports de boîte, il convient d’ajouter une gestion des passages de rapports avantageant la consommation, mais pas l’agrément de conduite.

Ainsi, à 80 km/h constants sur une nationale, on éprouve l’impression déplaisante de rouler en permanence avec un moteur en sous-régime. Cela peut évidemment vous faire économiser quelques centilitres à la pompe et prolonger la faible autonomie du petit réservoir d’origine (une option propose d’augmenter sa capacité de 8 litres), mais gâchera l’agrément de conduite, particulièrement si vous avez la fibre mécanique. Vous pouvez bien sûr contrecarrer cette tendance, soit en accélérant rageusement, soit



High-tech
Dans le Top 3



BONNE MÉMOIRE
La Park Assist inclut l'assistant de manœuvre et la fonction mémoire des 50 derniers mètres parcourus pour refaire le chemin inverse : pratique si vous vous êtes engagé dans une rue étroite.



BUREAU ROULANT
Comme ses rivales, la nouvelle Série 1 propose moult services connectés via son système multimédia. Mais attention, ceux-ci sont souvent soumis à un abonnement payant.



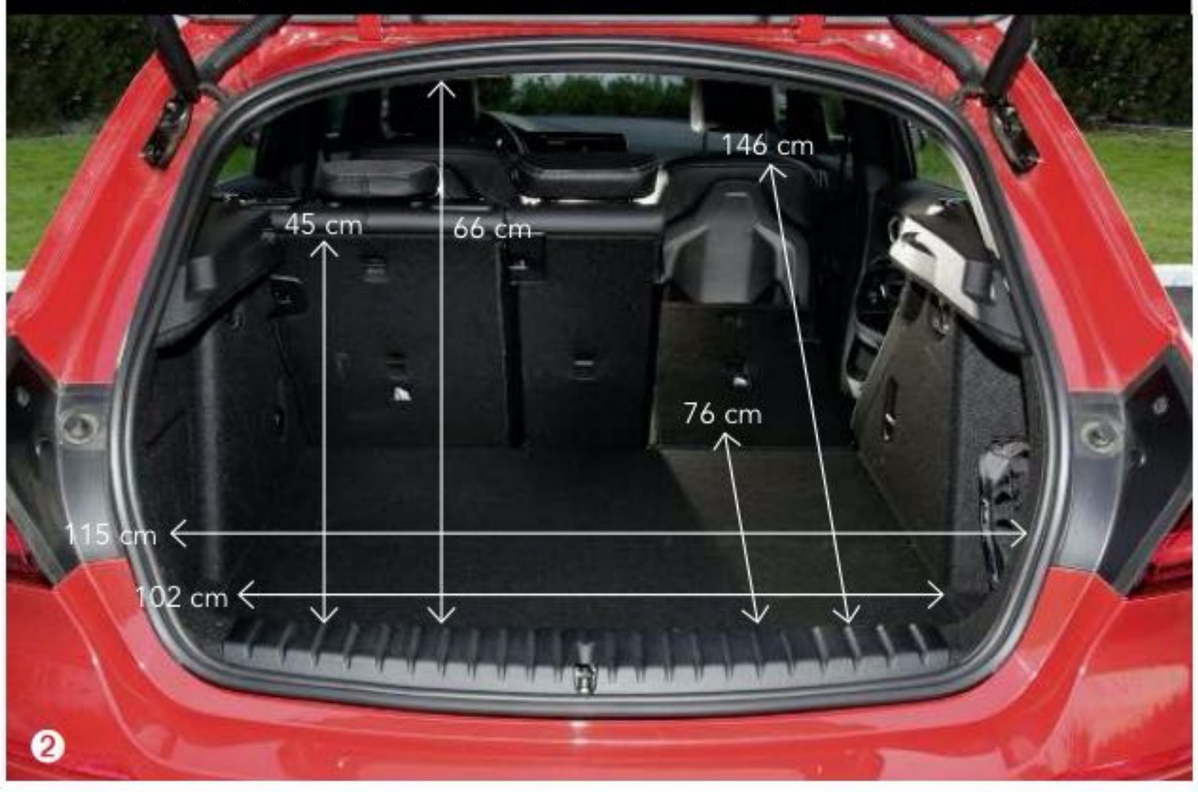
QUI C'EST LE PATRON ?
Malgré l'écran tactile, cela devient de plus en plus compliqué, mais chez BMW le conducteur a encore la liberté de choisir s'il active ou non toutes les assistances.



RAPIDE ET INTELLIGENT
Dans l'ensemble, le système de navigation reste l'un des plus efficaces. Il se pilote via l'écran tactile, mais aussi via la molette centrale sur la planche de bord.



❶ Ce n'est pas encore une limousine, mais la Série 1 est moins étriquée qu'auparavant. ❷ Le coffre ne bat pas de record, mais reste fonctionnel. Hélas, la banquette rabattable 40/20/40 est en option (210 €) : mesquin !



en descendant manuellement l'un ou l'autre rapport, et découvrir ainsi le moment précis où le moteur, jusque-là très discret face au sonomètre au point de vous cacher ses trois cylindres, les trahit par des vibrations à haut régime tout à fait typiques de ce genre de motorisation. Rien de grave dans l'absolu, certes, mais venant d'une BMW qui nous a bercés pendant des décennies par le feulement de ses 6 cylindres en ligne, il y a là matière à vous décevoir.

La nuit porte conseil, dit-on. Dans le cas présent, elle nous permet de faire un "reset" de toutes nos impressions avant d'aborder la suite du parcours. C'est donc avec l'esprit neuf que nous quittons, non sans regret, Ávila et ses joyaux architecturaux. Mais la journée démarre mal : manœuvrer dans cette vieille ville aux ruelles étroites met en exergue le mauvais diamètre de braquage. C'est dommage, →

BMW SÉRIE 1 118i 140 ch DKG7 Édition Sport



❶

“QUAND J’AI PRIS CONNAISSANCE DU PRIX DE CETTE VOITURE AVEC CE NIVEAU D’ÉQUIPEMENT, QUI N’A RIEN DE MIROBOLANT, J’AI COMPRIS D’OÙ BMW TIRE SES BÉNÉFICES.” **Christian Martin (photographe)**



❷

Presque malin

Proposé en option à 160 €, le pack Rangement comprend, outre différents rangements supplémentaires et des œillets d’arrimage, un double plancher. Celui-ci permet d’obtenir un seuil haut facilitant chargement et déchargement et de caser différents objets à l’abri des regards lorsque vous ouvrez le hayon. Dossier rabattu, ce pack permet en outre d’obtenir une surface pratiquement plane. Afin de maximiser le volume de chargement lors d’un départ en vacances, ce plancher aurait cependant dû être amovible. Ce qu’il n’est pas. Dommage…

❶ Le montant arrière n’est pas exagérément épais et n’engendre pas un angle mort trop important. En revanche, la lunette arrière n’est pas bien grande. Heureusement, les appuie-tête arrière s’encastrent dans le dossier de la banquette. ❷ Sur la plupart des compactes haut de gamme, l’esthétique prime : les boucliers intégralement peints couleur carrosserie sont bien élégants, mais aussi bien sensibles aux petits chocs urbains.

car pour le reste, la direction tient toutes ses promesses, avec une précision et un côté incisif qui rendent la conduite très agréable. Un ressenti transmis par le joli volant à trois branches non envahies de commandes multiples. Ce qui n’est pas précisément le cas de la partie centrale du tableau de bord, prolongée par la console coupant l’habitacle en deux : nous y avons dénombré plus de 40 boutons et commandes !

Bien entendu, la 118i dispose de toutes les aides électroniques que l’on est en droit d’attendre d’une voiture moderne. Cela dit, certaines d’entre elles ne plairont pas forcément à tous les conducteurs. Je pense notamment au stop/start au fonctionnement peu transparent ou encore au système de maintien dans la voie un peu trop intrusif et castrateur. Si ce dernier peut être déconnecté de façon durable (un bon point, selon nous), il n’en va pas de même du premier, qui redevient actif dès la mise en route du moteur. Bien vu, en revanche, le régulateur de vitesse adaptatif qui a l’intelligence de se conformer aux règles de circulation en adoptant tout de suite la vitesse imposée dès qu’une goutte de pluie vient à tomber, et ce même sur autoroute. Nous ne serons pas aussi élogieux avec le système de navigation, loin d’être aussi performant qu’une application comme Waze.

PLUS
Châssis remarquable
Compromis confort/efficacité
Habitabilité en progrès

MOINS
Boîte longue
Reprises laborieuses
Lisibilité du bloc instrumental

Plus spacieuse qu’auparavant sans pour autant afficher des cotes d’habitabilité record ou donner une grande impression d’espace, la 118i a aussi progressé en matière de qualité visuelle et de raffinement. En témoigne, par exemple, le système d’affichage tête haute à projection directe sur le pare-brise et non sur une languette rétractable, dispositif



adopté sur une Série 2 Active Tourer. De retour aux affaires, ou sur une route au tracé plus roulant si vous préférez, la 118i nous a définitivement régalés avec son châssis affûté, se distinguant par un insigne accord entre ressorts et amortisseurs, qui lui garantit une parfaite efficacité sans jamais dégrader le confort. Impossible de lui trouver un vrai défaut : jamais traître comme pouvait l'être, en certaines occasions, celui de ses devancières, il octroie en outre une belle agilité à cette compacte. Il reste à évoquer l'appétence de la 118i DKG7 pour l'Eurosuper. Sur l'ensemble de notre périple, cette dernière a brûlé en moyenne 7,1 l/100 km, avec une fourchette de consommations s'établissant entre 6,3 l et 7,9 l/100 km. Un appétit très acceptable, que vous pourrez même espérer réduire avec un pied léger et en fonction du parcours. Mais attention, si vous exigez d'elle une conduite résolument sportive et/ou que vous évoluez exclusivement en ville, ces chiffres pourraient très bien s'envoler… ■

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★½☆

Le tandem moteur/boîte robotisée à 7 rapports fonctionne bien, et en silence. Si le freinage assure, la direction pèche par un diamètre excessif par rapport au format du véhicule. Pour sécuritaire qu'il soit, l'assistant au maintien dans la voie se révèle trop castrateur, incitant le conducteur à le débrancher.

SÉCURITÉ ★★★½☆

C'est bien, mais pas exceptionnel, à l'image des six airbags de série. Au passage, notons que l'ensemble des systèmes de protection pour les enfants obtient un résultat de 87 % à l'EuroNCAP, un score excellent.

PERFORMANCES ★★★☆☆

Correctes pour les accélérations, elles laissent cependant à désirer en matière de reprises : nous attendions mieux d'une BMW.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★☆

Le compromis ressorts/amortisseurs est parfait. Les sièges sont fermes mais confortables. L'insonorisation constitue un des points forts de la 118i. Il n'y a vraiment que lorsqu'il est sollicité à outrance que le moteur se fait entendre.

HABITABILITÉ ★★★☆☆

L'habitabilité progresse à l'arrière (merci la traction !), mais le tunnel de servitude reste inutilement encombrant. Quant au volume du coffre, il n'a rien d'exceptionnel.

QUALITÉ ★★★★☆

S'il y a bien ici et là quelques plastiques d'apparence ordinaire, force est de constater que BMW maîtrise l'art de donner du cachet à un habillage sans recourir à des matériaux nobles.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT ★★½☆☆

Si le prix de base est compétitif par rapport à celui des rivales directes et peut faire illusion au regard de ceux des généralistes, il ne faut pas se leurrer : la facture finale est salée, même en se concentrant sur l'essentiel dans le choix des options.

COÛT À L'USAGE ★★★☆☆

Avec une consommation moyenne de 7,1 l/100 km relevée durant notre essai, la BMW 118i DKG7 ne peut espérer briguer une médaille en économie, et sûrement pas face à n'importe quelle voiture diesel, même plus puissante, de son segment. Côté garantie, BMW n'est guère généreux : 2 ans kilométrage illimité, c'est le minimum légal.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

La BMW 118i progresse le plus là où nous ne l'attendions pas, à savoir qu'elle offre un châssis remarquable d'efficacité sans sacrifier le confort : étonnant pour une compacte de la marque. En revanche, prétendre qu'elle dispose de tous les arguments pour faire oublier le fort caractère de ses devancières à propulsion serait un mensonge… dont nous laisserons la responsabilité au marketing du produit !

Nos fiches techniques →

BMW SÉRIE 1 118i 140 ch DKG7 Édition Sport

LA TECHNIQUE

La Série 1 reprend la plate-forme des Série 2 Active Tourer, X1, X2 et Mini Clubman, qui s'articule autour d'un essieu arrière multibras et d'une suspension avant McPherson. Sous le capot, le 1.5 Twin Power Turbo est déjà vu sur la génération précédente, mais placé transversalement. Il développe 140 ch mais un couple modeste de 220 Nm, heureusement disponible sur une large plage.

Moteur	
Puissance maxi	140 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi	220 Nm à 1 480 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, biturbo ess.
Cyl. / puissance fiscale	1 499 cm³ / 7 CV

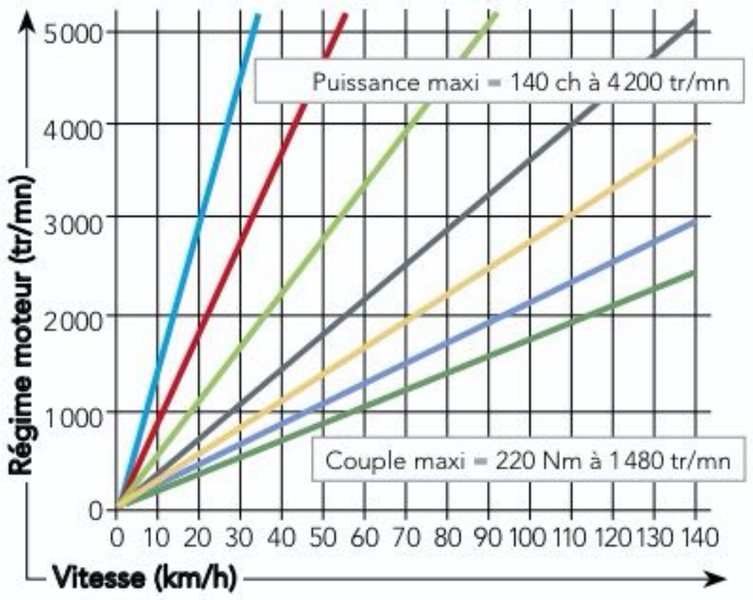
Transmission	
Type	aux roues avant
Boîte / nbre de rapports	rob. double embrayage / 7

➜ Diagramme des vitesses

Une boîte bien étagée avec un dernier rapport long pour abaisser la consommation à vitesse constante. La gestion de boîte fait preuve d'intelligence et de douceur.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1re = 7,41 km/h
En 2e = 12,57 km/h
En 3e = 19,68 km/h
En 4e = 28,06 km/h
En 5e = 36,51 km/h
En 6e = 47,34 km/h
En 7e = 57,17 km/h



Châssis	
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,6 m
Suspensions AV	McPherson avec ressorts hélicoïdaux
Suspensions AR	essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques	225/45 R 17
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions / poids	
L / l / h / empattement	4,32 / 1,80 / 1,44 / 2,67 m
Poids / tractable freiné	1 404 kg / 1 300 kg

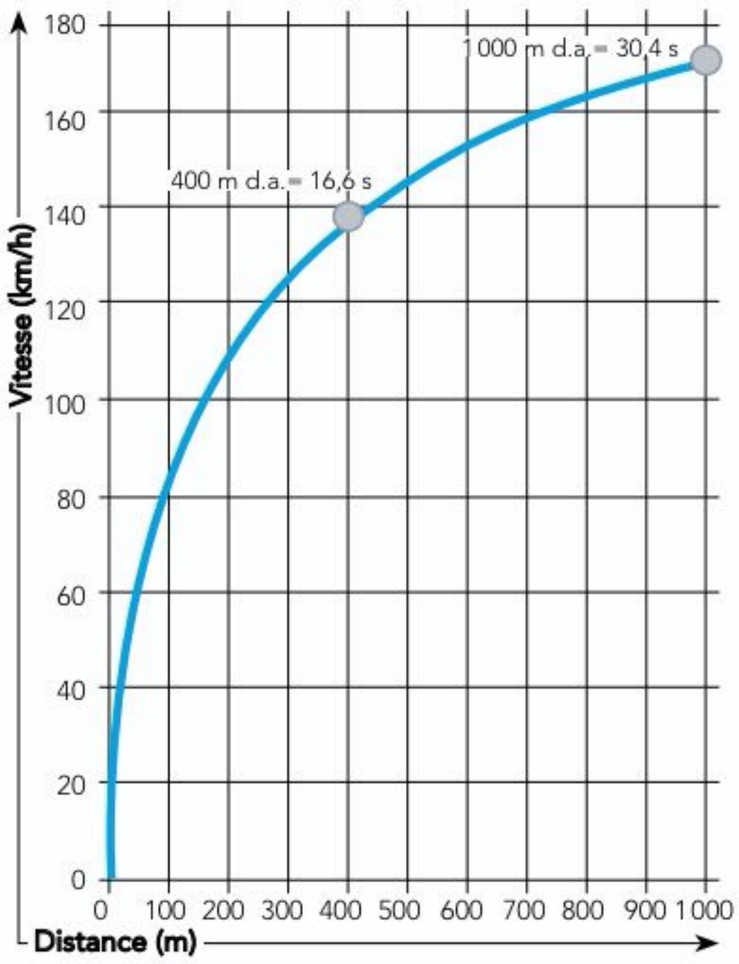
LA CONDUITE

Les chronos confirment la bonne santé du 3 cylindres en accélérations "normales", mais trahissent de piètres reprises. La faute au couple modeste et au long rapport final de transmission, plus pensé pour réduire la consommation que pour flatter l'agrément. Le passage à la traction rend la 118i plus rassurante. Les plus sportifs regretteront le train arrière joueur d'antan, mais se consoleront avec un avant scotché au bitume et une tenue de cap bien plus sereine.

Performances	
1 000 m d.a.	30,4 s
400 m d.a.	16,6 s
0 à 100 km/h	8,7 s
Vitesse maxi	209 km/h

➜ Courbe d'accélération

Pas de miracle à attendre : jusqu'à 100 km/h, la 118i montre de belles dispositions et fait illusion. Au-delà, le petit 3 cylindres de 140 ch secondé par une boîte "tirant long" commence à peiner…



Reprises		
90 à 130 km/h en Drive	■	9,2 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	■	12,2 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive	■	416 m

Freinage		
Depuis 50 km/h	■	10 m
Depuis 90 km/h	■	31 m
Depuis 130 km/h	■	65 m

➜ Tests sécurité AJ

PHOTOS FLORIAN GROUT

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. La BMW réussit le test à 50 km/h en s'arrêtant après 12,9 m : un honnête résultat, sans plus. Échec en revanche à 60 km/h : nous pouvions raisonnablement espérer mieux, en vitesse comme en distance d'arrêt. **VERDICT** ■



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Le décrochage survient à 52 km/h. Notons que la tendance naturelle observée au sous-virage est neutralisée dès qu'on lève le pied. Le résultat est correct, dans la moyenne. **VERDICT** ■



ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Dès 90 km/h, un survirage apparaît en sortie d'exercice. À 100 km/h, celui-ci est corrigé par l'ESP en induisant un sous-virage qui sature le train avant. À partir de 110 km/h, le survirage s'amplifie au point d'empêcher la correction. Bilan mitigé, donc. **VERDICT** ■

FACE À LA CONCURRENCE

		Audi A3 Sportback 35 TFSI 150 ch S tronic Sport	Mercedes A 180 136 ch 7G-DCT Progressive Line
Puissance maxi (ch à tr/mn)	Technique	150 à 5 000	136 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	Technique	250 à 1 500	200 à 1 460
Type de moteur	Technique	4 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
L / l / h / empattement (m)	Technique	4,32 / 1,79 / 1,43 / 2,64	4,42 / 1,80 / 1,44 / 2,73
0 à 100 km/h (s)	Conduite	9,2	10
Vitesse maxi (km/h)	Conduite	205	215 *
90 à 130 km/h en Drive (s)	Conduite	8,2	9,4
Prix / malus écologique (€)	Budget	33 690 € / 230 €	34 250 € / 240 €
Conso. moyenne (l/100 km)	Budget	7	7,2
Le verdict de L'Auto-Journal		★★★★☆	★★★★☆

FLORIAN GROUT



DENIS MEUNIER



En fin de vie, l'Audi avance comme premier argument son moteur plus puissant et des tarifs plus facilement négociables. Plus récente, la Mercedes est l'adversaire la plus coriace de la BMW au moment du choix. Sa principale arme de séduction : un tableau de bord numérique grand écran.

*Donnée constructeur.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

EN CHIFFRES

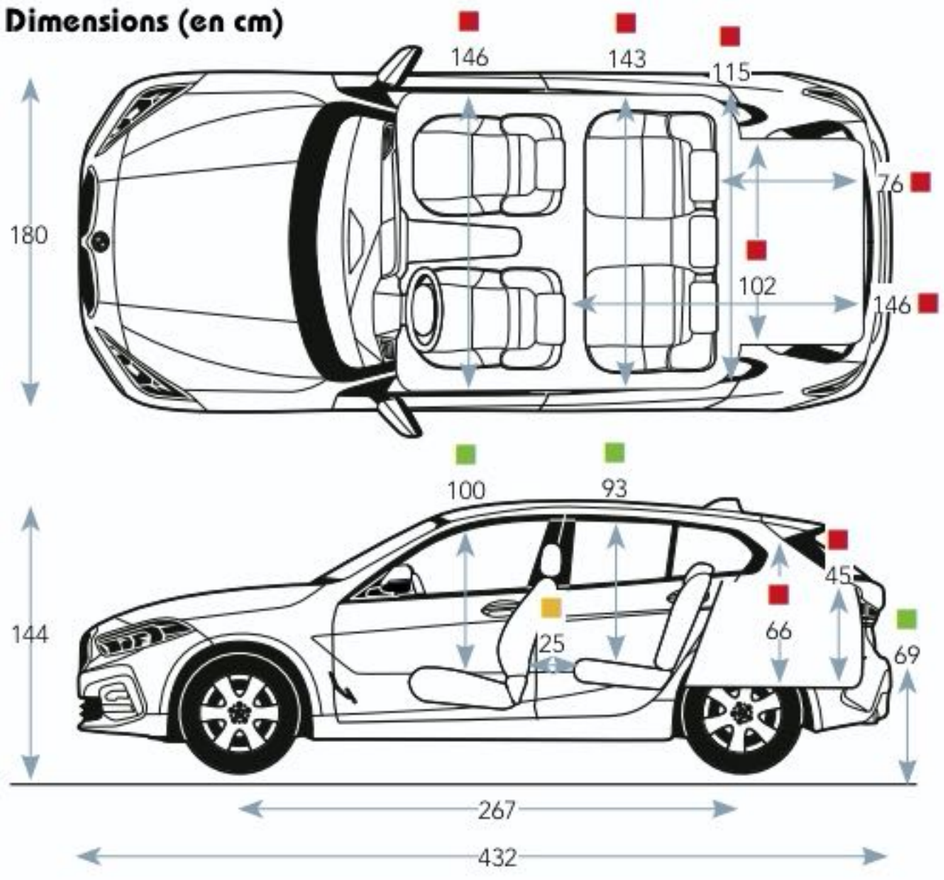
MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

LA VIE À BORD

D'une BMW, on attend une présentation typée, des matériaux de qualité assemblés avec rigueur et une ergonomie parfaite. Dans l'ensemble, le contrat est rempli. Au rang des regrets, pointons une lisibilité discutable de l'instrumentation de bord, encombrée d'informations mal hiérarchisées et peu lisibles. Le passage à la traction fait progresser l'habitabilité arrière. Le coffre figure parmi les plus petits du segment.

Coffre		
Volume (avec roue galette)	■	380 dm^3
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	38,1 / 65 / 68,3 dB

Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS TOM SAM YOU

LE BUDGET

En prix catalogue, la 118i est plutôt bien positionnée face à ses rivales. Mais l'addition grimpe vite avec les options. Ainsi, notre voiture d'essai, loin d'être "full option", dépassait 40 000 €, ce qui, pour une compacte de 140 ch, représente un sacré budget. La consommation basse console (en partie), pour autant que l'on garde le pied léger. BMW s'attache aussi à réduire autant que faire se peut les frais d'exploitation. Mauvais point pour les garanties, juste légales.

Prix	■	**33 850 €**
Malus (CO_2)	■	100 € (112 g/km)
Prix du modèle essayé*		40 500 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

*Avec options et malus 2020 inclus.

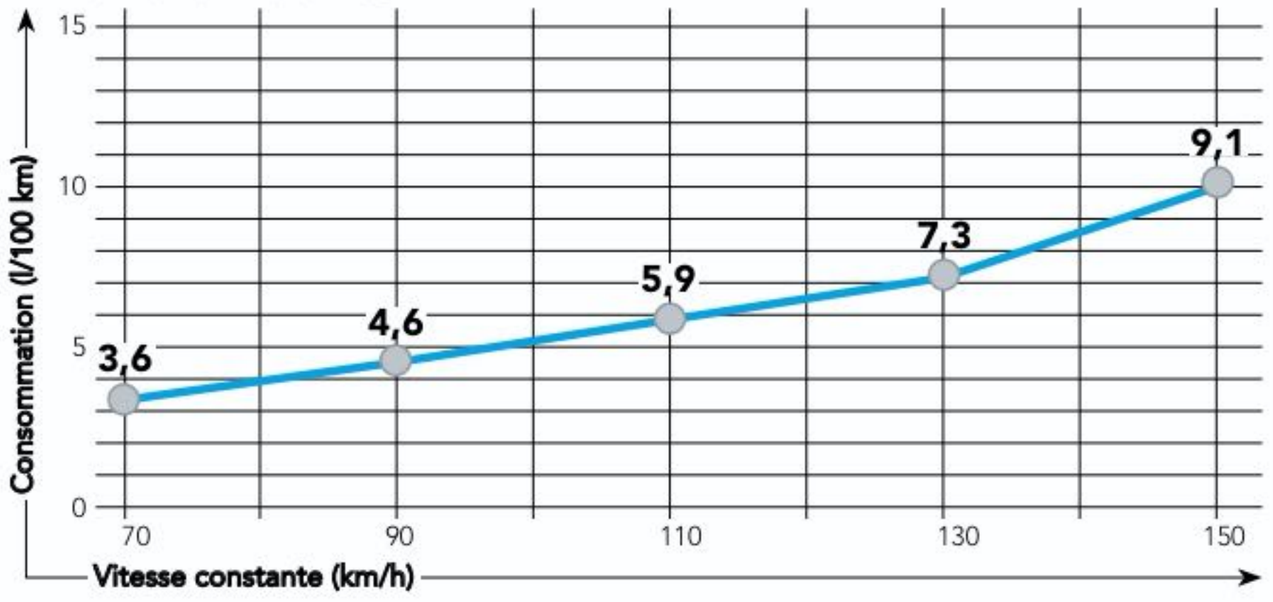
Équipements de série ■

Aide au parking AV/AR, 6 airbags, allumage auto des phares et essuie-glaces, banquette AR rabattable, climatisation, contrôle de pression des pneumatiques, démarrage sans clé, frein de parking électromécanique avec aide au démarrage en côte, jantes alliage 17 pouces, Park Assist, phares full LED, radars de stationnement AV/AR, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, sellerie tissu/cuir synthétique, système multimédia/GPS avec écran tactile 8,8 pouces, volant cuir multifonction…

Options

Affichage tête haute / commande gestuelle	910 € / 310 €
Banquette AR rabattable 40/20/40	210 €
Climatisation bizone auto / Drive Assist	560 € / 760 €
Kit mains libres / roue de secours temporaire	510 € / 160 €
Peinture spéciale	300 à 1 340 €
Régulateur de vitesse adaptatif / radio DAB	460 € / 260 €
Rétroviseur intérieur électrochromatique	180 €
Sellerie cuir / volant chauffant	600 € / 210 €
Toit ouvrant	1 150 €

→ Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km)	■	6,2
Autoroute (l/100 km)	■	5,9
Ville (l/100 km)	■	7,9
Route (l/100 km)	■	6,7
Autonomie (km)	■	626
Capacité réservoir (l)	■	42

La BMW se distingue par des consommations basses, pour autant que vous adoptiez une conduite écoresponsable sur route et autoroute, et usiez du mode roue libre qui désengage automatiquement la transmission dans les phases de ralentissement. En ville, la 118i est moins brillante. Au cas où vous désireriez lui imposer une conduite sportive, le petit réservoir se videra vite… **VERDICT** ■

→ Test éclairage AJ

Type de projecteurs	full LED
Puissance des codes (à 25 m) / des phares (à 80 m)	96 lux / 49 lux



YANN LEFEBVRE

La voiture dispose de projecteurs full LED ainsi que d'antibrouillards LED. Rien à dire sur l'efficacité du système, qui distribue de façon intelligente la lumière. De nuit, sur une route de forêt, on peut rêver d'un supplément de puissance, mais tel qu'il se présente, le dispositif donne entière satisfaction. **VERDICT** ■

→ Test climatisation AJ

Le plus beau compliment que l'on puisse adresser au système de climatisation est qu'il se fait oublier, aussi bien pour réchauffer l'habitacle que pour le refroidir. Un service qu'il opère toujours avec une belle progressivité. Aucun souci constaté pour le désembuage, efficace. **VERDICT** ■

LA GAMME

Moteurs / Prix (en €)

		Malus	Base	Lounge	**Édition Sport**	Luxury	M Sport	M Performance
Essence	118i	230 €	27 300 €	28 400 €	31 650 €	33 400 €	34 750 €	–
	118i DKG7	100 €	29 500 €	30 600 €	**33 850 €**	35 600 €	36 950 €	
	M135i xDrive	5 105 €	–	–	–	–	–	54 500 €
Diesel	116d	0 €	27 150 €	28 900 €	32 150 €	33 900 €	32 250 €	–
	116d DKG7	0 €	29 350 €	31 100 €	34 350 €	36 100 €	37 450 €	–
	118d	0 €	30 200 €	31 300 €	34 550 €	36 300 €	37 600 €	–
	118d BVA8	0 €	32 400 €	33 500 €	36 750 €	38 500 €	39 850 €	–
	120d BVA8	190 €	38 400 €	39 500 €	42 750 €	44 500 €	45 850 €	–

Note Euro NCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**

Retour bran

❶ Maniable, agile, la Mii reste plus à son aise en ville que sur les grands axes.
❷ La présentation intérieure est un peu triste et les matériaux souffrent des assauts du temps. L'ensemble reste bien assemblé.

ché

Seat commercialise enfin sa première voiture électrique. Sa citadine Mii affiche un tarif canon et des prestations intéressantes… mais pas forcément en toutes saisons !

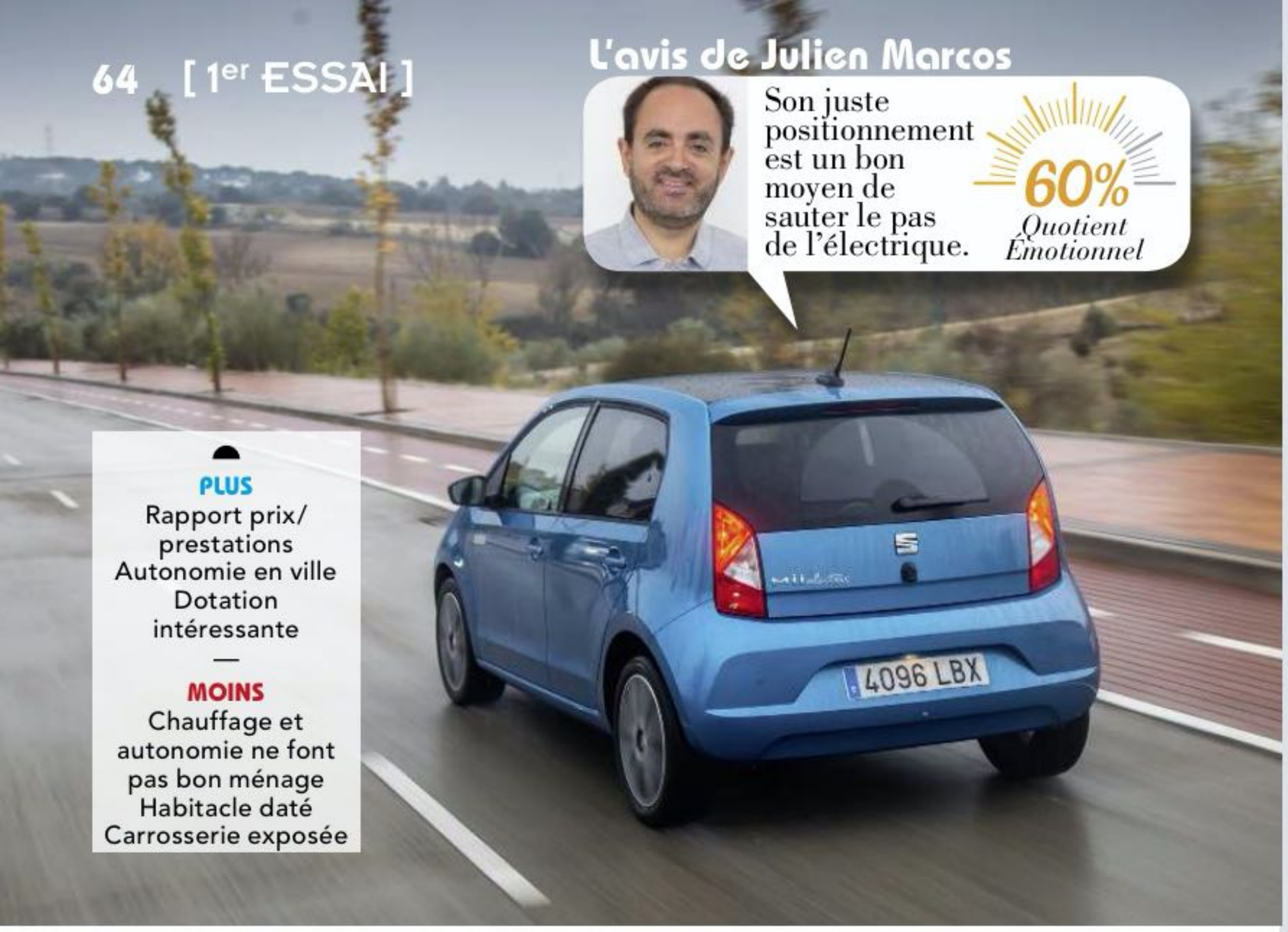
Par **Julien Marcos** Photos **Florian Grout**

Comme la concurrence, Seat se met à l'heure électrique. L'espagnole à l'accent allemand (filiale de Volkswagen) a promis pas moins de six voitures électrifiées à l'horizon 2021. Un objectif ambitieux pour une marque qui revendique un positionnement sportif au sein du groupe et ne proposait jusqu'ici aucun modèle électrique de série. Seat a ainsi annoncé une entrée de gamme nourrie au 220 volts à moins de 20 000 €, courant 2022. Mais en attendant de présenter sa ribambelle de nouveautés "branchées", elle doit aller vite pour ne pas laisser ses rivales prendre trop d'avance. Seat puise donc dans la banque d'organes communs de la maison mère et convertit sa minicitadine à la technologie du moment. Voilà comment nous nous retrouvons au volant de la Mii Electric.

Vous ne rêvez pas ! Retirée depuis quelques mois du catalogue en version thermique, la citadine fait son retour en mode électrique.

Elle n'a pas eu à aller chercher bien loin pour trouver son moteur synchrone à aimant permanent. Il équipait déjà la Volkswagen e-Up! de 2013 *(voir p. 65)*. Forte de 61 kW (83 ch) et 212 Nm de couple, cette mécanique s'avère suffisante sous le capot d'une minicitadine. Réactive en ville, la Mii nous a aussi surpris sur route avec de belles reprises. Elle accepte même de bonne grâce de se lancer sur autoroute, bien qu'elle plafonne alors à 130 km/h, sa vitesse maxi. Petite curiosité toutefois, la Seat Mii annonce un 0 à 100 km/h en 12,3 s, quand sa cousine Volkswagen e-Up! revendique 11,9 s. À vérifier lors de nos prochaines mesures. La véritable nouveauté, qu'elle partage avec sa cousine de chez VW, mais aussi avec la Skoda Citigo iV, est à chercher sous le châssis, où loge sa batterie de 32,3 kWh, assez généreuse pour un gabarit réduit. Certes, c'est bien moins que les 52 kWh d'une Zoe ou d'une e-208, mais la Mii est bien plus légère (1 235 kg contre 1 502 kg). Cette capacité lui permet d'annoncer une autonomie théorique de 259 km en cycle WLTP et jusqu'à 358 km en ville. →





L'avis de Julien Marcos

Son juste positionnement est un bon moyen de sauter le pas de l'électrique.

60% Quotient Émotionnel

PLUS
Rapport prix/prestations
Autonomie en ville
Dotation intéressante

MOINS
Chauffage et autonomie ne font pas bon ménage
Habitacle daté
Carrosserie exposée

Voilà pour la théorie ! La réalité est un peu différente et dépend des conditions d'utilisation. En ville, sans climatisation ni chauffage, et en usant régulièrement de la fonction Brake pour régénérer la batterie au freinage ou à la décélération, le bilan de la Seat Mii Electric est très bon. Mais avouez que cela ne donne guère envie.

Toutefois, dès que les choses se compliquent un peu, qu'il fait froid ou chaud, que ça grimpe… la Mii peine à tenir ses promesses d'autonomie.

Lors de notre essai, par 3 °C, sous de fortes pluies, le bilan a été moins favorable et, dans ces conditions, mieux vaut tabler sur 200 km. En revanche, nous avons pu juger de l'efficacité des trois modes de conduite. Le passage en Eco ou Eco+ dégrade à chaque fois de 10 kW la puissance, mais l'autonomie s'en trouve améliorée. Ainsi, alors que notre réserve n'indiquait que 40 km d'autonomie, nous avons gagné quelques kilomètres en jouant sur le mode Eco+ et sur la récupération de l'énergie au freinage (fonction Brake). Pour se ressourcer, la Seat Mii Electric reçoit une prise de recharge rapide (jusqu'à 40 kW). Sa batterie retrouve 80 % de sa capacité en 1 heure. C'est forcément plus long sur une borne de type Wallbox (7,2 kW). Notez que pour se brancher sur une prise domestique, il faut cocher la case pack Home à 175 €. Pour le reste, la Mii offre un confort général plutôt bon. La suspension reste prévenante et le comportement routier donne satisfaction malgré la conception ancienne. L'intégration des batteries étant bien pensée, l'habitabilité est identique à celle de la version thermique et se révèle correcte pour une petite voiture. Avec 251 dm³, le coffre est plus grand que ceux des Peugeot 108 ou Renault Twingo. La présentation apparaît malheureusement datée, la finition légère et les technologies de bord dépassées, notamment le minuscule écran multimédia, ou le GPS utilisable uniquement sur smartphone. Mais la Mii a un atout : son prix. Il débute à 21 920 € en finition d'entrée de gamme avec un équipement suffisant, soit 16 002 € bonus déduit – c'est la règle du pourcentage plafonné à 27 % qui s'applique. ■



❶ Si le levier de vitesses est identique à celui d'une boîte auto classique, il ne compte qu'un rapport et dispose d'un mode Break.
❷ Grâce à la banquette rabattable et au double-fond, le volume est assez intéressant pour une citadine.



SEAT Mii Electric Plus EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	61 kW (83 ch) de 2750 à 11000 tr/mn (1)
Couple maxi	■	212 Nm
Type		moteur électrique synchrone à aimant permanent
Cylindrée/puissance fiscale		- /1 CV
Batterie/capacité		Lithium-ion/32,3 kWh
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1

(1) En mode Eco 51 kW (69 ch) et en Eco+ 41 kW (56 ch).

Châssis		
Diamètre de braquage	■	9,8 m
Pneumatiques		185/50 R 16

Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		3,56/1,65/1,48/2,42 m
Poids/tractable freiné		1235 kg/non autorisé

Performances		
0 à 100 km/h	■	12,3 s
Vitesse maximum	■	130 km/h

Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	251 dm³

LE BUDGET

Prix	■	23 070 €
Bonus (CO_2)	■	6000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé*		18415 €
Garantie	■	2 ans, km illimité**

*Avec options et bonus inclus. **8 ans pour la batterie.

Équipements de série ■
4 airbags, AFIL, aide au démarrage en côte, allumage auto des phares, capteur de pluie, clim auto, contrôle de pression des pneus, ESP, prises USB, jantes alliage de 16 pouces, sièges avant Sport, vitres avant électriques, vitres arrière surteintées, volant & levier de vitesses en cuir…

Options
Pack Easy Flex : plancher coffre double-fond, siège passager réglable en hauteur (75 €). Pack City : régul. vitesse, radar de recul, lumière d'ambiance (320 €). Pack Hiver : feux de jour à LED, pare-brise chauffant, rétros ext. électriques et dégivrants, sièges chauffants (480 €). Pack home (175 €), peinture métal. (470 €), toit et rétros noirs (170 €)…

Autonomie/temps de recharge		
Autonomie (WLTP)	■	259 km
Temps de recharge prise 10 A/2,3 kW		13/16 h (80 %)
Wallbox monophasé 32 A/7,2 kW		4 h (80 %)
Charge rapide 40 kW		1 h (80 %)

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Slovaquie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Seat est malin : la conversion de la Mii à l'électrique est une réussite. Assez confortable, maniable, l'auto offre un bon champ d'action en ville, mais ses prestations routières sont plus limitées. Grâce au bonus, son prix est attractif.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'avis de Julien Marcos

La VW e-Up! est une citadine branchée mais minimaliste. Il est vrai qu'à ce prix…

60%
Quotient Émotionnel

Mise à jour salutaire

Lancée en 2013, la cousine Volkswagen e-Up! passe à la vitesse supérieure avec une version plus polyvalente, grâce à une autonomie améliorée.

Par **Julien Marcos** Photos **Florian Grout**

Après le "dieselgate", Volkswagen veut laver plus blanc que blanc! Le constructeur a annoncé un ambitieux programme de voitures vertes et prévoit de commercialiser une cinquantaine de modèles électriques d'ici à 2025. Certes, tous les regards sont déjà tournés vers l'ID.3. Mais pour atteindre ses objectifs de ventes, VW compte aussi sur sa petite e-Up! Il lui offre donc une légère mise à jour, qui s'illustre surtout par le quasi-doublement de la capacité de sa batterie: 32,3 kWh contre 18,7 kWh auparavant. Il n'était pas non plus question de laisser la voie libre aux cousines Seat et Skoda, alors même que l'e-Up était jusqu'ici la seule à s'être convertie à l'électrique.

Sous le capot, on retrouve le moteur électrique de 61 kW (83 ch) et 212 Nm de couple, dont les performances en surprendront plus d'un. Comme la Mii *(lire pages précédentes)*, l'e-Up! s'apprécie pour son tempérament vif et pétillant en ville, et n'est pas ridicule sur autoroute. Elle dispose également de trois modes de conduite: Normal, Eco et Eco+, les deux derniers dégradant là aussi la puissance pour optimiser l'autonomie.

Attention ici à utiliser chauffage et climatisation avec modération, car ils influent sur la consommation.

Nous avons relevé un appétit de 14 kWh/100 km, mais 16 kWh avec le chauffage. En hiver, l'autonomie se cale sur les feuilles des arbres: elle chute! Tablez plutôt sur 200 km au lieu des 260 km annoncés. Alors, pourquoi une e-Up! plutôt qu'une Seat Mii (ou une Skoda Citigo)? C'est le dilemme! Visuellement, l'e-Up! évolue peu, mais elle est un poil plus coquette que ses cousines et se distingue par ses jolis feux de jour. Elle bénéficie aussi d'une dotation d'équipements plus riche et a l'exclusivité de certaines options, comme l'e-sound, un son d'ambiance qui alerte les piétons sur son passage. Mais elle ne fait pas cadeau de tout cela. Elle est plus chère que ses cousines: 23 440 € en finition unique. ■

PLUS
Autonomie en ville
Habitabilité sauvegardée
Confort de suspension

MOINS
Surcoût face à une Mii
Carrosserie exposée
Autonomie avec chauffage



Le conducteur ne sera pas dépaysé, avec un habitacle proche des versions thermiques. Bon point, l'habitabilité n'est pas pénalisée par les batteries.



EN CHIFFRES **Moteur:** électrique synchrone à rotor bobiné. **Puissance:** 61 kW (83 ch) entre 2750 et 11 000 tr/mn. **Couple:** 212 Nm. **Boîte:** réducteur/1 rapport. **L/l/h/empattement:** 3,60/1,65/1,49/2,42 m. **0 à 100 km/h:** 11,9 s. **V. max.:** 130 km/h. **Conso moyenne:** 12,9 kWh/100 km. **Rejets CO_2:** 0 g/km. **Autonomie:** 260 km (WLTP). **Temps de recharge 2,3 kW/bornes 7,4 kW/DC 50 kW:** 16 h 12 (100 %)/4 h 15 (80 %)/1 h (80 %). **Prix:** 23 440 €. **Bonus:** 6000 €.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Avec sa nouvelle batterie, l'e-Up! se sent pousser des ailes. Toujours pratique à l'usage, elle permet d'aller un peu plus loin. Reste que son surcoût, important face à une Seat Mii Electric, a du mal à se justifier.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

GRANDEUR ET DES CADENCES







Facile de prise en main malgré son encombrement, le SUV bavarois affiche les performances d'une excellente GT dans cette version M50i. Le comportement n'est pas en reste, jusqu'à ce que la masse colossale et le centre de gravité élevé de ce mastodonte se rappellent à votre bon souvenir.

Bien que son physique, en perpétuelle expansion, permette d'en douter, le X6 met une fois de plus tout en œuvre pour échapper à sa condition de SUV.

Par **Romain Vannier** Photos **Arnaud Saunier**

Quelques millimètres, ce n'est pas grand-chose. Sauf quand ils s'ajoutent à des mensurations déjà colossales. Approchant les 5 m de longueur, la troisième génération du BMW X6 dépasse même aujourd'hui les 2 m de large. Pas étonnant, dans ces conditions, que le poids ne cesse, lui aussi, de grimper. Deux des quatre versions proposées au lancement franchissent le seuil des 2,3 tonnes. Et encore, selon le constructeur, souvent enclin à minimiser ce chiffre. Pas à un paradoxe près, le pionnier des SUV coupés, apparu pour la première fois en 2008, prétend pourtant offrir des sensations de conduite toujours plus éloignées de celles que son physique massif suggère.

Sans aller jusqu'à la sulfureuse déclinaison M Competition de 625 ch, attendue pour le printemps prochain, la version M50i témoigne déjà de cette ambition de façon assez crédible.

Le X6 s'octroie la chaîne de traction qui fait les beaux jours de la M850i, digne représentante de la marque parmi l'élite du Grand Tourisme.

Il ne s'agit de rien de moins que d'un V8 4.4 biturbo de 530 ch, couplé à une transmission intégrale par le biais d'une boîte automatique à 8 rapports, le différentiel arrière piloté étant lui aussi de la partie. Cet arsenal se complète d'une suspension pilotée et, contre un supplément de 3 650 €, de roues arrière directrices et d'un contrôle actif du roulis. Cette sophistication, ce n'est pas que de la frime. La masse de l'engin passe effectivement inaperçue aux allures usuelles. Sans rien d'autre à manier qu'une direction légère et incisive, la conduite apparaît aussi fluide que celle d'une excellente berline compacte – les performances d'une GT en plus. Aussi docile qu'énergique, le 8 cylindres se tient constamment prêt à projeter ce mastodonte vers l'avant, quel que soit le rapport engagé. Peu d'autres objets roulants en circulation peuvent suivre la cadence, les 750 Nm de couple déferlant dès 1 800 tr/mn, et ce jusqu'à 4 600 tr/mn. Si, de l'extérieur, il y a peu de risques de confondre le X6 avec une sportive, les similitudes sont plus nombreuses au moment d'écraser l'accélérateur. Presque plus spectaculaires que le 0 à 100 km/h, pourtant annoncé en 4,3 s, les relances sur autoroute sont expédiées avec une facilité insolente. C'est sans doute d'ailleurs par précaution à l'égard des autres usagers de la file de gauche de l'Autobahn que le X6 se dote en option d'une calandre lumineuse : rien n'est trop beau pour se signaler →

dans leurs rétroviseurs et dégager le passage. Et même à bon rythme, cet aplomb perdure. Les mouvements de caisse restant mesurés, les changements de direction ne s'éternisent pas. L'inscription en virage non plus. Sous l'effet combiné de la répartition continue du couple entre les deux essieux et du différentiel arrière, la voiture donne l'impression de pouvoir tourner sur elle-même en courbe. Jusqu'à un certain point, évidemment. Un tel gabarit en mouvement ne peut se soustraire indéfiniment aux lois de la physique.

Les trains roulants ne ménagent pas leurs efforts pour maintenir ces 2310 kg sur la route, mais parviennent à préserver un confort assez épatant.

À défaut de pouvoir s'appuyer sur les ressorts pneumatiques optionnels, réservés aux versions 30d et 40i, la suspension pilotée isole de la plupart des imperfections du bitume. Dommage que la monte pneumatique, exagérément large à l'arrière (315/35 R21 !), vienne entacher ce bien-être en copiant le moindre défaut de la chaussée et oblige sans cesse à corriger la trajectoire en ligne droite.

Si, d'ailleurs, cette débauche de moyens contrecarre efficacement les méfaits d'une carrure qui n'en finit plus de croître, elle édulcore aussi, au final, les sensations. Le mutisme de la direc-











❶ Le X6 accueille les occupants des places arrière dans un confort similaire à celui offert par le X5. ❷ Sous le capot, le V8 4.4 biturbo de la M850i. ❸ Combiné d'instruments numérique, évidemment.

❹ Le V8 s'associe à une excellente boîte automatique à 8 rapports. Sa commande reçoit ici l'application en verre optionnelle, qui ne sera peut-être pas du goût de tous… ❺ Le confort s'avère épatant au regard du profil des pneus. Mais leur largeur exagérée à l'arrière entache la tenue de cap en ligne droite sur mauvais revêtement.

L'avis de Romain Vannier



Les années passent, mais je ne me fais toujours pas au concept, sans intérêt à mes yeux.

40%
Quotient Émotionnel





BMW X6 M50i 530 ch

FACE AU PLUS FAMILIAL X5, CAPABLE DE LA MÊME SOPHISTICATION, LA DIFFÉRENCE DE TEMPÉRAMENT N'EST PLUS SI FLAGRANTE •••





❶ Frôlant les 5 m de longueur, le X6 dépasse même les 2 m de large de quelques millimètres. ❷ D'une capacité moyenne pour la catégorie, le coffre bénéficie au moins d'une ouverture facilitant le chargement. ❸ L'écran multimédia tactile se double toujours d'une commande déportée sur le tunnel central. Pratique.

tion, le manque de gouaille du V8 et "l'altitude" du poste de conduite, bien trop éloignée de l'asphalte pour inspirer une réelle impression de vitesse, n'arrangent rien. Et voilà qui pourrait bien faire les affaires d'un certain Porsche Cayenne Coupé !

Face au X5, également disponible dans cette motorisation et usant des mêmes artifices, la différence de tempérament n'est pas flagrante. Cela dit, la ressemblance grandissante d'un "X" à l'autre offre d'autres avantages. À défaut de pouvoir embarquer jusqu'à sept personnes à bord, ce SAC (Sport Activity Coupé, comme le désigne BMW) met aussi à profit son empattement majoré de plus de 4 cm pour mieux accueillir les occupants du second rang. Malgré la chute plus prononcée du pavillon, la garde au toit s'avère en effet suffisante pour que des adultes y voyagent autrement qu'en courbant l'échine. Comme quoi, le X6 ne fait pas totalement oublier qu'il reste un SUV, mais cela n'a pas que des mauvais côtés. ■

PLUS
Souffle du V8
Compromis tenue de route/agilité
Contenu technologique

MOINS
Gabarit (encore) en hausse
Sensations de conduite diluées
Concurrence du X5

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	530 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	750 Nm à 1800 tr/mn
Type	V8 biturbo
Cylindrée/puissance fiscale	4395 cm³/43 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	12,6 m
Pneumatiques AV/AR	275/40/315/35 R 21

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,94/2,00/1,70/2,98 m
Poids/tractable freiné	2310/3500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	4,3 s
Vitesse maxi	250 km/h (1)

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	580 dm³

LE BUDGET

Prix	101 650 €
Malus (CO_2) 2020	20000 €* (237 g/km)
Prix du modèle essayé **	137600 €
Garantie	2 ans (km illimité)

*Sous réserve de mise en application du décret.
**Malus inclus. (1) Limitée électroniquement.

Équipements de série ■

7 airbags, aide au parking semi-autonome, caméra de recul, clim auto 3 zones, détecteur de somnolence conducteur, détecteurs pluie/luminosité, différentiel autobloquant piloté, échappement sport, hayon électrique, jantes alliage 21 pouces, phares à LED, régul./limit. de vitesse, sellerie cuir, sièges AV électriques à mémoire, surveillance de la pression des pneus, suspension pilotée…

Options

Affichage tête haute (1460 €), conduite semi-autonome en embouteillage (3050 €), contrôle actif du roulis et roues arrière directrices (3650 €), phares laser (1550 €), régul. de vitesse adaptatif (850 €), toit ouvrant panoramique (1950 €), vision nocturne (2150 €)…

Consommations	
Moyenne NEDC corrélé	10,4 l/100 km
Ville/route	13,7/8,5 l/100 km
Réservoir	83 l

Note EuroNCAP	5 étoiles (2)
Pays de fabrication	États-Unis

(2) Résultat du X5, plate-forme commune.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

BMW démontre une fois encore son savoir-faire en rendant ce mastodonte aussi efficace que performant. Mais d'autres constructeurs, comme Porsche, ont investi le marché et le X6 ne fait plus autant la différence. Même son frère X5 tend à lui faire de l'ombre. Reste son style, toujours très… clivant.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le miracle

Grâce à son nouveau moteur essence au principe de fonctionnement révolutionnaire, la Mazda3 promet des consommations record. À l'épreuve de nos mesures, ce 4 cylindres aux mœurs atypiques ne se montre pas tout à fait à la hauteur de ses promesses.

Par **Camille Pinet** Photos **Nicolas Soler**

attendra





❶ Les suspensions se révèlent, hélas, bien trop fermes. Sur une sportive, passe encore, mais ici, cela n'a pas lieu d'être. ❷ Mazda pratiquant une politique tarifaire avec peu d'options, les phares LED sont de série. ❸ Le moteur SkyActiv-X n'est réellement efficient qu'à vitesse stabilisée. La micro-hybridation se montre quasi inefficace pour économiser du carburant, mais très agréable par sa discrétion.



On s'en pourléchait les babines. Lorsque Mazda a annoncé voici deux ans son nouveau moteur SkyActiv-X, ses promesses avaient quelque chose de la formule d'alchimiste. Depuis des décennies, les constructeurs travaillaient à faire fonctionner un moteur essence comme un moteur diesel, c'est-à-dire en faisant exploser le mélange par compression. Plus malin ou persévérant que les autres, le japonais y est enfin parvenu, promettant des consommations proches de celles d'un diesel moyen avec un 4 cylindres essence atmosphérique de 180 ch. De quoi remettre en cause une fois de plus la doxa des ingénieurs motoristes européens, tous convertis à la suralimentation et au "downsizing". C'est donc avec impatience que nous avons pris le volant de la toute nouvelle compacte Mazda3 équipée de ce moteur. D'autant que son plumage original est bien à la hauteur de son ramage. Loin de la banalité qui règne dans la catégorie, elle se fait remarquer par son long capot et son postérieur arrondi, qui rappelle aux plus anciens une certaine Renault 14… en beaucoup plus réussi.

Hélas, ceux qui attendent des sensations mécaniques inédites grâce au SkyActiv-X en seront pour leurs frais. Celui-ci se comporte comme un 4 cylindres atmosphérique des plus classiques, silencieux et très linéaire dans ses accélérations. Il est pratiquement impossible de distinguer à l'oreille une différence par rapport à un moteur essence

MALGRÉ SES 180 CH, CE MOTEUR N'A PAS UN CARACTÈRE SPORTIF, ET NE MONTRE AUCUNE APPÉTENCE POUR LES HAUTS RÉGIMES •••





L'ambiance peut paraître un peu austère et sombre au premier abord, mais les matériaux sont de qualité et la finition ne souffre guère de critique.



La Mazda3 est l'une des rares à se refuser encore un écran multimédia tactile. Le système reste cependant assez facile à utiliser.

Le SkyActiv-X face à l'hybride

En matière de puissance comme de consommation en cycle officiel, la Mazda3 SkyActiv-X est proche de la Toyota Corolla Hybride 180 ch. Mais ces deux autos atteignent leur efficience maximale sur deux terrains très différents. C'est en ville que la Toyota brille le plus, ne réclamant que 4,3 l/100 km selon nos mesures, alors que la Mazda boit pratiquement le double. Cette dernière se montre plus efficiente sur autoroute, avec 6,4 l/100 km contre 6,9 l/100 km pour sa rivale. L'hybride se révèle cependant moins gourmande dans l'ensemble, mais… plus chère.





❶ Le 2.0 peut être associé à une boîte automatique à six rapports, qui se révèle un peu lente. La boîte mécanique ici essayée lui sied mieux, grâce notamment à une commande plaisante. ❷ Malgré son dessin très classique, l'instrumentation de la Mazda3 est bien numérique.

classique. Alors que nous sommes désormais très habitués au couple immédiat des moteurs turbo modernes, il faut se réhabituer à mettre un peu plus de gaz pour obtenir l'accélération souhaitée. Une sensation amplifiée par la démultiplication longue de la transmission. En revanche, les conducteurs avertis retrouveront le plaisir disparu d'une réponse immédiate et très précise de l'accélérateur. Il ne faut cependant pas prendre ce 4 cylindres pour ce qu'il n'est pas : il ne révèle aucune appétence pour les hauts régimes, et n'a pas un tempérament sportif malgré ses 180 ch.

Ce qu'il préfère, ce sont les mi-régimes, comme en témoigne son couple maximum situé à 3000 tr/mn.

Une conduite douce, souple est donc le credo de la Mazda3, qui offre cependant assez d'allonge pour dépasser sereinement. Surtout, en dépit des annonces de son constructeur, la Mazda3 n'a pas l'appétit d'un diesel. Selon nos mesures, sa consommation moyenne se situe plutôt au niveau de ses concurrentes essence. Ainsi, la rivale la plus directe que nous ayons mesurée, la Honda Civic 1.5 i-VTEC de 182 ch, engloutit 0,5 l de moins aux 100 km. Cela ne signifie pas que la technologie SkyActiv-X ne fonctionne pas : il est réellement possible d'obtenir des consommations approchant les 6 l/100 km à vitesse stabilisée, sur route et autoroute, même →

en tenant compte de l'optimisme un peu excessif de l'ordinateur de bord. Malheureusement, ces belles aptitudes sont gâchées en ville, où la Mazda3 consomme 8 l/100 km malgré son système de micro-hybridation 24 V. Sur route et autoroute, il faut également se garder de relancer trop promptement si l'on souhaite préserver la sobriété. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles cette Mazda est l'une des rares autos qui se montre plus efficiente sur autoroute que sur route, toujours selon nos mesures.

Ce tempérament placide s'accorde de surcroît assez mal avec le châssis, qui se montre étonnamment moins bien réglé que celui du SUV CX-30. Sur les petites routes percheronnes, où nous avons réalisé l'essentiel de notre essai, les suspensions révèlent une aversion pour les petites bosses et autres irrégularités. Au mieux, le filtrage peut être qualifié de médiocre, voire mauvais pour les dos les plus sensibles. La direction s'avère au contraire remarquablement précise et bien calibrée. Dans les conditions humides de notre essai, l'adhérence des pneumatiques Bridgestone était également critiquable, notamment en appui.

Pour le reste, la Mazda3 reste fidèle à elle-même. Elle sacrifie à son style un peu trop de volume de coffre, d'habitabilité et de visibilité périphérique. En revanche, la qualité de sa finition n'a guère de leçon à recevoir et conducteur comme passager avant se sentent bien dans son intérieur très léché. Certains s'étonneront sans doute que l'écran multimédia ne soit pas tactile. Cela ne l'empêche pas d'intégrer la fonctionnalité d'Android Auto, qui permet de bénéficier de Waze et de la musique de son smartphone avec une facilité déconcertante. La dotation est d'ailleurs un gros point fort de cette "3", qui offre l'essentiel et même un peu de superflu dès le niveau d'entrée de gamme. Par rapport à ses concurrentes hybrides ou diesel, c'est peut-être son principal atout ! ■

LE CHÂSSIS, TRÈS FERME, S'ACCORDE MAL AVEC CETTE MÉCANIQUE QUI, POUR RESTER SOBRE, NE DOIT PAS ÊTRE POUSSÉE À SA LIMITE •••



❶ L'habitabilité à l'arrière est tout juste correcte. L'ambiance est très confinée en raison des petites vitres arrière et des épais montants de custode. ❷ Le volume de coffre mesuré sur la Mazda3 est inférieur de plus de 100 dm³ à ceux des Renault Mégane et Peugeot 308. En revanche, il revendique 66 dm³ de plus que celui de la Toyota Corolla Hybride 2.0.



PLUS
Présentation/finition
Direction précise
Excellente position de conduite

MOINS
Consommation en ville
Mauvaise visibilité vers l'arrière
Filtrage de suspension
Adhérence sur le mouillé

L'avis de Camille Pinet

Mazda a mieux réussi son coup avec le CX-30 qu'avec cette "3", qui compte trop de lacunes.

50% *Quotient Émotionnel*



EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

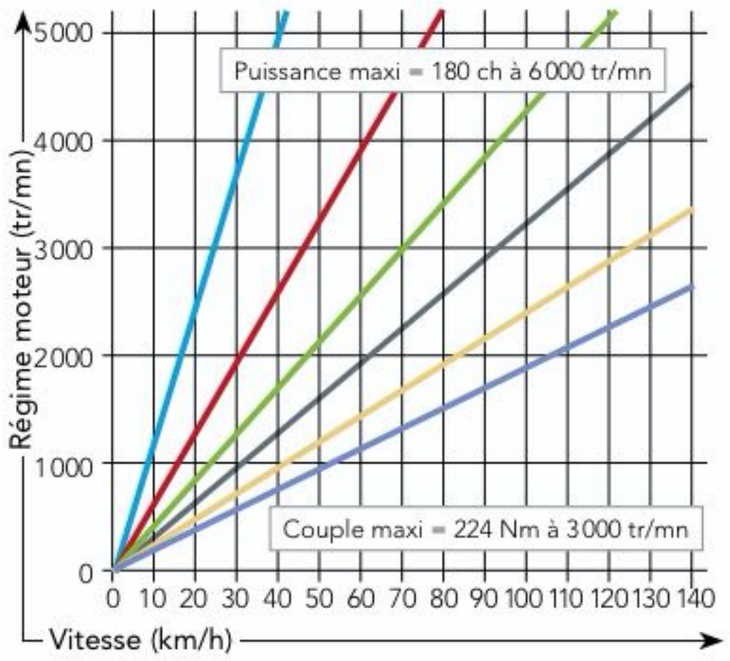
LA TECHNIQUE

Puissance maxi	■	180 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	■	224 Nm à 3000 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée / puissance fiscale		1998 cm³ / 9 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		manuelle / 6 rapports

➜ Diagramme des vitesses

Comme toujours chez Mazda, la commande de la transmission manuelle à six rapports se montre d'une précision exemplaire. Elle offre une sensation mécanique très agréable à l'usage. En revanche, la démultiplication finale apparaît assez longue, le but étant clairement d'abaisser la consommation. Pas question de sportivité malgré les 180 ch. Une impression renforcée par le moteur atmosphérique dont le couple est inférieur à celui de ses concurrents suralimentés. À noter que le SkyActiv-X est aussi disponible avec une boîte automatique.

Vitesse à 1000 tr/mn
En 1re = 8,97 km/h En 2e = 15,76 km/h En 3e = 23,59 km/h
En 4e = 31,84 km/h En 5e = 42,46 km/h En 6e = 53,07 km/h



Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,7 m
Pneumatiques		215/45 R 18

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4,46/1,80/1,44/2,70 m
Poids/tractable freiné	1442 kg/1300 kg

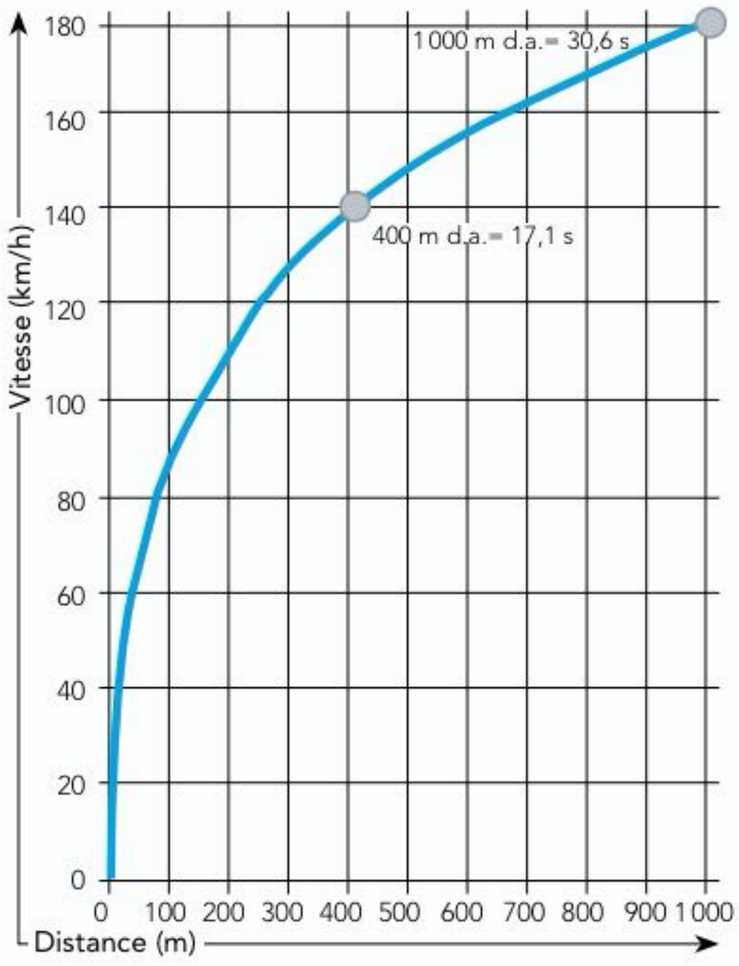
LA CONDUITE

Performances		
1000 m d.a.	■	30,6 s
400 m d.a.	■	17,1 s
0 à 100 km/h	■	9,6 s
Vitesse maxi	■	216 km/h*

*Donnée constructeur.

➜ Courbe d'accélération

Les accélérations et les reprises ne sont pas tout à fait au niveau de ce que l'on pourrait attendre d'une compacte de 180 ch. En cause, le couple relativement faible et la transmission manuelle assez longue. Certains modèles suralimentés moins puissants font mieux. La recherche d'économie de carburant prime sur l'agrément.



Reprises		
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e	■	9,2/12,5/18 s
Temps en 4e pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en D	■	12,8 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en D	■	418 m

Freinage		
Depuis 50 km/h	■	10 m
Depuis 90 km/h	■	31 m
Depuis 130 km/h	■	63 m


La Mazda3 sacrifie une bonne part de son habitabilité sur l'autel du style. Et aussi, malheureusement, sa visibilité arrière.

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	148/146 cm
Garde au toit AV/AR	■	96/91 cm
Volume de coffre	■	339 dm³
Seuil de chargement	■	74 cm

Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	37,6/65/68,3 dB

LE BUDGET

Prix	■	32100 €
Malus (CO_2)	■	0 € (103 g/km)
Prix du modèle essayé*		33000 €
Garantie	■	3 ans, 100000 km

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

Accès et démarrage mains-libres, 6 airbags, alerte d'angle mort, banquette rabattable 60/40, caméra 360°, clim auto bizone, contrôle de pression des pneus, détecteurs de pluie/luminosité, jantes alliage 18 pouces, phares LED, régul. adaptatif/limit. de vitesse, rétros extérieurs électriques, sélecteur de mode de conduite, système multimédia avec écran 8,8 pouces compatible Apple CarPlay/Android Auto, GPS, hi-fi Bose 12 HP, prises USB, vitrage arrière surteinté, vitres électriques, volant cuir…

Options

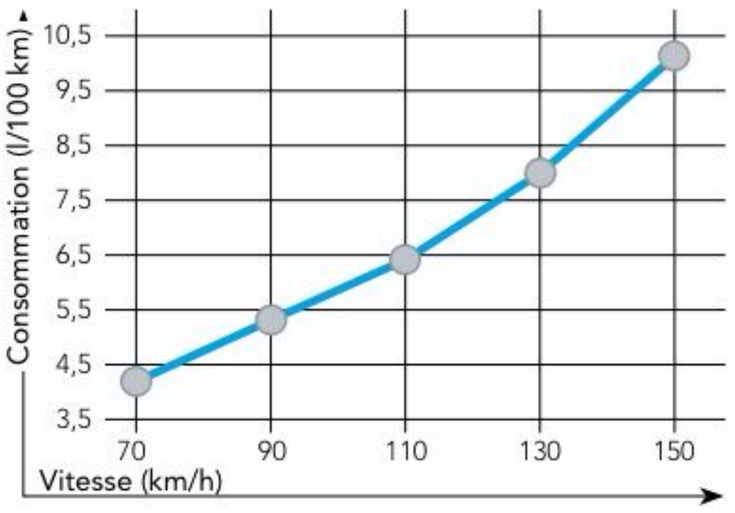
Peinture métallisée/spéciale (600 €/900 €).

Consommations		
Moyenne	■	7,1 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■	8,0/6,9/6,4 l/ 100 km
Autonomie/Réservoir	■	718 km/51 l

Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Japon**

➜ Consommation à vitesse stabilisée

Le moteur SkyActiv-X ne résiste pas à l'épreuve des mesures. S'il se révèle sobre à vitesse très stabilisée sur route et sur autoroute, les consommations grimpent à la moindre relance. Il se montre même beaucoup moins efficient que des moteurs essence non hybridés en ville.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Au moment du bilan, difficile ne pas être un peu déçu par le moteur SkyActiv-X. Il ne se montre réellement sobre que sur autoroute, tandis que son agrément est plutôt inférieur à ce que proposent les mécaniques suralimentées classiques. Dommage, car cette berline atypique à la finition soignée se révèle très attirante au premier abord.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

RÉGIME GROSSEUR

L'Audi RS7 remet le couvert avec des attributs qu'on lui connaissait déjà : un V8 surpuissant, une transmission intégrale et… un poids très conséquent. La recette du bien-être ? Par **Laurent Pinel** Photos **Florian Grout**

POUR QUI, POUR QUOI ?

À quoi sert une berline de plus de 2 tonnes capable de filer à 300 km/h ? À rien, évidemment, à moins de fréquenter les portions illimitées des autoroutes allemandes. Mais ce genre de vaisseau déraisonnable, dont le tarif avoisine les 140 000 €, continue à faire rêver les passionnés et… contribue à l'évolution automobile. Les avancées technologiques, qui servent autant la sécurité que l'économie de carburant (oui, oui, même avec un V8 !), intégreront bientôt de plus petits modèles, plus accessibles.

L'avis de Laurent Pinel



Concilier luxe, aspects pratiques et véritables prétentions sportives est un exploit.

90%
Quotient Émotionnel

ALLÉGEMENT IMAGINAIRE

La nouvelle RS7 est plus lourde que sa devancière. Pourtant, si elle dépasse les 2 tonnes, elle semble peser 500 kg de moins. Une prouesse qu'elle doit (attention, la liste est longue) à sa transmission intégrale, qui peut distribuer jusqu'à 85 % du couple à l'essieu arrière, son différentiel Quattro Sport, capable de freiner et/ou d'accélérer chaque roue indépendamment des autres, ses roues arrière directrices et sa suspension pilotée pneumatique parée du DRC (Dynamic Ride Control), qui affermit l'amortissement. Bien sûr, il faut piocher dans les options pour s'offrir tout cela…



SPECTACULAIRE

Trois écrans XXL, et plus de trente systèmes d'assistance à la conduite ! En plus de s'apparenter à un salon épuré et élégant, où règne un esprit high-tech, l'habitacle dispose de tout ce qu'il faut pour la conduite autonome : maintien actif dans la voie, surveillance des angles morts, caméras 360°, assistant de croisement ou encore régulateur adaptatif. Mais, bonne nouvelle, cette Audi a encore besoin du conducteur pour se mouvoir !



AOC : AGILITÉ OPTIMALE CONTRÔLÉE

Affirmer qu'elle se conduit comme une petite GTi semble à peine exagéré. La RS7 millésime 2020 impressionne par ses prestations routières. Répondant dès les plus bas régimes et extrêmement rapide (bride à 280 km/h pouvant "sauter" à 305 km/h en option avec les freins céramique), l'allemande se révèle aussi précise et agile. Par ailleurs, elle propose différents modes de conduite paramétrables, permettant de reculer le seuil de déclenchement des aides à la conduite.



ÉBOURIFFANT MAIS RESPECTUEUX

La nouvelle RS7 Sportback conserve un V8 4 l biturbo de 800 Nm et 600 ch, soit 40 ch de plus que la précédente mouture. Pour limiter ses rejets et sa consommation, ce bloc dispose d'un filtre à particules, d'une désactivation des cylindres et d'une microhybridation : un système 48 V récupère l'énergie cinétique dans certaines phases de fonctionnement, et la stocke dans une batterie Li-ion pour réduire la consommation à 0,8 l/100 km, selon Audi. Mais cette mécanique manque d'un brin de folie, même si performances et comportement routier sont à la hauteur.

AUDI RS7

Sportback 600 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	600 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	800 Nm à 2050 tr/mn
Type	V8 biturbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	3996 cm³ / NC
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8
Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV / AR	275 / 35 R 21
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	5,01 / 1,95 / 1,40 / 2,93 m
Poids / tractable freiné	2065 kg / NC
Performances	
0 à 100 km/h	3,6 s
Vitesse maxi	305 km/h
Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	535 dm³

LE BUDGET

Prix	**138 500 €**
Malus (CO_2) 2020	20 000 €* (265 g/km)
Prix du modèle essayé**	176 750 €
Garantie	2 ans / kilométrage illimité

*Sous réserve de mise en application du décret.
**Avec options et malus inclus.

Équipements de série
6 airbags, accès/démarrage mains-libres, aide au parking AV/AR + caméra 360°, AFIL active, Bluetooth, climatisation 4 zones, châssis sport, différentiel Sport, hayon électrique, instrumentation de bord numérique, jantes alliage 21 pouces, lecture des panneaux de signalisation, réglage des modes de conduite, régulateur adaptatif de vitesse, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV Sport électriques et chauffants, surveillance des angles morts, suspension pilotée pneumatique, système multimédia avec écran tactile/GPS et prises USB, toit panoramique en verre…

Options
Affichage tête haute (1 650 €), châssis Sport RS avec Dynamic Ride Control (1 500 €), freins céramique et bridage à 305 km/h (11 000 €), peintures métallisées/mates (1 250/7 000 €), jantes alliage 22 pouces (2 400 €), système de vision nocturne (2 550 €)…

Consommations	
Mixte	11,4 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	16,1 / 8,7 l/100 km
Réservoir	73 l

Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★½

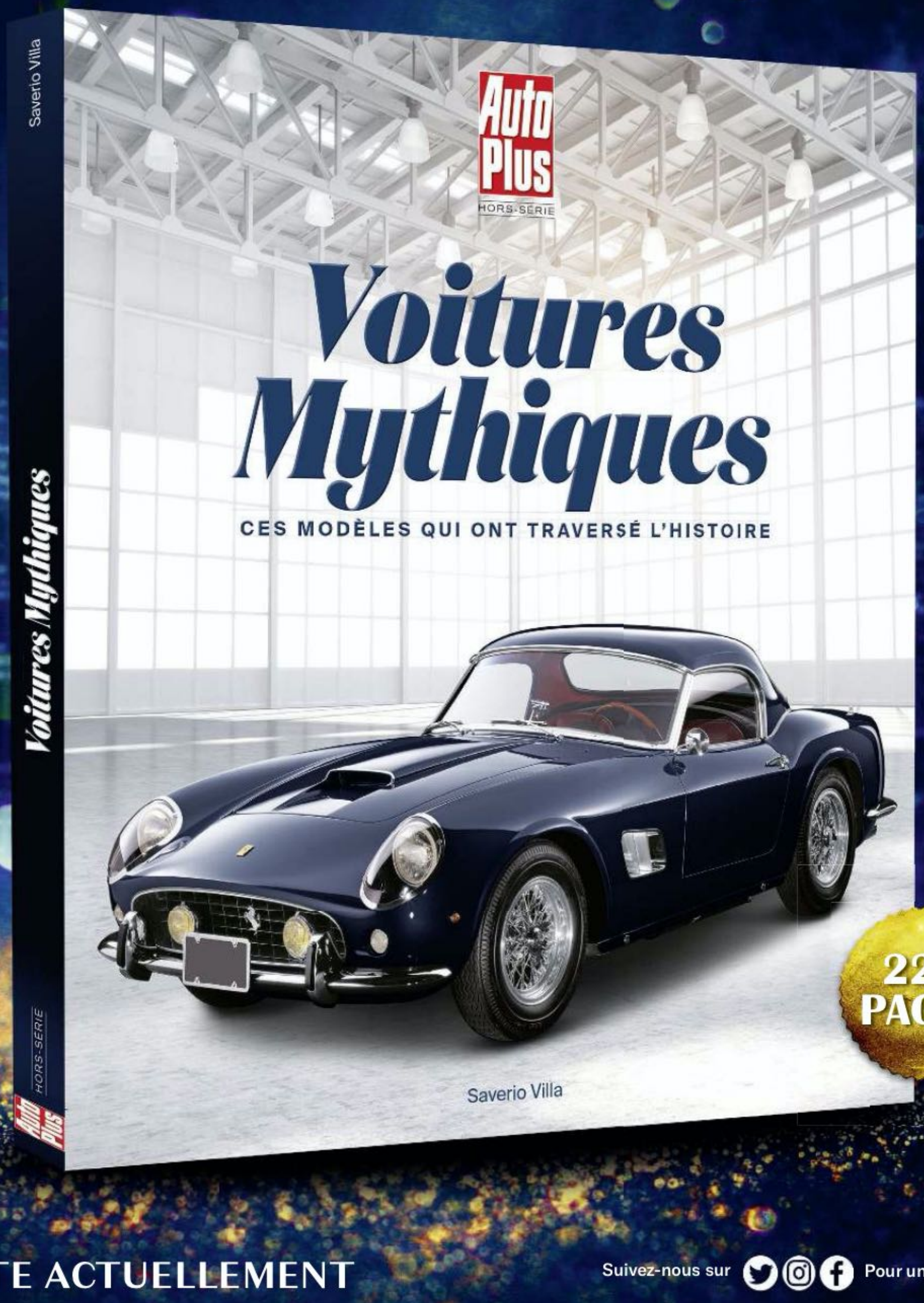
Elle chante moins fort qu'avant. Mais la RS7 Sportback reste un mélange entre pure sportive et vaisseau luxueux. Une berline basse, capable de rivaliser avec certaines sportives moins puissantes mais destinées au circuit. Remarquable !

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

Auto Plus
HORS-SÉRIE

L'OUVRAGE DES PLUS GRANDES ICÔNES

Certaines voitures ont changé l'histoire de l'automobile et sont entrées dans la légende. Cet ouvrage raconte comment ces modèles ont évolué avec le temps et retrace leur fabuleuse histoire à travers de superbes photographies de studio et des images rares. De la Fiat 500 à la Porsche 911, de la 2CV à la Coccinelle, redécouvrez celles qui sont devenues de véritables icônes.



224 PAGES

EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur Pour une info en continu


CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur l'auto-journal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital


THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

Votre avis sur la Kia Picanto ?

Parmi les petites citadines un peu dynamiques, peu nombreuses désormais, conseilleriez-vous la Kia Picanto 1.0 T-GDi 100 ch, assez récemment commercialisée en France ? Avez-vous prévu d'en faire l'essai, voire un essai comparatif avec d'autres petites urbaines ? ***C. B.***

La troisième génération date de 2017. C'est une petite voiture agréable et bien positionnée. Tout dépend de la remise que vous pourrez obtenir, mais je vous conseille d'étudier la proposition de la marque sœur, Hyundai, qui s'apprête à relancer sa i10, sans doute plus chère mais plus moderne.

ÇA VOUS EST ARRIVÉ… CHEZ AUDI

Je suis propriétaire d'un Audi Q5 2.0 TDI de 2011 avec 173 000 km. En octobre 2019, panne mécanique sur l'autoroute. Remorquage au garage Pierrel à Trith-Saint-Léger, dans le département du Nord. Transfert au garage SLBA de Bruay-sur-l'Escaut. La voiture ne démarre plus. Il s'agit d'un décalage de la distribution suite à un blocage du galet de poulie d'alternateur. Au final, 5 884 € de réparations. Il semblerait que les véhicules Audi 2011 ont fait l'objet d'un rappel pour changement de poulie d'alternateur. Je n'ai jamais reçu de courrier d'Audi France, malgré un entretien régulier au garage SLBA. **J.-M. B.**

Quelles rivales pour la Mazda3 ?

Je pense changer de voiture prochainement. J'ai vu la Mazda3 en 180 ch et boîte automatique. Quels sont les modèles d'autres marques avec les mêmes puissances et même finitions ? ***G. S.***

Comme vous, j'aime beaucoup la Mazda3 qui dispose d'un avantage important avec son système mild hybrid. À puissance équivalente, voici ses meilleures rivales :

- Toyota Corolla 180h
- Mercedes Classe A 200 163 ch
- Renault Mégane 1.3 TCe 160 ch


ARNAUD SAUNIER

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur : **www.lechefdesessais.fr**
ou contactez-nous par courrier/email : 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex - **autojournal@reworldmedia.com** - **www.autojournal.fr**

LES CHEVRONS DE

Porter le double chevron sur son capot, cela crée des obligations. Avec sa suspension moelleuse, le C5 Aircross entend renouer avec la grande tradition du confort signé Citroën. L'occasion pour *L'Auto-Journal* de revenir sur les voitures du constructeur qui ont décroché le label de "reines de la route".

Par **Thierry Emptas** Photos **Yann Lefebvre**



VELOURS

Rencontre du 3e type entre l'intemporelle DS et le nouveau C5 Aircross.



Ah, les Citroën ! Ça, c'était des bagnoles, avec leurs suspensions !" En plein dans le mille. Le quidam qui tourne autour de nos voitures est dans le vif du sujet. En cent ans d'existence, la marque aux chevrons s'est forgé une réputation de constructeur dont les modèles épousent leur trajectoire – merci la Traction – et survolent les obstacles – merci la DS. Même les huit titres engrangés en championnat du monde des rallyes n'ont pas émoussé cette antienne populaire : une Citroën, c'est une voiture qui tient la route comme pas deux et porte ses passagers dans un fauteuil. Un héritage avec lequel le constructeur souhaite manifestement renouer. Témoin, le dernier-né de la famille, le C5 Aircross, dont les amortisseurs à butées hydrauliques – un brevet maison – gomment les rides du bitume pour un confort de roulage digne des plus célèbres modèles du constructeur. Réunis autour de la nouveauté, en voici quatre, porteurs de cet ADN unique au monde. Conçue dans l'urgence, lancée en 1934, la Traction avant – ce pléonasme historique ne choque plus personne – a imposé ses qualités routières à toutes ses rivales, renvoyées au rang de chars à bœufs. Quatre-vingt-six ans après sa naissance, la voiture étonne toujours par sa modernité. Direction précise sans lourdeur excessive, suspensions fermes mais progressives, elle vire à plat sans chahuter ses passagers et rassure son conducteur par sa stabilité impériale et la douceur de sa commande de boîte, tandis que le moteur parfaitement suspendu ignore les vibrations. À l'opposé de la Traction, la 2CV, née en 1948, est une grande sauterelle montée sur échasses, qui prend de l'angle dans les virages comme une vieille chaloupe.

En descendant du C5, bien maintenu sur ses suspensions, il y a de quoi être inquiet. À la moindre courbe, l'horizon bascule et l'on s'accroche au volant, comme une grenouille à son nénuphar, pour ne pas être éjecté de son siège, lequel, monté sur élastiques, est aussi souple qu'un trampoline. C'est rudimentaire, mais diablement confortable, car la toile épouse naturellement votre dos. Sur ce point, le C5 Aircross a beaucoup à apprendre. Ses assises sont fermes, plates et trop courtes ; le confort, ce n'est pas qu'une affaire de suspension.

LA 2CV ENJAMBE LES DIFFICULTÉS QU'ELLE RENCONTRE

Malgré ses déhanchements, la 2CV garde ses grandes pattes obstinément accrochées au sol et elle enjambe en souplesse les cassis et dos-d'âne. Dans les années 50, toutes les routes n'étaient pas bitumées ; la "deux-pattes" était alors la reine des itinéraires buissonniers. Aujourd'hui encore, ses capacités en tout-chemin font merveille. Pas sûr que le C5 Aircross, pourtant rangé dans la catégorie des SUV, possède les mêmes talents d'acrobate. Pour le reste, la 2CV a de quoi faire frémir un geek attaché à toutes les technologies modernes. Pas de chaîne hi-fi, de toute façon le son serait couvert par le bruit de crécelle obsédant du moteur. Pas de clim non plus. En hiver, on a juste chaud, mais en été on peut rouler au grand air en ouvrant l'immense capote et l'on ventile l'habitacle en ouvrant simplement le petit volet sous le pare-brise ; c'est parfaitement écolo ! Bien que datant de 1988, notre 2CV, la dernière produite à Levallois-Perret, est à des années-lumière du C5 Aircross gavé de technologie high-tech destinée à simplifier la vie et à agrémenter le voyage, le tout →



Parfaitement stable, impériale en virage, douce à conduire, la Traction étonne aujourd'hui encore par son comportement moderne.

La Traction 1934-1957

Jouée comme un coup de poker par André Citroën, la Traction doit sauver l'entreprise de la faillite. Le patron mise sur une voiture révolutionnaire qui réunit une somme incroyable de solutions inédites : carrosserie monocoque, traction avant, moteur culbuté, suspension par barres de torsion. Après des débuts laborieux, la voiture va rencontrer un immense succès et imposer Citroën comme un label d'excellence routière.



Dans les années 50, les breaks et les monospaces restent à inventer. Qu'importe, neuf passagers peuvent prendre place à bord de la Traction familiale.





Mieux qu'un toit ouvrant panoramique électrique, la grande toile de la 2CV se déploie en quelques secondes pour une balade au grand air.



La 2CV 1948-1990

À l'origine, il y a Pierre-Jules Boulanger, patron de Citroën depuis 1937, qui rêve d'une voiture susceptible de remplacer l'âne et la charrette dans les campagnes. Après un lancement manqué en 1939, la voiture revient en 1948 avec des solutions minimalistes : tôle ultrafine, simple capote en guise de pavillon, moteur bicylindre anémique et surtout une incroyable suspension élastique pour parcourir les chemins. Malgré sa laideur et ses défauts, la 2CV va devenir un modèle d'art de vivre pour de nombreux Français.



Aujourd'hui encore, prendre le volant de l'une de ces Citroën d'exception est une expérience vraiment unique.

dans une ambiance douillette et silencieuse. Soyons honnête, si tous les équipements ne sont pas fondamentalement nécessaires, on apprécie néanmoins ces fonctionnalités modernes ; GPS, caméra de recul, alerte d'angle mort apportent confort et sérénité de conduite. On ne voyage plus en 2020 comme dans les années 80.

LA DS, REINE DE LA ROUTE

Dans l'esprit des gens, la référence absolue en matière de confort reste cependant la DS, dont la mousse des sièges et celle des tapis donnent l'impression d'avoir été taillées dans du pain brioché. Mais c'est bien sûr la suspension de cet étrange vaisseau roulant qui a définitivement installé Citroën au pinacle de l'industrie automobile. La DS est portée par de véritables coussins d'huile et d'azote : entre la voiture et la route, il y a un élément gazeux qui se comprime puis se détend au gré des ondulations, que la voiture survole comme une plume. Au volant, cette sensation de lévitation est jubilatoire ; à l'arrière en revanche, ces génuflexions permanentes provoquent un sévère mal de mer dont se souviennent, nauséeux, les gamins qui voyageaient sur la banquette de la DS paternelle. Deux doigts négligemment posés sur le volant monobranche, le conducteur goûte aux joies d'une conduite tout assistée. La centrale hydropneumatique débraye à votre place – comme une boîte robotisée moderne – et démultiplie la puissance du freinage. La DS est la voiture du moindre effort et lorsqu'elle se pose sur la planète Terre en 1955, elle redéfinit complètement la façon d'appréhender la route. Soixante-cinq ans après sa sortie, son confort et son comportement forcent encore l'admiration. Citroën avait d'ailleurs une telle avance que Rolls Royce a acheté la licence de cette suspension pour équiper ses Silver Shadow et Silver Spirit. Excusez du peu !

220 KM/H EN CX GTI TURBO 2

On retrouve bien sûr cette suspension sur la CX, qui succède à la DS en 1974. Malgré la crise pétrolière, les constructeurs sont engagés dans une course effrénée à la puissance, notamment du côté allemand. Citroën n'a pas d'autre choix que de suivre. L'apogée est atteint en 1985 avec le lancement de la CX GTI Turbo 2. Citroën met l'accent sur les performances ; la star jamaïcaine Grace Jones vante ses 220 km/h dans une publicité. Mais la suspension hydropneumatique, bien qu'affermie, préserve un niveau de confort exceptionnel, d'autant que les sièges idéalement galbés sont sans doute les meilleurs jamais montés dans une Citroën. Bien que privée de moteur noble, la CX compte incontestablement parmi les meilleures berlines Grand Tourisme. Au confort dynamique s'ajoute une précision de conduite particulièrement aiguisée, mais sa direction à rappel asservi reste déroutante – un comble pour une direction –, et il n'est pas facile de l'apprivoiser. Le C5 Aircross évite aujourd'hui cet écueil : sa direction à assistance électrique est plus facile à domestiquer et sa conduite met immédiatement en confiance. Dans un univers automobile standardisé, il est loin d'être aussi iconoclaste que ses ancêtres. Mais il coche les bonnes cases en matière de confort et mérite ses chevrons d'or. ■

La DS : 1955-1975

Il fallait du génie et un brin de folie pour concevoir la DS avec sa ligne fuseau sans calandre, ses portes sans montants, son volant monobranche et sa suspension révolutionnaire lui assurant un confort hors normes. Dès l'ouverture du Salon 1955, la foule se précipite pour apercevoir *"cet étrange vaisseau descendu du ciel"*, comme l'écrit Roland Barthes. Le soir, Citroën a enregistré plus de 10000 commandes. Aujourd'hui encore, la DS suscite l'admiration.



Avec son volant monobranche, son tableau de bord audacieux, sa visibilité panoramique, l'habitacle de la DS est aussi futuriste que sa ligne.

La CX : 1974-1991

En 1974, la DS ne se vend plus : la clientèle veut une voiture plus moderne. Voici donc la CX, qui renoue avec la structure monocoque et adopte un moteur transversal, disposition qui devient la norme dans l'industrie automobile. Grâce à sa suspension hydropneumatique, elle garde une longueur d'avance sur ses rivales en matière de confort. Quant aux moteurs, ils vont se bonifier avec l'adoption du turbo, qui permettra à la CX d'atteindre des vitesses fort respectables.



La Traction est née sous le règne d'André Citroën, la 2CV sous celui de Michelin, mais c'est bien la même équipe de génie qui a conçu ces deux voitures.

Les Citroën ne se contentent pas de suivre la route, elles la redessinent.

"Tu les sens les coussins d'huile, là, sous ton c... ?" La réplique de Gérard Depardieu dans le film *Les Valseuses* résume à merveille le confort de la DS.



Ses performances ébouriffantes conjuguées à la suspension hydropneumatique font de la CX l'une des meilleures GT de sa génération.

Le C5 Aircross 2019-...

Les SUV dominent le paysage. Le C5 Aircross emprunte donc la plate-forme et les moteurs du Peugeot 3008 pour investir le créneau. Le Citroën renoue néanmoins avec son ADN grâce à ses amortisseurs à butées hydrauliques, dont le but est de freiner, de manière très progressive, les mouvements de la jambe de force. Le résultat est éloquent: le C5 Aircross atteint un niveau de confort inégalé dans la catégorie des SUV.



Le C5 Aircross n'est pas aussi original que ses ancêtres, mais avec sa suspension innovante, c'est le plus confortable des SUV.

C'était en ***mai 1985*** *dans L'Auto-Journal…*



EN MESURES

L/l/h : 4,66 / 1,76 / 1,39 m

Poids : 1 305 kg

Puissance : 115 ch DIN à 5 500 tr/mn

1000 m d.a. : 32,2 s

V. max. : 189,2 km/h

Consommation à 90 km/h : 7,1 l/100 km

Haut de gamme Ford en Europe, la Scorpio est une imposante propulsion dotée, en série, de l'ABS sur toutes les versions. Une révolution à l'époque !

LA FORD SCORPIO *À L'ESSAI*

Au milieu des années 80, la grande berline reste un "must have" pour tout constructeur sérieux et respectable. Ford Europe ne déroge pas à la règle en lançant la statutaire Scorpio, une routière ambitieuse qui adopte, de série, l'ABS, signe de sa modernité…

Par **Jean-Pierre Joyeux** (1985) / **Thomas Riaud** (2019)

Extraits…

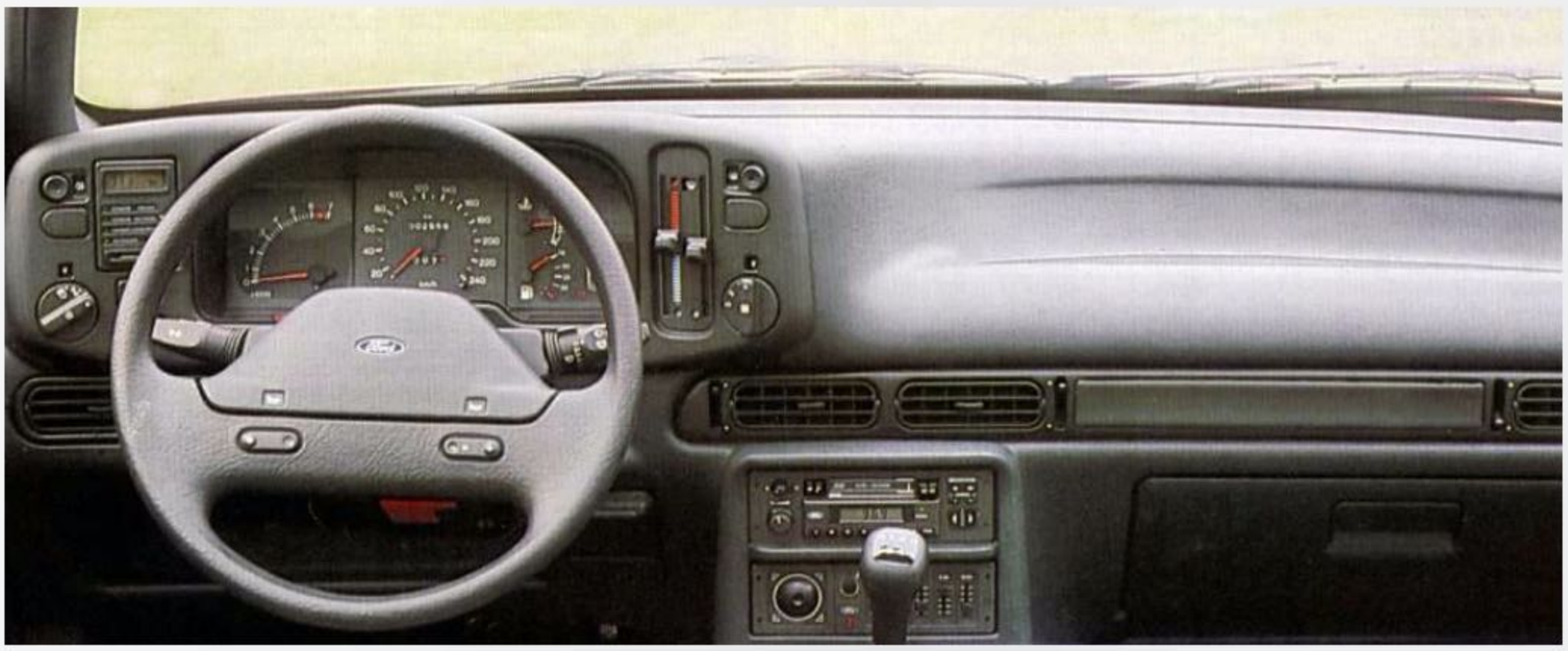
■ "Si on analyse l'évolution de Ford Europe, on peut parler d'un renouveau par étapes qui a commencé il y a quelques années par la mise au goût du jour des modèles de faible cylindrée pour aboutir aujourd'hui au remplacement de la Granada au sommet de la gamme."

■ "La technique reste fidèle aux roues arrière motrices, mais le progrès n'a pas oublié de gratifier la nouvelle Scorpio de solutions mécaniques qui correspondent mieux au riche segment des grosses berlines de luxe".

■ "La Granada était au bout de sa carrière et devant la poussée de la Sierra, à l'échelon inférieur, sa succession devenait nécessaire."

■ "La Scorpio apparaît au moment où l'industrie automobile européenne renouvelle son parc de grosses voitures, dont les meilleurs fleurons sont jusqu'à ce jour la Renault 25 pour la France et la série Audi 100-200 de l'autre côté du Rhin."

■ "Il n'y a rien d'étonnant à constater les efforts engagés en matière d'aménagements, et l'existence du système antiblocage de freins sur la gamme Scorpio dans son intégralité est de toute évidence un argument de poids dans la balance commerciale et pour le dynamisme publicitaire."



Le tableau de bord de la Scorpio n'est pas d'une grande originalité, mais il est clair et parfaitement agencé.

" L'injection fait une apparition tardive sur le 2 l Ford et procure à ce moteur des agréments qui lui étaient jusqu'alors inconnus. "

➚ Ses qualités

FREINS ET ABS

"Pas de ventilations sur les disques à l'avant. Il semble qu'à l'endurance, les freins s'en passent aisément, et conservent en toutes circonstances des distances d'arrêt satisfaisantes."

HABITABILITÉ GÉNÉREUSE

"La Scorpio propose une habitabilité généreuse où la largeur aux coudes le dispute aux cotes en profondeur. C'est incontestablement une berline très logeable, avec les rangements que l'on espère à ce niveau et un coffre de 390 dm^3 que l'on pourrait penser plus vaste au premier coup d'œil."

VITESSE MAXIMALE

"La plus grande satisfaction vient indubitablement de la vitesse maximale, annoncée pour 193 km/h et contrôlée à 189,2 km/h sur l'anneau de Montlhéry."

➘ Ses défauts

REPRISES DÉCEVANTES

"17,3 s et 32,2 s sur les 400 et 1 000 m départ arrêté ne sont pas des résultats de sportive, mais malgré des montées en régime assez lentes, ils emportent néanmoins cette voiture massive et volumineuse à 156 km/h sur le poteau d'arrivée."

VOITURE PESANTE

"Placée sur la bascule, la voiture a reconnu un poids de 1 305 kg, légèrement supérieur aux 1 265 kg mentionnés sur la fiche technique."

RÉACTIONS DE DIRECTION ET DE SUSPENSION

"Dès que certaines ondulations apparaissent sur la route, quelques réactions d'instabilité de direction se font sentir dans le volant. Le plus sage consiste à laisser faire, tout en acceptant les petits désagréments de cette manifestation."



❶

❶ À l'instar de la Sierra, située un cran en dessous dans la gamme, la Scorpio adopte une face avant épurée, symbole du renouveau stylistique de Ford. ❷ Cette vraie grande berline sait recevoir, avec beaucoup d'espace tant à l'avant qu'à l'arrière, et de surcroît des sièges confortables et bien dessinés. ❸ Le coffre, avec sa capacité limitée à 390 dm^3, est un peu juste rapporté au gabarit de la voiture.

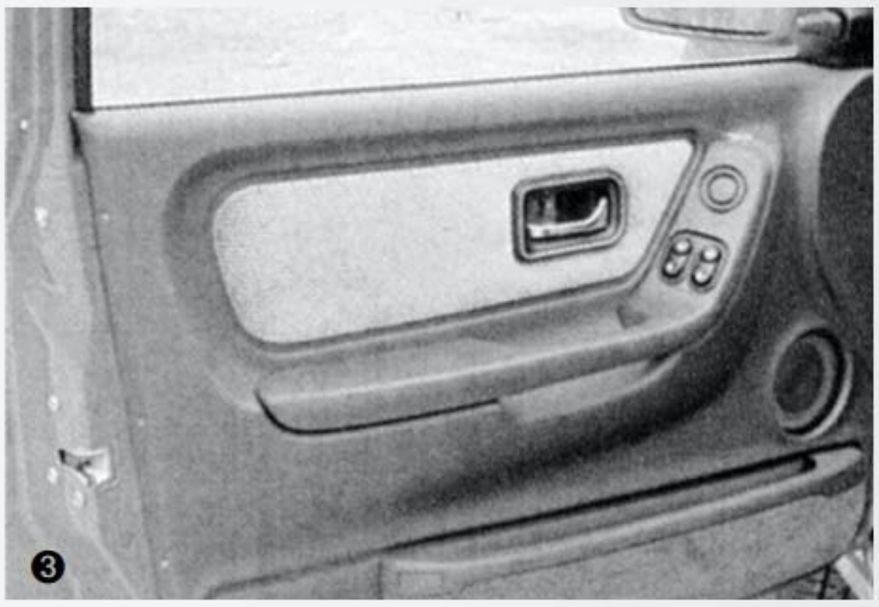

❷


❸

"Le titre de gloire de la Scorpio, c'est l'ABS en série sur toute la gamme. Une première qui a bien sûr imposé la solution des quatre disques."







❶ La Scorpio se présente comme une berline deux volumes, semblable à la R25 avec son hayon. Notez l'importance de la surface vitrée.
❷ La gamme fait le grand écart en allant du 1.8 au 2.8! Ici, le cœur de gamme, un 2.0i de 115 ch.
❸ Les commandes des vitres électriques sont très bien placées, dans le prolongement de l'accoudoir.

Extraits…

■ "Ford Europe n'a jamais négligé l'abondance des versions. À tel point qu'il est permis d'imaginer la perplexité de la clientèle devant la subtilité des catalogues."

■ "Il faut rentrer relativement vite en virage avec, au besoin, l'aide de l'accélérateur et d'une boîte assez lente, pour accrocher – difficilement – le moteur dans les altitudes du compte-tours, afin d'amorcer une dérive de l'arrière."

■ "À mon sens, la motricité du train arrière ne risque de prendre une véritable signification qu'avec le moteur 2,8 l, pour lequel un mariage de la transmission avec un pont arrière autobloquant devrait s'avérer concluant."

■ "En ligne droite et sur bon revêtement, la Scorpio reste saine, avec toutefois de légers louvoiements que le choix des pneumatiques contribuera, à n'en point douter, à accentuer ou à minimiser."

■ "La Scorpio ne peut renier ses origines. C'est une Ford, sa silhouette le prouve. Une Ford de la nouvelle génération qui a avantageusement abandonné la coupe au carré pour verser dans les rondeurs."

■ "La Scorpio est bien armée pour faire oublier la Granada, comme la Sierra vis-à-vis de la Taunus, avec sans doute beaucoup plus de tact en matière de présentation. Une Ford qui vivra peut-être jusqu'au prochain millénaire avec l'assentiment des amateurs de la marque."

Vu d'aujourd'hui



Par **Thomas Riaud**

Ford se fera l'apôtre du bio design, et poussera le concept à l'extrême sur la Scorpio de seconde génération. Apparue en 1994, celle-ci était une bonne berline dans l'absolu, mais affublée d'un style "globuleux" plus que discutable qui la condamnera à la confidentialité. Depuis, les temps ont bien changé, et les traditionnelles berlines n'ont plus autant la cote. Chez Ford, la Mondeo, seule représentante du haut de gamme en finition Vignale, va devoir faire un peu de place aux nouveaux SUV, Kuga et Explorer.

MERCEDES CLASSE A

Après avoir abandonné la robe du classique monospace, la Classe A est devenue particulièrement friande de technologies. La plus juvénile des Mercedes!

Par **Camille Pinet** Photos **Florian Grout**

Elle s'est longtemps cherchée. Du moins, c'est l'impression qu'elle a donnée. Mais depuis la précédente génération, la Classe A semble avoir trouvé la formule gagnante en se muant en compacte traditionnelle. Lancée en 2018, la nouvelle "W177" pour les intimes a affiné la recette en corrigeant la finition un peu légère de sa devancière et en ajoutant une multitude d'équipements technoïdes. Instrumentation numérique, réalité virtuelle, grand écran de navigation, rien n'a été refusé à la petite Mercedes, qui crée ainsi toujours l'étonnement de ceux qui découvrent son habitacle. Plus confortable et mieux fini, son châssis pèche toujours en confort. Elle se montre cependant sensiblement plus habitable et propose un coffre plus logeable, même si, là encore, la concurrence fait mieux. En revanche, aucune rivale n'offre une gamme de motorisations aussi large: trois diesels, six essence, une hybride rechargeable, un éventail de puissances allant de 119 à 421 ch. Bref, il existe une Classe A pour tous les besoins ou presque. Mais malheureusement pas pour toutes les bourses! Fidèle aux habitudes de la marque, elle se positionne d'emblée sur le haut de son segment et refuse le combat avec ses rivales plus modestes. Reste à savoir quelle version cultive cet élitisme de la façon la plus convaincante!



Parmi les compactes de luxe, la Classe A est sans doute celle qui affiche la personnalité la plus affirmée.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Style Line	Progressive Line	AMG Line	AMG	Malus écologique (2020)(1)
Diesel	A 180 d	30700 €	❤ 33300 €	❤ 35000 €	–	0 €
	A 200 d	34950 €	❤ 37550 €	❤ 39250 €	–	0 €
	A 220 d	–	42350 €	44050 €	–	0 €
Essence	A 160	❤ 28400 €	31 000 €	32700 €	–	540 €
	A 180	29400 €	❤ 32000 €	❤ 33700 €	–	240 €
	A 200	33650 €	❤ 36250 €	❤ 37950 €	–	230 €
	A 250 e	–	41850 €	43550 €	–	0 €
	A 250 4Matic	–	44250 €	45950 €	–	2370 €
	AMG A 35 4Matic	–	–	–	51150 €	8254 €
	AMG A45 S 4Matic	–	–	–	70100 €	12500 €

(1) Malus au 1er janvier 2020, jusqu'au 29 février 2020, sur la base de la norme NEDC 2020, sous réserve de modification de dernière minute.

❤ NOS COUPS DE CŒUR



❶ Sur le plan dynamique, la Classe A est en progrès mais reste perfectible, la faute à un compromis de suspension imparfait. ❷ La planche de bord à double écran est l'un de ses principaux attraits.



LES TRANSMISSIONS

❤ MANUELLE

Les boîtes manuelles se raréfient aussi sur la Classe A, qui en prive même ses versions les plus sportives. Seuls les trois moteurs d'entrée de gamme y ont droit. Sa commande est agréable.

❤ AUTOMATIQUE

Chez Mercedes, une boîte automatique peut en cacher une autre. La DCT à double embrayage compte en effet 7 ou 8 rapports selon les cas. Elle est facturée 2250 € sur les moteurs 180.

INTÉGRALE

De série sur la A 250 et les AMG, la transmission intégrale trouve une vocation sécuritaire sur la première, sportive sur les secondes.

L/l/h/empattement: 4,42/1,90/1,42/2,73 m

MOTEURS DIESEL	A 180 d*	❤ A 180 d DCT	❤ A 200 d	A 220 d*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 4000	116 à 4000	150 à 3000	190 à 3800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1750	260 à 1750	340 à 1750	400 à 1600
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	195	197	210	235
Accélération 0 à 100 km/h (s)	9,2	10,8	8,3	7
Reprise 90 à 130 km/h en Drive (s)	NC	10	7,4	NC
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	5,1	5,5	5,4	5,6

MOTEURS ESSENCE	A 160*	A 180*	❤ A 180 DCT	❤ A 200 DCT	A 250 4Matic*	A 250e	AMG A 35 4Matic	AMG A 45 4Matic+*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	109 à 5500	136 à 5500	136 à 5500	163 à 5500	224 à 5800	218	306 à 5800	421 à 6750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	180 à 1375	200 à 1460	200 à 1460	250 à 1620	350 à 1800	450	400 à 3000	500 à 5000
Performances								
Vitesse maxi (km/h)	200	215	202*	218	250	235	250*	270
Accélération 0-100 km/h (s)	10,9	9,2	10	8,6	6,2	6,6	5,3	3,9
Reprise 90-130 km/h en Drive (s)	NC	NC	9,4	8,2	NC	NC	4,8	NC
Budget								
Consommation moyenne (l/100 km)	6,1	5,9	7,2	6,8	8,1	6,6	8,8	9

*Données constructeur.

LES MOTEURS

DIESEL

❤ 180 d

Le 1.5 dCi d'origine Renault fait de la résistance. Il ne fait pas de la Classe A une routière, mais remplit honnêtement sa mission.

❤ 200 d

C'est à partir de ce niveau que la Classe A a droit au moteur Mercedes. Bien élevé, il offre un agrément de conduite remarquable et fait de la Classe A une compacte véloce.

220 d

Près de 5000 € de surcoût pour 40 ch en plus: certes, l'agrément est encore supérieur, mais le jeu en vaut-il la chandelle?

ESSENCE

160

Grâce à son couple conséquent, le petit 116 ch n'est pas du tout ridicule sous le capot de la Classe A: une entrée de gamme très recommandable.

❤ 180

Pour les nostalgiques de la transmission manuelle, le 180 offre un peu de nerf sans y renoncer. La version à boîte automatique manque de réactivité en manœuvre.

❤ 200

Uniquement disponible en boîte automatique, le 1300 cm^3 le plus puissant se montre doux, mais l'accord n'est pas toujours parfait avec sa transmission en manœuvre.

250 4Matic

Avec ses 224 ch et sa transmission intégrale, c'est la version Grand Tourisme de la gamme. Hélas, le malus s'alourdit.

250 e

Cette nouvelle version sacrifie hélas pas mal de volume de coffre, mais elle offre une autonomie étonnante en électrique: 75 km en mode WLTP.

A 35 et A 45 AMG

Si l'A 35 AMG garde encore un peu de raison, l'A 45 AMG oublie toute mesure et boxe dans la catégorie des supersportives malgré son petit 4 cylindres.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, allumage automatique des phares, assistant au maintien dans la voie, banquette AR fractionnable, commande vocale, climatisation automatique, ensemble audio avec écran tactile de 7 pouces et prises USB, freinage d'urgence autonome, jantes alliage de 17 pouces, phares à LED, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, sièges AV réglables en hauteur, volant cuir multifonction ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Style Line	Progressive Line	AMG Line	AMG
Affichage tête haute	1 200 €	1 200 €	1 200 €	1 200 €
Airbags latéraux arrière	450 €	450 €	450 €	450 €
Amortissement piloté	1 200 €	1 200 €	1 200 €	1 200 €
Avertisseur d'angle mort	550 €	550 €	550 €	550 €
Instrumentation digitale grand écran	❤ 550 €	❤ 550 €	❤ 550 €	❤ 550 €
Navigation	700 €	série	série	série
Ouverture mains-libres	❤ 500 €	❤ 500 €	❤ 500 €	❤ 500 €
Régulateur de vitesse adaptatif	750 €	750 €	750 €	750 €
Sellerie cuir	–	1 700 €	1 400 €	série
Toit panoramique en verre	❤ 1 150 €	❤ 1 150 €	❤ 1 150 €	❤ 1 150 €









❶ La Classe A fait mieux qu'avant, mais n'est toujours pas une référence en matière d'habitabilité à l'arrière. Les compactes généralistes offrent toutes plus d'espace aux jambes, sauf la Peugeot 308. ❷ Deux niveaux d'instrumentation numérique sont disponibles. Celle de 10 pouces, proposée en option à 500 €, est évidemment la plus jolie à regarder. ❸ La Classe A bénéficie d'une synthèse vocale très évoluée, qui permet de compenser en partie l'ergonomie des menus, trop foisonnante. ❹ La Classe A est bien une Mercedes : la commande de boîte de vitesses automatique et le commodo du régulateur de vitesse se trouvent derrière le volant. ❺ Avec 363 dm³, mesurés par nos soins, le coffre de la "A" fait mieux que celui de l'Audi A3, mais est largement dominé par celui de la BMW Série 1. ❻ Mercedes reste fidèle à son pavé tactile qui permet, malgré sa sensibilité excessive, de piloter les menus.





LES FINITIONS

STYLE LINE

Blason oblige, la Classe A fait l'impasse sur une livrée d'entrée de gamme trop basique et propose dès la finition d'accès un équipement correct : phares à LED, instrumentation numérique, jantes alliage et caméra de recul sont de série. Il faut simplement accepter une présentation un peu moins spectaculaire (l'écran tactile est plus petit).

❤ PROGRESSIVE LINE

Pour 2 600 € de plus, la Classe A se pare de jantes 17 pouces, de chromes plus seyants et de sorties d'échappement chromées. Côté fonctionnalités, l'écran central de 10 pouces avec la navigation, le rétroviseur intérieur jour/nuit et les rétroviseurs rabattables électriquement entrent en scène. L'habitacle est revêtu d'une sellerie mixte et les aérateurs sont chromés : plus séduisant.

❤ AMG LINE

À l'instar de la S Line chez Audi, l'AMG Line donne une coloration sportive à la Classe A, moyennant un supplément de 1 700 €. Les jantes de 18 pouces sont de rigueur, tout comme le kit carrosserie AMG, les sièges sport ou le pédalier en aluminium. Pas de fonctions supplémentaires en revanche.

AMG

Ici, c'est un autre univers qui s'ouvre, réservé aux motorisations AMG. La sportivité est célébrée par tous les moyens… mais à quel prix !



La Classe A se décline également en berline, en coupé à quatre portes, baptisé CLA, et en “break coupé”. Elle vient d’enfanter une version SUV, le nouveau GLA.

LES TEINTES

Peintures opaques gratuites

Blanc Polaire · Jaune Soleil · Noir

Peintures métallisées 750 €

Argent Iridium · Argent Mojave · Blanc Digital

Bleu Denim · Gris Montagne · Noir Cosmos

Peintures spéciales

Gris Montagne Magno Designo (2 450 €)

Rouge Patagonie métallisé design (1 150 €)

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK ADVANTAGE (2 250 €)

Ce pack réservé à l’entrée de gamme Style Line comprend la navigation évoluée avec l’écran de 10 pouces, les capteurs de stationnement et le système de stationnement automatique et les rétroviseurs rabattables électriquement. Des fonctionnalités fournies de série sur la livrée Progressive Line, à peine plus chère et qui offre d’autres équipements en sus.

DÉCONSEILLÉ PAR L’AJ

❤ PACK ASSISTANCES À LA CONDUITE (2 200 €)

Aucune finition de la Classe A ne propose la conduite semi-autonome de série. Pour y accéder, il faut s’offrir ce pack d’assistances à la conduite. La combinaison de l’alerte d’angle mort et du régulateur adaptatif s’avère plutôt efficace et réactive dans les embouteillages. Néanmoins, certains généralistes font aussi bien pour beaucoup moins cher.

CONSEILLÉ PAR L’AJ

PACK PREMIUM (1 800 À 3 850 €)

Ceux qui veulent faire de la Classe A une vraie compacte de luxe peuvent opter pour ce pack qui inclut l’instrumentation numérique avec écran 10 pouces, l’entrée mains-libres, les sièges avant chauffants, le système audio haut de gamme et l’éclairage d’ambiance. La version Plus verse carrément dans l’opulence avec le toit ouvrant panoramique, les projecteurs multibeam, le soutien lombaire et les sièges à réglages électriques.

CONSEILLÉ PAR L’AJ

LES PLUS TECHNOLOGIQUES (300 À 500 €)

Par rapport à ses concurrentes, la Classe A fait valoir son goût immodéré pour les technologies… optionnelles. Si vous souhaitez impressionner votre voisin, vous pouvez, moyennant 300 €, opter pour la réalité virtuelle augmentée du système de navigation qu’elle est la seule à proposer : les indications du parcours s’incrustent dans une projection vidéo sur l’écran central. Cela apporte peu, mais c’est terriblement futuriste ! Plus utiles, les caméras panoramiques du pack Stationnement (500 €) ou encore l’option “intégration pour smartphone” (400 €) qui permet de bénéficier d’Android Auto et Apple CarPlay.

CONSEILLÉ PAR L’AJ (surtout pour la connectivité smartphone)

LES JANTES



17 pouces en série sur Style Line.



17 pouces en série sur Progressive Line.



18 pouces en série sur AMG Line.



18 pouces en série sur A35 AMG.



19 pouces en série sur A45 S AMG.



17 pouces en option sur Style et Progressive Line (250 €).



18 pouces en option sur Progressive Line (1 000 €).



19 pouces en option sur Progressive Line (1 500 €).



19 pouces en option sur AMG Line (750 €).



19 pouces en option sur A 35 AMG (1 000 €).

NOTRE CHOIX

A180 DCT 7 Progressive Line

34 250 € hors options - Malus écologique : 240 €

Plus confortable et habitable qu’auparavant, la Classe A s’illustre surtout par son habitacle, dont le design très personnel crée toujours la surprise. En bonne compacte de luxe, elle fait valoir la richesse de sa gamme et l’épaisseur de son catalogue d’options. Le tout à des tarifs typiquement Mercedes. La version 180 DCT permet cependant de profiter de ces petits plaisirs sans débourser le prix d’une limousine de luxe.

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**

BMW X1

Grâce à sa nouvelle plate-forme technique traction ou intégrale, le BMW X1 de seconde génération se révèle plus habitable : un bon compagnon de voyage, agréable à conduire. Par **Didier Laurent** Photo **Yann Lefebvre**

Abandonnant le châssis de la Série 3 Touring pour celui de la Série 2 Active Tourer, le BMW X1 F48 passe de la propulsion à la traction. Il offre ainsi plus d'espace à bord et un coffre plus grand. Il gagne aussi en confort avec un nouveau dessin de suspensions arrière. La modularité est de bon niveau : banquette coulissante en deux parties, dossiers de sièges arrière réglables, tablettes aviation au dos des sièges. Disponible en 2 ou 4 roues motrices, le X1 hérite de 3 cylindres turbo en essence et diesel (18i et 16d), valables pour les petits rouleurs. Le reste de la gamme s'articule autour de 4 cylindres turbo, dont la puissance culmine à 231 ch (tous carburants). À l'intérieur, le style est actuel et la finition a progressé. L'équipement de série est un peu chiche vu le prix, mais les occasions, souvent bien pourvues en options, peuvent avoir l'amortissement piloté, l'affichage tête haute ou la boîte à double embrayage DKG7. La bonne valeur résiduelle du X1 explique ses tarifs assez élevés. Mais le choix est vaste, et les configurations nombreuses.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	sDrive18i	136-140	5,9 (5,5) *	Le bloc 3 cylindres fait illusion à bas régime. Il existe de meilleurs choix en essence, mais pas à ce prix. 4x2 uniquement et boîte à double embrayage DKG7 en 140 ch (2017).
Essence	s/xDrive20i BVA	192	7,7 / 6,7 *	Un bon choix en essence. Ce 4 cylindres turbo est disponible en 2 ou 4 roues motrices avec une boîte automatique à 8 rapports ou une transmission DKG7 (à partir de 2017).
Essence	xDrive25i BVA	231	8,5	Un moteur tonique, qui emmène bien le X1. Attention à la consommation en conduite dynamique. Uniquement 4x4 et BVA8.
Diesel	sDrive 16d	116	4,4 *	Un diesel à 3 cylindres turbo, un peu juste sur route, surtout si vous roulez chargé. Sautez le pas pour grimper en 18d, si vous le pouvez. Mais consommation basse.
Diesel	s/xDrive 18d	150	6,1 (5,8) / 5 * (5 *)	Ce milieu de gamme diesel figure parmi les X1 d'occasion les plus répandus. Un peu juste dans certaines conditions, mais il reste agréable au quotidien. Mieux en 4x2.
Diesel	**s/xDrive20d BVA8**	**190**	**6,3 / 6,6**	**Un nectar de diesel qui convient parfaitement à toutes les conditions de roulage, y compris chargé. Un bon choix également en xDrive.**
Diesel	xDrive25d BVA8	231	7,2	Une version plutôt sportive mais diesel, dotée d'un haut niveau de couple et capable de très bonnes performances. Livrée uniquement en 4 roues motrices avec BVA8.

*Données constructeur. Entre parenthèses, valeurs avec l'option BVA.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 21 000 €

Diesel : à partir de 18 000 €

Génération : F48 (2e)

Commercialisation : depuis 2015

Restylage : juillet 2019

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 45 000



NOTRE CHOIX

sDRIVE20d BVA8
de 2016
1er prix prospecté : **25 000 €**
65 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur / Transmission

Puissance maxi	190 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne diesel + turbo
Cylindrée / puissance fiscale	1 995 cm³ / 10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	BVA / 8

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques AV / AR	225/55 R 17

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,44 / 1,82 / 1,60 / 2,67 m
Poids / tractable freiné	1 561 kg / 1 800 kg

Performances

1 000 m d.a.	29,6 s
0 à 100 km	8,4 s
90-130 km/h en Drive	7,3 s
Vitesse maxi	216 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	31 / 64 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	19 à 32 (1) cm
Largeur aux coudes AV / AR	147 / 146 cm
Volume de coffre	498 à 608 dm³ (1)

(1) Selon la position de la banquette arrière coulissante.

LE BUDGET

Assurance* : 859 €	Carte grise** : 333 €

Consommations

Moyenne	6,3 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,6 / 6,3 / 6 l/100 km
Autonomie / Réservoir	809 km / 51 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	645 €	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	410 €	Embrayage	BVA
Disques AV	306 €	FAP	1153 €
Disques AR	256 €	Pneus (1 paire)	386 €
Plaquettes AV	209 €	Feu AV	516 €
Plaquettes AR	142 €	Feu AR	380 €
Filtre à air	48 €	Bouclier AV	481 €
Filtre à huile	25 €	Bouclier AR	644 €

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

* Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade.
** Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval.

LE BILAN FIABILITÉ

Les millésimes 2016 et 2017 sont ceux qui ont rencontré le plus de problèmes, mais qui ont, en principe, été tous corrigés. De ce fait, il n'y a pas de contre-indication à les choisir pour leur prix plus doux. Aujourd'hui, le taux d'avaries est plutôt bas, même si l'électronique réserve toujours des surprises.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES / PÉNALISANTES

MOTEURS ESSENCE

Sur les 18i et 20i, des dépôts qui peuvent s'accumuler sur les soupapes sont susceptibles de créer des problèmes de fonctionnement ; assurez-vous que l'entretien a bien été réalisé dans le réseau via le carnet d'entretien.

TRANSMISSION

Pour les modèles à boîte de vitesses mécanique, des problèmes d'embrayage ont été relevés sur les millésimes 2016. Le plus souvent, ils sont liés à un souci du système de commande émetteur/récepteur de la pédale.

AUTRES DÉFAILLANCES

ÉLECTRONIQUE

Des reprogrammations ont couramment lieu pour améliorer le fonctionnement des équipements de confort, mais aussi éliminer des à-coups de fonctionnement moteur. Certains conducteurs se sont plaints d'un manque de réactivité mécanique, suite à la mise à jour du logiciel de gestion moteur sur les versions 18i avec boîte de vitesses DKG7.

DIRECTION

Sur les versions 2016, perte de l'assistance de direction ; cela peut se résoudre par une reprogrammation du boîtier de gestion de l'assistance de direction.

BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE

Sur les boîtes à convertisseur et 8 rapports, des vibrations peuvent survenir à petite vitesse, notamment sur les millésimes 2016 et 2017.

LES RAPPELS

MAJEURS

SIÈGES ARRIÈRE (JANVIER 2017)

Sur certains modèles du millésime 2016, le mécanisme de verrouillage des dossiers des sièges arrière peut ne pas avoir été soudé correctement. Les dossiers des sièges peuvent se replier lors d'un choc. Le mécanisme doit être remplacé.

AIRBAG PASSAGER (MAI 2017)

Problème au niveau de la planche de bord, qui peut présenter des défauts de fabrication côté passager, générant un risque de non-déploiement de l'airbag en cas de collision frontale. Vérification et remplacement si nécessaire.

BOÎTE DE VITESSES AUTO (SEPTEMBRE 2017)

Sur les modèles construits en juin et juillet 2017, risque de passage intempestif au point mort ou défaut de passage du rapport. Une fois le véhicule arrêté, impossibilité de redémarrer. Défaut identifié au niveau d'une prise de raccordement sur le mécanisme du double embrayage.

FREINS (FÉVRIER 2018)

Un risque de frottement et d'usure prématurée d'une conduite de frein a été identifié. Un contrôle de la conduite et son remplacement ont été opérés sur une toute petite plage de production :

25 et 26 janvier 2018.

CAPOT (JANVIER 2019)

Risque de défaillance des charnières du capot moteur sur les voitures assemblées entre le 9 juillet et le 21 août 2018 due à une dérive qualité chez un fournisseur. Elles sont contrôlées et remplacées, si nécessaire.

FEUX ARRIÈRE (MARS 2019)

Des défauts de qualité (des fissures) ou un risque de décrochement des feux arrière sur les voitures sorties d'usine entre le 5 octobre 2018 et le 10 janvier 2019. Ils peuvent, après contrôle, être réparés, voire dans certains cas remplacés.

& MINEURS

COMBINÉ D'INSTRUMENTS (MAI 2017)

Sur les modèles produits entre le 2 septembre 2015 et le 22 mars 2017, une reprogrammation de certains boîtiers électroniques doit être effectuée pour éliminer un défaut d'affichage.

ÉLECTRONIQUE (FÉVRIER 2018)

Reprogrammation de certains boîtiers qui pouvaient générer divers dysfonctionnements électroniques sur les voitures sorties entre le 14 novembre et le 11 décembre 2017.

TABLEAU DE BORD (AVRIL 2017)

Sur les modèles construits entre le 2 juin 2016 et le 10 janvier 2017, des problèmes de conception ont été identifiés au niveau du tableau de bord, qui doit, dans certains cas, être remplacé.

l'auto-journal

CROISIÈRES



NOUVEAUTÉ 2020

DÉPARTS D'AVRIL A NOVEMBRE 2020

CROISIÈRE *LE DOURO*

Route des vins et patrimoine de l'UNESCO

PORTO - AVEIRO/GUIMARES - REGUA - PINHAO - VEGA DE TERON - SALAMANQUE

Tarif lecteurs
À PARTIR DE
1225 € */PERS.*
CABINE DOUBLE, PENSION COMPLÈTE, SOIREES FOLKLORIQUES BOISSONS ET VOLS INCLUS.

Les *points forts* de votre croisière

- **La beauté exceptionnelle** du Portugal et ses villages pittoresques, ses vignes en terrasse, ses célèbres quintas, sans oublier l'éblouissante Salamanque en Espagne et d'autres splendides étapes,
- Des **dégustations culinaires** régionales et de **grands crus** et des soirées au son du **fado** et du **flamenco,**
- Des bateaux de tout confort à taille humaine et des formules pour **toutes les envies** (excursions incluses ou libres),
- Un encadrement **francophone.**
- Départ d'avril à novembre 2020.



Informations et réservation au **01 41 33 59 00** du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h. **Code : AUTO JOURNAL**

ou téléchargez la documentation complète sur www.croisieres-lecteurs.com/aj

ou Complétez, découpez et renvoyez ce coupon à : l'Auto-Journal - Croisière Le Douro - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

l'auto-journal

☐ **Je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT de ma part la documentation complète de cette croisière.**

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ⌊_⌊_⌊_⌊_⌊_⌋ Ville : .....

Tél. : ⌊_⌊_⌋⌊_⌊_⌋⌊_⌊_⌋⌊_⌊_⌋⌊_⌊_⌋ Email : .....

CE20DOUP

CroisiEurope

❑ Oui, je souhaite bénéficier des offres de l'Auto-Journal et de ses partenaires. Avez-vous déjà effectué une croisière (maritime ou fluviale) ❑ Oui ❑ Non

Conformément à la loi " Informatique et Liberté " du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression de ces données par simple courrier. Cette croisière est organisée en partenariat avec CroisiEurope. L'Auto-Journal est une publication du groupe Reworld Média Magazines siège social : 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex. Crédits photo : Istock, CroisiEurope et Shutterstock.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
GIULIETTA				
1.4 T-Jet 120 ch	7	M	8 254	22 700
1.6 JTDm 120 ch	6	M	330	25 500
2.0 JTDm 170 ch Executive TCT	6	M	400	34 450
Surcoût Super : "base" + 2 150 €				
Surcoût Executive : Super + 3 250 €				
Surcoût Sport Edition : Executive + 0 €				
Surcoût Veloce : Sport Edition + 3 900 €				
GIULIA				
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M	4 543	37 800
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M	12 500	58 500
Quadrifoglio Auto.	40	M	20 000	84 800
2.2 Diesel 136 ch Auto.	7	M	400	34 100
2.2 Diesel 160 ch Auto.	8	M	400	36 400
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M	740	43 800
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	M	2 370	55 500
Surcoût Edizione : "base" + 2 800 €				
Surcoût Super : "base" + 4 800 €				
Surcoût Sport Edition : Super + 5 200 €				
Surcoût Executive : Sport Edition + 0 €				
Surcoût Lusso : Executive + 4 800 €				
Surcoût Veloce TI : Veloce + 6 000 €				
Surcoût Nring : Quadrifoglio + 39 200 €				
STELVIO				
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	M	13 109	44 800
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	M	13 682	53 000
Quadrifoglio Auto. Q4	41	M	20 000	92 300
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	M	1 386	39 900
2.2 Diesel 190 ch Auto.	10	M	1 386	42 300
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	12	M	2 544	50 900
Surcoût Edizione : "base" + 3 400				
Surcoût Super : "base" + 5 000 €				
Surcoût Sport Edition : Super + 4 800 €				
Surcoût Executive = Sport Edition + 0 €				
Surcoût Turismo : Executive + 3 800 €				
Surcoût Lusso : Sport Edition + 4 800 €				
Surcoût Nring : Quadrifoglio + 37 700 €				
4C				
Standard Edition	14	M	5 715	63 200
Surcoût Edizione Speciale : Standard Edition + 4 300 €				
Surcoût Competizione : Standard Edition + 9 300 €				
4C SPYDER				
Surcoût : coupé + 9 800 €				
Surcoût Italia : Standard Edition - 3 100 €				

ALPINE

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE A110				
Pure	15	M	1 629	54 700
S	18	M	2 918	66 500
Surcoût Légende : Pure + 3 800 €				

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Vantage V8	NC		NC	155 295
DB11 V8 Coupé	NC	M	20 000	184 585
DB11 AMR Coupé	NC		NC	220 430
Vanquish S Ultimate	NC		NC	281 340
Rapide S	NC	M	20 000	197 455

AUDI

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
A1				
25 TFSI	5		0	20 970
30 TFSI Design	6		0	24 260
35 TFSI Design S tronic	7	M	100	27 970
40 TFSI S line S tronic	11	M	898	33 380
Surcoût Design : "base" + 2 400 €				
Surcoût Advanced : Design + 1 100 €				
Surcoût S line : Advanced + 3 000 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €				
NOUVELLE A1 CITYCARVER				
25 TFSI Design	5		0	24 870
30 TFSI Design	6		0	25 760
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €				
Q2				
30 TFSI	6	M	240	26 640
35 TFSI COD	8	M	450	28 730
40 TFSI Quattro S tronic	11	M	1 761	35 320
SQ2	19	M	5 105	51 050
30 TDI	6	M	280	28 310
35 TDI	8	M	230	30 480
Surcoût Sport : "base" + 2 800 €				
Surcoût Sport Limited : Sport + 2 000 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S line : Design + 3 400 €				
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €				
A3 BERLINE (4 PORTES)				
30 TFSI	6	M	50	27 420
35 TFSI	8	M	240	29 490
40 TFSI Quattro S tronic	11	M	2 049	35 870
S3 Quattro S tronic	20	M	7 462	56 110
RS3 Quattro S tronic	29	M	20 000	64 220
30 TDI	6		0	28 970
35 TDI S tronic	8	M	100	33 200
40 TDI Quattro S tronic	8	M	360	37 420
Surcoût Design : "base" + 2 600 €				
Surcoût Sport : Design + 0 €				
Surcoût S line Plus : Sport + 5 600 €				
Surcoût Design Luxe : S line Plus + 0 €				
A3 SPORTBACK (5 PORTES)				
Berline - 550 € à -1 400 €				
A3 CABRIOLET				
35 TFSI	8	M	240	34 740
40 TFSI Quattro S tronic	11	M	2 049	41 120
S3	20	M	4 543	61 360
Surcoût Design : "base" + 2 600 €				
Surcoût Sport : Design + 0 €				
Surcoût S line Plus : Sport + 5 600 €				
Surcoût Design Luxe : S line Plus + 0 €				
TT				
40 TFSI S tronic	11	M	983	41 980
45 TFSI	14	M	2 918	44 620
TTS	19	M	4 818	62 900
RS	28	M	16 810	77 000
Surcoût S line : "base" + 5 400 €				
TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 000 €				
Q3				
35 TFSI	8	M	1 504	34 330
40 TFSI Design Quattro S tronic	11	M	7 462	44 660
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	8 254	47 360
RS	29	M	20 000	69 100
35 TDI Quattro	8	M	2 370	39 360
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M	1 074	46 860
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €				
NOUVEAU Q3 SPORTBACK				
35 TFSI	8	M	450	37 330
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	8 254	49 760
RS	29	M	20 000	70 900
35 TDI Quattro	8	M	2 370	42 260
40 TDI Design S tronic	10	M	1 074	49 260
Surcoût Design : "base" + 2 300 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
NOUVELLE A4				
35 TFSI	8	M	650	33 600
40 TFSI Design S tronic	10	M	983	42 950
45 TFSI S line Quattro S tronic	14	M	2 205	55 025
30 TDI S tronic	6		0	38 700
35 TDI Design S tronic	8		0	43 900
40 TDI Design S tronic	10		0	46 300
45 TDI S line Quattro Tiptronic	13	M	3 119	58 175
S4 TDI	23	M	4 543	74 500
Surcoût Design : "base" + 3 600 €				
Surcoût S line : Design + 5 225 €				
Surcoût Avus : S line + 1 400 €				
NOUVELLE A4 AVANT				
Surcoût : berline + 1 700 €				
NOUVELLE A4 ALLROAD				
45 TFSI Design S tronic	14	M	2 370	52 600
40 TDI Design S tronic	10	M	818	51 600
45 TDI Design Tiptronic	13	M	3 119	55 750
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
NOUVELLE A5 COUPÉ				
40 TFSI Design S tronic	10	M	818	50 010
35 TDI Design S tronic	8		0	48 540
40 TDI Design S tronic	10		0	51 430
45 TDI S line Quattro Tiptronic	13	M	1 172	65 250
50 TDI S line Quattro Tiptronic	17	M	3 119	68 320
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût Avus : S line + 1 100 €				
NOUVELLE A5 SPORTBACK				
40 TFSI S tronic	10	M	818	46 410
35 TDI S tronic	8		0	44 940
40 TDI Design S tronic	10		0	51 430
45 TDI S line Quattro Tiptronic	13	M	1 172	65 250
50 TDI S line Quattro Tiptronic	17	M	2 205	68 320
Surcoût Design : "base" + 3 600 €				
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût Avus : S line + 1 100 €				
Q5				
45 TFSI Quattro S tronic	15	M	6 375	52 170
55 TFSI e S line Quattro	13		0	67 080
35 TDI S tronic	8	M	150	46 020
40 TDI Quattro	11	M	2 370	47 780
45 TDI Quattro Tiptronic	14	M	5 404	54 130
50 TDI Quattro Tiptronic	18	M	3 552	58 910
SQ5 TDI	23	M	9 103	76 980
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 5 200 €				
Surcoût S Edition : S line + 4 000 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 500 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 2 760 €				
A6				
45 TFSI S tronic	14	M	898	53 580
55 TFSI Quattro S tronic	22	M	4 279	65 270
35 TDI S tronic	8		0	47 880
40 TDI S tronic	11	M	450	51 340
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M	1 629	58 360
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	1 629	61 510
S6 TDI	23	M	7 462	84 280
Surcoût S line : "base" + 7 900 €				
Surcoût Avus : S line + 500 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €				
A6 AVANT				
RS 6	52	M	20 000	129 150
Surcoût : berline + 2 600 €				
NOUVELLE A6 ALLROAD				
55 TFSI Avus S tronic	22	M	8 254	83 570
45 TDI Tiptronic	13	M	2 918	64 960
50 TDI Avus Tiptronic	18	M	3 552	79 810
55 TDI Avus Tiptronic	23	M	5 715	84 200
Surcoût Avus : "base" + 11 700 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S tronic	14	M	898	65 790
55 TFSI Quattro S tronic	22	M	4 279	75 490
RS 7	52	M	20 000	138 500
55 TFSI e Compétition Quattro	13		0	86 100
40 TDI S tronic	11	M	450	63 760
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M	1 629	70 160
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	1 629	74 440
S7 TDI	23	M	7 462	93 280
Surcoût S line : "base" + 6 500 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 000 €				
NOUVEL E-TRON				
55 Quattro	9		0	83 880
Surcoût Avus : "base" + 14 300 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €				
Surcoût Edition One : Avus Extended + 740 €				
A8				
55 TFSI Quattro Tiptronic	23	M	11 488	100 800
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	3 331	95 370
Surcoût Avus : "base" + 14 100 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €				
NOUVEAU Q7				
55 TFSI Advanced	23	M	20 000	76 080
45 TDI Advanced	14	M	10 011	70 350
50 TDI Advanced	18	M	8 254	73 380
Surcoût S line : Advanced + 7 550 €				
Surcoût Avus : S line + 1 600 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 350 €				
NOUVEAU Q8				
55 TFSI Tiptronic	23	M	20 000	81 230
45 TDI Tiptronic	14	M	5 715	76 400
50 TDI Tiptronic	18	M	12 012	79 710
Surcoût S line : "base" + 6 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 600 €				
R8				
V10 Quattro S tronic	49	M	20 000	177 760
V10 Performance Quattro S tronic	56	M	20 000	212 290
R8 SPYDER				
Surcoût : coupé + 14 360 €				

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Flying Spur V8 S	NC		NC	192 480
Flying Spur W12	NC	M	20 000	200 880
Continental GT	NC	M	20 000	203 160
Bentayga W12	NC	M	20 000	210 240
Bentayga Diesel	NC	M	20 000	175 800
Mulsanne Speed	NC		NC	326 640

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i3				
170 ch	3	B	6 000	39 950
S	3	B	6 000	43 550
Surcoût iLife : "base"/S + 2 600 €				
NOUVELLE SÉRIE 1				
118i	7	M	100	27 300
M135i xDrive Auto.	19	M	5 105	54 500
116d	6		0	27 150
118d	7		0	30 200
120d xDrive Auto.	10	M	210	38 400
Surcoût Lounge : "base" + 1 100 €				
Surcoût Edition Sport : Lounge + 3 250 €				
Surcoût Luxury : Edition Sport + 1 750 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 350 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
218i Lounge	7	M	818	32 500
220i Lounge Auto.	10	M	540	38 500
M240i Auto.	22	M	9 550	54 650
M2 Competition	46	M	20 000	68 000
M2 CS	NC		NC	99 800
218d Lounge	7	M	190	34 700
220d Lounge	10	M	260	37 700
Surcoût Sport : Lounge + 3 200 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 500 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 250 €				
SÉRIE 2 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Première Auto.	5	M	983	26 350
218i Première Auto.	7	M	983	29 650
220i Première DKG	10	M	1 074	34 900
225xe Première	5		0	40 400
216d Première	6	M	240	31 000
218d Première	7	M	100	33 100
220d Première Auto.	10	M	100	37 900
Surcoût Lounge : Première + 1 250 € à + 2 150 €				
Surcoût Sport : Lounge + 3 300 à + 3 950 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 350 € à + 1 400 €				
Surcoût M Sport : Sport + 1 100 € à + 1 500 €				
SÉRIE 2 GRAN TOURER				
Surcoût : Active Tourer + 1 550 € à + 2 000 €				
NOUVELLE SÉRIE 2 GRAN COUPÉ				
218i	NC		NC	31 150
M235i xDrive	NC		NC	57 250
220d	NC		NC	40 250
Surcoût Luxury : "base" + 5 000 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 350 €				
NOUVEAU X1				
sDrive18i Lounge Auto.	7	M	310	32 800
sDrive20i Lounge DKG	11	M	740	40 400
xDrive25i Lounge Auto.	14	M	2 544	45 200
sDrive16d Lounge	6		0	34 350
sDrive18d Lounge	8	M	150	36 950
sDrive20d Lounge Auto.	10	M	190	42 350
Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €				
X2				
sDrive18i Première	7	M	125	33 600
sDrive20i Première	11	M	1 074	41 200
M35i Auto.	19	M	6 039	58 750
sDrive16d Première	6		0	35 000
sDrive18d Première	8	M	240	37 750
sDrive20d Première	10	M	125	43 100
Surcoût Lounge : Première + 5 050 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 2 750 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				
NOUVELLE SÉRIE 3				
320i Lounge	10	M	450	40 900
330i Lounge Auto.	15	M	883	46 800
M340i xDrive	25	M	6 724	66 850
318d Lounge	8		0	38 450

* B/M : B Bonus écologique 2020 (en €) ; M Malus écologique 2020 (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base.

320d Lounge	10		0	41 900
330d Edition Sport xDrive	16	M	1 172	53 400
Surcoût Edition Sport : Lounge + 4 100 €				
Surcoût Luxury : Edition Sport + 5 450 €				
Surcoût M Sport : Edition Sport + 5 150 €				
SÉRIE 3 GRAN TURISMO				
320i Lounge Auto.	10	M	2 049	42 700
330i Lounge xDrive Auto.	15	M	6 375	50 700
340i Lounge xDrive Auto.	21	M	12 500	56 900
318d Lounge	8	M	330	39 800
320d Lounge	10	M	983	43 250
330d Lounge xDrive Auto.	15	M	5 404	54 850
Surcoût Sport Ultimate : Lounge + 4 950 €				
Surcoût Luxury Ultimate : Sport Ultimate + 4 650 €				
Surcoût M Sport Ultimate : Sport Ultimate + 3 650 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i Lounge	10	M	3 552	42 500
440i Lounge Auto.	21	M	9 550	56 400
M4	32	M	20 000	89 250
M4 Pack Competition	34	M	20 000	96 050
420d Lounge	10	M	240	44 500
430d Lounge xDrive Auto.	15	M	3 552	56 350
Surcoût Luxury : Lounge + 10 100 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 9 600 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPE				
Surcoût : coupé + 0 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €				
NOUVEAU Z4				
sDrive20i	11	M	1 761	46 300
sDrive30i	15	M	1 761	54 700
M40i	23	M	10 011	67 650
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Sucoût M Sport : Sport + 2 100 €				
X3				
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	7 851	48 250
xDrive30i Lounge Auto.	15	M	8 254	53 950
M40i Auto.	25	M	16 810	76 150
M	38	M	20 000	99 200
M Competition	41	M	20 000	107 750
xDrive30e Lounge	8		0	58 950
sDrive18d Première Auto.	7	M	898	44 750
xDrive20d Lounge Auto.	10	M	1 901	52 450
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	5 404	58 950
M40d Auto.	21	M	10 488	75 150
Surcoût Lounge : Première + 2 750 €				
Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €				
Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €				
Surcoût M Sport : xLine + 2 200 €				
X4				
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	7 851	51 800
xDrive30i Lounge Auto.	15	M	8 254	57 500
M40i Auto.	25	M	15 506	78 650
M	38	M	20 000	101 700
M Competition	41	M	20 000	110 250
xDrive20d Lounge Auto.	11	M	2 205	56 000
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	4 543	62 500
M40d Auto.	21	M	10 980	77 650
Surcoût xLine : Lounge + 5 850 €				
Surcoût M Sport : xLine + 2 250 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				
SÉRIE 5				
520i Lounge Auto.	10	M	983	49 450
530i Lounge xDrive Auto.	15	M	2 205	59 400
540i Lounge xDrive Auto.	23	M	12 500	66 200
M550i xDrive	43	M	20 000	96 200
M5 Auto.	52	M	20 000	129 450
M5 Competition Auto.	55	M	20 000	138 500
530e iPerformance Lounge	13		0	58 000
518d Lounge Auto.	8	M	190	46 450
520d Lounge Auto.	10	M	210	50 450
530d Lounge Auto.	15	M	898	61 000
540d Lounge xDrive Auto.	20	M	3 552	68 650
M550d xDrive Auto.	28	M	11 488	92 100
Surcoût Luxury : Lounge + 7 250 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 € à + 2 550 €				
SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût : berline + 1 600 € à + 2 650 €				
SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
640i Lounge xDrive Auto.	23	M	12 552	74 850
620d Lounge Auto.	10	M	540	61 150
630d Lounge Auto.	16	M	2 918	69 400
640d Lounge xDrive Auto.	20	M	5 105	77 400
Surcoût Luxury : Lounge + 5 350 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 4 350 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840i xDrive	23	M	9 550	101 650
M850i xDrive	49	M	20 000	126 700
M8 Compétition	55	M	20 000	173 000
840d xDrive	20	M	5 105	103 250
Surcoût M Sport : "base" + 5 300 €				
Surcoût M Sport Technic : M Sport + 4 150 €				
NOUVELLE SÉRIE 8 GRAN COUPÉ				
Surcoût : coupé + 550 € à + 950 €				
NOUVELLE SÉRIE 8 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 8 000 €				
X5				
xDrive40i Lounge Auto.	23	M	18 905	74 300
M50i	44	M	20 000	98 400
M Competition	56	M	20 000	145 400
xDrive45e Lounge	15		0	82 900
xDrive25d Lounge	12	M	3 784	65 900
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	5 105	72 400
M50d Auto.	28	M	16 810	100 350
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 050 €				
NOUVEAU X6				
xDrive40i Lounge	23	M	16 810	81 000
M50i	44	M	20 000	101 650
M Competition	56	M	20 000	148 200
xDrive30d Lounge	16	M	6 375	79 100
M50d	29	M	16 810	103 600
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €				
Surcoût M Sport : xLine + 850 €				
NOUVELLE SÉRIE 7				
740 Li xDrive	22	M	13 109	106 650
750i xDrive	43	M	20 000	116 950
M760Li xDrive	51	M	20 500	183 650
745e	13		0	104 450
730d xDrive	16	M	2 370	97 750
740d xDrive	20	M	3 331	104 750
750d xDrive	28	M	4 279	116 150
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €				
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 750 €				
NOUVEAU X7				
xDrive40i	23	M	20 000	96 300
M50i	44	M	20 000	120 450
xDrive30d	16	M	7 851	94 400
M50d	28	M	20 000	120 450
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €				
i8				
Hybride rechargeable	11		0	142 050
i8 ROADSTER				
Hybride rechargeable	11		0	157 050

CITROËN

AUTOJM.FR
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE
Jusqu'à -40%
03 81 36 30 30 I www.autojm.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
C-ZERO			
Confort	1	B 6 000	26 900
C1 (3 PORTES)			
1.0 VTi 72 ch Live	4	0	11 050
Surcoût Feel : Live + 1 800 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 400 €			
C1 (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			
C3			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	14 450
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	17 500
1.5 BlueHDi 100 Feel	5	0	18 750
Surcoût Feel : Live + 1 550 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 850 €			
Surcoût Origins : Shine + 1 500 €			
C3 AIRCROSS			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	18 150
1.2 PureTech 130 ch Shine Auto.	6	0	24 750
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	0	19 600
1.5 BlueHDi 120 Feel Auto.	6	0	23 900
Surcoût Feel : Live + 1 800 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 400 €			
C4 CACTUS			
1.2 PureTech 110 ch Live	5	0	19 250
1.2 PureTech 130 ch Shine Auto.	6	0	25 400
1.5 BlueHDi 100 Live	5	0	21 400
1.5 BlueHDi 120 Feel Auto.	6	0	25 000
Surcoût Feel : Live + 1 000 €			
Surcoût Origins : Feel + 1 800 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 600 €			
C4 SPACETOURER			
1.2 PureTech 130 ch Live Auto.	7	0	28 450
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6	0	28 600
Surcoût Origins : Live + 2 100 €			
Surcoût Feel : Live + 3 000 €			
GRAND C4 SPACETOURER			
Surcoût : C4 SpaceTourer + 50 €			
2.0 BlueHDi 160 ch Feel Auto.	7	0	35 400
C5 AIRCROSS			
1.2 PureTech 130 ch Start	7	M 230	24 700
1.6 PureTech 180 ch Feel Auto.	10	M 650	33 800
Hybrid 225 ch Feel	NC	0	39 950
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6	0	29 150
2.0 BlueHDi 180 ch Feel Auto.	9	M 360	36 200
Surcoût Live : Start + 2 050 €			
Surcoût Feel : Live + 2 650 €			
Surcoût Shine : Feel + 3 100 €			
Surcoût Shine Pack : Feel + 4 650 €			
BERLINGO TAILLE M			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M 240	22 400
1.2 PureTech 130 ch Feel Auto.	7	M 210	26 000
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M 100	23 350
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	7	M 150	26 150
Surcoût Feel : Live + 1 200 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 100 €			
BERLINGO TAILLE XL			
Surcoût : Taille M + 1 000 €			

DACIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
SANDERO			
1.0 SCe 75 ch	4	M 210	7 990
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	M 260	10 610
1.5 Blue dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 910
1.5 Blue dCi 95 ch Lauréate	4	0	13 610
Surcoût Ambiance : "base" + 1 370 €			
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €			
SANDERO STEPWAY			
1.0 SCe 75 ch Urban	4	M 210	10 610
0.9 TCe 90 ch	5	M 740	12 830
1.5 Blue dCi 95 ch	5	0	14 730
Surcoût Techroad : "base" + 300 €			
Surcoût Escape : "base" + 450 €			
LOGAN			
1.0 SCe 75	4	M 210	7 900
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	M 260	10 410
1.5 Blue dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 710
1.5 Blue dCi 95 ch Lauréate	5	0	13 410
Surcoût Ambiance : Lauréate + 1 260 €			
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €			
LOGAN MCV			
1.0 SCe 75 ch	4	M 210	8 990
0.9 TCe 90 ch Silverline	5	M 260	12 160
1.5 Blue dCi 75 ch Silverline	4	0	13 460
1.5 Blue dCi 95 ch Silverline	4	0	14 060
Surcoût Silverline : "base" + 1 920 €			
LOGAN MCV STEPWAY			
0.9 TCe 90 ch	5	M 740	13 710
1.5 Blue dCi 95 ch	4	0	15 610
Surcoût Techroad : "base" + 300 €			
LODGY			
1.6 SCe 100 ch	6	M 5 715	10 150
1.3 TCe 100 ch Silver Line	6	M 1 172	13 550
1.3 TCe 130 ch Silver Line	7	M 1 172	14 350
1.5 Blue dCi 95 ch Silver Line	5	0	15 400
1.5 Blue dCi 115 ch Silver Line	5	0	16 200
Surcoût Silver Line : "base" + 1 600 €			
LODGY STEPWAY			
1.3 TCe 130 ch Silver Line	7	M 1 172	15 450
1.5 Blue dCi 115 ch	6	0	17 300
Surcoût Techroad : "base" + 200 €			
DUSTER			
1.3 TCe 100 ch Access	NC	NC	12 490
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M 1 629	16 250
1.3 TCe 150 ch Confort	8	M 1 629	17 850
1.5 Blue dCi 95 ch	5	M 170	14 650
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	6	M 170	17 100
Surcoût Essentiel : Access + 1 850 € à + 2 010 €			
Surcoût Confort : Essentiel + 1 100 €			
Surcoût Prestige : Confort + 1 100 €			
Surcoût Techroad : Prestige + 450 €			
DOKKER			
1.6 SCe 100 ch	6	M 7 086	9 650
1.3 TCe 100 ch Silver Line	6	M 1 172	13 050
1.3 TCe 130 ch Silver Line	7	M 1 629	13 850
1.5 Blue dCi 75 ch Silver Line	4	M 100	14 800
1.5 Blue dCi 95 ch Silver Line	5	M 125	15 300
Surcoût Silver Line : "base" + 1 600 €			
DOKKER STEPWAY			
1.3 TCe 130 ch	7	M 1 629	15 250
1.5 Blue dCi 95 ch	5	M 190	16 700
Surcoût Techroad : "base" + 200 €			

DS AUTOMOBILES

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU DS 3 CROSSBACK			
1.2 PureTech 100 ch Chic	5	0	23 900
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	6	0	26 900
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M 360	35 200
1.5 BlueHDi 100 ch Chic	5	0	24 900
1.5 BlueHDi 130 ch Chic Auto.	6	0	27 900
E-Tense So Chic	5	B 6 000	39 100
Surcoût So Chic : Chic + 3 200 €			
Surcoût Performance Line : So Chic + 200 €			
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €			
Surcoût Grand Chic : Performance Line+ + 2 100 €			
Surcoût La Première : Grand Chic + 1 400 €			
DS 7 CROSSBACK			
1.2 PureTech 130 ch Chic	7	M 280	32 400
1.6 PureTech 180 ch So Chic Auto.	10	M 983	40 400
1.6 PureTech 225 ch Perf. Line + Auto.	12	M 650	47 800
E-Tense So Chic 4x4	12	0	54 800
1.5 BlueHDi 130 ch Chic	6	0	33 400
2.0 BlueHDi 180 ch So Chic Auto.	10	M 650	43 000
Surcoût So Chic : Chic + 3 500 €			
Surcoût Performance Line : So Chic + 1 000 €			
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 800 €			
Surcoût Grand Chic : Performance Line + + 1 600 € à + 2 700 €			

FERRARI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Portofino	NC	M 20 000	193 410
488 GTB	61	M 20 000	226 040
488 Pista	68	M 20 000	291 710
488 Spider	61	M 20 000	251 070
GTC4LussoT	NC	M 20 000	230 260
GTC4Lusso	NC	M 20 000	266 200
812 Superfast	NC	M 20 000	295 950

FIAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
500			
1.2 69 ch Pop	4	M 360	12 990
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4	0	16 890
Surcoût Lounge : Pop + 2 000 €			
Surcoût Star : Lounge + 1 000 €			
Surcoût Sport : Lounge + 1 000 €			
Surcoût Rockstar : Lounge + 1 000 €			
Surcoût Club : Lounge + 3 000 €			
ABARTH 595			
595	8	M 1 761	19 990
595 Turismo	9	M 1 761	23 190
595 Competizione	10	M 1 761	26 590
Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 700 €			
Surcoût Rivale : Competizione + 4 400 €			
500C (CABRIOLET)			
Surcoût : berline + 2 500 €			
ABARTH 595C			
Surcoût : berline + 2 000 €			
500L			
1.4 95 ch Urban	6	M 2 726	16 990
1.3 MultiJet 95 ch City Cross	5	0	23 490
1.6 MultiJet 120 ch City Cross	6	M 360	24 490
Surcoût City Cross : Urban + 2 500 €			
500L WAGON			
1.3 MultiJet 95 ch	5	0	24 390
1.6 MultiJet 120 ch	6	M 360	25 390
PANDA			
1.2 69 ch Pop	4	M 818	10 490
Surcoût Easy : Pop + 1 000 €			
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €			
PANDA CITY CROSS			
1.2 69 ch Waze	4	M 818	12 990
Surcoût Black & Waze : Waze + 500 €			
Surcoût "base" : Waze + 500 €			
Surcoût Plus : "base" + 500 €			
PANDA 4X4			
0.9 TwinAir 85 ch Wild	5	M 330	15 990
Surcoût "base" : Wild + 1 000 €			
Surcoût Cross : "base" + 1 500 €			
500X			
1.0 FireFly Turbo 120 ch City Cross	6	M 1 074	21 290
1.3 FireFly Turbo 150 ch City Cross DCT	8	M 1 901	24 290
1.3 MultiJet 95 ch City Cross	5	0	22 790
1.6 MultiJet 120 ch City Cross	6	M 360	24 090
2.0 MultiJet 150 ch Cross Auto. 4x4	9	M 8 254	30 390
Surcoût Cross : City Cross + 2 000 €			
Surcoût 120th : Cross + 2 000 €			
Surcoût by Harcourt : Cross + 1 700 €			
Surcoût S-Design : Cross + 2 000 €			
Surcoût Club : Cross + 4 000 €			
TIPO BERLINE			
1.4 95 ch	5	M 2 726	13 490
1.3 MultiJet 95 ch	4	0	16 590
1.6 MultiJet 120 ch Mirror	4	M 50	20 590
Surcoût Mirror : "base" + 2 500 €			
Surcoût Easy : "base" + 3 000 €			
TIPO 5 PORTES			
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €			
Surcoût S-Design : "base" + 3 500 €			
Surcoût Lounge : "base" + 4 500 €			
TIPO STATION WAGON			
Surcoût : 5 Portes + 1 500 €			
124 SPIDER			
1.4 MultiAir 140 ch	8	M 2 370	26 640
Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €			
Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €			

* B/M : B Bonus écologique 2020 (en €) ; M Malus écologique 2020 (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base.

ABARTH 124 SPIDER

1.4 Turbo 170 ch	9	M	400	34 500
Surcoût Turismo : "base" + 3 000 €				
Surcoût GT : Turismo + 3 400 €				

QUBO

1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4	M	818	17 680
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	M	818	18 180

DOBLO

1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	M	2 544	22 340
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M	2 544	22 840
Surcoût Trekking : Lounge + 1 300 €				

DOBLO MAXI

1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M	2 544	23 640

FORD

TYPE	CV	B/M*		PRIX
KA+				
1.2 70 ch Essential	4	M	210	10 450
1.2 85 ch Ultimate	5	M	150	12 150
1.5 TDCi 95 ch Ultimate	5		0	14 150
Surcoût White Edition/Black Edition : Ultimate + 600 €				
KA+ ACTIVE				
1.2 85 ch	5	M	740	13 850
1.5 TDCi 95 ch	5		0	15 850
FIESTA (3 PORTES)				
1.1 70 ch	5		0	13 500
1.1 85 ch Cool & Connect	5		0	16 250
1.0 EcoBoost 100 ch Cool & Connect	5		0	17 400
1.0 EcoBoost 125 ch Vignale	6		0	23 000
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7		0	21 550
ST Pack	11	M	1 386	23 700
1.5 TDCi 85 ch Cool & Connect	4		0	18 500
Surcoût Cool & Connect : "base" + 1 750 €				
Surcoût Titanium : Cool & Connect + 1 750 €				
Surcoût ST-Line : Titanium + 700 €				
Surcoût Vignale : ST-Line + 2 250 €				
Surcoût ST Plus : ST Pack + 1 700 €				
FIESTA (5 PORTES)				
Surcoût : berline 3 portes + 600 €				
FIESTA ACTIVE				
1.0 EcoBoost 85 ch	5		0	19 350
1.0 EcoBoost 100 ch	6		0	19 850
1.0 EcoBoost 125 ch	6		0	20 750
1.5 TDCi 85 ch	4		0	21 050
NOUVEL ECOSPORT				
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	7	M	280	18 950
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	M	260	19 950
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	M	260	24 950
1.5 EcoBlue 100 ch Trend	5		0	21 450
1.5 EcoBlue 125 ch Titanium	7	M	50	25 150
Surcoût Titanium : Trend + 3 200 €				
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 300 €				
FOCUS				
1.0 EcoBoost 85 ch Trend	4		0	19 800
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	20 400
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0	24 900
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	230	25 900
1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line	10	M	240	27 650
1.5 EcoBlue 95 ch Trend	4		0	22 400
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	6		0	26 900
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8		0	28 100
Surcoût ST-Line : Titanium + 750 €				
Surcoût Vignale : ST-Line + 2 400 €				
NOUVELLE FOCUS ACTIVE				
1.0 EcoBoost 125 ch	6		0	25 650
1.5 EcoBoost 150 ch	8	M	230	26 650
1.5 EcoBlue 120 ch	6		0	27 650
2.0 EcoBlue 150 ch	8		0	28 850
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 950 €				
NOUVELLE FOCUS SW ACTIVE				
Surcoût : berline + 950 €				
C-MAX				
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	M	540	25 250
1.0 EcoBoost 125 ch Sport	6	M	740	28 250
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	M	400	27 250
1.5 TDCi 120 ch Sport	6	M	400	30 250
2.0 TDCi 150 ch Sport PowerShift	8	M	1 629	33 150
Surcoût Titanium : Sport + 400 €				
GRAND C-MAX				
Surcoût : C-MAX + 600 €				
KUGA				
1 5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	5 404	23 150
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	5 404	29 100
1.5 FlexFuel 150 ch Titanium	NC		0	29 200
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	M	1 386	27 100
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	M	4 818	32 600
2.0 TDCi 180 ch ST-Line Bl. & S. PwrSh. 4x4	NC	M	7 086	40 000
Surcoût Titanium : Trend + 3 250 €				
Surcoût ST-Line : Titanium + 2 100 €				
Surcoût ST-Line Black & Silver : ST-Line + 500 €				
Surcoût Vignale : ST-Line Black & Silver + 2 750 €				

NOUVELLE MONDEO				
Hybrid 187 ch Titanium	9		0	37 300
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8	M	230	34 600
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M	898	40 850
Surcoût ST-Line : Titanium + 2 450 €				
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 750 €				
NOUVELLE MONDEO SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
NOUVEAU S-MAX				
2.0 EcoBlue 150 ch ST-Line	8	M	818	41 050
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium Auto.	10	M	1 276	45 050
2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto.	14	M	5 715	47 450
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 700 €				
NOUVEAU GALAXY				
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8	M	983	43 050
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	M	1 172	46 950
2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto.	14	M	4 818	49 450
NOUVEAU EDGE				
2.0 EcoBlue 238 ch ST-Line Auto. AWD	15	M	16 810	53 500
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 400 €				
MUSTANG FASTBACK				
GT	36	M	20 000	48 800
Bullitt	37	M	20 000	55 400
Surcoût 55 : "base" + 3 200 €				
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 000 €				
TOURNEO COURIER				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	M	898	14 500
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4		0	15 500
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5		0	16 120
Surcoût Trend : Ambiente + 510 €				
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €				
Surcoût Titanium : Sport + 0 €				
TOURNEO CONNECT				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6		NC	22 190
1.5 TDCI 100 ch Ambiente	5		NC	23 830
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		NC	25 270
Surcoût Trend : Ambiente + 1 880 €				
Surcoût Titanium : Trend + 1 920 €				
NOUVEAU GRAND TOURNEO CONNECT				
Surcoût : "court" + 600 €				

HONDA

GARAGE DU CLOS

91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti

91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle

www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE E				
136 ch	NC	B	6 000	35 060
Surcoût Advance 16" : "base" + 3 000 €				
Surcoût Advance 17" : Advance 16" + 0 €				
JAZZ				
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	M	210	18 190
1.5 i-VTEC 130 ch Dynamic	7	M	1 172	21 310
Surcoût X-Road Elegance : Elegance + 1 380 €				
Surcoût Executive : Elegance + 1 400 €				
Surcoût X-Road Executive : Executive + 1 380 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 1 600 €				
Surcoût X-Road Exclusive : Exclusive + 1 380 €				
CIVIC (5 PORTES)				
1.0 i-VTEC Elegance	6	M	50	24 920
1.5 i-VTEC Sport Plus	10	M	400	31 500
Type-R GT	21	M	12 500	42 310
1.6 i-DTEC 120 ch Executive	6		0	28 380
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 2 350 €				
CIVIC (4 PORTES)				
1.5 i-VTEC Exclusive CVT	10	M	818	33 240
HR-V				
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	M	898	23 920
Sport	10	M	1 276	29 190
Surcoût Executive : Elegance + 2 670 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 1 700 €				
Surcoût First Edition : Exclusive + 600 €				
CR-V				
1.5 i-VTEC 173 ch Comfort	10	M	2 049	30 760
1.5 i-VTEC 193 ch Exclusive 4WD CVT	11	M	6 039	45 280
Hybrid Comfort	7	M	260	34 900
Surcoût Elegance : Comfort + 2 600 € à + 2 750 €				
Surcoût Executive : Elegance + 3 120 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 5 500 €				
Surcoût Origin Edition : Exclusive + 2 250 €				
NSX				
3.5	41	M	20 000	197 500

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i10				
1.0 66 ch Initia	4	M	210	11 150
1.2 87 ch Intuitive	5	M	400	13 100
Surcoût Intuitive : Initia + 1 350 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 000 €				
NOUVELLE i20				
1.2 75 ch Initia	4	M	280	14 400
1.2 84 ch Intuitive	5	M	280	17 200
1.0 T-GDi 100 ch Initia	5		0	15 700
Surcoût Intuitive : Initia + 2 450 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
NOUVELLE i20 ACTIVE				
1.0 T-GDi 100 Black Ride	5		0	18 650
1.0 T-GDi 100 Active	5		0	19 650
KONA				
1.0 T-GDi 120 ch Initia	6	M	400	19 850
1.6 T-GDi 177 ch Creative DCT	10	M	1 761	26 350
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6		0	23 750
1.6 CRDi 136 ch Creative DCT	7		0	27 350
Electric 136 ch Creative	1	B	6 000	39 100
Electric 204 ch Creative	1	B	6 000	43 900
Surcoût Intuitive : Initia + 1 900 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 100 €				
Surcoût Executive : Creative + 2 500 €				
i30				
1.0 T-GDi 120 ch Intuitive	6	M	260	22 700
1.4 T-GDi 140 ch N Line	7	M	818	28 600
N Performance Pack	17	M	15 506	35 500
1.6 CRDi 115 ch Edition #Navi	6		0	26 200
1.6 CRDi 136 N Line	7		0	30 800
Surcoût Edition #Navi : Intuitive + 1 100 €				
Surcoût N Line : Edition #Navi + 3 800 €				
NOUVELLE i30 FASTBACK				
Surcoût : berline + 700 €				
i30 SW				
Surcoût : berline + 700 €				
IONIQ				
Hybrid Intuitive	5		0	26 750
Plug-in Executive	3		0	36 850
Electric Creative	1	B	6 000	36 600
Surcoût Creative : Intuitive + 3 300 €				
Surcoût Executive : Creative + 1 950 € à + 3 000 €				
i40				
1.6 CRDi 136 ch Creative DCT	NC		0	36 800
i40 SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
Surcoût Executive : Creative + 2 150 €				
TUCSON				
1.6 GDi 132 ch Creative	8	M	6 375	28 900
1.6 T-GDi 177 ch Creative DCT	10	M	6 375	32 800
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6	M	450	29 300
1.6 CRDi Hybrid 48V 115 ch Creative	6		0	32 300
1.6 CRDi 136 ch Premium	7	M	450	34 900
1.6 CRDi 136 Hybrid 48V 136 ch Creative	7		0	35 100
2.0 CRDi Hybrid 48V 185 ch Executive HTrac Auto.	0	M	1 490	45 300
Surcoût Creative : Intuitive + 2 100 €				
Surcoût Premium : Creative + 4 200 €				
Surcoût Executive : Premium + 3 900 €				
Surcoût N Line : Executive + 0 €				
NOUVEAU NEXO				
Hydrogène	NC	B	6 000	72 000
NOUVEAU SANTA FE				
2.0 CRDi HTrac 185 ch Executive Auto.	11	M	5 715	51 900

INFINITI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Q30				
1.6t Pure	7	M	4 818	26 820
2.0t Luxe Tech AWD DCT	12	M	10 980	45 280
2.2d DCT	9	M	1 629	32 390
Surcoût Luxe : Pure + 2 680 €				
Surcoût Luxe Tech : Luxe + 9 650 € à + 11 440 €				
Surcoût Sport : Luxe + 1 500 € à + 5 440 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 8 500 €				
QX30				
2.0t Luxe Tech AWD DCT	NC	M	12 500	46 600
2.2d Luxe AWD DCT	9	M	5 105	38 540
Surcoût Luxe Tech : Premium + 7 500 €				
Q50				
Hybrid Luxe	19	M	1 761	49 580
Surcoût Sport : Luxe + 4 000 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 8 200 €				
Q60				
2.0t Premium Auto.	12	M	5 404	44 390
3.0t Sport Auto. AWD	29	M	12 500	56 950
Surcoût Premium Tech : Premium + 6 500 €				
Surcoût Sport : Premium + 2 500 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 6 500 €				
Surcoût Design : S Premium + 900 €				

JAGUAR

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE XE				
P250 S	NC	M	6 375	46 550
P300 S AWD	NC	M	9 550	52 340
D180	NC	M	818	43 450
Surcoût SE : S + 3 270 €				
Surcoût HSE : SE + 4 420 €				
E-PACE				
P200 AWDAuto.	13	M	18 188	41 750
P250 AWD Auto.	16	M	20 000	44 550
P300 S AWD Auto.	20	M	20 000	53 400
D150	9	M	2 370	37 100
D180 AWD	11	M	3 552	41 750
D240 S AWD Auto.	15	M	13 692	52 100
Surcoût S : "base" + 4 900 €				
Surcoût SE : S + 3 600 €				
Surcoût HSE : SE + 7 050 €				
XF				
2.0 200 ch Pure Auto.	12	M	4 818	46 540
2.0 250 ch Pure Auto.	15	M	9 103	50 070
2.0 300 ch Prestige AWD Auto.	NC	M	10 980	61 990
3.0 380 ch S Auto.	27	M	12 500	84 840
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	8	M	740	41 820
2.0 D 180 ch Pure	9	M	818	44 120
2.0 D 240 ch Pure Auto.	15	M	5 105	50 880
3.0 D 300 ch Prestige Auto.	19	M	5 715	65 000
Surcoût Prestige : Pure + 4 760 € à + 5 150 €				
Surcoût Portfolio : Prestige + 8 960 €				
Surcoût R-Sport : Prestige + 2 920 €				
Surcoût S : R-Sport + 5 950 €				
NOUVELLE XF SPORTBRAKE				
Surcoût : berline + 2 500 €				
F-TYPE COUPÉ				
2.0 300 ch Auto.	19	M	12 500	62 220
3.0 340 ch	24	M	12 500	71 290
3.0 380 ch	28	M	12 500	85 610
R Auto.	46	M	12 500	121 710
SVR AWD Auto.	50	M	12 500	144 910
Surcoût R-Dynamic : "base" + 4 840 €				
Surcoût Chequered Flag : R-Dynamic + 9 240 €				
F-TYPE CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 050 € à + 7 060 €				
F-PACE				
2.0 250 ch Pure AWD Auto.	NC	M	12 500	52 060
2.0 300 ch Pure AWD Auto.	NC	M	16 149	55 620
3.0 380 ch S 4x4 Auto.	27	M	20 000	83 508
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	NC	M	2 726	44 410
2.0 D 180 ch Pure AWD	10	M	4 279	47 010
2.0 D 240 ch Pure AWD Auto.	NC	M	12 500	53 760
3.0 D 300 ch Pure AWD Auto.	19	M	10 980	59 810
Surcoût Prestige : Pure + 5 200 €				
Surcoût Portfolio : Prestige + 7 748 € à + 8 298 €				
Surcoût R-Sport : Prestige + 4 300 € à + 4 350 €				
Surcoût S : R-Sport + 9 898 €				
I-PACE				
EV400 S	10		0	79 990
Surcoût SE : S + 8 010 €				
Surcoût HSE : SE + 6 040 €				
XJ				
3.0 Diesel 300 ch Luxe Auto.	19	M	19 641	87 060
Surcoût Luxe Premium : Luxe + 4 780 €				
Surcoût XJ50 : Luxe Premium + 4 910 €				
Surcoût Portfolio : Luxe Premium + 7 460 €				
Surcoût Autobiography : Portfolio + 22 690 €				

JEEP

TYPE	CV	B/M*		PRIX
RENEGADE				
1.0 GSE T3 120 ch Sport	7	M	1 276	20 200
1.3 GSE T4 150 ch Longitude Auto.	8	M	2 205	26 050
1.3 GSE T4 180 ch Limited 4x4 Auto.	10	M	7 851	33 900
1.6 MultiJet 120 ch Longitude	6	M	540	25 400
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	M	3 331	28 300
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	M	12 500	35 550
Surcoût Longitude : Sport + 3 200 €				
Surcoût Quiksilver Edition : Longitude + 2 000 €				
Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 2 850 €				
Surcoût Limited : Longitude + 4 300 €				
COMPASS				
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8	M	5 105	29 650
1.6 MultiJet 120 ch Longitude	6	M	5 105	31 850
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9	M	9 103	41 200
Surcoût Basket Series with LNB : Longitude + 0 €				
Surcoût Limited Tech 7" : Longitude + 2 200 €				
Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 2 450 €				
Surcoût Limited : Longitude + 3 700 €				
Surcoût Signature : Limited + 3 000 €				
NOUVELLE WRANGLER				
2.0 T 272 ch Sport Auto.	18	M	20 000	46 750
2.2 MultiJet Sport Auto.	12	M	20 000	46 500
Surcoût Sahara : Sport + 6 600 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 500 €				
Surcoût Overland : Rubicon + 3 450 €				

NOUVELLE WRANGLER UNLIMITED

Surcoût : Wrangler + 2 500 €

CHEROKEE

2.2 MultiJet 195 ch Limited Auto.	11	M	7 086	45 500

Surcoût Overland : Limited + 6 000 €

GRAND CHEROKEE

SRT Auto.	39	M	20 000	90 700
Trackhawk	70	M	20 000	121 800
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M	20 000	61 200

Surcoût Trailhawk : Limited + 7 500 €
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €

KIA

PICANTO

TYPE	CV		B/M*	PRIX
1.0 67 ch Motion	4	M	125	11 100
1.2 84 ch GT Line	4	M	240	15 300
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5		0	17 100

Surcoût Active : Motion + 1 500 €
Surcoût Design : Active + 1 000 €
Surcoût GT Line : Design + 1 100 €
Surcoût X Line : GT Line + 300 €

RIO

1.2 84 ch Motion	4	M	310	14 590
1.0 T-GDi 100 ch Urban Edition	5		0	17 390
1.0 T-GDi 120 ch Urban Edition	5	M	150	18 090

Surcoût Urban Edition : Motion + 1 700 €
Surcoût GT Line : Urban Edition + 1 700 €
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 000 €

STONIC

1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M	170	17 890
1.0 T-GDi 120 ch Active	6	M	230	20 390
1.6 CRDi 115 ch Active	6		0	22 590

Surcoût Active : Motion + 2 000 €
Surcoût Design : Active + 1 500 €
Surcoût Premium : Design + 1 000 €

NOUVEL E-SOUL

136 ch e-Active	1	B	6 000	37 300
204 ch e-Active	1	B	6 000	41 300

Surcoût e-Design : e-Active + 2 000 €
Surcoût e-Premium : e-Design + 2 000 €

CEED

1.0 T-GDi 100 ch Motion	6	M	230	21 090
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	M	400	21 590
1.4 T-GDi 140 ch Motion	7	M	818	22 590
GT DCT	11	M	2 205	33 390
1.6 CRDi 115 ch Motion	6		0	24 190
1.6 CRDi 136 ch Motion	7		0	24 990

Surcoût Active : Motion + 2 100 €
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 300 €

CEED SW (BREAK)

Surcoût : 5 portes + 1 000 €

PROCEED

1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6	M	650	27 590
1.0 T-GDi 140 ch GT Line	7	M	1 074	28 590
GT DCT	12	M	3 552	35 890
1.6 CRDi 136 ch GT Line	7		0	30 990

Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €

NOUVEL XCEED

1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	M	360	24 990
1.0 T-GDi 140 ch Motion	8	M	1 504	25 990
1.6 T-GDi 204 ch Launch Edition	11	M	2 370	33 590
1.6 CRDi 115 ch Motion	6		0	27 590
1.6 CRDi 136 ch Motion	7	M	100	28 590

Surcoût Active : Motion + 2 500 €
Surcoût Launch Edition : Active + 2 000 €
Surcoût Premium : Launch Edition + 3 000 €

NOUVEAU NIRO

Motion	5		0	28 990
Eco plug-in Motion	4		0	35 990
e-Niro 136 ch Active	1	B	6 000	38 500
e-Niro 204 ch Active	1	B	6 000	42 500

Surcoût Active : Motion + 2 000 €
Surcoût Design : Active + 2 000 €
Surcoût Premium : Active + 2 000 €

SPORTAGE

1.6 GDi 132 ch Motion	8	M	6 375	25 390
1.6 T-GDi 177 Design DCT	10	M	6 375	33 390
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	M	450	26 390
1.6 CRDi 136 ch Active	7	M	450	30 890

Surcoût Active : Motion + 3 500 €
Surcoût Design : Active + 1 000 €
Surcoût GT Line : Design + 1 100 €
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 500 €

OPTIMA SW

Hybride Rechargeable Premium	6		0	42 890

Surcoût Ultimate : Premium + 5 500 €

SORENTO

2.2 CRDi 200 ch GT Line Auto.	12	M	5 404	48 300

Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 150 €

STINGER

2.0 T-GDi 245 ch GT Line Pack Premium	16	M	16 810	50 500
GT	27	M	20 000	60 900
2.2 CRDi 200 ch GT Line	11	M	4 818	45 500

Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 900 €

LAMBORGHINI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
Huracán LP 580-2	NC	M	20 000	180 000
Huracán Performante	59	M	20 000	234 050
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	M	20 000	223 860
Aventador S	68	M	20 000	337 865
Aventador S Roadster	NC	M	20 000	379 240
Urus	59	M	20 000	205 715

LAND ROVER

NOUVEAU RANGE ROVER EVOQUE

TYPE	CV		B/M*	PRIX
P200 AWD Auto.	12	M	12 552	46 050
P250 AWD Auto.	16	M	14 273	50 300
P300 AWD Auto.	20	M	20 000	54 950
D150	9	M	2 370	39 750
D180 AWD Auto.	11	M	3 784	47 100
D240 AWD Auto.	15	M	7 851	50 900

Surcoût S : "base" + 5 150 €
Surcoût SE : S + 10 500 €
Surcoût HSE : SE + 4 100 €

NOUVEAU DISCOVERY SPORT

P200 AWD Auto.	12	M	14 881	44 450
P250 AWD Auto.	16	M	16 149	48 650
D150	9	M	1 901	38 100
D180 AWD Auto.	11	M	3 119	45 400
D240 AWD Auto.	15	M	7 851	49 100

Surcoût S : "base" + 5 700 €
Surcoût SE : S + 3 850 €
Surcoût HSE : SE + 10 400 €

DISCOVERY

2.0 Si4 300 ch S	NC	M	20 000	55 500
3.0 Si6 340 ch SE	NC	M	20 000	62 700
2.0 TD4 180 ch S	NC	M	7 851	52 800
2.0 SD4 240 ch S	NC	M	20 000	56 700
3.0 TD6 258 ch SE	NC	M	20 000	61 700

Surcoût SE : S + 3 000 €
Surcoût HSE : SE + 8 700 € à + 8 800 €
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 600 €

RANGE ROVER VELAR

P250 Auto.	16	M	12 552	58 700
P300 Auto.	20	M	18 188	62 200
D180 Auto.	11	M	4 279	58 700
D240 Auto.	15	M	11 488	62 900
D275 Auto.	18	M	11 488	65 430
D300 Auto.	20	M	12 500	67 200

Surcoût S : "base" + +6 600 €
Surcoût SE : S + 3 900 €
Surcoût HSE : SE + 8 000 €

NOUVEAU DEFENDER

P300	21	M	20 000	54 300
P400	30	M	20 000	63 400
D200	13	M	20 000	49 900
D240	16	M	20 000	54 300

Surcoût S : "base" + 5 100 €
Surcoût SE : S + 4 500
Surcoût HSE : SE + 6 300 €
Surcoût First Edition : HSE + 300 €
Surcoût X : HSE + 18 000 €

RANGE ROVER SPORT

2.0 Si4 300 ch S	21	M	20 000	67 700
5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic	43	M	20 000	99 800
SVR	51	M	20 000	134 900
P400e SE	18		0	89 400
3.0 SDV6 249 ch S	NC	M	20 000	70 200
3.0 SDV6 306 ch SE	19	M	20 000	79 800
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic	24	M	20 000	96 200

Surcoût SE : S + 4 100 €
Surcoût HSE : SE + 5 900 €
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 € à + 2 900 €
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 12 900 € à + 13 300 €

RANGE ROVER

5.0 Supercharged 525 ch Vogue	45	M	20 000	126 200
SVAutobiography Dynamic	50	M	20 000	178 400
P400e Vogue	18		0	121 700
3.0 SDV6 275 ch HSE	NC	M	20 000	104 600
4.4 SDV8 339 ch Vogue	24	M	20 000	120 000

Surcoût Vogue : HSE + 7 600 €
Surcoût Autobiography : Vogue + 17 500 €
Surcoût SVAutobiography Dynamic : Autobiography + 63 100 €

LEXUS

CT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
200h	5	0	30 840

Surcoût Pack : "base" + 1 300 €
Surcoût Sport Edition : Pack + 700 €
Surcoût Luxe : Pack + 5 200 €
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €

NOUVEL UX

250h	7		0	36 990

Surcoût Pack : "base" + 1 000 €
Surcoût Luxe : Pack + 4 000 €
Surcoût F-Sport : Luxe + 3 500 €
Surcoût Executive : F-Sport + 8 500 €
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 500 €

IS

300h	9		0	41 640

Surcoût Pack : "base" + 1 700 €
Surcoût Luxe : Pack + 6 550 €
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €
Surcoût Executive : F-Sport + 7 200 €
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 3 300 €

NOUVEAU RC

300h Luxe	9	M	150	54 890

Surcoût F-Sport : Luxe + 4 400 €
Surcoût Executive : F-Sport + 3 200 €
Surcoût F Sport Executive : F + 1 200 €

NX

300h	8	M	540	43 290

Surcoût Pack : "base" + 2 700 €
Surcoût Sport Edition : Pack + 600 €
Surcoût Luxe : Pack + 500 €
Surcoût F-Sport : Luxe + 4 500 €
Surcoût Executive : F-Sport + 6 200 €
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 5 600 €

ES

300h	9		0	47 990

Surcoût Luxe : "base" + 4 500 €
Surcoût F-Sport : Luxe + 1 000 €
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 6 000 €
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 4 000 €

NOUVEAU RX

450h Pack	15	M	983	68 990

Surcoût Luxe : Pack + 6 500 €
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €

NOUVEAU RX L

Surcoût : RX + 3 00 €

LS

500 F Sport 4WD	32	M	20 000	125 990
500h	10	M	2 205	99 990

Surcoût Luxe + : "base" + 14 000 €
Surcoût F-Sport : Luxe + 4 000 €
Surcoût Executive : F-Sport + 16 000 € à + 20 000 €

LC

500 Executive	39	M	20 000	111 990
500h Executive	19	M	3 784	111 990

Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €

MASERATI

GHIBLI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
3.0	23	M 20 000	75 200
S Q4	31	M 20 000	91 950
Diesel	17	M 19 641	71 350

Surcoût Granlusso : "base" + 11 750 €
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €

LEVANTE

Q4	25	M 20 000	81 250
S Q4	33	M 20 000	95 250
Diesel	18	M 20 000	76 200

Surcoût Granlusso : "base" + 12 700 € à + 12 750 €
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €

QUATTROPORTE

S Q4	30	M 20 000	119 650
Diesel	17	M 20 000	103 550

Surcoût Granlusso : "base" + 11 650 €
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €

MAZDA

MAZDA2 (5 PORTES)

TYPE	CV		B/M*	PRIX
1.5 SkyActiv-G 90 ch Élégance	5	M	75	16 550
1.5 SkyActiv-G 115 ch Sélection	5	M	360	20 250

Surcoût Dynamique : Élégance + 1 400 €
Surcoût Signature : Dynamique + 550 €
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 350 €

CX-3

2.0 SkyActiv-G 121 ch Élégance	7	M	2 049	21 700
2.0 SkyActiv-G 150 ch Sélection 4x4	9	M	6 724	28 900
1.8 SkyActiv-D 115 ch Élégance	6	M	150	23 700

Surcoût Dynamique : Élégance + 2 400 €
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 100 €

NOUVELLE MAZDA3 (5 PORTES)

2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	M	210	24 400
2.0 SkyActiv-X M Hyb. 180 ch Sportline	NC		0	30 700
1.8 SkyActiv-D 116 ch Style	6		0	28 700

Surcoût Style : "base" + 2 300 €
Surcoût Sportline : Style + 1 900 €
Surcoût Inspiration : Sportline + 300 €
Surcoût Exclusive : Sportline + 1 400 €

NOUVELLE MAZDA3 BERLINE

Surcoût : 5 portes + 0 €

NOUVEAU CX-30

2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	M	190	26 500
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 180 ch Sportline	9		0	33 200
1.8 SkyActiv-D 116 ch Style	6	M	190	31 200

Surcoût Style : "base" + 2 700 €
Surcoût Sportline : Style + 1 900 €
Surcoût Inspiration : Sportline + 300 €
Surcoût Exclusive : Inspiration + 1 800 €

MX-5

1.5 SkyActiv-G 132 ch Élégance	7	M	1 629	26 400
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	M	5 404	32 200

Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 200 €

MX-5 RF

Surcoût : MX-5 + 2 500 €

MAZDA6

2.0 SkyActiv-G 165 ch Elégance	9	M	3 784	30 800
2.5 SkyActiv-G 194 ch Sélection Auto.	11	M	4 543	40 400
2.2 SkyActiv-D 150 ch Élégance	7	M	240	33 200
2.2 SkyActiv-D 184 ch Sélection Auto.	10	M	360	42 550

Surcoût Dynamique : Élégance + 2 600 €
Surcoût Sélection : Dynamique + 3 350 €

MAZDA6 WAGON (BREAK)

Idem berline

CX-5

2.0 SkyActiv-G 165 ch Élégance	10	M	2 726	30 800
2.5 SkyActivG 194 ch Sélection 4x4 Auto.	11	M	7 086	40 200
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance	8	M	650	33 200
2.0 Skyactiv-G 184 ch Sélection 4x4	10	M	1 504	42 350

Surcoût Dynamique : Élégance + 2 600 €
Surcoût Sélection : Dynamique + 3 150 €
Surcoût Takumi : Sélection + 1 300 €

MERCEDES

CLASSE A

TYPE	CV		B/M*	PRIX
160 Style Line	6	M	400	28 400
180 Style Line	7	M	230	29 400
200 Style Line 7G-DCT	8	M	240	33 650
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	13	M	2 370	44 250
35 AMG 4Matic 7G-DCT	20	M	2 370	51 150
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	31	M	16 810	70 100
250 e Progressive Line	NC		0	41 850
180 d Style Line	6		0	30 700
200 d Style Line 8G-DCT	8		0	34 950
220 d Progressive Line 8G-DCT	11		0	42 350

Surcoût Progressive Line : Style Line + 2 600 €
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 700 €

NOUVELLE CLASSE A BERLINE

Surcoût : Classe A + 650 € à + 1 650 €

NOUVELLE CLASSE B

160 Style Line Edition	6	M	898	31 550
180 Style Line Edition	8	M	330	32 550
200 Style Line Edition Auto.	9	M	360	34 450
250 Progressive Line Edition 4Matic Auto.	13	M	4 543	44 650
180 d Style Line Edition	6		0	33 850
200 d Style Line Edition Auto.	8		0	34 650
220 d Progressive Line Edition Auto.	11		0	42 750

Surcoût Progressive Line Edition : Style Line Edition + 2 100 €
Surcoût AMG Line Edition : Progressive Line Edition + 1 900 €

NOUVEAU CLA COUPÉ

180 Progressive Line	8	M	260	35 650
200 Progressive Line Auto.	9	M	280	39 900
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	M	3 552	47 900
35 AMG Matic 7G-DCT	20	M	8 254	54 900
45 S AMG 4Matic+ 8G-DCT	31	M	16 810	72 700
180 d Progressive Line	6		0	36 950
200 d Progressive Line Auto.	8		0	41 200
220 d Progressive Line Auto.	11		0	46 000

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 650 €

NOUVEAU CLA SHOOTING BRAKE

Surcoût : Coupé + 1 200 €

GLA

180 Intuition	7	M	1 629	29 750
200 Intuition	9	M	2 049	33 300
250 Inspiration	12	M	5 105	39 350

Surcoût Inspiration : Intuition + 2 000 €
Surcoût Sensation : Inspiration + 2 500 €
Surcoût Fascination : Sensation + 3 300 €

NOUVEAU GLB

200 Progressive Line	NC	M	1 504	45 350
250 AMG Line Launch Edition 4Matic	NC	M	8 671	53 550
200 d Progressive Line Launch Edition	NC	M	740	45 350
220 d AMG Line 4Matic	NC	M	1 629	54 450

Surcoût Progressive Line : Progressive Line Launch Edition + 900 €
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 200 €

CLASSE C

180 Avantgarde Line	9	M	1 172	40 100
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	1 386	46 100
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	20 000	73 450
63 AMG S Auto.	42	M	20 000	110 350
300 e Avantgarde Line	NC		0	55 100
180 d Avantgarde Line	6	M	50	40 100
200 d Avantgarde Line Auto.	8	M	100	46 100

*B/M : B Bonus écologique 2020 (en €) ; M Malus écologique 2020 (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base.

220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	210	49 600
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	M	1 629	55 600
300 de Avantgarde Line	NC		0	58 600
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 150 €				
CLASSE C BREAK				
Surcoût : berline + 1 200 €				
CLASSE C COUPÉ				
180 Avantgarde Line	9	M	1 172	40 350
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	1 386	46 350
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	20 000	74 800
63 AMG S Auto.	42	M	20 000	111 800
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	210	49 850
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	14	M	1 629	55 850
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 550 €				
CLASSE C CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 800 €				
SLC				
200	10	M	3 784	42 100
300 Auto.	14	M	5 105	50 000
43 AMG Auto.	25	M	20 000	66 800
Surcoût Executive : "base" + 4 700 €				
Surcoût Sportline + Executive + 3 000 €				
Surcoût Fadcination : Sportline + 3 500 €				
NOUVEAU GLC				
300 Avantgarde Line 4Matic	16	M	7 462	61 450
43 AMG Matic	25	M	20 000	72 450
63 AMG S Matic+	42	M	20 000	111 450
200 d Avantgarde Line	9	M	983	53 900
220 d Avtg Line Launch Edition 4M.	11	M	1 276	56 650
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	M	3 552	60 250
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	M	12 500	68 150
Surcoût Avantgarde Line : Avantgarde Line Launch Ed. + 1 100 €				
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 1 700 €				
NOUVEAU GLC COUPÉ				
300 AMG Line 4Matic	16	M	7 086	66 300
43 AMG 4Matic	25	M	20 000	75 600
63 AMG S Matic 9G-MCT	42	M	20 000	114 600
220 d AMG Line Launch Edition 4Matic	11	M	1 276	61 500
300 d AMG Line 4Matic	14	M	4 279	65 100
400 d AMG Line 4Matic	22	M	12 500	73 000
Surcoût AMG Line : AMG Line Launch Edition + 1 100 €				
NOUVEL EQC				
400 AMG Line 4Matic	8	B	6 000	79 250
Surcoût Edition 1886 : AMG Line + 13 200 €				
CLASSE E				
200 Avantgarde Line Auto.	NC	M	2 370	54 900
450 Avantgarde Line 4Matic Auto.	25	M	20 000	73 450
53 AMG 4Matic+ Auto.	NC	M	20 000	94 650
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	M	20 000	136 350
300 e Avantgarde Line	10		0	60 250
200 d Avantgarde Line Auto.	7	M	330	52 650
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	330	56 750
350 d Avantgarde Line Auto.	17	M	1 761	65 650
400 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	M	4 818	71 950
300 de Avantgarde Line Auto.	9		0	64 500
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 700 €				
CLASSE E BREAK				
Surcoût : berline + 2 200 €				
CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d 4Matic Auto.	11	M	3 552	64 750
400 d 4Matic Auto.	23	M	9 550	77 550
CLASSE E COUPÉ				
200 Avantgarde Line Auto.	NC	M	2 918	56 400
300 Avantgarde Line Auto.	NC	M	3 784	61 150
450 Avantgarde Line	NC	M	20 000	74 950
53 AMG 4Matic+ Auto.	NC	M	20 000	96 150
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	450	58 250
400 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	M	4 026	73 450
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 700 €				
CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 900 €				
NOUVEAU CLS COUPÉ				
450 Executive 4Matic Auto.	26	M	20 000	76 100
300 d Executive Auto.	NC	M	1 074	71 900
400 d Executive 4Matic Auto.	23	M	4 818	82 900
Surcoût AMG Line+ : Executive + 9 200 €				
NOUVEAU GLE				
450 Avantgarde Line	25	M	20 000	78 050
53 AMG 4Matic+	33	M	20 000	97 350
300 d Avantgarde Line	15	M	6 375	67 650
350 d Avantgarde Line	17	M	15 506	68 650
400 d Avantgarde Line	22	M	15 506	74 650
Surcoût AMG Line+ : Avantgarde Line + 4 000 €				
GLE COUPÉ				
400 4Matic Auto.	NC	M	20 000	74 900
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	20 000	91 600
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	20 000	134 500
63 S AMG 4Matic Auto.	51	M	20 000	145 000
350 d 4Matic Auto.	16	M	20 000	72 700
Surcoût Executive : "base" + 6 100 €				
Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €				
CLASSE S				
450 Executive 4Matic Auto.	25	M	18 905	105 200
560 Fascination 4Matic Auto.	36	M	20 000	127 900
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	53	M	20 000	189 100
650 Maybach Auto.	36	M	20 000	218 300
560 e Limousine	22		0	120 000
350 d Executive Auto.	17	M	5 404	94 600
400 d Executive 4Matic Auto.	22	M	7 462	101 800
Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €				
Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €				
CLASSE S COUPÉ				
450 Executive 4Matic	26	M	20 000	123 400
560 Executive 4Matic	36	M	20 000	149 400
63 AMG 4Matic+	53	M	20 000	200 050
Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €				
CLASSE S CABRIOLET				
560 Executive	36	M	20 000	162 300
63 AMG 4MAtic+	54	M	20 000	216 050
Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €				
SL				
400 Auto.	25	M	20 000	106 750
500 Executive Auto.	35	M	20 000	136 650
Surcoût Executive : "base" + 7 900 €				
NOUVEAU GLS				
400 d Executive	NC	M	20 000	98 000
Surcoût AMG Line : Executive + 4 250 €				
AMG GT COUPÉ 4 P.				
43 4Matic+	NC	M	20 000	105 850
53 4Matic+	NC	M	20 000	122 850
63 S 4Matic+	NC	M	20 000	173 650
AMG GT				
GT	35	M	20 000	132 050
GT S	41	M	20 000	151 050
GT C	47	M	20 000	162 850
GT R	52	M	20 000	179 650
GT R Pro	NC	M	20 000	223 450
AMG GT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 12 700 €				
NOUVEAU CLASSE G				
500 Style Line Auto.	NC	M	20 000	110 700
63 AMG Auto.	NC	M	20 000	164 500
CITAN TOURER LONG				
112 Pure	NC	M	650	22 728
108 CDI Pure	NC		0	22 416
109 CDI Pure	NC		0	22 824
111 CDI Pure	NC		0	23 940
Surcoût Plus : Pure + 2 886 €				
Surcoût Prime : Plus + 3 918 €				
CITAN TOURER EXTRA-LONG				
111 CDI Pure	NC		0	26 916
Surcoût Plus : Pure + 1 962 €				
Surcoût Prime : Plus + 2 796 €				

MINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MINI 3 PORTES				
One 75 ch	4	M	310	19 200
One 102 ch	5	M	310	20 600
Cooper 136 ch	7	M	310	22 300
Cooper S 192 ch	11	M	2 726	26 900
John Cooper Works	13	M	4 039	34 500
John Cooper Works GP	NC		NC	44 900
Cooper SE Greenwich	NC	B	6 000	37 600
Surcoût Yours : Greenwich + 3 200 €				
MINI 5 PORTES				
Surcoût : 3 portes + 900 €				
MINI CABRIO				
One 102 ch	6	M	540	25 000
Cooper	7	M	540	26 700
Cooper S	11	M	4 818	31 300
John Cooper Works	13	M	7 462	38 900
CLUBMAN (NOUVELLE)				
One	6	M	400	25 400
Cooper	7	M	540	27 400
Cooper S	11	M	2 726	31 700
John Cooper Works	NC		NC	44 900
One D	6	M	100	28 400
Cooper D	8	M	125	30 400
Cooper SD	10	M	150	35 900
COUNTRYMAN				
One	8	M	1 172	26 900
Cooper	8	M	1 172	28 900
Cooper S	11	M	3 331	33 600
John Cooper Works All4	NC		NC	46 800
e-All4	NC		0	40 000
One D	8	M	170	29 900
Cooper D	8	M	240	31 900
Cooper SD	11	M	240	37 800

MITSUBISHI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
SPACE STAR				
1.0 Mivec 71 ch	4		0	10 490
1.2 Mivec 80 ch Invite	4		0	12 990
Surcoût In : "base" + 700 €				
Surcoût Black Collection : Invite + 1 200 €				
Surcoût Intense : Invite + 2 000 €				
ASX				
1.6 Mivec 117 ch Invite Style	6	M	2 049	24 490
Surcoût Black Collection : Invite Style + 2 000 €				
ECLIPSE CROSS				
1.5 T-Mivec 163 ch Invite	9	M	6 375	23 990
Surcoût Intense : Invite + 2 000 €				
Surcoût Black Collection : Intense + 0 €				
Surcoût Instyle : Intense + 3 300 €				
OUTLANDER				
PHEV Invite	5		0	36 990
Surcoût Intense : Invite + 6 000 €				
Surcoût Instyle : Intense + 6 500 €				

NISSAN

AUTOJM.FR
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE
Jusqu'à -40%
03 81 36 30 30 I www.autojm.fr

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MICRA				
1.0 IG-T 100 ch Visia Pack	5		0	16 190
1.0 DIG-T 117 ch N-Connecta	6	M	150	20 390
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 600 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût N-Sport : N-Connecta + 520 €				
Surcoût Tekna : N-Sport + 1 080 €				
NOUVEAU JUKE				
1.0 DIG-T 117 ch Visia	6	M	170	19 990
Surcoût Acenta : Visia + 1 700 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 1 800 €				
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €				
LEAF				
150 ch First	4	B	6 000	35 400
217 ch N-Connecta	4	B	6 000	43 700
Surcoût Acenta : First + 1 000				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 1 800 €				
QASHQAI				
1.3 DIG-T 140 ch Visia	7	M	360	24 950
1.3 DIG-T 160 ch Acenta	8	M	360	29 000
1.5 dCi 115 ch Visia	6		0	26 600
1.7 dCi 150 ch Acenta	5	M	360	31 550
Surcoût Acenta : Visia + 2 300 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 800 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 500 €				
Surcoût Tekna+ : Tekna + 3 500 €				
X-TRAIL				
1.3 DIG-T 160 ch Acenta DCT	9	M	2 726	33 750
1.7 dCi 150 ch Acenta	8	M	1 629	34 700
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 300 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 600 €				
370 Z COUPÉ				
3.7 328 ch	23	M	20 000	33 500
Nismo	25	M	20 000	45 400
Surcoût Pack : "base" + 3 400 €				
370 Z ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 000 €				
GT-R				
3.8 570 ch Premium Edition	49	M	20 000	99 911
Nismo	53	M	20 000	184 950
Surcoût Black Edition : Premium Edition + 2 889 €				
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €				
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 9 000 €				

OPEL

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE CORSA				
1.2 75 ch	4		0	14 600
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	16 800
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7		0	22 100
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	18 600
e Sélection	1	B	6 000	30 650
Surcoût Edition : Sélection + 800 €				
Surcoût Elegance : Edition + 2 400 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 200 €				
CROSSLAND X				
1.2 83 ch Edition	5	M	190	19 150
1.2 Turbo 110 ch Edition	6		0	20 750
1.2 Turbo 130 ch Design 120 ans	7	M	190	24 450
1.5 Diesel 102 ch Edition	5		0	22 050
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6		0	25 400
Surcoût Elegance : Edition + 1 400 €				
Surcoût Design 120 ans : Innovation + 1 400 €				
Surcoût Ultimate : Design 120 ans + 2 550 €				
NOUVELLE ASTRA				
1.2 Turbo 110 ch	5		0	22 700
1.2 Turbo 130 ch Elegance	6		0	25 300
1.2 Turbo 145 ch Ultimate	7		0	30 500
1.4 Turbo 145 ch Elegance Auto.	7		0	27 700
1.5 Diesel 102 ch	5		0	25 300
1.5 Diesel 122 ch Elegance Auto.	6		0	29 500
Surcoût Elegance : "base" + 1 700 €				
Surcoût Ultimate : Elegance + 4 500 €				
NOUVELLE ASTRA SPORTS TOURER				
Surcoût : berline + 800 €				
GRANDLAND X				
1.2 Ecotec Turbo 130 ch Edition	7	M	230	26 900
1.6 Turbo 180 ch Elite Auto.	10	M	983	36 750
Hybrid4 300 ch Elite	9		0	47 750
1.5 Ecotec Diesel 130 ch Edition	7		0	28 900
2.0 Diesel 177 ch Elite Auto.	9	M	360	38 450
Surcoût Design Line : Edition + 3 400 €				
Surcoût Elite : Design Line + 2 350 €				
Surcoût Ultimate : Elite + 2 350 €				
INSIGNIA GRAND SPORT				
1.5 Turbo 140 ch Edition	8	M	450	28 150
1.5 Ecotec Turbo 165 ch Elegance	9	M	450	32 850
1.6 Ecotec Diesel 110 ch Edition	6	M	210	30 650
1.6 Diesel 136 ch Elegance	7	M	310	33 850
2.0 Diesel 170 ch Elite	10	M	1 761	38 150
Surcoût Elite : Elegance + 2 400 €				
Surcoût Ultimate : Elite + 3 950 €				
INSIGNIA SPORTS TOURER (BREAK)				
Surcoût : Grand Sport + 1 300 € à + 1 500 €				
COMBO LIFE				
1.2 110 ch Edition	6	M	240	22 770
1.2 130 ch Edition Auto.	NC	M	210	25 620
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	23 570
1.5 Diesel 130 ch Edition	7	M	150	25 170
Surcoût Elegance : Edition + 2 230 €				

PEUGEOT

AUTOJM.FR
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE
Jusqu'à -40%
03 81 36 30 30 I www.autojm.fr

TYPE	CV	B/M*		PRIX
ION				
Active	1	B	6 000	26 900
108 (3 PORTES)				
1.0 VTi 72 ch Like	4		0	11 450
Surcoût Active : Access + 1 200 €				
Surcoût Style : Active + 900 €				
108 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 500 €				
Surcoût Allure : Active + 2 050 €				
Surcoût Collection : Allure + 200 €				
Surcoût GT Line : Allure + 950 €				
Surcoût Top! Roland Garros : GT Line + 1 600 €				
NOUVELLE 208				
1.2 PureTech 75 ch Like	4		0	15 500
1.2 PureTech 100 ch Active	5		0	18 700
1.2 PureTech 130 ch Allure Auto.	6		0	24 000
1.5 BlueHDi 100 ch Like	5		0	18 000
e Active	NC	B	6 000	32 100
Surcoût Active : Like + 2 000 €				
Surcoût Allure : Active + 1 700 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 300 €				
NOUVEAU 2008				
1.2 PureTech 100 ch Active	6		0	21 500
1.2 PureTech 130 ch Active	6		0	23 300
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M	150	32 900
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5		0	23 100
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6		0	28 700
e Active	2	B	6 000	37 100
Surcoût Allure : Active + 2 100 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 500 €				
Surcoût GT : GT Line + 1 800 €				
308				
1.2 PureTech 110 ch Access	5		0	21 350
1.2 PureTech 130 ch Allure	6		0	27 200
GTi by Peugeot Sport	16	M	3 331	38 900
1.5 BlueHDi 100 ch Access	5		0	23 200
1.5 BlueHDi 130 Active	6		0	26 800
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	9	M	190	36 450
Surcoût Active : Access + 2 000 € à + 2 350 €				
Surcoût Style : Active + 700 €				
Surcoût Allure : Active + 2 450 € à + 2 500 €				
Surcoût Tech Edition : Allure +1 100 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €				
308 SW				
Surcoût : berline + 850 € à + 950 €				

3008

1.2 PureTech 130 ch Access	7	M	230	27 300
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	M	650	36 500
HYbrid 225 ch Allure	8		0	43 800
HYbrid4 300 ch GT	9		0	53 800
1.5 BlueHDi 130 ch Active	7		0	31 600
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	M	360	41 800

Surcoût Active : Access + 2 100 €
Surcoût Allure : Active + 2 750 €
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €
Surcoût GT : GT Line + 1 850 €

5008

1.2 PureTech 130 ch Access	7	M	230	28 100
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	M	650	38 500
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6		0	34 300
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	M	360	43 800

Surcoût Active : Access + 4 000 €
Surcoût Allure : Active + 2 050 €
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €
Surcoût GT : GT Line + 1 850 €

508

1.6 PureTech 180 ch Active Auto.	10	M	330	35 050
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	M	818	46 450
HYbrid 225 ch Allure	8		0	44 550
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6		0	32 300
2.0 BlueHDi 160 Allure Auto.	9	M	230	39 050
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	9	M	360	43 550

Surcoût Allure : Active + 3 000 €
Surcoût GT Line : Allure + 2 400 €
Surcoût GT : GT Line + 4 300 €

NOUVELLE 508 SW

Surcoût : berline + 1 300 €

RIFTER

1.2 PureTech 110 ch Active	6	M	240	23 500
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5		0	24 300
1.5 BlueHDi 130 Active	7	M	150	26 050

Surcoût Allure : Active + 1 500 €
Surcoût GT Line : Allure + 2 050 €

RIFTER LONG

Surcoût : Rifter + 1 000 €

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	M 10 011	57 170
T	19	M 10 011	66 170
S	24	M 20 000	69 740
GTS	25	M 20 000	80 179
GT4	32	M 20 000	95 299
718 BOXSTER			
2.0	19	M 10 011	59 209
T	19	M 10 011	68 210
S	24	M 20 000	71 780
GTS	25	M 20 000	82 219
Spyder	32	M 20 000	95 299
NOUVELLE 911 COUPÉ (TYPE 992)			
Carrera	27	M 20 000	106 654
Carrera S	34	M 20 000	122 255
NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 992)			
Carrera	27	M 20 000	121 055
Carrera S	34	M 20 000	136 655
NOUVELLE TAYCAN			
4S	NC	0	108 632
Turbo	NC	0	155 552
Turbo S	NC	0	189 152
PANAMERA			
4	22	M 20 000	99 676
4S	33	M 20 000	120 316
GTS	36	M 20 000	142 756
Turbo	46	M 20 000	162 437
4 E-Hybrid	31	0	115 277
Turbo S E-Hybrid	43	0	193 036

Surcoût Edition 10 ans : "base" + 16 920 €

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO

Surcoût : berline + 2 880 € à + 5 040 €

NOUVEAU MACAN			
2.0	16	M 20 000	61 460
S	25	M 20 000	67 099
Turbo	33	M 20 000	93 859
CAYENNE			
3.0	24	M 20 000	78 657
S	34	M 20 000	96 297
Turbo	47	M 20 000	144 177
E-Hybrid	21	0	94 101
Turbo S E-Hubrid	42	0	175 377
NOUVEAU CAYENNE COUPÉ			
3.0	23	M 20 000	85 737
S	33	M 20 000	101 817
Turbo	46	M 20 000	149 217
E-Hybrid	20	0	98 097
Turbo S E-Hybrid	42	0	179 097

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE TWINGO			
1.0 SCe 65 ch Life	4	0	11 400
1.0 SCe 75 ch Zen	4	0	13 500
0.9 TCe 95 ch Zen	5	0	14 300
Surcoût Intens : Zen + 1 200 €			
Surcoût Le Coq Sportif : Intens + 1 000 €			
NOUVELLE ZOE			
R110 Zen	1	B 6 000	34 000
R135 Zen	1	B 6 000	34 600
Surcoût Intens : Zen + 2 000 €			
CLIO GÉNÉRATION			
0.9 TCe 75 ch	4	M 125	10 990
0.9 TCe 90 ch	5	M 125	11 990
NOUVELLE CLIO V			
1.0 TCe 100 ch Zen	5	0	17 800
1.3 TCe 130 ch Intens EDC	7	M 240	22 800
1.5 Blue dCi 85 ch Zen	4	0	19 300
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	5	0	20 600
Surcoût Intens : Zen + 2 300 €			
Surcoût R.S. Line : Intens + 1 200 €			
NOUVEAU CAPTUR			
1.0 TCe 100 ch Life	5	M 230	18 600
1.3 TCe 130 ch Zen	7	M 650	22 100
1.3 TCe 155 ch Intens EDC	8	M 400	27 300
1.5 Blue dCi 95 ch Zen	5	0	23 200
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	6	0	24 200
Surcoût Zen : Life + 4 300 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 500 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 500 €			
MÉGANE			
1.3 TCe 115 ch Life	6	M 360	21 300
1.3 TCe 140 ch Zen	7	M 400	25 300
1.3 TCe 160 ch Intens	8	M 400	28 800
R.S.	17	M 5 105	38 300
R.S. Trophy 300	19	M 18 905	44 300
1.5 Blue dCi 95 ch Life	4	0	23 600
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	5	0	26 900
1.7 Blue dCi 150 ch Intens EDC	8	M 360	32 800
Surcoût Zen : Life + 2 200 €			
Surcoût Limited : Zen + 600 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 300 €			
Surcoût GT-Line : Intens + 1 800 €			
MÉGANE ESTATE			
Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 €			
SCÉNIC			
1.3 TCe 115 ch Life	6	M 1 386	25 700
1.3 TCe 140 ch Zen	7	M 1 386	28 900
1.3 TCe 160 ch Intens	9	M 1 386	32 500
1.7 Blue dCi 120 ch Life	6	M 540	28 200
1.7 Blue dCi 150 ch Intens	8	M 540	34 600
Surcoût Trend : Life + 600 €			
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Limited : Zen + 600 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €			
Surcoût Black Edition : Intens + 1 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 600 €			
GRAND SCÉNIC			
Surcoût : Scénic + 600 €			
NOUVEAU KADJAR			
1.3 TCe 140 ch Life	8	M 1 276	26 400
1.3 TCe 160 ch Intens	9	M 1 276	32 800
1.5 Blue dCi 115 ch Life	6	M 170	28 600
1.7 Blue dCi 150 ch Intens	8	M 450	35 900
Surcoût Wave : Life + 2 800 €			
Surcoût Intens : Life + 4 900 €			
Surcoût Black Edition : Intens + 1 800 €			
Surcoût ESF : Intens + 1 900 €			
TALISMAN			
1.3 TCe 160 ch Zen EDC	8	M 650	34 200
1.8 TCe 225 ch Intens EDC	13	M 7 851	38 300
1.7 Blue dCi 150 ch Zen	8	M 310	32 500
2.0 Blue dCi 160 ch Limited EDC	8	M 450	35 900
2.0 Blue dCi 200 ch Intens EDC	11	M 818	40 800
Surcoût Limited : Zen + 400 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 800 €			
Surcoût S-Edition : Intens + 4 000 €			
Surcoût Initiale Paris : S-Edition + 1 300 €			
TALISMAN ESTATE			
Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €			
NOUVEAU KOLEOS			
2.0 Blue dCi 150 ch Life X-Tronic	8	M 2 370	34 050
2.0 Blue dCi 190 ch Zen X-Tr. All-Mode 4x4-i	11	M 3 784	40 450
Surcoût Zen : Life + 2 400 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 250 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €			

ESPACE				
1.8 TCe 225 ch Zen EDC	13	M	10 011	42 200
2.0 Blue dCi 160 ch Life EDC	9	M	1 276	39 600
2.0 Blue dCi 200 ch Intens EDC	11	M	1 761	49 000

Surcoût Zen : Life + 3 100 €
Surcoût Intens : Zen + 3 800 €
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 000 €

KANGOO				
1.5 Blue dCi 80 ch Trend	5	M	260	21 700
1.5 Blue dCi 95 ch Trend	5	M	260	22 500
1.5 Blue dCi 115 ch Intens	6	M	260	25 600

Surcoût Intens : Trend + 2 600 €

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	M 20 000	281 430
Wraith	NC	M 20 000	295 860
Dawn	NC	M 20 000	332 400
Phantom	NC	M 20 000	415 000

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (5 PORTES)			
electric	2	B 5 918	21 920

Surcoût Plus : "base" + 1 150 €

IBIZA				
1.0 80 ch Référence	4		0	14 680
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5		0	17 610
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6		0	18 360
1.6 TDI 95 ch Référence	5		0	18 560

Surcoût Style : Référence + 2 010 €
Surcoût Urban : Style + 775 €
Surcoût Xcellence : Style + 1 350 €
Surcoût FR : Xcellence + 1 605 €
Surcoût FR Sport Line : FR + 3 325 €

ARONA				
1.0 EcoTSI 95 ch Référence	5		0	16 900
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6		0	20 550
1.5 TSI ACT 150 ch FR	7		0	25 450
1.6 TDI 95 ch Référence	5		0	20 200

Surcoût Style : Référence + 2 950 €
Surcoût Urban : Style + 1 250 €
Surcoût Urban Sport Line : Style + 3 300 €
Surcoût Xcellence : Style + 2 700 €
Surcoût FR : Xcellence + 1 000 €

LEON				
1.0 TSI 115 ch Style	6		0	23 640
1.5 TSI ACT 150 ch Xcellence	7		0	28 740
Cupra 290 DSG	19	M	2 918	37 780
1.6 TDI 115 ch Style	6		0	26 640
2.0 TDI 150 ch Xcellence	8		0	31 740

Surcoût Urban : Style + 360 €
Surcoût Xcellence : Style + 3 100 €
Surcoût FR : Xcellence + 0 €

LEON ST (BREAK)				
Cupra 300 DSG 4Drive	18	M	4 543	40 990
Cupra R	19	M	4 543	49 150

Surcoût : 5 portes + 1 150 €

ATECA				
1.0 TSI 115 ch Référence	6	M	260	22 400
1.5 TSI ACT 150 ch Style	8	M	210	28 000
2.0 TSI 190 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	6 375	37 100
1.6 TDI 115 ch Ecomotive Référence	6		0	27 100
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	230	32 000
2.0 TDI 190 ch Xcellence DSG 4Drive	10	M	740	41 200

Surcoût Style : Référence + 3 800 €
Surcoût Urban : Style + 1 300 €
Surcoût Xcellence : Style + 3 300 €
Surcoût FR : Xcellence + 2 575 €

CUPRA ATECA				
2.0 TSI 300 DSG 4Drive	19	M	11 488	43 150

Surcoût Limited Edition : "base" + 8 380 €

NOUVEAU TARRACO				
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	1 761	33 370
2.0 TSI 190 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	6 724	42 440
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	360	36 220
2.0 TDI 190 ch Xcellence DSG 4Drive	10	M	983	45 290

Surcoût Urban : Style + 1 500 €
Surcoût Xcellence : Style + 3 870 €

ALHAMBRA				
1.4 TSI 150 ch Style	9	M	5 105	38 550
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	983	40 290
2.0 TDI 177 ch Premium7 DSG	10	M	1 901	46 270

Surcoût Premium7 : Style + 2 940 €

SKODA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CITIGO E IV			
Ambition	NC	B 5 832	21 600

Surcoût Style : Ambition + 1 270 €

NOUVELLE FABIA

1.0 MPI 60 ch Edition	4		0	14 800
1.0 TSI 95 ch Edition	5		0	17 300

Surcoût Monte-Carlo : Edition + 900 €
Surcoût Style : Monte-Carlo + 500 €

NOUVELLE FABIA COMBI (BREAK)

Surcoût : berline + 600 €

NOUVEAU KAMIQ				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	19 870
1.0 TSI 116 ch Active	6		0	20 870
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	24 670
1.6 TDI 116 ch Active	6		0	23 630

Surcoût Ambition : Active + 2 400 €
Surcoût Style : Ambition + 3 110 €
Surcoût Monte-Carlo : Style + 2 000

NOUVELLE SCALA				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	19 460
1.0 TSI 116 ch Active	6		0	20 540
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	24 260
1.6 TDI 116 ch Active	6		0	23 220

Surcoût Ambition : Active + 2 400 €
Surcoût Style : Ambition + 3 110 €
Surcoût Monte-Carlo : Style + 2 000 €

KAROQ				
1.0 TSI 116 ch Ambition	6	M	50	26 980
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	M	190	28 990
2.0 TSI 190 ch Sportline DSG 4x4	11	M	2 205	38 440
1.6 TDI 116 ch Ambition	6		0	30 330
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	M	210	31 930
2.0 TDI 190 ch Scout DSG 4x4	10	M	650	39 790

Surcoût Sportline : Scout + 920 €
Surcoût Style : Ambition + 3 360 €

OCTAVIA				
1.0 TSI 116 ch Active	6		0	21 990
1.5 TSI ACT 150 ch Edition	7		0	27 090
RS	14	M	3 119	36 390
1.6 TDI 116 ch Active	5		0	24 690
2.0 TDI 150 ch Edition	7		0	29 090
2.0 TDI 184 ch RS 4x4	10	M	540	37 990

Surcoût Edition : Active + 3 320 €

OCTAVIA COMBI (BREAK)

Surcoût : berline + 830 €

OCTAVIA SCOUT (BREAK)				
2.0 TSI 190 ch DSG	11	M	5 105	34 100
2.0 TDI 184 ch DSG	10	M	1 901	35 740

KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M	1 761	28 090
2.0 TSI 190 ch Scout DSG 4x4	11	M	4 543	41 010
2.0 TDI 150 Ambition DSG	8	M	330	36 970
2.0 TDI 190 Scout DSG 4x4	11	M	983	44 060
RS	14	M	4 279	52 210

Surcoût Ambition : Active + 2 450 €
Surcoût Style : Scout + 790 €
Surcoût Sportline : Style + 1 300 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 220 €

NOUVELLE SUPERB				
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	150	36 250
2.0 TSI 190 ch Style DSG	10	M	1 276	38 450
2.0 TSI 272 ch Sportline DSG 4x4	16	M	3 552	47 450
iV Style	NC		0	43 350
1.6 TDI 120 ch Style DSG	6		0	38 350
2.0 TDI 150 ch Style DSG	NC		0	39 950
2.0 TDI 190 ch Style DSG	10	M	150	41 550

Surcoût Sportline : Style + 3 100 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 900 €

NOUVELLE SUPERB COMBI

Surcoût : berline + 1 100 €

NOUVELLE SUPERB SCOUT				
2.0 TSI 272 ch DSG 4x4	NC	M	3 552	46 250
2.0 TDI 190 ch DSG 4x4	NC	M	150	45 950

SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FORTWO			
1.0 71 ch Pure	4	0	11 290
0.9 90 ch Passion	4	M 230	14 550
EQ Pure	NC	B 6 000	23 250

Surcoût Passion : Pure + 1 650 € à + 2 175 €
Surcoût Urbanshadow Edition : Passion + 0 €
Surcoût Perfect : Passion + 125 €
Surcoût Prime : Passion + 2 025 €
Surcoût Brabus Style : Prime + 1 745 € à + 1 750 €

FORTWO CABRIO				
Surcoût : Coupé + 3 300 €				
FORFOUR				
1.0 71 ch Pure	4	M	210	12 190
0.9 90 ch Passion	4	M	310	15 450
EQ Pure	1	B	6 000	24 150

Surcoût Passion : Pure + 1 650 € à + 2 175 €
Surcoût Urbanshadow Edition : Passion + 0 €
Surcoût Perfect : Passion + 125 €
Surcoût Prime : Perfect + 1 125 € à + 2 025 €
Surcoût Brabus Style : Prime + 1 750 € à + 1 950 €

*B/M : B Bonus écologique 2020 (en €) ; M Malus écologique 2020 (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base.

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVEAU TIVOLI				
Essence	9	M	4 279	26 990
Diesel	7	M	650	21 990
Surcoût T-Pop : "base" + 3 000 €				
Surcoût Limited : T-Pop + 3 000 €				
NOUVEAU KORANDO				
Essence	NC		NC	22 990
Diesel	NC		NC	25 990
Surcoût Tech : "base" + 2 000 €				
Surcoût Limited : Tech + 2 000 €				
REXTON				
Sport	11	M	20 000	31 990
Surcoût Tech : Sport + 6 000 €				
Surcoût Luxe : Tech + 7 000 €				

SUBARU

TYPE	CV	B/M*		PRIX
IMPREZA				
1.6 114 ch Confort Lineartronic	6	M	4 026	27 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium GPS + 1 000 €				
XV				
1.6i 114 ch Confort Lineartronic	6	M	5 715	28 490
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium GPS + 1 000 €				
LEVORG				
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	NC	M	8 671	29 999
Surcoût Luxury : Confort + 6 000 €				
Surcoût Exclusive : Luxury + 2 000 €				
FORESTER				
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	8	M	10 011	33 490
Surcoût Luxury : Confort + 3 000 €				
OUTBACK				
2.5i 173 ch Premium GPS Lineartronic	10	M	9 103	41 490
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €				
Surcoût Exclusive : Luxury + 3 000 €				
BRZ				
2.0i 200 ch Luxury	12	M	18 905	34 490
Surcoût Sport Limited : Luxury + 6 000 €				

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CÉLÉRIO				
1.0 VVT 68 ch Avantage	3		0	9 790
Surcoût Privilège : Avantage +1 600 €				
Surcoût Pack Plus : Privilège + 800 €				
IGNIS				
1.2 Dualjet Pack Auto.	5		0	16 740
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	13 890
Surcoût Privilège : Avantage + 1 150 €				
Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €				
SWIFT				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	14 340
1.0 Boosterjet Privilège	5	M	50	15 990
1.0 Boosterjet Hybrid Pack	5		0	18 190
Sport	7	M	400	20 700
Surcoût Privilège : Avantage + 1 250 €				
BALENO				
1.2 Dualjet Privilège	4		0	14 590
1.2 Dualjet Hybrid Pack	4		0	17 250
1.0 Boosterjet Pack	5	M	150	17 490
Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €				
JIMNY				
1.5 VVT Avantage	6	M	4 818	17 225
Surcoût Privilège : Avantage + 700 €				
Surcoût Pack : Privilège + 2 070 €				
VITARA				
1.0 Boosterjet Avantage	6	M	280	18 390
1.4 Boosterjet Pack	7	M	898	23 790
Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €				
Surcoût Style : Pack + 1 100 €				
S-CROSS				
1.0 Boosterjet Avantage	6	M	260	19 740
1.4 Boosterjet Style	7	M	1 276	25 390
Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €				

TESLA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE MODEL 3				
Autonomie Standard Plus	4	B	3 000	48 600
Performance	9		0	68 800
NOUVEAU MODEL Y				
Grande Autonomie	NC	B	3 000	58 000
Performance	NC		0	70 000
MODEL S				
Autonomie Standard	9		0	82 500
Performance	10		0	100 400
MODEL X				
Autonomie Standard	9		0	88 200
Performance	10		0	106 000

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
AYGO (3 PORTES)				
1.0 VVT-i 72 ch x	4		0	11 290
Surcoût x-play : x + 1 850 €				
Surcoût x-play x-app : x-play + 200 €				
Surcoût x-cite : x-play + 1 000 €				
Surcoût x-cite 2 : x-cite + 0 €				
AYGO (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 400 €				
Surcoût x-sport : x-play + 960 €				
Surcoût x-trend : x-cite + 0 €				
Surcoût x-trend 2 : x-trend + 0 €				
YARIS (3 PORTES)				
1.0 VVT-i 70 ch Active	4		0	14 550
1.5 VVT-i 110 ch France	6	M	190	16 600
Surcoût France : Active + 900 €				
YARIS (5 PORTES)				
100h France	5		0	20 150
Surcoût : 3 portes + 600 €				
Surcoût France Connect : France + 800 €				
Surcoût Design Y20 : France + 1 600 €				
Surcoût Dynamic : France + 800 €				
Surcoût Collection : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €				
C-HR				
122h Dynamic	6		0	29 300
Surcoût Edition : Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 800 €				
Surcoût Graphic : Design + 1 500 €				
Surcoût Distinctive : Design + 1 500 €				
NOUVELLE COROLLA				
122h Active	4		0	26 950
180h Design	7		0	30 950
Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Collection : Design + 2 500 €				
NOUVELLE COROLLA TOURING SPORTS				
Surcoût : berline + 1 000 €				
PRIUS				
Dynamic	4		0	30 300
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3		0	39 750
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €				
Surcoût Solar : Dynamic Pack Premium + 4 100 €				
PRIUS +				
136h Active	4		0	33 000
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €				
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €				
NOUVEAU RAV4				
Hybride Active	9		0	35 550
Surcoût Dynamic : Active + 2 150 €				
Surcoût Lounge : Dynamic + 5 900 €				
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €				
MIRAI				
Hydrogène 154 ch	2	B	6 000	78 900
NOUVELLE CAMRY				
Hybride 218 ch Dynamic	9		0	36 900
Surcoût Design : Dynamic + 4 300 €				
Surcoût Lounge : Design + 3 300 €				
LAND CRUISER (3 PORTES)				
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	11	M	20 000	37 400
Surcoût Life : Le Cap + 5 100 €				
Surcoût Légende : Life + 3 100 €				
Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €				
LAND CRUISER (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 2 700 € à + 6 600 €				
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 11 900 €				
GT86				
2.0 200 ch	12	M	20 000	32 490
Surcoût Blue Racing : "base" + 4 110 €				
GR SUPRA				
"Base"	23	M	10 980	65 900

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
UP! (5 PORTES)				
1.0 60 ch Move up!	3		0	14 020
e-Up!	2	B	6 000	28 000
Surcoût IQ Drive : Move Up! + 900 €				
POLO				
1.0 80 ch	4		0	16 470
1.0 TSI 95 ch	5		0	17 230
1.0 TSI 115 ch Carat	6		0	21 870
1.5 TSI 150 ch E-Line Exclusive DSG	8	M	75	26 650
GTI DSG	11	M	1 172	29 890
1.6 TDI 95 ch Lounge	5		0	22 220
Surcoût Edition : "base" + 200 €				
Surcoût Lounge : "base" + 1 820 €				
Surcoût IQ Drive : Lounge + 600 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 050 €				
Surcoût R-Line : Carat + 0 €				
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 1 600 €				
T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch	5		0	20 310
1.0 TSI 115 ch Lounge	6		0	22 690
1.6 TDI 95 ch	5		0	23 490
Surcoût Lounge : "base" + 1 570 €				
Surcoût Carat : Lounge + 3 150 €				
Surcoût R-Line : Carat + 0 €				
T-ROC				
1.0 TSI 115 ch Lounge	6	M	125	25 860
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	210	27 810
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M	2 205	35 760
R	19	M	7 086	45 500
1.6 TDI 115 ch Lounge	6		0	29 550
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M	230	31 500
Surcoût IQ Drive : Lounge + 1 540 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 730 €				
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 860 €				
Surcoût R-Line : Carat Exclusive + 0 €				
GOLF VII (5 PORTES)				
1.0 TSI 115 ch Trendline	6		0	24 800
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7		0	28 490
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	7		0	29 960
GTI Performance DSG	14	M	1 276	40 820
R	19	M	4 543	48 350
GTE	6		0	42 450
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0	28 370
2.0 TDI 150 ch Confortline	7		0	33 0400
e-Golf	4	B	6 000	33 950
Surcoût Confortline : Trendline + 2 000 €				
Surcoût Match : Confortline + 0 €				
Surcoût IQ Drive : Confortline + 1 000 €				
Surcoût Carat : Confortline +2 490 €				
GOLF VII SW (BREAK)				
1.0 TSI 115 ch Confortline	6		0	27 590
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7		0	29 280
1.5 TSI EVO 150 ch IQ Drive	7		0	32 050
1.6 TDI 115 ch Confortline	6		0	30 840
2.0 TDI 150 ch Confortline	8		0	33 510
Surcoût IQ Drive : Confortline + 1 300 €				
Surcoût Carat : Confortline + 2 490 €				
GOLF SPORTSVAN				
1.0 TSI 115 ch Confortline	6		0	28 070
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7		0	29 640
1.5 TSI EVO 150 ch IQ Drive DSG	8		0	33 720
1.6 TDI 115 ch Confortline	6	M	75	31 370
2.0 TDI 150 ch Confortline DSG	7		0	35 880
Surcoût IQ Drive : Confortline + 450 €				
Surcoût Carat : Confortline + 2 880 €				
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	260	30 740
2.0 TDI 115 ch Lounge DSG	6	M	230	33 990
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M	260	33 940
Surcoût IQ Drive : Lounge + 1 240 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 960 €				
TIGUAN				
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	M	400	32 590
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	8	M	818	34 860
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M	4 818	44 560
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	M	310	37 950
2.0 TDI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M	3 552	47 400
2.0 Bi-TDI 240 ch Carat Exclusive 4Mot. DSG	14	M	4 279	52 220
Surcoût IQ Drive : Confortline + 1 200 €				
Surcoût Offroad : Confortline + 5 195 €				
Surcoût Match : Confortline + 3 180 €				
Surcoût Carat : Confortline + 3 560 €				
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 570 € à + 3 620 €				
Surcoût Black R-Line : Carat Exclusive + 280 € à + 330 €				
TIGUAN ALLSPACE				
Surcoût : Tiguan + 2 530 € à + 3 260 €				
NOUVELLE PASSAT				
1.5 TSI EVO 150 ch	8	M	170	33 865
2.0 TSI 190 ch Lounge DSG	10	M	1 276	43 650
GTE	6		0	50 200
1.6 TDI 120 ch DSG	6		0	37 155
2.0 TDI EVO 150 ch	7		0	37 670
2.0 TDI 190 ch Lounge DSG 4Motion	10	M	280	48 865
Surcoût Lounge : "base" + 5 360 €				
Surcoût Elegance : Lounge + 3 205 €				
Surcoût R-Line : Lounge + 3 065 €				
NOUVELLE PASSAT SW				
Surcoût berline : + 1 045 € à + 1 150 €				
NOUVELLE PASSAT ALLTRACK				
2.0 TDI 190 ch DSG	10	M	280	48 250
ARTEON				
2.0 TSI 190 Elegance DSG	10	M	1 276	48 870
2.0 TSI 272 ch Elegance 4Motion DSG	16	M	3 552	56 310
2.0 TDI 150 ch Elegance	8	M	75	47 620
2.0 TDI 190 ch Elegance DSG	10	M	125	51 900
2.0 BiTDI 240 ch Elegance 4Motion DSG	14	M	2 544	58 010
Surcoût Elegance Exclusive : Elegance + 3 890 €				
Surcoût R-Line Exclusive : Elegance + 3 380 € à + 3 580 €				
SHARAN				
1.4 TSI 150 ch Lounge	8	M	3 119	40 730
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M	983	44 110
2.0 TDI 177 ch Lounge DSG	10	M	1 901	47 760
Surcoût IQ Drive : Lounge + 600 €				
Surcoût Carat : Lounge + 4 090 €				
TOUAREG				
3.0 TSI 340 ch Carat Exclusive	23	M	20 000	72 370
3.0 TDI 231 ch Carat	14	M	9 550	65 780
3.0 TDI 286 ch Carat	18	M	9 550	71 210
4.0 TDI 421 ch Carat Exclusive	31	M	20 000	100 770
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 8 180 €				
Surcoût R-Line Exclusive : Carat Exclusive + 1 900 €				
CADDY				
1.0 TSI 102 ch Trendline	6	M	540	22 170
1.4 TSI 130 ch Trendline	7	M	4 026	23 290
2.0 TDI 102 ch Trendline	5	M	1 629	24 650
2.0 TDI 122 ch Trendline 4Motion	7	M	3 794	28 110
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	M	2 544	27 950
Surcoût Confortline : Trendline + 2 090 € à + 3 150 €				
Surcoût Alltrack : Confortline + 3 000 €				
CADDY MAXI				
Surcoût : Caddy + 2 260 € à 2 360 €				

VOLVO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
XC40				
T3	9	M	2 544	31 650
T4 Momentum Geartronic	11	M	4 818	39 720
T5 Momentum AWD Geartronic	15	M	8 254	44 620
T5 Twin Engine Momentum	8		0	45 600
D3	8	M	540	34 750
D4 Momentum AWD Geartronic	10	M	898	44 270
Surcoût Momentum : "base" + 2 120 €				
Surcoût R-Design : Momentum + 4 400 €				
Surcoût Inscription : Momentum + 4 000 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 370 €				
NOUVELLE S60				
T8 390 ch R-Design	16		0	59 900
T8 405 ch Polestar Engineered	17		0	67 600
Surcoût Inscription : R-Design - 150 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 250 €				
V60				
T4 Geartronic	11	M	4 818	39 900
T8 390 ch R-Design	16		0	63 490
T8 405 ch Polestar Engineered	18		0	71 190
D3 150 ch	8	M	210	38 000
D4 190 ch Momentum Geartronic	10	M	240	45 300
Surcoût Momentum : "base" + 2 300 €				
Surcoût R-Design : Momentum + 6 740 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 60 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 200 €				
XC60				
T4 Momentum Geartronic	11	M	8 671	46 080
B5 250 ch Momentum AWD Geartronic	NC		NC	52 180
T8 Momentum AWD	18		0	67 380
D3 Momentum	8	M	898	43 030
D4 Momentum	10	M	740	45 930
B4 197 ch Momentum AWD	11	M	2 205	51 230
B5 235 ch Momentum AWD	14	M	2 205	55 730
Surcoût R-Design : Momentum + 6 300 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 500 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 450 €				
S90				
T4 Momentum Geartronic	11	M	5 105	48 800
T5 Momentum Geartronic	15	M	4 818	54 200
T8 Momentum	18		0	70 750
D3 Momentum Geartronic	8	M	310	48 400
D4 Momentum Geartronic	10	M	280	50 800
D5 Momentum AWD Geartronic	14	M	2 205	57 500
Surcoût R-Design : Momentum + 7 050 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 550 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 3 900 €				
V90				
Surcoût S90 + 2 450 € à + 2 900 €				
V90 CROSS COUNTRY				
T5 AWD Geartronic	16	M	12 012	62 200
T6 AWD Geartronic	21	M	14 273	68 500
D4 AWD Geartronic	11	M	1 761	58 800
D5 AWD Geartronic	14	M	3 331	62 900
Surcoût Pro : "base" + 6 100 €				
Surcoût Luxe : Pro + 5 520 €				
NOUVEAU XC90				
T8 Momentum	17		0	80 900
B5 Momentum Geartronic AWD	14	M	4 026	65 500
Surcoût R-Design : Momentum + 7 300 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 300 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 300 €				



UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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



VOLVO V40 SURÉQUIPÉE. MÊME SON PRIX EST BEAU À VOIR.

TOIT PANORAMIQUE, RADARS DE STATIONNEMENT, CAMÉRA DE RECUL, SENSUS NAVIGATION AVEC SENSUS CONNECT, JANTES ALLIAGE, ASSISE ET DOSSIER DES SIÈGES EN CUIR...
VOUS N'AUREZ QU'UNE SEULE ENVIE : VOUS RENDRE AU PLUS VITE CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE ACTENA POUR ADMIRER
LA VOLVO V40 SIGNATURE EDITION, DISPONIBLE SANS DÉLAI !

À PARTIR DE :

250€ /MOIS LLD* 48 MOIS
1ER LOYER DE 2 400€

GARANTIE & ENTRETIEN OFFERT JUSQU'AU 31 DECEMBRE 2019



RENDEZ-VOUS D'ESSAI SUR ACTENA.FR

Exemple de Location Longue Durée pour une V40 T2 BM6 Signature Edition pour 40 000 km, 1er loyer de 2 400 € puis 47 loyers de 250 €. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant, valable jusqu'au 31/12/2019, sous réserve d'acceptation par Arval Service Lease, 352 256 424 RCS Paris. N° ORIAS : 07 022 411 (www.orias.fr). Détails sur www.volvocars.fr. **Volvo V40 : Consommation Euromix (L/100 km) : 4.5-6.0 - CO^2 rejeté (g/km) : 118-139.**

ACTENA AUTOMOBILES

75 PARIS 16	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE
78 PORT MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 VERSAILLES	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS
78 MAUREPAS	01 30 50 67 00	ZA PARIWEST - 8, RUE ALI BEN KASSER
78 BUCHELAY	01 34 79 99 99	71 LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

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

PRIOD

©VICTORIA-KIS

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1050

du 16 janvier 2020



YANN LEFEBVRE

À l'essai : celles qui vont compter en 2020

Avec une nouvelle réglementation sur le CO_2 qui rebat les cartes, la fin de l'année a été riche en nouveautés. Thermiques, hybrides, électriques, essence ou même peut-être encore diesels, quelles seront les stars de 2020 ?

Mercedes GLE Coupé

Le nouveau BMW X6 *(lire p. 66)* pense avoir récupéré sa couronne de grand SUV coupé ultra-luxueux ? Pas si vite ! Le Mercedes GLE Coupé débarque… Premier essai, à la montagne bien sûr. Cap sur les Alpes autrichiennes.



ADRIEN CORTESI



YANN LEFEBVRE

Face-à-face : Peugeot 208 vs Audi A1

Avec son style agressif, sa présentation intérieure spectaculaire, son vaillant 1.2 turbo essence de 130 ch et… ses tarifs costauds, la nouvelle 208 a tout, en théorie, pour marcher sur les plates-bandes de l'Audi. Dans la pratique, laquelle des deux remportera la victoire ?

Et aussi… En kiosque



ACTUELLEMENT

Et où que vous soyez, sur **SMARTPHONE et TABLETTE**

NE MANQUEZ PAS L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N° 91
164 pages - 5,95 €

Les SUV de demain seront *"séduisants et performants"*. À découvrir dans ce numéro : le style musclé des Audi e-tron Sportback, Alpine AX110, Porsche Macan II et Ford Mustang Mach-E. Dans un registre plus calme, notre match entre le BMW X1 et le Range Rover Evoque.

l'auto journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer SNC (EMAS)

REWORLD MEDIA **Actionnaire :** Reworld Media France SAS

axel springer **Président Axel Springer France :** Frank Mahlberg

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Tél. : 01 41 33 55 94
E-mail : autojournal@reworldmedia.com
(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33… suivi du numéro de poste)
Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (55 94)
Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital (53 96)
Directeur artistique : Olivier Frampas (50 72)
Essais : Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)
Technique : Frédéric Haas
Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction : Denis Riflade
Maquette : Frédéric Cauchy
Photographe : Yann Lefebvre
Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée (56 50)
Ont collaboré à ce numéro : Muriel Bataille, Sophie Ceugniet, Danielle Molson

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion : Christophe Ruet
Abonnements : Catherine Grimaud **(directrice marketing direct),** Agnès Tran **(chef de produit)**
Ventes au numéro : Christophe Chantrel **(directeur des ventes),** Philippe Merrien **(responsable marché)**

MARKETING

Directrice marketing : Sylvie Siguret
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52.
Directrice exécutive : Cécile Chambaudrie
Contacts publicité : Caroline Soret (53 54), Paul Bellaïche (56 00)
Planning : Angélique Consoli (53 52), Stéphanie Guillard (53 50)
Trafic : Véronique Alex (50 56)

MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54
Directeur de publicité : Marc Queille
Commerciale : Julie Aldabo
Assistante/maquettiste : Sylviane Ragusa
Maquettiste : Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Dominique Aymard
Directeur de la fabrication : Isabel Delanoy
Chefs de fabrication : Alexia Froment (50 53), Valérie Brunehaut (48 42)
Responsable service prépresse : Sylvain Boularand (29 88)
Adjoint responsable service prépresse : Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager : Renaud Terrade

ÉDITEUR

Éditions Mondadori Axel Springer SNC (EMAS)
Siège social : 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Cogérants : Gautier Normand et Frank Mahlberg
Codirecteur de la publication : Gautier Normand
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur du pôle Auto : Tommaso Albinati
Associés : Reworld Media France SAS et Axel Springer France SAS
Imprimeur : Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes
N° ISSN : 0005-0768
Commission paritaire : 0323 K 82833
Dépôt légal : janvier 2020

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier	Allemagne
Taux de fibres recyclées	0 %
Certification	PEFC
Impact sur l'eau	Ptot 0,016 kg/tonne

ACPM OJD DIFFUSION

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? **Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h).** Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9
Abonnement France : 77 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 98 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 25 numéros).

Audi RS 6

NE LAISSEZ RIEN AU HASARD

Design dynamique. Puissance 441 kW. Pour ne rien laisser au hasard. Sauf si vous le voulez.

Nouvelle Audi RS 6 Avant. La performance est une attitude.



En France métropolitaine et à Monaco l'Audi RS6 Avant est équipée de série du toit ouvrant panoramique et des vitres arrière sur-teintées « privacy ». Gamme Audi RS6 : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : NEDC corrélé : 11,5 – 11,7. WLTP : 12,5 – 12,8. Rejets de CO2 (g/km) min - max : NEDC corrélé : 263 – 268. WLTP : 268 – 289. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Audi recommande Castrol EDGE Professional.

Audi Vélizy-Villacoublay - Audi Sport Vélizy
19 Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél.: 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr

Orias n° 14 000 589

À prix New Year.*



Du 2 au 31 janvier

Les Deals** de l'année

T-Cross

*New year = Nouvelle année – **Deals = Affaires – Dans le réseau Volkswagen participant, en France métropolitaine.

Cycles mixtes de la gamme T-Cross (l/100 km) NEDC corrélé : 4,2-5,1 / WLTP : 4,8-6,9. Rejets de CO_2 (g/km) NEDC corrélé : 110-116 / WLTP : 125,8-156,3. CO_2 carte grise : 102-108. Valeurs au 04/11/2019, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. À partir du 1er septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2. À partir du 1er septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO_2 mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC.

Volkswagen Group France – S.A. au capital de 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne, Villers-Cotterêts RCS Soissons 832 277 370.