



C4 III

C3 phase 2

Sportycross

(DOSSIER NOUVEAUTÉS)

CITROËN

LE RETOUR
GAGNANT!

Après le succès des C3 et C5 Aircross, Citroën lance la deuxième phase de son offensive. Les futures C4 et C5 vont surprendre !

(dossier essais)

Celles qui vont
compter en 2020

Électriques



SUV urbains



Citadines



SUV compacts



Compactes



Familiales



SUV premium



(FACE-À-FACE)

PEUGEOT 208

AUDI A1

La française, plus sexy
qu'un premium allemand ?

(ENQUÊTE)

DÉLAIS DE
LIVRAISONPOURQUOI ATTENDRE
SI LONGTEMPS ?

BEL : 4 € - ESP : 4 € - GR : 4 € - DOM S : 4 € - DOMA : 5 € - ITA : 4 € - LUX : 4 € - PORT COME : 4 € - CAN : 6 \$ CAN - MAR : 45 DH - TOM S : 600 CFP - TOM A : 1000 CFP - CH : 6 F\$ - TUN : 8 DTU

M 01117 - 1050 - 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 CO₂ : **100 à 157 g/km** selon la norme européenne NEDC corrélée. Émissions de CO₂ 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.



Il ne faut pas confondre ventes privées et *Ventes Privées* **SEAT**.[®]

Du 16 au 31 janvier
Rendez-vous sur SEAT.fr

- **Des véhicules neufs disponibles en 72 h**
- **Des remises d'exception**
- **Des modèles en stock près de chez vous à découvrir sur SEAT.fr**



Offres réservées aux particuliers, non cumulables avec toute autre offre en cours, valables pour toute commande passée avant le 31/01/2020 sur les véhicules en stock disponibles sur le site Ventes Privées SEAT du 12/01/2020 au 31/01/2020. Inscriptions et conditions sur SEAT.fr. SEAT France Division de Volkswagen Group France S.A. au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS 832 277 370.

Gamme SEAT Arona : consommation mixte NEDC 2.0 (l/100 km) : 4,1 à 5,1 / WLTP (min-max l/100km) : 4,6 à 6,6. Émissions de CO₂ NEDC 2.0 carte grise (g/km) : 102 à 108 / NEDC 2.0 mixtes (g/km) : 102 à 114 / WLTP (min - max g/km) : 121 à 150.



C4

DOSSIER CITROËN P. 14



C5



Skoda Kamiq/P. 52



Le stock-car en famille/P. 76



Land Rover Discovery Sport/P. 48

SOMMAIRE

Découvrir

14 Citroën électrifie son futur
C1, C3, C4, C5

Comprendre

28 Les délais de livraison des voitures neuves

Conduire

36 Mercedes GLE Coupé 400 d 330 ch
40 Peugeot 208 PureTech 130 ch/
Audi A1 Sportback 30 TFSI 116 ch
48 Land Rover Discovery Sport D240
52 Les Experts: Skoda Kamiq 1.6 TDI 116 ch
55 Celles qui vont compter en 2020

Citadines: p. 56

SUV urbains: p. 58

Compactes: p. 60

SUV compacts: p. 62

Familiales: p. 64

SUV premium: p. 66

Électriques: p. 68

70 Skoda Superb Combi iV PHEV

75 Le chef des essais vous répond

Vibrer

76 Le stock-car en famille

82 Rallye: le grand chambardement

84 Rétro: Renault "Supercinq", 1985

S'offrir

88 Configurateur: Mazda CX-30

92 Occasion: Peugeot 5008

95 Prix du neuf

Le tarif des voitures neuves

102 Les professionnels s'affichent

Les petites annonces



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...



Mercedes GLE Coupé/P. 36



Rallye: Ott Tänak rebat les cartes/P. 82



Volkswagen Golf/P. 60



Skoda Superb Combi/P. 70



Audi A1 vs Peugeot 208/P. 40



ŠKODA

NOUVELLE ŠKODA **CITIGO^e iv**

LE COURANT PASSE AVEC CETTE
CITADINE 100% ÉLECTRIQUE



À PARTIR DE

159€/MOIS⁽¹⁾

BATTERIE INCLUSE
1^{ER} LOYER DE 2000€

Offre valable du 02/01/2020 au 31/03/2020.

(1) Location Longue Durée sur 37 mois ou 30 000 km max.

Ex. pour CITIGO^e iv Style 1^{er} loyer majoré de 2 000€ (après déduction du Bonus Écologique de 6 000€), puis 36 loyers de **159€**, réservée aux particuliers, chez tous les Distributeurs présentant ce financement sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200€ - Succursale France : Bâtiment Ellipse 15 Avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS: 08 040 267 (www.orias.fr).

Gamme CITIGO^e iv : consommations (wh/km) min - max : WLTP : 135-164. Emissions de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage. Jusqu'à 274 kilomètres d'autonomie (norme WLTP, au 26/11/2019), selon version et équipements.

Volkswagen Group France - S.A. - Capital : 198 502 510 € - 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - R.C.S. Soissons 832 277 370.



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos
offres p. 31 et sur
www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

ÉLECTRONIQUE ET DIVERTISSEMENT

Après Apple, Google ou Dyson, voici Sony! De quoi parle-t-on? Mais de voiture, bien sûr! Aucune de ces entreprises n'est et n'a jamais été constructeur automobile. Et pourtant, elles ont (ou ont eu) en projet de le devenir. Pour Sony, il faut l'avouer, la surprise est totale. Révélé à la fin de la conférence de presse du groupe japonais lors du CES de Las Vegas, personne n'avait vu venir ce concept Vision S. Le choc n'en a été que plus brutal, en découvrant une voiture très aboutie, au dessin simple et élégant. Elle semble prête à prendre la route.

La Vision S est tout le contraire d'un démonstrateur technologique affublé d'une carrosserie aussi spectaculaire qu'irréaliste. Les informations techniques restent parcellaires. On parle d'une voiture 100 % électrique, avec batteries dans le plancher. Rien d'original à ce stade. Sony est plus loquace sur les 33 capteurs, caméras et radars divers qui l'équipent, ainsi que sur un système de "réalité audio" à 360°. Cela confirme que le "hardware" purement automobile risque de devenir de plus en plus secondaire avec les voitures électriques. Plusieurs équipementiers sont d'ores et déjà capables de concevoir des plates-formes électriques complètes. La Sony semble d'ailleurs avoir été réalisée par l'autrichien Magna. Tout le reste, tout ce qui fera la valeur ajoutée véritable, c'est de l'électronique, des capacités de calcul, du style bien sûr... et du divertissement. Vous voyez où Sony veut en venir: le divertissement et l'électronique, c'est leur cœur de métier. Ce cœur de métier va devenir celui des automobiles de demain. Que va-t-il rester, dans ces conditions, aux constructeurs historiques? Un indéniable savoir-faire industriel. Qui n'est ni glamour, ni pourvoyeur de marges... et peut aisément se délocaliser en Chine.

À ce stade, la Vision S semble être avant tout une vitrine adressée par Sony à l'ensemble de l'industrie automobile, pour démontrer l'étendue de ses compétences dans le secteur et tenter d'y être plus présent. Mais elle doit aussi résonner comme une alerte. Les constructeurs ne peuvent plus se contenter de produire des voitures comme ils l'ont toujours fait. Des concurrents inattendus sont prêts à faire voler en éclats ce schéma séculaire.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Ravaud

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

La lecture du dernier numéro 1048 m'a permis de constater qu'aucun essai chiffré n'y figure. J'espère qu'il ne s'agit que d'une exception pour ce dernier numéro de l'année, car cela ne répond absolument pas à mes attentes.

Michel Taffin

En effet, l'essentiel de ce numéro comportait des "premiers essais", effectués à l'étranger lors de présentations internationales, où il nous est impossible de réaliser nos mesures. Mais rassurez-vous, ce n'est absolument pas une tendance, et nos techniciens ont rapidement retrouvé leurs radars et la piste de Montlhéry.

Lecteur de longue date de votre magazine, j'aimerais pouvoir lire dans vos pages un comparatif de coût d'utilisation entre la Renault Zoe, la Clio essence, diesel, ou la Peugeot 208. Cette étude pourrait être réalisée pour d'autres niveaux de gammes et d'autres modèles.

Guy Furnelle


Nous avons déjà publié quelques comparatifs de cet ordre lors de nos dossiers réguliers sur les "véhicules électrifiés", en comparant les coûts d'usage et le kilométrage nécessaire pour rentabiliser telle ou telle technologie. Nous allons évidemment renouveler ces études, de plus en plus indispensables.

**NOUVELLE ANNÉE,
NOUVEAUX MODÈLES.
EN JANVIER, ESSAYEZ LA NOUVEAUTÉ.**

RENAULT DAYS* DU 16 AU 20 JANVIER



Gamme Nouvelle Renault ZOE : consommations min/max (Wh/km) : 172/177. Émissions de CO₂ : 0 à l'usage, hors pièces d'usure. Jusqu'à 395 kilomètres d'autonomie WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures), selon version et équipements. Gamme Nouvelle Renault TWINGO** : consommations mixtes min/max (l/100km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 4,4/5,0 - 5,2/5,9. Émissions de CO₂ min/max (g/km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 100/116 - 117/133. Gamme Nouveau Renault CAPTUR : consommations mixtes min/max (l/100km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 4,0/5,6 - 4,7/6,5. Émissions de CO₂ min/max (g/km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 106/128 - 124/148. Gamme Nouvelle Renault CLIO : consommations mixtes min/max (l/100km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 3,6/5,2 - 4,2/5,8. Émissions de CO₂ min/max (g/km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 95/119 -

Renault recommande 



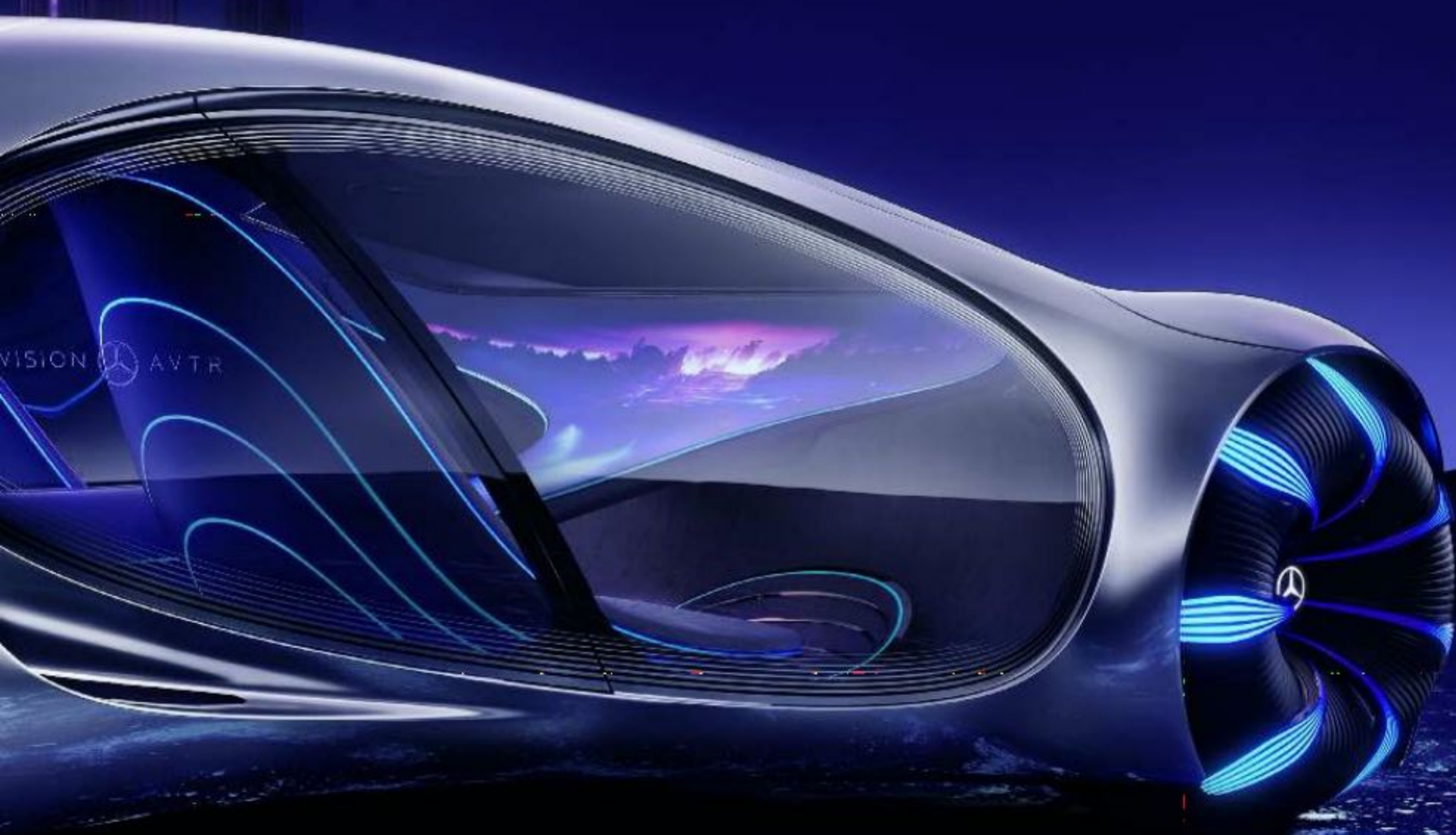
RENAULT
La vie, avec passion



109/131. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable. Depuis le 01/09/2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂. À partir du 01/09/2018, la procédure WLTP remplace le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), utilisé précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées selon WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon NEDC. *RENAULT DAYS : Les jours Renault. Ouverture exceptionnelle dimanche 19 janvier selon autorisation. **Nouvelle Twingo 3 Phase 2 disponible depuis mai 2019.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ





SUR UNE AUTRE PLANÈTE

Avec leurs concept-cars, les constructeurs explorent l'avenir. À plus ou moins long terme. Au CES de Las Vegas, Mercedes a poussé le bouchon très loin, en s'inspirant du film *Avatar*. Comme les habitants de Pandora, la Vision AVTR se veut en phase avec la nature. Trente-trois facettes mobiles, qui rappellent les écailles d'un reptile, permettent selon le constructeur de communiquer avec l'environnement extérieur.

À l'intérieur, le volant a disparu, conduite autonome oblige. La voiture reconnaît le conducteur grâce à son rythme cardiaque lorsqu'il pose la paume de sa main sur la console centrale pour en prendre les commandes. Évidemment, la batterie, 100% recyclable, peut être mise au compost et le cuir est 100% vegan. Le modèle pourrait faire une apparition dans le prochain *Avatar*, prévu fin 2021. Sur nos routes, ce sera bien plus tard...

NOUVEAU SUV PEUGEOT 2008

UNBORING THE FUTURE*



BETC Automobilia Peugeot 552 144 503 RCS Nanterre.

À PARTIR DE

179€/MOIS⁽¹⁾

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 2990 €
ENTRETIEN OFFERT

THERMIQUE

NOUVEAU PEUGEOT i-Cockpit® 3D⁽²⁾

CONDUITE SEMI-AUTONOME⁽³⁾

LE CHOIX DE L'ÉNERGIE : ÉLECTRIQUE, ESSENCE, DIESEL

MOTION & e-MOTION

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte NEDC** (l/100 km) : de 3,6 à 5,0 ; Émissions de CO₂ NEDC** (g/km) : de 97 à 114.

* Pour un futur qui ne soit pas ennuyeux. ** Les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ sont déterminées sur la base d'une nouvelle réglementation WLTP (Règlement UE 2017/948) et les valeurs obtenues ont été converties en NEDC pour permettre la comparabilité avec les autres véhicules. Veuillez à vous rapprocher de votre point de vente pour de plus amples informations. Les valeurs ne tiennent pas compte notamment des conditions d'usage, du style de conduite, des équipements ou des options et peuvent varier en fonction du type de pneumatiques. Pour de plus amples renseignements sur les consommations de carburant et les émissions de CO₂, veuillez consulter le guide pratique intitulé « Consommations conventionnelles de carburant et émissions de CO₂ des véhicules particuliers neufs » disponible gratuitement dans tous les points de vente ou auprès de l'ADEME - Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Éditions, 2 square Lafayette BP 406 F - 49004 Angers Cedex 01) ou sur <http://www.carlabelling.ademe.fr/>.



ÉLECTRIQUE



PEUGEOT

En location longue durée sur 49 mois et pour 40 000 km. (1) Exemple pour la location longue durée (LLD) d'un nouveau SUV PEUGEOT 2008 Active PureTech 100 BVM6 neuf, hors options, incluant l'entretien et l'assistance offerts pendant 49 mois. **Modèle présenté :** nouveau SUV PEUGEOT 2008 GT PureTech 155 S&S EAT8, options peinture métallisée Orange Fusion et toit ouvrant : **301 €/mois** après un 1^{er} loyer de 4 800 €. Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre valable du 02/01/2020 au 29/02/2020, réservée aux personnes physiques pour un usage privé pour toute LLD d'un nouveau SUV PEUGEOT 2008 neuf dans le réseau PEUGEOT participant, sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981, ORIAS 07004921 (www.orias.fr), 9 rue Henri Barbusse, 92230 Gennevilliers. Offre non valable pour les véhicules au prix PEUGEOT Webstore et les véhicules sur le site store.peugeot.fr. La LLD peut être souscrite seule sans CPS Pack Entretien et ce dernier peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau PEUGEOT participant. (2) De série ou indisponible selon les versions. (3) De série, en option ou indisponible selon les versions.

CITROËN

électrifie

SON FUTUR...



... mais pas que ! Nouveau design, nouveau langage des formes et nouvelle plate-forme, le constructeur aux chevrons réinvestit tous les segments avec des objectifs clairs : le confort, l'équipement et l'originalité à des coûts maîtrisés.

Dossier réalisé par André Magnard



PHOTOS CITROËN

→ LA GAMME ACTUELLE...

Saignant

• **C5 Aircross.** Le bon gabarit et le bon rapport qualité/prix pour ce SUV compact vendu entre 24 700 et 39 300 €. Disponible désormais en hybride rechargeable (39 950 €).

• **C3.** Sans apporter la technologie ni l'électrification d'une Peugeot 208, la C3 était pourtant en 2018 la Citroën la plus vendue en Europe. Gamme de 14 450 à 21 000 €.

• **C3 Aircross.** L'apport de la silhouette SUV fonctionne dans la gamme. Ce SUV des villes est vendu dans la fourchette de prix d'une C4 Cactus, de 18 200 à 26 350 €.

À point

• **C4 Cactus.** Plate-forme allongée de C3, mais suspensions à butées hydrauliques. Qu'elle fait payer cher : de 19 250 à 27 600 €.

• **C4 Spacetourer, Grand C4 Spacetourer.** Deux monospaces cannibalisés par les SUV. Ils ont des qualités, pourtant, tarifées entre 28 450 et 40 650 €.



Début des années 2010. Le groupe PSA est au bord du gouffre. Quatre ans plus tard, la direction arrache les pépites de la "ligne DS" à la gamme Citroën pour créer une marque à part. À ce moment, les observateurs ne donnent pas cher de la survie de Citroën. Et pourtant, derrière les cloisons des bureaux de style et du marketing, dans le bureau de Xavier Peugeot, alors responsable du produit et de la stratégie, chacun croit à la renaissance. Il faut reconstruire une identité forte: le designer Alexandre Malval s'en occupe. Le thème des doubles optiques sur deux niveaux, inauguré avec le C4 Picasso, fait l'affaire, et Kia n'hésitera pas à le copier! Reste à reconstruire une gamme cohérente. La C4, trop banale, est alors sacrifiée, la C4 Cactus prend son rôle de petite routière, et tous les efforts se portent sur le renouvellement de la C3 et sur l'ouverture aux SUV.

Ceci fait, une nouvelle ère s'ouvre aujourd'hui, avec la nomination d'une directrice du produit et de la stratégie, Laurence Hansen, au poste qu'occupait Xavier Peugeot. Charge à elle de définir avec Linda Jackson, directrice générale, le cahier des charges pour les années 2020-2030. Au design, Pierre Leclercq a remplacé Alexandre Malval, signe qu'un nouveau langage formel est attendu. Citroën fait le choix d'une maîtrise des coûts et cela passe par un recours à la plate-forme CMP (208, DS 3 Crossback et Corsa) pour rebâtir son milieu de gamme C4. Osé, mais cette stratégie autorise l'électrification à 100 % de la prochaine C4, au contraire de la future Peugeot 308 qui optera pour l'hybridation rechargeable. Citroën osera aussi un produit décalé en entrée de gamme, apte à l'autopartage et à l'évolution du "free 2 Move" du groupe PSA. Une Citroën que l'on pourrait conduire dès l'âge de 16 ans. Les objectifs sont clairs, les paris calculés. Ne reste plus qu'à contrer un ennemi venu de l'intérieur: Opel⁽¹⁾, qui pourrait déranger Citroën plus que la fusion FCA-PSA. Cette dernière ne concernera que peu la marque française. Dans un premier temps...

(1) Sur les 11 premiers mois de 2019 en Europe, Opel devance Citroën avec 5,6 % du marché contre 4,3 % pour le constructeur français.

... SUR LE GRIL



• **Berlingo.** Il a eu droit à sa nouvelle plate-forme, contrairement à la C3. Gabarit en forte hausse pour des tarifs de 22 400 à 31 200 €.

Trop cuit

• **C-Zéro.** Une Mitsubishi reconditionnée. Électrique, propulsion, proportions étonnantes. Vendue 26 900 €, hors bonus. À éviter.

• **e-Berlingo.** Ce modèle 100 % électrique repose sur l'ancienne silhouette du Berlingo. Seulement 170 km d'autonomie pour un prix victime d'un court-circuit: 31 850 €.

Cramé

• **e-Mehari.** Plagiat de Mehari, 100 % électrique, sans intérêt. 417 exemplaires en 2018. Vendu de 26 700 à 29 300 €.

• **C1.** Elle va faire les frais d'une politique de groupe: PSA n'a plus l'intention de produire des "petites" voitures sur un schéma ancien. Place à l'autopartage? De 11 050 à 12 950 €.

C4 Antitapecul

ÉLECTRIQUE

Les DS et SM font partie du patrimoine de la marque DS ? Qu'importe, chez Citroën, il reste la GS qui fête ses 50 ans cette année !

De la GS, la C4 reprend la forme du vitrage et une compacité bienvenue.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

C4 BERLINE

LES INFOS CLÉS

À partir de 20 000 € *

Commercialisation : fin 2020

Ses cibles : Volkswagen Golf et ID.3

* Estimation

Inspirez et dites ceci à voix haute: “*Cette Citroën est une voiture dans laquelle on aime voyager. Grâce à sa suspension, bien sûr, qui permet d’oublier les inégalités de la route. Grâce aussi à ses sièges moelleux qui maintiennent bien le corps. Grâce, enfin, à son espace intérieur qui autorise la détente.*” Vous pensez lire un extrait de la présentation de la future C4 qui sera dévoilée fin 2020? Perdu, ce texte est extrait d’un catalogue de la Citroën GS des années 1970! Si nous évoquons la GS, cinquante ans plus tard, c’est parce que ce modèle a servi de référence au projet qui donnera naissance à la nouvelle C4. Cette future Citroën ne sera pas pour autant un revival de son inspiratrice! Mais elle reprendra l’esprit de son vitrage latéral et sa ceinture de vitres assez linéaire. Côté design, les originalités sont nombreuses avec un volume de berline-coupé et un hayon qui meurt en pente douce dans le prolongement du pavillon. La nouvelle identité est présente avec ses barres chromées qui s’évasent à leur

La nouvelle identité provient du concept car CXperience de 2016.



extrémité. Celle du haut coiffe les feux de jour, alors que sa jumelle inférieure se plante dans les optiques. La stature de la voiture est haute et les flancs reçoivent les mini-Airbump que l’on trouve déjà sur les C5 Aircross et C4 Cactus. À l’arrière, les feux sont totalement externalisés, comme sur une Honda Civic ou un Toyota C-HR. En termes de plate-forme, la C4 surprend en optant pour la “petite” CMP des Peugeot 208, DS 3 Crossback ou encore Opel Corsa, et non l’EMP2 de sa cousine Peugeot 308. Ce choix est dicté par la volonté de tirer les prix vers le bas. Dotée d’un gabarit de 4,42 m de long, elle repose sur un empattement accru de près de dix centimètres par rapport à la C4 Cactus. Tutoyant les 2,65 m, il est supérieur à celui de l’actuelle Peugeot 308! Donc, comme la GS en son temps, la C4 offrira bel et bien “*un espace intérieur autorisant la détente*”. Les sièges Advanced Comfort seront évidemment de la partie, comme les amortisseurs à butées hydrauliques progressives. À l’instar des Peugeot 208, 2008, DS 3 Crossback et Opel Corsa qui se partagent cette plate-forme, la C4 sera disponible avec les moteurs essence PureTech, diesel BlueHDi, et en version 100 % électrique. Ainsi, le groupe PSA ne met pas tous les œufs sous le même capot. La C4 se démarquera de ses rivales du segment des berlines compactes qui n’offriront, dans un premier temps, que l’hybridation rechargeable (future 308). Et l’e-C4 100 % électrique ira se frotter, au niveau européen, à la Volkswagen ID.3 fraîchement révélée. Des sièges Advanced Comfort, des amortisseurs à butées hydrauliques progressives, un empattement de berline, un moteur électrique, il n’y pas à dire, c’est l’antitapecul, l’antirikiki et l’antigoinfre, comme l’annonçait la pub de la GS en son temps!



GS, la nouvelle icône Citroën

Conformément à la philosophie du design Citroën, pas question de faire du néorétro comme Fiat avec sa 500. La GS, née voici tout juste cinquante ans après une genèse express de seulement trois ans et demi (un exploit pour l’époque), a pourtant bel et bien inspiré les designers de la marque. Avec une plate-forme plus étriquée que celle d’une Peugeot 308, les créateurs ont usé d’astuces pour rendre visuellement leur bébé plus généreux en taille, comme en témoignent les feux qui sortent littéralement de la carrosserie!

C1 Un ami ÉLECTRISANT

Bientôt, on pourra affirmer qu'un concept car Citroën a donné naissance à une mini-électrique révolutionnaire !



PHOTOS : CITROËN

Les Citroën C1, Peugeot 108 ou Opel Adams ont du plomb dans l'âme. Le groupe PSA, comme certains de ses concurrents d'ailleurs, ne veut plus produire de petites voitures. Étrange, à un moment où la planète a besoin de respirer ? Non, logique : construire une petite voiture de 3,50 m consomme autant d'énergie (dans tous les sens du terme) que fabriquer une berline de type 208 ou C3. Le tout, avec des investissements identiques et des coûts de production difficiles à restreindre. Morte, la petite auto ? Non, car elle va muter. Et bizarrement, dans le groupe PSA, c'est Citroën qui devrait tirer le premier, alors que Peugeot a dévoilé en 2009 la BB1 et que, récemment, Gilles Vidal, le patron du design de la marque au lion expliquait que "concevoir de plus

actuels, serait la voie à suivre. Je crois qu'il faut penser à une rupture très forte..."

Citroën y a travaillé en pensant aux jeunes, à cette clientèle potentielle qui n'a pas le désir de posséder, pas même d'acheter, mais qui baigne depuis des années dans le partage. Cette clientèle-là loue son smartphone plus qu'elle ne l'achète. Alors, les hommes du marketing et les équipes du design Citroën ont pris un smartphone dans la main gauche et... une photo de la 2CV dans la droite. Le petit véhicule qui sortira en série du chapeau de ces magiciens devra être électrique, connecté pour se trouver facilement sur les points d'autopartage, accessible à des jeunes de 16 ans, et donc homologué pour certaines versions dans la catégorie des quadricycles. Il devra également adopter le toit en toile de la 2CV, mais en autopartage, est-ce bien raisonnable ?



e-C1

LES INFOS CLÉS

Sous forme d'autopartage

Commercialisation : 2020




Sa cible : aucune pour l'instant

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.



EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur    Pour une info en continu

C5 *De nouveaux* CODES

L'histoire de la prochaine "grande" berline Citroën pourrait être source de malentendus. Non, ce n'est pas une DS des temps modernes, et non, elle ne révolutionnera pas l'univers automobile comme le fit son aînée qui a subtilement glissé dans le patrimoine et portefeuille de la jeune marque du même nom. L'ambition de la nouvelle C5 – appelons-la ainsi, car le sigle C6 est douloureux pour le constructeur... – est d'apporter une réponse décalée à l'offre des routières non premium. La C5 de 2022 restera accessible, même si elle entend redéfinir les codes de la berline avec un style inspiré de celui du concept-car CXperience de 2016, bientôt quatre ans déjà ! Son style, justement, parlons-en. Il sera inspiré du concept signé Grégory Blanchet, un créatif talentueux qui a rejoint depuis le centre de style avancé de... Mercedes à Sophia Antipolis, sous la responsabilité d'Alexandre Malval, l'expat du style Citroën !

Sa plate-forme permet l'hybridation rechargeable

Diable, cette future Citroën C5 aurait donc convaincu la grande dame grise de Stuttgart que "nos" designers français font partie des meilleurs mondiaux ? Bref, cette C5 adoptera un style sans ligne de carre, c'est-à-dire un dessin tout en galbes et volumes subtils très difficiles à travailler, car la frontière est ténue entre un style structuré et une ligne mollassonne. Installé à bord, vous découvrirez que la stratégie design consistant à créer des planches de bord de type "piano" horizontales et épurées, déjà présentes sur les C3 et C5 Aircross, se poursuit avec la berline. Techniquement, la C5 de 2022 repose sur la plate-forme EMP2 du groupe PSA, comme la silhouette du C5 Aircross. Tout se tient. Mais aussi comme celle de la Peugeot 508. La Citroën reprendrait – en Europe – l'empattement de la berline "coupé 5 portes" Peugeot, mais avec une hauteur plus généreuse, laissant la version longue de ce soubassement à la 508 chinoise, bien différente de

l'europpéenne. La C5 pourra ainsi bénéficier de la même chaîne de traction hybride rechargeable que celle de sa cousine 508, avec un moteur essence PureTech de 180 ch associé à une machine électrique de 110 ch, le tout accolé à une boîte e-EAT8. La batterie de près de 12 kWh de la Peugeot pourra évidemment évoluer d'ici à la commercialisation de la C5, avec une autonomie espérée de près de 60 km. Seule question aujourd'hui sans réponse : la C5 aura-t-elle droit à une silhouette break, ou se

contentera-t-elle de sa robe de berline ? Question non dénuée de sens, puisque dès l'année prochaine, la grande berline DS 9 – premium – débarque dans le groupe...

À DS l'univers premium, à Citroën celui d'une C5 confortable, habitable et moins chère.



Troisième C5 dans la gamme ?

Après la berline et le SUV, la gamme C5 pourrait adopter une silhouette inédite, celle du coupé SUV. Sur la base de l'actuel C5 Aircross (désormais disponible avec une hybridation rechargeable), les designers auraient déjà esquissé un volume plus dynamique, avec un pavillon fuyant et une poupe inclinée. Cette silhouette sera-t-elle réservée à Citroën ou Peugeot, à moins qu'un hypothétique 4008 Coupé SUV ne soit prioritaire ?



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Le design sans ligne de carre impose des volumes qui exigent une parfaite maîtrise de l'emboutissage. Citroën sait faire...



C5 BERLINE

LES INFOS CLÉS

À partir de 31 000 €*

Commercialisation : 2022

Sa cible : Volkswagen Passat

* Estimation.

Nouvelle C5, digne héritière

Citroën ne veut plus faire la révolution dans le haut de gamme, simplement proposer une berline avec d'autres codes que ceux utilisés – et usés – par la concurrence. Pourtant, la C5 de demain est la descendante d'une sacrée dynastie !

1955



DS

Née en 1955, elle n'aurait jamais vu le jour sans le soutien indéfectible du patron d'alors, Pierre Bercot.

1974



CX

Pensée pour remplacer l'ID plutôt que la DS, la CX a débarqué alors que le rival de toujours, Peugeot, gobait la marque Citroën !

1989



XM

Avec la mutualisation au sein du groupe PSA, c'est la XM qui a forcé la Peugeot 605 à passer à la traction avant ! Elle restait pourtant une vraie Citroën.

2000



C5

La première génération a déconcerté les fidèles. À mi-chemin entre une Xantia et une XM, la C5 a été sauvée avec sa seconde génération.

2005



C6

Pénalisée par une industrialisation tardive (il fallait laisser la place à la C4), la C6 est apparue trop tard pour bouleverser le marché. Dommage...

PHOTOS: CITROËN

A

u sein d'une famille, il y a parfois l'enfant héros qui, en retour, ne montre pas forcément la reconnaissance attendue. C'est le cas de la Citroën C3 de la troisième génération. Lorsqu'elle débarque dans la gamme en juin 2016, elle est l'incarnation même de la nouvelle identité de la gamme. La C3, c'est le socle sur lequel se sont appuyés les C3 Aircross, C4 Cactus II et C5 Aircross. Hélas, elle paie cher l'urgence de sa conception puisqu'elle n'a pas bénéficié de la nouvelle plate-forme multiénergie CMP, et doit donc se contenter de celle de la 208 de la première génération. Pas de

C3 RESTYLÉE

LES INFOS CLÉS

À partir de 14 000 € *

Commercialisation :
printemps 2020

Sa cible : Opel Corsa

* Estimation.



ILLUSTRATION: JEAN-FRANÇOIS HUBERT

C3 Nouveau nez

La C3 joue au jeu de l'oie pour rester séduisante

Son nouvel atout, c'est un "soft nose" redessiné qui inclut l'identité Citroën avec les barres supportant les feux de jour qui s'évasent en patte d'oie. Même opération de charme pour le C3 Aircross qui, comme la berline, ne dispose pas de la plate-forme multiénergie et subit la même peine côté motorisation. Heureusement, la gamme Citroën pourrait accueillir une nouvelle silhouette, cette fois sur la base du plus généreux C5 Aircross avec le Sportycross afin de contrer une concurrence vive dans ce segment. Avec la fusion FCA-PSA qui pousserait Peugeot vers les États-Unis avec des SUV appropriés et plus gros, cette silhouette du SUV compact coupé pourrait revenir à la firme au double chevron... À suivre donc !

Pas d'électrification possible sur cette plate-forme. Mais détection d'angles morts, entrée mains-libres ou caméra de recul restent au programme.

La C3 a participé au renouveau de la marque Citroën, lorsque le groupe PSA se relevait péniblement d'une crise sans précédent.

On devine ici l'intérêt d'un bouclier "soft nose" imposant : il suffit de faire évoluer ce dernier pour (presque) tout changer !



“MOINS DE LIGNES plus de muscles!”

Voici un peu plus d'un an, le style Citroën a changé de patron. Pierre Leclercq a renoncé à prendre en main le design du constructeur coréen Kia et préféré une marque qu'il affectionne ! Propos recueillis par Christophe Bonnaud

Juillet 2018. Le Belge Pierre Leclercq est en réunion dans le studio de design de Kia Europe. “J'en sors pour prendre un vol en direction de la Belgique et, à ma descente d'avion, j'ai un message de Jean-Pierre Ploué (directeur des styles du groupe PSA). Il me demande de venir le voir, car Alexandre Malval (alors directeur du design Citroën) est en partance, et il veut me proposer le poste.” De quoi hésiter ? “Ça mouline d'autant plus dans ma tête, que je savais que j'allais prendre la tête du design de chez Kia sur le plan mondial...” Pourtant, Pierre Leclercq va faire le choix de l'évidence : “J'ai grandi « Citroën », entre ma mère qui roulait en Dyane, mon père en CX et mon grand-père en DS... Et puis, je retrouve un pays où je parle ma langue ! Citroën a quand même une gamme assez exceptionnelle. Alexandre Malval et ses équipes ont bâti une marque plus forte, mais elle est encore fragile sous certains aspects, il reste encore beaucoup

à faire.” Ce dossier montre un aperçu de la stratégie du constructeur français. Si la C4, que vous découvrirez en fin d'année, est signée par son prédécesseur, Pierre Leclercq a néanmoins pu se mettre à l'œuvre sur les programmes en cours, dès son arrivée : “J'ai commencé à retravailler des projets en respectant le dessin du designer et avec ma touche personnelle, forcément distincte de celle d'Alexandre Malval. On est tous différents, mais on n'est pas seuls. On est en équipe. Mon travail, c'est de proposer à Jean-Pierre Ploué, ainsi qu'à la direction, des projets pour réinventer la marque, des voitures que je vais pousser très loin, en espérant convaincre...” Pas question de rester sur le rythme d'un succès légitime lié à une belle renaissance du style Citroën, avec une identité forte. Il faut aller de l'avant, encore et toujours. “Ma démarche est clairement celle de la révolution plutôt que de l'évolution ! C'est l'énorme avantage de travailler dans une marque française. Toutes les marques sur la planète ne se donnent pas cette chance de faire une révolution. Chez Citroën, oui.” Mais la patte d'un designer ne se voit que quatre ans après pour le grand public. À moins de casser un plan produit

qui, avec la fusion FCA-PSA, offre de nouvelles opportunités ! “Il y a toujours de la place pour des projets issus du design. Ce sont les plus beaux ! Mon travail pour les mois à venir, ce n'est pas forcément de faire « passer » des produits. Le but est de réinventer le langage formel du style Citroën, ou encore l'identité de la marque. C'est de voir jusqu'où l'on peut et où l'on doit aller.” Et ce langage formel, quel est-il ? “Le design Citroën d'aujourd'hui et de demain, c'est moins de lignes et plus de muscles, c'est un long travail sur les surfaces, c'est quelque chose qu'on veut garder, c'est la philosophie Citroën. Mais c'est évidemment plus complexe à traiter.”

La petite C1 serait renouvelée par une mini 100% électrique vouée à l'autopartage.



CITROËN

CITROËN



Le concept 19_19 du centenaire de Citroën casse les codes et ouvre de nouveaux horizons.

Pierre Leclercq,
directeur du
design Citroën

“Le but est de réinventer le langage formel du style Citroën.”

↓ L'avis de **L'Auto-Journal**

La fusion entre Fiat-Chrysler (FCA) et PSA impactera-t-elle Citroën ? Sans doute moins que son cousin Peugeot, qui lorgne sur les États-Unis. En effet, au plan international, la prochaine terre de conquête de Citroën est l'Inde. Un peu en dehors des mouvements qui vont bouleverser les offres produites des (très) nombreuses marques de FCA-PSA, les Chevrans ont l'opportunité de tirer leur épingle du jeu. Ceci, dès 2020 ! Citroën annonce pas moins de six modèles électrifiés dans l'année (utilitaires compris). Cependant, au sein de la fusion, il lui faudra marquer sa différence face à Opel, le "rival" interne sans doute le plus dangereux. Le constructeur français propose plus de confort, de bien-être à bord et, surtout, s'appuie sur une gamme totalement repensée depuis le milieu de la précédente décennie. Avec le choix d'opter pour la plate-forme CMP et e-CMP pour la majorité de sa future gamme, Citroën bascule dans une stratégie de maîtrise radicale des coûts et devrait être en pointe sur l'e-mobilité et l'autopartage. Bref, les fragrances de l'époque des 2CV, Ami 8, GS et CX diffusent leurs sympathiques gènes dans l'ère (l'air ?) du futur de la marque. Et c'est tant mieux !

JEAN-PIERRE RUELLE

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Audi

A6 La berline A6 s'offre les services d'un module hybride rechargeable décliné sous deux versions, respectivement baptisées 50 TFSI e et 55 TFSI e. Ces dernières se partagent le même ensemble mécanique, qui comporte une variante du 4 cylindres 2.0 TFSI portée à 252 ch et soutenue dans ses efforts par un électromoteur de 143 ch. La puissance cumulée de la première déclinaison s'élève à 299 ch et son autonomie maximale en mode électrique est donnée à 58 km. Comptez 367 ch en cumulé pour la seconde, dont le rayon d'action en mode électrique diminue de 3 km. Dans les deux cas, la boîte robotisée, dite S tronic 7, canalise la harde en direction des quatre roues. A6 50 TFSI e Quattro : 62 200, 69 350 et 78 200 €, pour les finitions "Base", S line et Avus Extended. A6 55 TFSI e Quattro : 73 200 €, dans la déclinaison Compétition. Malus hors de propos. Dans l'immédiat, le break A6 Avant n'est pas concerné.

Q5 Commercialisé l'été dernier, le Q5 équipé du module hybride rechargeable 55 TFSI e de 367 ch aura connu une courte carrière. De fait, le configurateur du constructeur, seul document "fiable" à notre disposition au moment où sont rédigées ces lignes, ne mentionne plus son existence. Ce module est remplacé par l'unité 50 TFSI e de 299 ch identique à celle de l'A6, boîte de vitesses et transmission incluses. Audi annonce plus de 40 km pour l'autonomie en mode électrique, sans autre précision. Q5 50 TFSI e Quattro : 55 800 € sans les options. Malus interdit de séjour. Ce n'est pas tout. L'ensemble mécanique composé du diesel 40 TDI et de la boîte robotisée S tronic 7 se convertit à l'hybridation légère et gagne au passage 14 ch (204 au total). Les prix du Q5 40 TDI 204 Mild Hybrid Quattro varient de 50 080 à 63 690 €, au rythme de six finitions. Le malus s'élève à 1 504 ou 1 761 € en fonction desdites finitions.



Audi A6

Ford

Kuga Comme relaté dans cette rubrique en novembre dernier (voir L'Auto-Journal n° 1 045), le nouveau Kuga est entré dans la carrière avec pour seule motorisation son module hybride rechargeable de 225 ch en cumulé. Son offre moteurs est aujourd'hui complète. À cet égard, trois remarques. Primo, les précédentes unités thermiques remplissent, sans exception. Deuzio, le diesel de puissance intermédiaire, le 2.0 EcoBlue 150, est gratifié d'office de l'hybridation légère, dite mHEV. La boîte automatique lui est refusée. Tertio, la transmission intégrale n'est désormais accordée qu'à une seule motorisation (deux auparavant), soit le diesel 2.0 EcoBlue de 190 ch. En matière d'équipements, la banquette arrière coulissante est fournie de série dès l'entrée de gamme. Le combiné d'instrumentation digital 12,3 pouces et l'installation multimédia pilotée par un écran tactile de 8 pouces intègrent la dotation de série à partir de la finition ST-Line.



Ford Kuga

FORD

LA GAMME FORD KUGA

	Motorisations/boîtes	Malus (€)*	Finition	Prix (€)
Ess.	1.5 EcoBoost 120 ch BVM6	540	Trend/Titanium	26 600/29 300
	1.5 EcoBoost 150 ch BVM6	400 ou 740**	Titanium/ST-Line/ST-Line X/Vignale	30 500/32 700/35 200/37 900
Diesel	1.5 EcoBlue 120 ch BVM6	0 ou 75**	Trend/Titanium/ST-Line/ST-Line X/Vignale	28 100/30 800/33 000/35 500/38 200
	1.5 EcoBlue 120 ch BVA8	190 ou 240**	Titanium/ST-Line/ST-Line X/Vignale	32 800/35 500/37 500/40 200
	1.5 EcoBlue 150 ch mHEV BVM6	75	Titanium/ST-Line/ST-Line X/Vignale	32 400/34 600/37 100/39 800
	2.0 EcoBlue 190 ch BVA8 4x4	540 ou 740**	Titanium/ST-Line/ST-Line X/Vignale	37 600/39 800/42 300/45 000
	2.5 Duratec PHEV 225 ch CVT (hybride rechargeable)	0	Titanium/ST-Line/ST-Line X/Vignale	38 600/40 800/43 300/46 000

* Jusqu'au 29 février 2020. ** Selon les finitions.



Mitsubishi ASX

MITSUBISHI

Mitsubishi

ASX

Mitsubishi masque les rides du SUV ASX en le remaquillant sans faire dans la dentelle et, dans le même temps, il réduit sa gamme au strict nécessaire. Un moteur, une finition : on ne peut faire plus simple. Ainsi, le bloc essence 2.0 S-Mivec de 150 ch remplace le précédent 1.6 Mivec de 117 ch. Une boîte CVT (variation continue) en tire la substantifique moelle, sans autre choix possible. La livrée Intense, pour sa part, retient de série la climatisation automatique, l'accès et le démarrage mains-libres, la caméra de recul, l'interface smartphone, le GPS, le toit panoramique fixe et les jantes de 18 pouces... pour faire court. Prix : 25 490 €. Ajoutez 5 404 € pour le malus.

Seat

Tarraco BVM6 avec transmission aux roues avant ou boîte robotisée DSG7 offrant la transmission intégrale : la règle était gravée dans le marbre... jusqu'à présent. Le bloc essence 1.5 TFSI de 150 ch, qui compose l'entrée de la gamme du SUV Tarraco et n'entraîne que les roues avant, peut désormais faire alliance avec la DSG7, alternative à la BVM6. Le surcoût engendré se monte à 1 700 €, étant précisé que, sur le papier, la transmission automatisée n'implique pas d'augmentation de la consommation – 450 € pour le malus dans les deux cas. Tarraco 1.5 TFSI 150 DSG7 : 35 070 ou 38 490 € dans les finitions Style et Xcellence. Ajoutez 900 € pour la configuration 7 places.



Seat Tarraco

SEAT

VOITURE NEUVE

POURQUOI DES DÉLAIS AUSSI LONGS ?

VOUS AVEZ CHOISI VOTRE VOITURE, VOUS AVEZ SIGNÉ LE BON DE COMMANDE. ET LÀ, LE SOURIRE SE FIGE SUR VOTRE VISAGE : LE VENDEUR VOUS ANNONCE SIX MOIS D'ATTENTE, "SI TOUT SE PASSE BIEN !" NOUS VOUS EXPLIQUONS POURQUOI IL VOUS FAUDRA PATIENTER UN PEU AVANT DE ROULER DANS VOTRE NOUVELLE ACQUISITION.

Par Christophe Bourgeois



ROMAN BABAKIN

Quel est le délai normal pour une livraison de voiture ?

Selon une étude publiée il y a deux ans par nos confrères de l'UFC-Que Choisir, le délai de livraison moyen pour une voiture neuve était de 51 jours, soit un peu plus de sept semaines. Il s'agit bien sûr d'une moyenne, car dans la pratique, cela peut aller du simple au triple. Surtout, l'étude montrait que 15 % des délais n'étaient pas respectés et que la moyenne des retards était de 34 jours.

Comment éviter les délais de livraison trop longs ?

Il n'y a pas trente-six mille solutions. Si vous voulez repartir tout de suite avec votre voiture, vous n'aurez pas d'autre choix que de sélectionner un modèle déjà en stock. Dans ce cas, vous n'aurez pas votre mot à dire sur la couleur, ni sur la finition, encore moins sur les options. Mais généralement, surtout chez les marques généralistes, les stocks correspondent aux attentes du plus grand nombre. Bref, amateurs de gris (34 % des acheteurs de voitures

neuves choisissent cette couleur) * ou de blanc (30 %), vous trouverez facilement votre bonheur ; si vous préférez le rouge, il vous faudra patienter. Autre avantage, la remise peut s'avérer plus attractive, car cela permet au concessionnaire de faire tourner son stock plus rapidement. Sinon, la méthode infailliable : évitez de choisir la star du moment ! Si vous recherchez un SUV familial par exemple, un Nissan Qashqai, passé de mode, sera plus rapide à obtenir qu'un Citroën C5 Aircross qui, lui, connaît un très beau démarrage.



Volvo a très vite été dépassé par la demande sur le XC60. Pourtant, son prédécesseur survolait déjà sa catégorie en Europe.



“Sur la nouvelle 208, la finition GT Line représente près d’une vente sur deux, un mix bien au-dessus de nos prévisions.”

Guillaume Couzy

Directeur général de Peugeot France



Un équipementier défaillant, et c’est toute la chaîne de production qui est déstabilisée. Chez Peugeot, le 3008 en a fait les frais.

EN MOYENNE, COMPTÉZ 51 JOURS POUR ÊTRE LIVRÉ

À quoi est dû le retard ?

Au lancement d’un modèle, le constructeur répartit sa production selon de nombreux critères : motorisations, finitions, options, couleurs... Mais l’automobile n’est pas une science exacte.

• Cas n°1 : victime de son succès

Le cas le plus courant est le succès non anticipé d’un modèle. Des exemples ? Le Peugeot 3008 ou le Volvo XC60. Très rapidement, leurs délais de livraison se sont allongés pour dépasser les six mois. Les versions et les motorisations jouent également un rôle important. “Sur la nouvelle 208, la finition GT Line représente près d’une vente sur deux, un mix bien au-dessus de nos prévisions”, constate Guillaume Couzy, directeur général de Peugeot France. Résultat, quatre à cinq mois d’attente pour une 208 GT Line, contre un à deux mois pour une Allure. Idem pour les moteurs. Conséquence du diesel bashing actuel, les automobilistes se sont massivement tournés vers l’essence. Aucun constructeur n’avait anticipé ce revirement, et les délais sur cette motorisation ont explosé. “Nous en avons fait les frais sur le Seat Arona avec le 3 cylindres turbo essence”, se rappelle Stéphane Guigues, directeur de Seat France. Au sein du groupe Volkswagen, c’est ce moteur qui se vendait le plus. Résultat, une usine au bord de l’implosion et des délais qui n’ont cessé de s’étirer pour dépasser les sept mois.

• Cas n°2 : des fournisseurs à la peine

Une automobile est un grand puzzle dont les pièces proviennent d’une myriade de fournisseurs. Le constructeur en commande certaines quantités en fonction des prévisions de vente. Mais il arrive que des impondérables viennent gripper les rouages. Cela a été le cas pour le Peugeot 3008. Déjà saturée par la demande, l’usine de Sochaux a dû faire face à l’incendie de l’équipementier qui lui fournissait l’habillage de la planche de bord de la finition la plus demandée !

• Cas n°3 : priorité à certains marchés

Pour des raisons stratégiques, les constructeurs privilégient certains marchés. Le Honda HR-V était à peine lancé que les concessionnaires

annonçaient près d’un an d’attente. “Produit au Mexique, il a connu un démarrage fulgurant en Amérique du Nord”, se rappelle Christophe Decultot, président de Honda France. Résultat, les États-Unis et le Canada ont absorbé la production, et l’Europe n’avait plus qu’à attendre, ce marché n’étant pas prioritaire pour le constructeur japonais... Idem pour le Suzuki Jimny : les délais dépassaient l’année. “Les Jimny disponibles dans le réseau sont partis en quelques semaines, puis la source s’est tarie”, raconte Stéphane Magnin. Les Japonais avaient réservé la production pour les marchés asiatiques. Pour ces deux modèles, la situation s’est depuis régularisée.

• Cas n°4 : éviter les amendes

Fin 2019, quasiment aucune concession ne livrait des voitures électriques. Un effondre-

ment de l’engouement vert ? Non. Mais depuis le 1^{er} janvier 2020, les constructeurs sont tenus de respecter un seuil d’émissions de CO₂. S’ils le dépassent, ils sont soumis à de faramineuses amendes. D’où la rétention de ces modèles propres, immatriculés sur l’année 2020 et non pas 2019. “Les clients étaient prévenus, explique un concessionnaire Renault du centre de la France. Et lorsqu’ils devaient patienter un peu trop, nous avons fait un geste commercial.”

Qui sont les mauvais élèves ?

Difficile de faire des généralités, mais les constructeurs premium allemands sont souvent pointés du doigt. “Paradoxalement, un client qui débourse 60 000 ou 70 000 € pour sa voiture est beaucoup plus compréhensif que celui d’une ➔



Longtemps au sommet en Europe, les ventes de Qashqai s’essoufflent en fin de carrière, ce qui permet à Nissan de tenir ses délais.



Suzuki France a reçu ses premiers Jimny au compte-gouttes. Résultat : plus d’un an de délai de livraison.



Délai annoncé non respecté ? Vous êtes en droit d’annuler la vente et de récupérer votre acompte.



Pour maintenir des délais raisonnables, les constructeurs asiatiques ajustent leurs gammes à la demande des différents marchés et limitent le nombre d'options disponibles.

marque généraliste qui ne comprend pas pourquoi il doit attendre plus de deux mois", explique un concessionnaire Audi de Nouvelle-Aquitaine. Mais ce ne sont pas les seuls. Le développement de la personnalisation inaugurée par les Mini et autres Fiat 500, dans laquelle beaucoup de constructeurs se sont engouffrés, est un casse-tête pour les usines. Un exemple ? Le nouveau Renault Captur. Le catalogue annonce 90 associations différentes, rien que pour l'extérieur ! Si vous voulez une combinaison qui sort de l'ordinaire, soyez sûr que le vendeur vous annoncera des délais à rallonge. Et contrairement aux idées reçues, ce ne sont pas les marques asiatiques qui sont les plus mauvais élèves. D'une part parce que beaucoup de leurs modèles sont produits en Europe, voire en France (Toyota Yaris à Valenciennes, Nissan Micra à Flins). On échappe donc aux trois à quatre semaines de transport par bateau. D'autre part, leur gamme est généralement moins complexe que celle des marques européennes : deux ou trois moteurs, à peine une dizaine de couleurs, voire moins, et surtout peu d'options. Cette simplicité permet aux constructeurs de gérer plus facilement leur production et leurs stocks, donc de livrer plus rapidement.

Peut-on exercer une pression pour réduire le délai ?

Oui et non. Si votre concessionnaire ne peut pas vous fournir la voiture de vos rêves dans des délais raisonnables, c'est que la chaîne de production tourne à plein régime et qu'il y a peu de chance que vous trouviez mieux ailleurs. Pour autant, certains mandataires annoncent sur leur site internet des disponibilités beaucoup plus

courtes. Attention : comme dans les publicités pour les billets d'avion à des tarifs ridicules, il s'agit bien souvent d'un stock très limité et, dans la plupart des cas, ce sont des versions qui proviennent de l'étranger avec un niveau d'équipement différent de ceux des modèles français. Et comme chez le concessionnaire, vous n'aurez pas le choix sur la couleur ou la motorisation.

Quels sont les recours en cas de délai non respecté ?

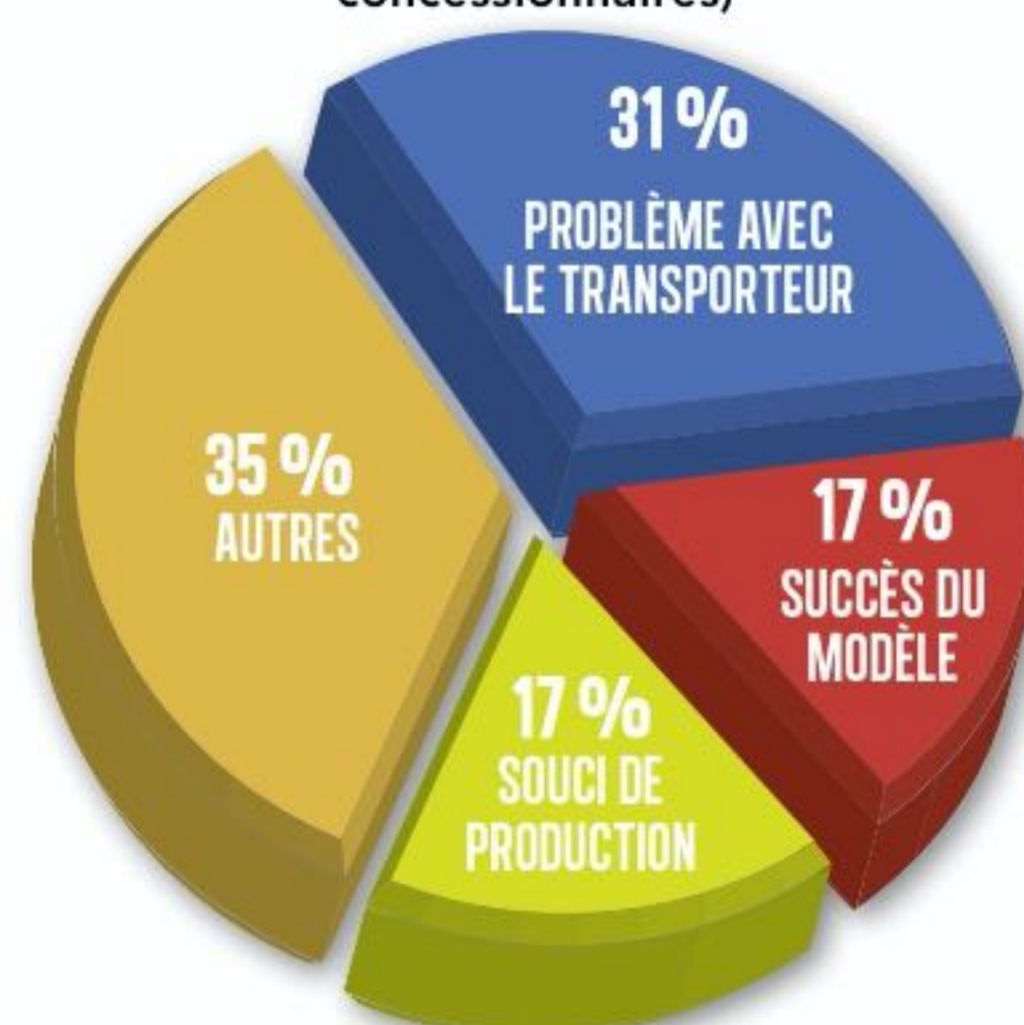
Sur le bon de commande doivent impérativement être indiqués la date ou le délai de livraison. Et si, le jour J, la voiture n'est pas là ? *"La priorité de nos concessionnaires est de satisfaire le client, indique-t-on chez Peugeot. Nous traitons les dossiers au cas par cas."* Tout est alors possible, mais n'escomptez pas une remise sur le prix d'achat du



La personnalisation ne favorise pas les délais courts. C'est vrai chez Mini, mais aussi chez Renault avec le nouveau Captur qui propose pas moins de 90 combinaisons possibles.

EXPLICATION DU RETARD DE LIVRAISON

(principales raisons avancées par les concessionnaires)



Seuls 61 % des clients sont informés du retard. Parmi eux, 48 % reçoivent une explication, 14 % une compensation, et 12 % bénéficient d'une voiture de prêt. (source : enquête UFC-Que Choisir).

modèle. *"Cela passe par une location à un tarif préférentiel pour faire la transition dans le cadre d'un contrat de financement, ou une renégociation de la valeur de reprise de l'ancienne voiture lorsqu'il y en a une"*, complète la marque au Lion. Selon l'étude UFC-Que Choisir, 61 % des clients étaient informés du retard, 48 % avaient obtenu une explication du retard, généralement mis sur le dos du transporteur, 14 % avaient reçu une compensation (options, services ou accessoires) et 12 % avaient bénéficié d'un véhicule de prêt. Vous êtes également dans votre droit de demander l'annulation de la vente (articles L.261-2 et L.216-3 du Code de la consommation) et un remboursement de l'acompte, généralement 10 % de la valeur de la voiture. Il faut dans ce cas attendre sept jours après l'échéance annoncée sur le bon de commande pour dénoncer la vente. ■

L'avis de L'Auto-Journal

Les délais de livraison d'une voiture dépendent de très nombreux paramètres, sur lesquels le concessionnaire a finalement très peu de prise. Il doit néanmoins vous informer

des délais et vous prévenir en cas de retard. Si vous souhaitez obtenir votre voiture rapidement, soyez plus souple dans le choix du modèle. Sinon, il vous faudra vous armer de patience !

Abonnez-vous à l'Offre Sans Engagement de **L'auto-journal**

Tous les plaisirs de l'automobile

**Recevez directement chez vous
1 jeudi sur 2 :**



**L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon**

+ 5 Guides dans l'année

**+ EN CADEAU
La montre Chronographe
(valeur : 40€)**

**= 45%
de réduction !**

Avec l'offre
sans engagement :
Je paie - cher et
je reçois la montre
chronographe
EN CADEAU

6,99€
par mois
SEULEMENT
au lieu de ~~12,62€~~

+ la version numérique offerte !



La montre Chronographe

Cette superbe montre répondant aux critères de la grande tradition horlogère, changez de style au gré de votre humeur grâce aux 2 bracelets interchangeables.

Boîtier : rond métal. Couleur argent. Finition polie.
Diamètre : Ø 42 mm.
Cadran : Noir avec index appliqués poli-miroir et luminescents.
Aiguilles : Luminescentes avec trotteuse rouge.
Verre : Minéral.
Mouvement : Quartz-3 Aiguilles.
Livré avec outil de changement de bracelet.

1 bracelet en
simili cuir noir

1 bracelet type
nato nylon
rouge et noir.

BULLETIN D'ABONNEMENT

A compléter et à renvoyer à Service Abonnement
L'AUTO-JOURNAL- CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

1 - JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT ET MON MODE DE PAIEMENT :

☐ **L'OFFRE SANS ENGAGEMENT :**
La meilleure offre d'abonnement !

-45%

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi + 5 guides dans l'année pour 6,99€ par mois seulement au lieu de ~~12,62€*~~

Je recevrai la montre Chronographe en cadeau (1029677)

Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de résilier mon abonnement à tout moment sans frais. Tarif après un an 8,99 €/mois

☒ Je lis gratuitement la version numérique de L'Auto-Journal sur tous mes écrans

☐ **L'AUTO-JOURNAL 1 AN :**
L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour 82€ au lieu de ~~117,54€*~~ (1029685)

-30%

☒ Je lis gratuitement la version numérique de L'Auto-Journal sur tous mes écrans

Je complète l'IBAN et le BIC présent sur mon RIB. Je n'oublie pas de joindre mon RIB.

IBAN : _____

BIC : _____ 8 ou 11 caractères selon votre banque

Vous autorisez EMAS, société éditrice de L'Auto-Journal à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Créancier : EMAS S.N.C - 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - FRANCE - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

Je choisis mon mode de règlement :

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal

☐ CB n° _____

Expire Fin : ____/____/____ Cryptogramme : _____ (au dos de votre carte)

Nom** : _____

Prénom** : _____

Adresse** : _____

CP** : _____ Ville** : _____

Date d'anniversaire : ____/____/____ (pour fêter son anniversaire)

Tél. (portable de préférence) : ____-____-____ (Pour envoyer un SMS en cas de problème de livraison)

Email : _____
(Pour gérer l'abonnement, accéder aux services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. L'adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs)

Dater et signer obligatoirement

FAIT A : _____

LE : ____/____/____

Signature : _____

* Le prix de référence se compose du prix kiosque et des frais de port. ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/01/2020. 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

KIOSQUE
mag

+ simple + pratique + rapide... Abonnez-vous sur www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal

Nos conseillers vous répondent par tel : 01 46 48 48 75 - Courriel : Service abonnement de L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 EVREUX cedex 9

Éditions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex



La planche de bord est entièrement refaite. Les deux compteurs (un seul à l'heure actuelle) en témoignent.



La 500 change du tout au tout quand elle se branche sur le secteur. Cela ne se voit pas au premier coup d'œil...

PHOTOS : SB MEDIEN

LA FIAT 500 VIRE ÉCOLO

Fiat se convertit à l'électricité. Il était temps. En toute logique, c'est la 500 qui ouvre le bal.

Les esprits chagrins ne manqueront pas de nous faire la remarque : à quoi peuvent bien servir les camouflages qui couvrent cette voiture ? La silhouette de la Fiat 500 est reconnaissable entre mille, le fait est. Et cette fois, son aspect général n'évolue vraiment pas. Mais comme d'habitude, les bonnes nouvelles nichent dans les détails. À l'avant, le bout de plastique disgracieux cache une calandre que l'on devine fermée, et à l'arrière, les sorties d'échappement brillent par leur absence. Tous éléments qui ne laissent guère planer le doute quant à la nature de la voiture : celle-ci se branche

sur le secteur. Une première chez Fiat, du moins à l'échelle de la planète. Une 500e, bâtie sur la base technique de l'actuelle version thermique, est diffusée au compte-gouttes aux États-Unis depuis 2013 (113 ch et 140 km d'autonomie).

Avant d'entrer dans le vif du sujet, nos espions ont réussi à prendre en photo la planche de bord de la 500 électrique, baptisée EV par nos soins. Un grand bravo à eux. Où l'on découvre un combiné d'instrumentation entièrement refait (deux compteurs au lieu d'un), un volant plus petit et, fin du fin, une commande de boîte de vitesses rotative.

Puissance et autonomies (au pluriel) classées secret défense

Le vif du sujet est limité, à vrai dire. Un, la 500 EV repose sur une plate-forme inédite, dédiée à la seule locomotion électrique, extensible à souhait et appelée à une belle carrière chez Fiat – à condition que PSA ne mette pas son nez là-dedans... Deux, l'auto a droit à plusieurs batteries au choix, avec à la clé des autonomies variables. Sur l'essentiel, les espions précités ont fait face à un service de contre-espionnage efficace. En décodé, la puissance et les autonomies de la citadine italienne en mode écolo sont, à cette heure, à l'abri dans les coffres-forts de la CIA. Il faudra attendre le prochain Salon de Genève, où la 500 EV fera sa première apparition publique, pour en savoir plus.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
rentrée 2020

Prix : à partir de **25 000 €**

Concurrentes : la Smart EQ Fortwo et la triplette Volkswagen e-Up! / Seat Mii Electric / Skoda Citigo iV



Le bloc de plastique disgracieux cache une calandre fermée. Ce sera le seul signe vraiment distinctif de la 500 électrique.

CLIP

Le dernier mile de la Coccinelle

Clap de fin pour la Coccinelle, la vraie, celle des origines, produite jusqu'à récemment au Mexique. Volkswagen rend hommage à son icône dans une courte vidéo animée, avec, en bande-son, la chanson *Let it be* des Beatles interprétée par une chorale d'enfants. La face avant de la berline électrique ID.3 s'affiche au générique de fin, en clin d'œil. C'est beau à en "chialer", permettez-nous l'expression. L'œuvre, car c'en est une, est visible sur YouTube sous le titre *The Last Mile*.



2,8

C'EST LE NOMBRE DE VÉHICULES ÉLECTRIFIÉS (100 % ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES, RECHARGEABLES OU NON) PRODUITS DANS LE MONDE EN 2019.

À en croire les prévisions du cabinet Boston Consulting Group, ces types de propulsion représenteront 51 % des ventes mondiales en 2030 (18 % pour les électriques, 33 % pour les hybrides).

MILLIONS

LA LOI

90 km/h sous dérogation

C'est fait. La loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 26 décembre dernier autorise le retour de la limitation de vitesse à 90 km/h, sur les axes dépendant de l'autorité départementale uniquement, et sous conditions. Dans les faits, la décision du retour à 90 km/h revient au président du conseil départemental et "prend

la forme d'un arrêté motivé, pris après avis de la commission départementale de la sécurité routière, sur la base d'une étude d'accidentalité des sections de route concernées", indique l'article 36 de la LOM. Cela n'a pas tardé. La Haute-Marne est repassée aux 90 km/h sur 200 km de routes dès le 9 janvier.



ALEXANDRE MARCHI/PHOTOPQR

RÉTROMOBILE

PARC DES EXPOSITIONS
DE LA PORTE
DE VERSAILLES PARIS

www.retromobile.fr

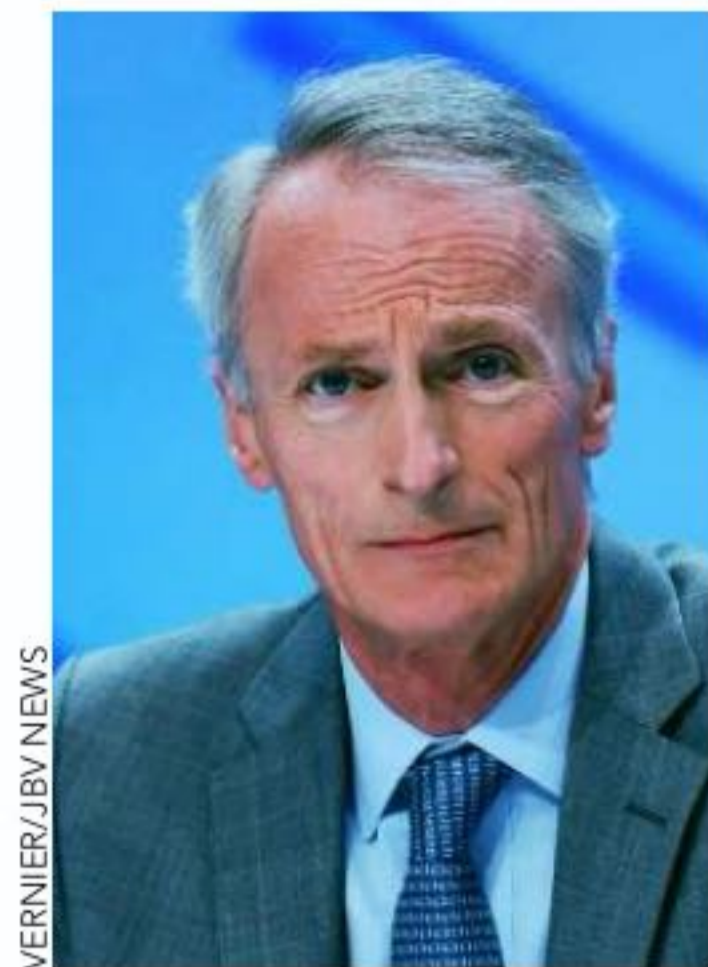


Une Sunbeam Alpine MK1 de 1954, une Simca Do Brasil de 1966 jamais vue en France, les modèles historiques de la marque tchécoslovaque Tatra, les sportives emblématiques des années 90 ou encore les blindés qui ont participé à la bataille de France en juin 1940: c'est ce que vous découvrirez dans les allées de la 45^e édition du Salon Rétromobile.

Entre autres réjouissances.

Du 5 au 9 février. Prix en caisse: 23 €.

De 19 à 21 € sur le site web.



VERNIER/JBV NEWS

“Dans une alliance de cette nature, les résultats peuvent être supérieurs à ceux obtenus par des fusions capitalistiques.”

Jean-Dominique Sénard, dans une interview accordée au *Journal du dimanche*, le 22 décembre dernier.

En clair, toute idée d'une fusion entre Renault et Nissan est abandonnée. “La détente est palpable au Japon”, précise le directeur de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi. C'était avant la fuite de qui vous savez...

Les chiffres du marché français en 2019



2 214 278

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées sur l'ensemble de l'année 2019 (+ 1,9 % par rapport à 2018).

32%

C'est la part de marché du groupe PSA, toutes marques confondues, (+ 1,4 %). Le groupe Renault (sans Nissan) accapare pour sa part 24,8 % du marché (- 0,3 %). Les ventes dudit Nissan chutent de 29,8 %.

211 193

Voitures neuves immatriculées en décembre dernier (+ 27,7 % par rapport à 2018). Les véhicules de démonstration ont représenté 24 % des immatriculations.

407 159

C'est le nombre de Renault immatriculées en 2019 (+ 0,2 %). Suivent Peugeot (379 582 unités, - 2,6 %) et Citroën (235 110, + 9,9 %).

OCCASION

La confiance règne

Si vous avez dans l'idée d'acheter une voiture d'occasion, la start-up Trustoo peut vous fournir une aide précieuse en vous mettant en relation avec ses 400 spécialistes indépendants. Mandatés par vos soins, ces experts (chefs d'atelier mécanique, ingénieurs motoristes et autres) effectuent un diagnostic de la voiture convoitée et vous aident à négocier si besoin est. À savoir, Trustoo facture le service rendu (99 € ou 299 €), mais ne prend pas de commission sur le prix de vente. Contact : www.trustoo.fr. Sinon, il y a la rubrique “Fiche occasion”, en fin de ce magazine...



ADOBE STOCK

INDUSTRIE

Premières autos turques

La Turquie produit bon nombre de voitures sur son sol, dont la Renault Clio, mais aucune marque n'a jamais battu son pavillon. Le tort est réparé. Le 27 décembre dernier, le président turc Erdogan a dévoilé en grande pompe deux prototypes portant le sigle du constructeur TOGG (Groupe automobile turc, en traduction rapide). Une berline et un SUV, tous deux dessinés par Pininfarina, ce qui en dit long sur les ambitions du projet. Les deux engins partagent la même architecture 100 % électrique, composée d'un ou deux électromoteurs au choix (200 ch dans le premier cas, 400 ch dans le second). Les intérieurs envahis d'écrans, très modernes d'aspect, complètent des ensembles convaincants. L'usine sortira de terre en 2021, et les premières autos turques prendront la route en 2022.



SERHAT CAGDAS/ANADOLU AGENCY/AFP



NUMÉRIQUE

BMW adopte Android Auto

Chose curieuse de la part d'un constructeur de son envergure, BMW n'a pas l'interface smartphone Android Auto en magasin. Apple CarPlay uniquement, au risque de froisser les éventuels clients propriétaires d'un smartphone sous Android – technologie développée par Google, pour rappel. L'anomalie sera corrigée en juillet prochain, au moment où BMW équipera ses modèles de la nouvelle installation multimédia dite BMW Operating System 7.0. Et pour bien faire, les informations transmises par les applications Waze et Google Maps s'afficheront directement sur le combiné d'instrumentation numérique.



GUENTER SCHMIED



FLORIAN SCHUH/AFP

LABORATOIRE

La mobilité selon Sony

Ceci est un concept-car, présenté au récent CES de Los Angeles, le grand rassemblement annuel des acteurs du vaste monde électronique. Et il le restera. Sony n'envisage en aucun cas de produire une voiture sous son propre label, et, du reste, se garde bien de donner la fiche technique complète de sa Vision-S. Une structure fournie par le constructeur Magna Steyr et deux

électromoteurs développant 544 ch au total, et c'est tout. L'essentiel n'est pas là. La Vision-S regroupe trente-trois capteurs (caméras, radars et lidars) et fait donc de la conduite autonome sa vertu première. Ce laboratoire ambulant, très réaliste dans sa composition, est aussi bourré d'écrans, lesquels couvrent toute la largeur de la planche de bord. Sony ne se refait pas.

RECORD

Tracteur supersonique

6 cylindres turbo diesel, 7,2 litres, 1030 ch et 2500 Nm de couple: ne serait-il pas ici question d'une supercar qui aurait échappé à notre attention? Que nenni. Ces données se rapportent à un tracteur, engin agricole faisant généralement office de "chicane mobile" quand il roule sur le goudron. Mais l'expression n'est guère appropriée dans le cas présent... 247 km/h: c'est la vitesse à laquelle a été "flashé", le 23 décembre dernier, le tracteur de la marque JCB dit Fastrac Two, sur la piste de l'aérodrome d'Elvington, en Grande-Bretagne. Il s'agissait bien entendu de battre un record. C'est chose faite.



JCB

Volkswagen et les SUV: toujours plus

Volkswagen vient de déposer auprès du bureau allemand des brevets trois appellations désignant des SUV, soit T-Coupé, T-Go et T-Sport. La première sera vraisemblablement le nom de baptême européen du SUV coupé urbain Nivus, destiné en premier lieu au marché brésilien (voir L'AJ n° 1 048). L'ADN d'un 4x4 franchisseur coulera dans les conduits du T-Go et le T-Sport montrera les muscles.

Hyundai défie Porsche

Ce n'est pas une blague. Dans une interview accordée au magazine anglais *Evo*, Albert Biermann, patron de la recherche et du développement de Hyundai, n'exclut pas de lancer à court terme un coupé sportif à moteur central rangé dans la série N (le label sportif du constructeur coréen). Cibles: les Porsche Cayman et Alpine A110.

Mitsubishi de plain-pied dans l'alliance

Jusqu'à présent, Mitsubishi ne devait rien, en termes de produits, à l'Alliance à laquelle il appartient. C'est fini. Attendue cette année, la prochaine génération du SUV Outlander reposera sur la plate-forme du prochain Qashqai, auquel il fournira d'ailleurs son complexe hybride rechargeable. Un SUV compact fera également son apparition en 2020. Ce dernier devra beaucoup au Renault Captur, dit-on.

LE GLE S'OFFRE UNE BONNE COU



PE

Ils font grincer de plus en plus de dents, mais les gros SUV semblent sourds aux critiques. Plus que son physique, c'est son comportement routier que le GLE Coupé tente de rendre plus fluide. Avec succès.

Par Méлина Priam Photos Adrien Cortesi

Depuis quelque temps, les gros SUV en agacent plus d'un : trop lourds, trop encombrants, trop gourmands et trop polluants ! Si, en plus, il s'agit de diesels, c'en est trop. Les normes de plus en plus sévères suivent le mouvement : seuil de déclenchement du malus écologique de plus en plus bas, amende pour les constructeurs qui ne présentent pas des rejets de CO₂ moyens suffisamment modestes, et j'en passe. A priori, ça sent le sapin pour eux. Ou pas, en fait ! À voir de près le dernier BMW X6 (L'AJ n° 1049) ou son rival du jour, le nouveau GLE Coupé, les constructeurs misent encore sur ces modèles. Pourquoi ? Parce que la France et l'Europe sont une chose, et le marché mondial en est une autre. Tant que les ventes d'un vertueux EQC 100 % ne dépasseront pas celles du GLE, Mercedes n'entend pas priver ses fidèles de leur joujou ou les laisser partir à la concurrence.

Et si vous pensez, pour trouver un argument au GLE Coupé, que son appellation signifie plus ramassé, moins large, plus léger... perdu !

Le Coupé est plus long et plus large que le GLE "tout court". De peu, certes, 1,5 et 1 cm respectivement. Il n'empêche. Vous me direz, quand on frise le "5 par 2", cela ne change pas grand-chose. Le Coupé est plus lourd de 30 kg. Au point où elle en est, la balance n'est plus à cela près non plus. L'astuce, c'est qu'il est plus bas de 4,2 cm et qu'il présente une poupe plus effilée. Visuellement, ça change tout ! Sur la route, le GLE Coupé semble moins massif, plus élégant, iront jusqu'à dire certains : la pilule passe mieux. Ses mensurations rappellent toutefois à l'ordre quand il s'agit de faire un créneau. ➔

L'avis de Méлина Priam



Même bourré de qualités, un aussi gros SUV me donne plutôt envie de voyager en passager.



SUR LES ROUTES DE MONTAGNE SINUEUSES, LE GLE COUPÉ SAIT SE TENIR, PRESQUE AU POINT DE FAIRE OUBLIER SA MASSE ET SON GABARIT ●●●

Nuance importante, qui fait la différence au volant, le Coupé repose sur un empattement rabaissé de 6 cm par rapport à celui du GLE. Combiné à des réglages de trains roulants revus et corrigés pour offrir plus de dynamisme, le fait de rapprocher les essieux contribue à rendre le bestiau plus à l'aise, plus maniable. De là en faire

la sportive de l'année, n'exagérons rien. Notre GLE 400 d ne sort pas de chez AMG! Cependant, sur les petites routes sinueuses du Timmelsjoch autrichien, il se joue plutôt bien du roulis, ne rechigne pas à piquer les épingles à la corde, et n'élargit pas trop la trajectoire en sortie. Bref, il sait se tenir,

presque au point de faire oublier sa masse et son gabarit. À condition toutefois d'enclencher le mode Sport et les réglages qui vont avec. Ou, si l'auto est dotée de la suspension pneumatique E-Active Body Control (option), la position Curve, fonction permettant une inclinaison dans les virages jusqu'à 3°, à la façon d'une moto. Mais, bon sang ne saurait mentir, une Mercedes de ce calibre se doit d'être avant tout confortable. Le GLE l'est assurément. Même avec les

réglages d'amortissement les plus fermes, les suspensions se mettent au diapason de l'insonorisation remarquable et de l'ambiance luxueuse de l'habitacle. La généreuse monte pneumatique en 21 pouces n'a que peu d'effet sur le confort: la caméra du Road Surface Scan (option) veille au grain; l'électronique s'occupe du reste! Un

parti pris fort logique pour un GLE 400 d. Certes, avec 330 ch et 700 Nm de couple, il ne traîne pas en route, mais ce n'est pas chrono en main qu'est attendu un SUV diesel de 2,3 tonnes. Le GLE Coupé a beau être plus dynamique que son jumeau (pas coupé) et ne pas donner le mal de mer au petit

dernier sur une route de montagne – et si elle est enneigée, merci le 4Matic! –, il est plus dans son environnement sur un tracé à sa taille.

Pour "bouffer du kilomètre", un GLE Coupé, c'est royal!

Et au long cours, le diesel a encore des arguments à avancer, à commencer par ceux de l'autonomie et du coût à l'usage. Évidemment, le GLE 350 qui arrivera au printemps promet

PLUS
Confort et insonorisation
Agrément de conduite
Comportement
plus dynamique que
celui du GLE
—
MOINS
Encombrement
Prix
Visibilité arrière



① L'écran tactile permet un accès aux réglages de bord et de la voiture. Il permet notamment d'ajuster le niveau d'intervention des différentes aides à la conduite. Son utilisation est intuitive mais les menus et sous menus sont si nombreux qu'il faut un peu de temps pour maîtriser l'ensemble. ② Les passagers n'ont guère de concessions à faire. L'espace aux jambes est royal et la garde au toit reste tout à fait correcte. La place centrale offre toutefois un piètre confort au niveau du dos.





❶ La présentation est identique à celle du GLE. La double dalle numérique regroupant les deux écrans tactiles est toujours spectaculaire. Sans doute le système multimédia actuellement le plus réussi. ❷ De série, le GLE Coupé se contentera de jantes de 20 pouces. Cette monte de 21 pouces restera optionnelle. ❸ Le toit ouvrant panoramique apporte un réel agrément aux passagers arrière.



des chiffres flatteurs (voir encadré), mais reste à savoir à quel prix il s'affichera. Et pour l'instant, de prix, Mercedes ne parle point. Inutile d'évoquer des sujets qui fâchent. Une chose est sûre, le GLE Coupé tape haut. Comprenez que le constructeur prévoit de le positionner en gamme au-dessus du GLE. Il ne sera disponible qu'en finition AMG Line, à un tarif de l'ordre de 85 000 € pour un 400 d 4Matic. Et encore, sans les équipements dernier cri. Ceux de série

seront complets, mais pas exhaustifs. Reste que son dynamisme et son raffinement extrême, le Coupé les offre sans imposer de concession en habitabilité. Malgré sa poupe tronquée, il n'est guère moins spacieux que le GLE. La garde au toit est plus limitée, mais l'espace intérieur demeure assez vaste pour prendre ses aises. En revanche, pas question de voyager à plus de cinq, et encore, le passager assis au milieu, à l'arrière, est moins à la fête. ■



Le coupé n'est pas moins imposant que le GLE. Sa poupe rabotée en donne pourtant l'illusion. Mais elle dégrade la visibilité arrière.

L'hybride diesel rechargeable dans les starting-blocks

On peut parier que beaucoup attendront la commercialisation du GLE Coupé 350 avant de se décider. En associant le 2.0 4 cylindres turbo diesel de 194 ch (connu dans les Classe C ou E) à un moteur électrique de 100 kW, la version hybride plug-in a tout pour plaire. Grâce à sa batterie de 31,2 kWh rechargeable sur borne rapide en seulement 20 minutes (à 80 %), elle promet jusqu'à 100 km d'autonomie en mode tout-électrique et une consommation moyenne de 1,3 l/100 km en utilisation combinée thermique-électrique. Le velouté et l'agrément mécanique du 6 cylindres en ligne du 400 d ne devraient pas peser lourd face à la perspective de s'affranchir du malus écologique et réaliser des économies de carburant. D'autant que la puissance cumulée de 320 ch s'annonce suffisante, même pour un beau bébé comme le GLE Coupé. Reste à connaître le prix à payer. Il se pourrait que le surcoût du GLE 350 soit supérieur aux gains envisagés. Tout dépend de l'usage prévu.

MERCEDES GLE COUPÉ

400 d 330 ch BVA9 AMG Line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 330 ch de 3 600 tr/mn
Couple maxi	■ 700 Nm de 1 200 à 3 000 tr/mn
Type	6 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2 925 cm ³ /NC
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/9

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Pneumatiques	275/50 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,94/2,01/1,73/2,94 m
Poids/tractable freiné	2 295 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 5,7 s
Vitesse maxi	■ 240 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 655 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 85 000 €*
Malus écologique (CO ₂) 2020	■ 20 000 € (195 g/km)
Prix du modèle essayé**	120 000 €
Garantie	■ 2 ans km illimité

* Estimation L'A-J. ** Avec options (estimation) et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, AFIL, aide au parking AV/AR, alerte de précollision avec détection piétons et freinage auto d'urgence, antibrouillards LED, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, chargeur téléphone par induction, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, gestion auto codes/feux de route adaptatifs, hayon élec., instrument. de bord numérique sur écran 12,5 pouces, jantes alliage, phares full LED, régl. /lim. de vitesse adaptatif, réglage modes de conduite, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, rétros ext. et vitres AV élec., suspension pneumatique adaptative, syst. multimédia MBUX avec écran 12,5 pouces/GPS/pavé de réglage tactile/commande vocale intuitive, 4 prises USB-c...

Options

Affichage tête haute, jantes 21 pouces, pack Off Road, pilote semi-auto avec conduite auto dans les embouteillages, suspensions E-Active Body Control avec fonction Curve et contrôle du roulis, sièges AV chauffants, réfrigérants et massants, syst. hi-fi Burmester, syst. multimédia MBUX avec fonctions étendues... Tarifs NC.

Consommations	
Mixte (NEDC corrélé)	■ 7,4 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	NC
Réservoir	■ 65 l

Note EuroNCAP	en cours
Pays de fabrication	États-Unis

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Pas question de laisser la place aux Audi Q8 ou BMW X6. Mais le GLE Coupé pourrait aussi faire de l'ombre à son faux jumeau. Sa ligne plus fluide, son habitacle aussi spacieux et luxueux, et surtout son comportement plus dynamique lui confèrent une image moins bourgeoise et plus moderne.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

40 [FACE-À-FACE] PEUGEOT 208 PureTech 130 ch EAT8 GT Line

AUDI A1 Sportback 30 TFSI 116 ch S tronic 7 S line



La guerre de trois

Armées de leurs petits 3 cylindres turbo, les Peugeot 208 et Audi A1 30 TFSI se livrent une bataille au corps à corps. Laquelle des deux citadines décrochera la toison d'or ?

Par Maxime Fontanier Photos Yann Lefebvre

Les photos ont été réalisées avec une Audi A1 35 TFSI.



Dans sa finition GT Line, la nouvelle Peugeot 208 tente plus que jamais de nous refaire le coup de la 205 GTi des années 80. De nombreux éléments stylistiques, comme les montants de custode creusés, le long capot horizontal ou encore les arches de roues sont autant de clins d'œil à la légendaire sportive dont la cote flambe chez les collectionneurs. Sur le papier, animée par son 3 cylindres essence 1.2 turbo de 130 ch, la citadine sochaliennaise est aussi puissante dans son millésime 2020 que son aînée. Elle offre même davantage de couple. Mais les équipements de confort et de sécurité, comme le res-

pect des normes antipollution, sont passés par là ces dernières décennies. Ils pèsent dans la balance et ne lui permettent pas d'être aussi réactive. Cette Peugeot 208 de 130 ch se rapproche dès lors davantage de l'esprit des 205 XT et GT. Signe des temps, finalement, elle laisse presque à l'e-208, à la motorisation 100 % électrique, le soin de reprendre le flambeau GTi grâce à ses accélérations nerveuses. Pour autant, elle veille à affûter ses arguments pour aller titiller l'Audi A1. Dans sa version haut de gamme GT Line, elle revendique en effet le droit de jouer dans la même cour que cette dernière qui arbore une silhouette et un gabarit similaires aux siens. L'allemande, qui boude le diesel

et n'existe pas en électrique, compte sur une gamme de motorisations essence plus étendue allant de 95 à 200 ch. Mais elle fait flamber ses prix. La version 35 TFSI, dotée d'un 4 cylindres 1,5 l de 150 ch, étant trop onéreuse, c'est l'A1 30 TFSI de 116 ch qui livre ici bataille.

SUR LA ROUTE

Les mécaniques 3 cylindres sont généralement assez sonores et génèrent quelques vibrations. Un défaut surtout perceptible sur l'A1, dont le petit moteur de 999 cm³ se fait bien entendre à l'accélération comme à régime stabilisé sur voie rapide. La citadine aux anneaux se révèle donc sensiblement plus bruyante que la Peugeot 208. ➔

Le 1.2 turbo essence de la lionne génère un bruit plus sourd à l'accélération, mais gagne en discrétion à vitesse constante. En revanche, les bruits d'air, voire de mobilier, peuvent chagrinier les plus exigeants. À faible allure, ce bloc se montre aussi plus "rond" et souple que le 1.0 TFSI, qui peut parfois générer de légers à-coups d'injection dans les bouchons.

La boîte à double embrayage S tronic à 7 rapports est cependant plus rapide en mode Manuel que la boîte automatique à 8 rapports de la Peugeot.

Celle-ci ne manque cependant ni d'intelligence ni d'onctuosité en usage urbain. Plus légère de

23 kg, la 208 développe 14 ch et 30 Nm de plus, et réalise dès lors de meilleures performances à l'accélération comme en reprises, malgré un étagement de la boîte EAT8 relativement long à partir de la 5^e. Tradition Peugeot oblige, l'amortissement assure le juste compromis entre maintien de caisse et filtration des chocs. La 208 GT Line peut aussi compter sur sa monte pneumatique "de compétition" (Michelin Pilot Sport 4 en 205/45 R 17), gage d'une adhérence fort élevée, même sur sol mouillé. Un choix qui contribue aussi à ses très bons résultats lors de nos tests de freinage (62 m pour s'arrêter à 130 km/h). Dotée de série, sur la livrée S line, d'un châssis Sport raffermi, l'Audi nous a sur-

pris par sa réactivité. La direction légère mais précise s'ajoute à un train arrière volontaire qui confère une belle agilité dans les virages serrés. Il faut cependant rester vigilant en courbe rapide, car l'A1 peut se révéler vive en cas de lever de pied brutal de l'accélérateur. L'antidérapage ESP remet tout le monde dans le droit chemin, mais il intervient assez tardivement et brutalement. Plus stable et sécurisante, la 208 se prête aussi volontiers à une conduite enjouée, et accepte gentiment de mouvoir son popotin si le conducteur fait jouer les transferts de masse. La prise de roulis, un peu plus marquée sans être trop prononcée, confère davantage de progressivité et de douceur à la française. Plus ferme, voire parfois percutante sur les "gendarmes couchés", l'Audi A1 S line gagne à se contenter de sa monte de série de 16 pouces (pneus de 195/55). Ajouter des jantes de 17 pouces (215/45), comme sur notre modèle d'essai, voire de 18 pouces (215/40), sublime certes le style, ➔



PEUGEOT 208

- ❶ L'affichage numérique est coloré et très agréable, mais souvent masqué par la branche supérieure du volant.
- ❷ L'écran tactile n'est pas très réactif. Heureusement, le GPS connecté fonctionne à merveille.
- ❸ Le petit levier de vitesses de la boîte automatique ne s'avère pas toujours très précis pour passer la marche arrière.



AUDI PLUS

Ergonomie bien pensée
Commandes précises
(boîte, direction...)
Bon rapport encombrement/
habitabilité

MOINS

Moteur mou et sonore
Finition juste moyenne
Tarif délirant



AUDI A1

① Le fameux Virtual Cockpit brille par la qualité de ses graphismes et sa lisibilité. Mais il est en option et cher: 2175 €. ② À ce prix, il s'associe heureusement au grand écran tactile et au GPS, particulièrement performant. ③ La boîte S tronic 7 offre un mode Sport, et un mode Manuel assez rapide.



PEUGEOT PLUS

Châssis bien amorti et équilibré
Boîte auto intelligente et douce
Design intérieur et extérieur
charmant

MOINS

Qualité de fabrication légère
Position de conduite discutable
Habitabilité et coffre limités

LA PEUGEOT 208 OFFRE UN HAUT NIVEAU D'ADHÉRENCE ET D'EXCELLENTE DISTANCES DE FREINAGE. AGILE, MAIS UN PEU MOINS STABLE, L'A1 FREINE AUSSI TRÈS BIEN ●●●



L'ERGONOMIE DU POSTE DE CONDUITE ET LES COMMANDES DU SYSTÈME MULTIMÉDIA DE LA 208 NE SONT PAS AUSSI BIEN PENSÉES QUE DANS L'AUDI, QUI EST AUSSI PLUS SPACIEUSE ●●●



PEUGEOT 208

- ❶ Les jantes de 17 pouces (de série) sont chaussées d'excellents pneus Michelin.
- ❷ L'espace aux jambes, similaire à celui de l'A1, n'est pas très généreux. Les sièges sont plus moelleux, mais aussi plus étroits que dans l'Audi. ❸ Le volume de coffre, décevant, figure en dessous de la moyenne de la catégorie. Surtout, la découpe torturée de son ouverture pénalise les chargements.



AUDI A1

❶ Les places arrière sont plus larges et accessibles que celles de la 208, mais les accoudoirs s'avèrent rigides. Bien que larges, les sièges sport assurent un bon maintien. ❷ Les jantes de 17 pouces sont facturées en option. Autant en faire l'économie, elles dégradent le confort de suspension. ❸ Il n'y a qu'un domaine dans lequel l'A1 se montre plus généreuse que la 208: le coffre, plus grand et un peu plus haut.



mais dégrade le confort et pèse sur le budget pneumatique. Un châssis standard conviendrait aussi sans doute tout aussi bien à cette version 30 TFSI sans prétentions sportives. Le châssis Sport, gratuit sur la S line, se prête davantage au modèle 35 TFSI de 150 ch bien plus vigoureux sans être plus gourmand.

VIE À BORD

Les voitures du groupe Volkswagen se révèlent souvent exemplaires en matière d'ergonomie. L'Audi A1 ne déroge pas à la règle. Elle propose une excellente position de conduite à tous les gabarits grâce à des sièges sport bien creusés (sur la version S line), assez larges et dotés d'amples réglages. Les boutons sont à portée de main et l'organisation des menus du système multimédia tombe sous le sens. Pas besoin d'ouvrir le manuel de bord : c'est comme à la maison ! La lisibilité du grand écran central de 10 pouces (en option) est excellente et le GPS à affichage 3D présente des graphismes somp-

tueux. En revanche, l'A1 se repose un peu trop sur la réputation d'Audi en matière de finition et ne respecte pas vraiment les standards attendus. Son mobilier se compose essentiellement de plastiques rigides et même les accoudoirs aux places arrière ne sont pas rembourrés. Bref, cette A1 est plus proche d'une VW Polo ou d'une Seat Ibiza que d'une Audi A3.

Avec sa planche de bord façon cockpit de vaisseau spatial et ses applications laquées, la Peugeot 208 paraît plus valorisante à première vue.

Les sièges sont plus étroits et moins creusés, mais ils sont mieux rembourrés au niveau

de l'assise et des dossiers. Toutefois, ici, c'est l'ergonomie qui crée polémique. Selon la morphologie et les habitudes de chacun, la branche supérieure du minivoltant peut venir masquer les compteurs et impose de conduire avec "le cerceau sur les genoux". Certes, beaucoup de conducteurs se sont habitués à cette disposition étonnante du poste de conduite, et certains l'adorent. Mais pour d'autres, cela peut s'avérer rédhibitoire. Autre élément perturbant : accéder à certains réglages relève parfois du jeu de piste. Pour ajuster la ventilation, par exemple, il faut d'abord appuyer sur un bouton et ensuite utiliser l'écran tactile pour finaliser son choix, et donc perdre l'affichage de la navigation. Pas ➔



L'avis de Maxime Fontanier



L'ambiance à bord est assez froide, mais tout est à sa place et bien rangé : ça me rassure !

70%
Quotient
Émotionnel



DANS SA VERSION 30 TFSI, L'AUDI A1 AFFICHE DES TARIFS PRÉTENTIEUX ET S'AVÈRE PLUS GOURMANDE QUE LA 208, POURTANT PLUS PUISSANTE ●●●

très logique, voire dangereux, car cela peut détourner l'attention de la conduite. Dommage, car le GPS couplé au TomTom (avec 3 ans de mise à jour de série) se révèle efficace pour éviter les bouchons.

Pour s'accorder à des matériaux plutôt bien choisis, la 208 aurait pu pousser l'effort sur la qualité de fabrication.

Les espacements entre les éléments de carrosserie sont assez marqués et pas très réguliers, tandis que le bruit de fermeture des ouvrants, notamment du coffre, ne procure pas une impression de solidité, surtout comparé à l'Audi. Celle-ci prend aussi les devants en matière d'habitabilité. Pourtant, ce n'est déjà pas une référence dans la catégorie. Si l'espace aux jambes des passagers arrière n'est pas beaucoup plus généreux qu'à bord de la 208, la largeur aux coudes, à l'avant comme à l'arrière, offre un peu plus d'aisance. L'A1 affiche aussi un coffre plus large et un peu plus creusé que celui de la

française dont le volume, mesuré à 345 dm³, intègre un emplacement de 40 dm³ pour la roue de secours. Notons par ailleurs que la Peugeot 208 peut tracter jusqu'à 1 200 kg, alors que l'Audi A1 30 TFSI n'autorise pas la pose d'une boule d'attelage. Pas assez chic !

BUDGET

Ici, sans grande surprise et malgré son déficit de puissance, l'Audi n'a guère voix au chapitre. Pourtant, la Peugeot ne brade pas ses prestations. Avant même d'aborder la question de l'équipement, l'A1 S line s'affiche à un tarif supérieur de près de 4000 € ! Rien que ça... Ajoutez 2 175 € pour bénéficier du grand écran de 10,1 pouces avec le système de navigation et le combiné d'instrumentation numérique dit Virtual Cockpit, alors que la navigation 3D est de série sur la 208 GT Line. L'accès mains-libres réclame aussi 440 €, les rétroviseurs rabattables 160 € et les jantes de 17 pouces 890 €. Il faut même prévoir 170 € pour l'accoudoir central,

L'avis de Maxime Fontanier

J'adore le style, mais je fais partie de ceux que son ergonomie et son petit volant qui masque les compteurs insupportent.

60%
Quotient Émotionnel



et 560 € pour le recouvrement des sièges en cuir/Alcantara. Certes, la Peugeot facture aussi parfois certains de ces raffinements en option, comme l'accès et le démarrage sans clé (350 €), mais elle exagère bien moins. Et elle intègre tous les éléments de confort et de sécurité modernes, tel un service d'appel d'urgence automatique en cas d'accident. Effort ultime: si vous aimez le jaune, c'est... cadeau! La 208 PureTech de 130 ch achève sa concurrente grâce à son meilleur rendement énergétique. Malgré ses performances supérieures, la 208 réclame 7,0 l/100 km de moyenne, soit 0,2 l/100 km de moins que l'A1 30 TFSI. Avec 4 litres de contenance en plus, la lionne dépasse les 620 km d'autonomie, alors que le petit réservoir de l'Audi (40 l) l'oblige à s'arrêter plus souvent pour faire le plein. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : PEUGEOT 208

LA VIE À BORD : AUDI A1

BUDGET : PEUGEOT 208

PEUGEOT 208 PureTech 130 ch EAT8 GT Line **47**
AUDI A1 Sportback 30 TFSI 116 ch S tronic 7 S line

EN CHIFFRES



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 208	Audi A1
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 130 ch à 5 500 tr/mn	■ 116 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn	■ 200 Nm à 2 000 tr/mn
Type	3 en ligne, essence + turbo	3 en ligne, essence + turbo
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm³/6 CV	999 cm³/6 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	robotisée double embrayage/7
Châssis		
Diamètre de braquage	■ 10,8 m	■ 10,9 m
Pneumatiques	205/45 R 17	195/55 R 16
Dimensions/poids		
L/l/h/empattement	4,06/1,75/1,43/2,54 m	4,03/1,74/1,41/2,56 m
Poids/tractable freiné	1 188 kg/1 200 kg	1 211 kg/NC
Performances		
1 000 m d.a.	■ 31,3 s	■ 32,2 s
0 à 100 km/h	■ 9,4 s	■ 10 s
90-130 km/h en Drive	■ 8,6 s	■ 9,8 s
Vitesse maxi	■ 195 km/h	■ 187 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 9/31/62 m	■ 10/31/63 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 22 cm	■ 21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 140/135 cm	■ 145/139 cm
Volume de coffre	■ 345 dm³	■ 352 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■ 43/67/69,7 dB	■ 40,8/67,8/70,5 dB

LE BUDGET

Prix	■ 26 300 €	■ 30 260 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (104 g/km)	■ 0 € (106 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	27 960 €	34 975 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

(1) Avec options et malus inclus.

Équipements communs

6 airbags, freinage auto d'urgence, aide au maintien de ligne, aide au parking AV/AR, Bluetooth, climatisation automatique, détecteurs de pluie et luminosité, jantes alliage (16 pouces sur l'Audi, 17 sur la Peugeot), régulateur de vitesse, système multimédia avec écran tactile, ensemble audio et prises USB, volant ajustable dans les deux plans...

Options

Peugeot 208: accès mains-libres (350 €), caméra de parking AV/AR (360 €), capteur pour la surveillance d'angle mort (200 €), peinture métallisée* (550 €), toit panoramique (550 €), pack Cuir (1 600 €), sièges chauffants (200 €)...

Audi A1: accès mains-libres (440 €), caméra de recul (400 €), MMI Plus + Virtual Cockpit (2 175 €), feux de route automatiques (150 €), pack Éclairage (340 €), rétroviseurs rabattables électriquement (160 €), sièges cuir/Alcantara (560 €)...

* Sauf Jaune Faro, gratuit.

Consommations		
Moyenne	■ 7,0 l/100 km	■ 7,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,8/6,6/6,6 l/100 km	■ 7,4/7,2/7,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 628 km/44 l	■ 555 km/40 l
Note EuroNCAP	4 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Slovaquie	Espagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PEUGEOT 208

Si la Peugeot 208 PureTech 130 ch n'a rien d'une GTi, elle procure des performances plus qu'honorables, une excellente tenue de route et un confort appréciable. Malgré un tarif déjà élevé et une ergonomie discutable, elle n'a aucun mal à s'imposer face à une Audi A1 30 TFSI surcotée. Quitte à payer cher ses anneaux, il est préférable d'opter pour la pétillante 35 TFSI de 150 ch.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'Evoque

Le Range fut un temps l'outsider de Sa Majesté. Depuis, l'Evoque lui a volé la vedette. Qu'à cela ne tienne, le Discovery Sport s'inspire du benjamin de la lignée Land Rover et cultive l'esprit de famille, avec ses sept places.

Par Cyril Biotteau Photos Arnaud Saunier



des familles

Jusqu'ici, cela ne sautait pas aux yeux. Mais le Range Rover Evoque, le beau gosse des SUV compacts, et son grand frère le Discovery Sport partagent la même plate-forme. C'était le cas pour leur première génération, pas de raison de changer une équipe gagnante. L'Evoque a simplement eu la primeur des présentations. Pour se distinguer, le Discovery Sport ajoute 23 bons centimètres de carrosserie pour atteindre 4,60 m de longueur. Peu ou prou le gabarit d'un Peugeot 5008. Mais la comparaison avec le français s'arrête là. Le british a un standing et une réputation maison à tenir : il propose bien sûr des versions 4 roues motrices. Il ne joue pas non plus dans la même cour côté tarifs, et fraie plutôt dans la catégorie des Premium, en marchant sur les plates-bandes d'un Audi Q5, par exemple. Mais le petit plus du Discovery Sport, c'est de proposer de voyager en famille.

Il fait preuve d'un certain sens pratique en proposant une troisième rangée de sièges. Sans toutefois en faire cadeau : 1 311 € en option.

Il s'agit cependant, comme presque toujours dans ce cas, de strapontins difficilement accessibles, peu confortables, étriqués et qui obligent à avancer la banquette de deuxième rang, ce qui pénalise aussi le confort à ces places-là. Bref, peu utilisables au quotidien. Sauf à vraiment en avoir l'utilité régulière, autant faire des économies, donc l'impasse sur cette option. Le coffre y gagne aussi. Sa capacité, inférieure à 500 dm³ avec la troisième rangée, paraît bien limitée pour un engin de ce gabarit, alors qu'elle →

avoisine les 600 dm³ en version 5 places. Dans les deux cas, c'est bien mieux que les modestes 387 dm³ de l'Evoque.

Sur la route, ce nouveau Discovery Sport se distingue par deux traits marquants. Évacuons tout de suite ce qui chiffonne : malgré une mécanique qui semble sur le papier suffisamment dimensionnée avec 240 ch et 500 Nm de couple, l'imposant Land Rover semble un peu court. En fait, la faute n'en incombe pas directement au 4 cylindres diesel à double turbo, mais au Discovery lui-même qui, malgré quelques efforts louables, ne surveille pas assez son poids. La boîte automatique à neuf rapports, très douce mais lente, ne fait qu'accentuer l'impression en lissant les sensations. En revanche, ce châssis fait la part belle au confort. Même affublé de grosses roues de 21 pouces et sans le raffinement d'une suspension pilotée comme sur notre modèle d'essai, le Discovery est royal ! Voilà pour le verre à moitié plein. Si nous le voyons à moitié vide, l'engin n'aspire pas à être bousculé, déclenchant rapidement son ESP au moindre coup de volant un peu brusque. Une caractéristique qui nourrit là encore la sensation de lourdeur générale.

La masse élevée explique aussi, en partie du moins, les consommations et les rejets de CO₂ très peu politiquement corrects, et sur lesquels

LE CHÂSSIS FAIT LA PART BELLE AU CONFORT : MÊME AFFUBLÉ DE GROSSES ROUES DE 21 POUCES, LE DISCOVERY SE MONTRE ROYAL! ●●●



❶ Le rétroviseur central comporte deux positions : "normale" ou "écran", ce dernier étant relié à une caméra située dans l'aileron de requin. ❷ Le combiné d'instruments peut être numérique, en option à 706 € sur notre modèle d'essai. ❸ Par défaut, le Discovery Sport dispose de 5 places plutôt accueillantes. Pour 1 311 € de plus, il passe en configuration 7 places. ❹ La planche de bord place à elle seule le Discovery Sport dans la catégorie Premium par sa qualité de présentation.



❶ L'écran central de 10 pouces en série est compatible Android Auto et Apple CarPlay. Un minimum à ce niveau de gamme. ❷ Les places du fond sont étriquées et limitent la capacité du coffre, mais ce dernier, avec plus de 500 dm³, reste largement supérieur à celui de l'Evoque.



LAND ROVER DISCOVERY SPORT

D240 MHEV S R-Dynamic

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 240 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 500 Nm à 1500 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1999 cm³/15 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/9

Châssis

Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	245/45 R 21

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,60/1,90/1,73/2,74 m
Poids/tractable freiné	1934/2200 kg

Performances

0 à 100 km	■ 7,7 s
Vitesse maxi	■ 220 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 591 dm³
------------------	-----------

LE BUDGET

Prix	■ 56 550 €
Malus (CO ₂) 2020	■ 7 851 € (163 g/km)*
Prix du modèle essayé**	73 518 €
Garantie	■ 3 ans, km illimité

* Avec jantes de 17 pouces (12 500 € et 175 g/km avec jantes de 21 pouces). ** Avec options et malus inclus.

Équipements de série

AFIL active, Bluetooth, caméra de recul, clim auto 2 zones, dossier de banquette rabattable 40/20/40, ESP, frein de parking, freinage auto avec détection piéton, jantes alliage 18 pouces, phares avant 100% LED, rég. de vitesse adaptatif, rétros extérieurs rabattables électriquement, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV électriques avec réglage lombaire, syst. multimédia avec écran central tactile 10 pouces/GPS/compatibilité Android Auto et Apple CarPlay/hotspot wi-fi...

Options

7 places (1 311 €), accès/démarrage mains-libres (505 €), affichage tête haute (606 €), chargeur de smartphone à induction (101 €), combiné d'instruments numérique (706 €), hayon électr. (526 €), phares AV Matrix LED (2017 €), jantes alliage 19/20/21 pouces (à partir de 840/1 680/2 941 €), surveillance des angles morts (505 €), suspension pilotée (1 110 €)...

Consommations

Moyenne	■ 6,2 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 7,3/5,6 l/100 km
Réservoir	■ 65 l

Note EuroNCAP

5 étoiles*

Pays de fabrication

Grande-Bretagne

* Note obtenue en 2019 par le Range Evoque II sur même plate-forme que Discovery Sport II.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Beau gosse et pratique : la promesse initiale avait de quoi séduire. Tout comme la qualité de présentation, l'excellent confort et de vraies capacités de franchissement. Mais le comportement pataud noircit le tableau et le moteur semble à la peine, surtout à ce niveau de prix !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'avis de Cyril Biotteau



Une belle gueule ne suffit pas : l'absence de plaisir au volant se ressent, côté châssis comme en motorisation.



MALGRÉ QUELQUES EFFORTS, L'IMPOSANT SUV NE SURVEILLE PAS ASSEZ SON POIDS ●●●

la présence d'une micro-hybridation n'a que peu d'effet. À défaut de faire baisser de manière vraiment significative la consommation, celle-ci permet au moins des interventions du stop/start absolument indolores.

À bord, le nouveau Discovery Sport reprend les ingrédients de l'Evoque.

Une recette nouvelle pour lui, qui semblait jusqu'alors cultiver un style "cosy rustique". Il passe à son tour à l'ère du tout-tactile et numérique, avec pas moins de deux écrans superposés. Sous le premier (de 10 pouces et évidemment digital) prend place un second, "mixte" puisque à la fois tactile sur sa partie centrale et orné

de molettes et boutons physiques à sa périphérie. La combinaison des deux permet d'affecter aux molettes plusieurs fonctions : celle de droite peut par exemple servir au réglage de la climatisation ou à celui du système Terrain Response (fonctions 4x4). L'ensemble, qui peut être rehaussé d'un combiné d'instrumentation entièrement

numérique et personnalisable (option sur notre niveau de finition), donne à l'habitacle une tonalité nettement plus high-tech. Le Discovery Sport peut encore recevoir le rétroviseur central par caméra, déjà vu sur l'Evoque. Celui-ci s'utilise aussi bien de manière traditionnelle (comme un miroir) que comme un écran sur lequel est

projetée l'image de la situation arrière prise via la caméra placée sur le toit. Loin de n'être qu'un gadget, cet équipement se révèle une bonne idée lorsque vous avez sept personnes à bord ou un chargement haut. Dernière originalité, pensée au départ pour la pratique du franchissement (terrain de jeu sur lequel le Discovery Sport reste très à l'aise), une caméra retransmet sur l'écran

central des images de ce qui se passe juste devant la voiture : parfait pour franchir un oued en crue sans sortir ses bottes en caoutchouc, mais aussi, pourquoi pas, en ville, lors de manœuvres à proximité de méchants trottoirs. Mais tout cela, le Discovery Sport n'en fait nullement cadeau, comme l'atteste son prix. ■

PLUS

Qualité de présentation
Capacités de franchissement
Confort même en 21 pouces

MOINS

Consommations
Moteur un peu juste pour l'engin
Manque de dynamisme

LES EXPERTS AJ

Encore un! Un quoi? Un petit SUV du groupe Volkswagen, voyons! Le Skoda Kamiq prend exemple sur ses cousins, notamment le T-Roc. Mais il se pourrait bien que l'élève (ou la copie) dépasse le maître! Nos Experts jugent sur pièce.

PHOTOS YANN LEFEBVRE



Cette version diesel ne brille pas par ses performances, mais sa consommation raisonnable plaide en sa faveur.



Comme souvent dans le groupe VW, c'est sans surprise! Le conducteur retrouve une ergonomie bien pensée. La présentation fait meilleure impression que sur le T-Roc.



Bien suspendu, le Kamiq offre un bon compromis entre maintien de caisse et confort. Mais le petit diesel est un peu juste dans certaines situations.

SKODA KAMIQ

1.6 TDI 116 ch DSG7 Style - **30 640 €**

Malus écologique : 50 € (110 g/km CO₂)



Avec une longueur de 4,24 m, le Kamiq est un grand dans la classe des SUV urbains. Réputation Skoda oblige, il ménage une habitabilité intéressante.



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.

“ Ce n'est pas un grand sportif, mais il fait vraiment tout ce qu'il faut pour se faire aimer et rendre service au quotidien. ”

L'avis du pilote



Certes, peu après avoir essayé la Scala (L'AJ n° 1044), c'est sans surprise ! Dire : “*Un SUV de plus, qui n'apporte rien de plus*” serait injuste. Ce Kamiq est un excellent compromis. À tous niveaux : confort, tenue de route, qualité, équipements et prix. **Il est bien suspendu, affiche un comportement routier équilibré et rassurant, et se montre plaisant.** Dommage, la motricité pêche un peu sur sol humide. Le moteur fait du bon boulot, bien aidé par une boîte DSG efficace, et il a le bon goût de se faire oublier, ce qui n'est pas toujours le cas des diesels. À bord, c'est sobre, pas très joyeux, mais hyperfonctionnel. Deux petits griefs : le cache en plastique au niveau de la vitre avant, très massif, entraîne un angle mort assez gênant en ville, et le freinage manque un peu de mordant à l'attaque de pédale. L'ABS se déclenche très vite, cela évite le blocage, mais peut allonger les distances d'arrêt.

“ Je suis agréablement surprise par la présentation et l'insonorisation soignées. Le diesel s'oublie facilement. ”

L'avis de la journaliste



Volkswagen et, dans le cas présent, son T-Roc devraient surveiller leurs arrières ! Il est vrai qu'à première vue, le Kamiq n'est rien d'autre qu'une doublure. Mais la doublure a sacrément travaillé son jeu ou, si vous préférez, son style, son agrément et sa présentation. Celle-ci n'est pas follement originale, mais sur cette version haut de gamme, elle brille par sa sobriété et son élégance. **Les matériaux sont plus valorisants qu'à bord d'un T-Roc (décevant sur ce point), et tout est pensé pour être pratique et intuitif,** à l'image de l'écran tactile de 9,2 pouces, ici de série. Heureusement, parce que plus de 30 000 € pour un SUV urbain, c'est cher. Cela étant, le Kamiq est un grand “petit” SUV (4,24 m), plus spacieux que bien des compacts. Il se fait aussi pardonner par un équipement complet et une consommation (6,3 l/km) qui prouve que pour les gros rouleurs, le diesel a encore son mot à dire !

“ Si je devais résumer ce Kamiq en un seul mot, je dirais : sobre... À tous points de vue ! ”

L'avis du taxi



C'est une voiture difficilement critiquable : elle fait tout bien ! Du moins, rien mal. Ce petit moteur diesel est tout de même un peu juste pour avaler de la route. Ce qui me chiffonne, c'est que le Kamiq n'apporte rien de plus que les autres. Certes, à bord, sa présentation hyperrationnelle et fonctionnelle simplifie la prise en mains, le conducteur trouve vite ses marques. Le grand écran tactile est intuitif, les matériaux flattent l'œil, les inserts en tissu sur les contre-portes procurent une touche d'élégance, les détails de finition sont léchés, l'habitabilité plus que correcte pour la catégorie, et j'en passe. **Je m'attendais toutefois à un coffre plus grand ; Skoda a privilégié les places arrière, très bien !** Mais le Kamiq n'est pas chaleureux. Il n'allume pas la petite étincelle de l'agrément de conduite qui vous donne envie de prendre le volant.

À PARTIR DE
1 520€

PRIX TTC PAR PERSONNE
EN CABINE DOUBLE,
VOLS A/R ET TRANSFERT
COMPRIS

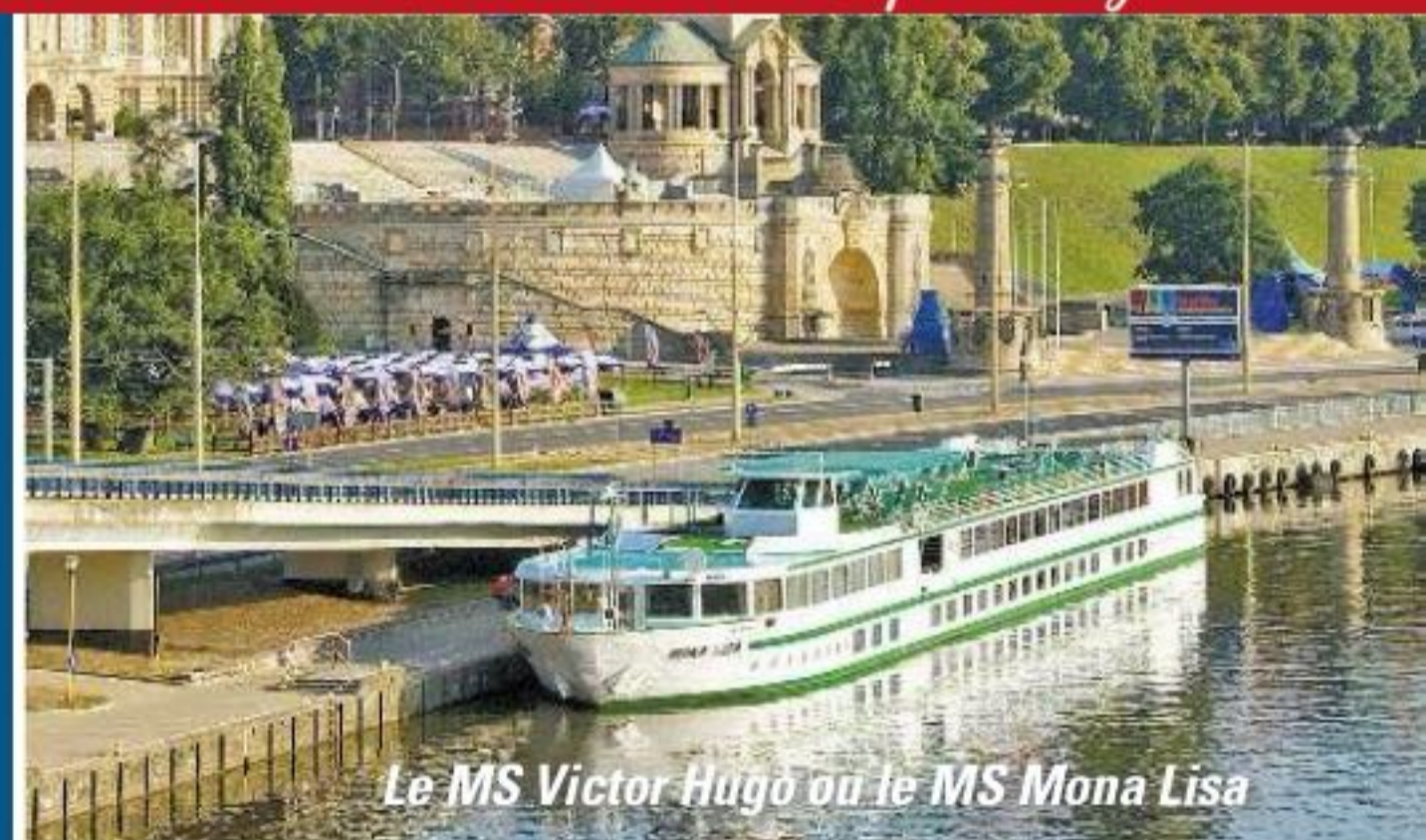
> Plusieurs dates de mai à septembre 2020 | 8 jours 7 nuits

DE *Les plus belles escales* BERLIN à COPENHAGUE

Berlin Spandau · Eberswalde · Szczecin · Wolgast · Lauterbach · Stralsund · Copenhague

Les points forts de votre croisière

- Une croisière hors des sentiers battus pour découvrir les richesses de l'Europe du Nord à la **meilleure des saisons**.
- Des excursions variées et uniques: **Monastère de Chorin**, un bijou de l'architecture cistercienne et **les îles d'Usedom et de Rügen** aux paysages à couper le souffle.
- **Séjour de 2 jours à Copenhague inclus.**
- Un système **audiophone francophone** pendant les visites.
- **Vols A/R + transferts inclus** + **Tout inclus à bord** (boissons aux repas et au bar, cuisine raffinée, soirées de qualité).
- **Pour les départs en mai, les excursions sont incluses.**



Le MS Victor Hugo ou le MS Mona Lisa

INFORMATIONS & RÉSERVATIONS

01 41 33 59 00 en précisant **AUTO JOURNAL**

Du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h

Téléchargez la brochure complète sur

www.croisieres-lecteurs.com/aj

ou écrivez-nous en renvoyant le coupon ci-dessous.

Complétez, découpez et envoyez ce coupon à l'Auto-Journal - Croisière Berlin/Copenhague - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

☐ OUI, je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT la documentation complète de cette croisière proposée par

l'auto-journal

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Email :

☐ 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.

CroisiEurope
... Les croisières, d'abord...
... Les croisières, d'abord...
... Les croisières, d'abord...

CE20BCOP

Celles qui vont compter en 2020

En pleine phase de transition, l'automobile moderne peut se conjuguer en modes thermique, hybride ou électrique. Voici notre sélection des 21 modèles qui méritent de rencontrer le succès en 2020.

Dossier réalisé par Méлина Priam et Maxime Fontanier

Pas facile de choisir sa voiture en 2020 ! Le durcissement du malus écologique incite à se tourner vers les motorisations hybrides ou électriques. Pourtant, le moteur thermique n'a pas dit son dernier mot, comme en attestent la BMW 320d au rendement énergétique étonnant ou encore l'excellent bloc 2.0 atmosphérique développé par Mazda. La technologie hybride classique, désormais parfaitement maîtrisée par Toyota, représente une alternative plus pertinente que jamais. Ceux qui recherchent une berline de prestige ou un SUV performants sans être lourdement taxés peuvent s'orienter vers les hybrides rechargeables comme les DS 7 Crossback et Volvo S60 T8. L'année 2020 est aussi marquée par l'arrivée de modèles 100 % électriques très aboutis et performants, comme l'excellente Peugeot e-208 et son dérivé surélevé e-2008. Des voitures très plaisantes à conduire et offrant une autonomie suffisante pour la grande majorité des déplacements. Pour les longs voyages sans émissions, seul Tesla se montre vraiment crédible grâce à son vaste réseau privatif de Supercharger. Mais le tarif d'accès reste élevé.

Les citadines



Renault Clio
p. 56

ADRIEN CORTESI

Les SUV urbains



Peugeot 2008
p. 58

TIBO

Volkswagen Golf
p. 60



YANN LEFEBVRE

Les compactes

Kia XCeed
p. 62



T. ANTOINE/ACE TEAM

Les SUV compacts

BMW Série 3
p. 64



CLÉMENT CHOULOT

Les familiales

Mercedes GLB
p. 66



CHUNGSICK/ACE TEAM

Les SUV premium

Tesla Model 3
p. 69



YANN LEFEBVRE

Les électriques



RENAULT
Clio

TCe 130 ch EDC7

À partir de

22 800 €

Malus: 240 €

ADRIEN CORTESI

C'EST REPARTI POUR UN TOUR

L'histoire d'amour des Français avec la Clio dure depuis trente ans. Et ce n'est pas près de s'arrêter, car la cinquième génération a compris qu'il fallait entretenir la flamme.

Plus que jamais, la Clio capitalise sur ses acquis. Au premier coup d'œil, avouez que vous vous dites, comme nous, qu'ils ne se sont pas trop foulés, chez Renault. Pourtant, tout change: châssis, trains roulants, moteurs et habitacle. La Clio a retenu la leçon de sa devancière (critiquée pour une finition en régression): de celle qui caracole régulièrement en tête du hit-parade des ventes, ses fans attendent une amélioration constante. À bord, c'est flagrant. Du moins, en ce qui concerne la qualité des matériaux, la finition et le niveau d'équipement. C'est moins vrai pour l'habitabilité, toujours pas exceptionnelle. À sa décharge, la Clio perd 2 cm en longueur, et l'empattement est inchangé. Pour se faire pardonner, elle propose toujours un coffre (340 dm³) plus que correct pour la catégorie. Sous le capot, elle laisse un large choix. Pour un strict usage urbain, le TCe 100 ch, voire l'un des deux autres "essence" (de 65 ou 75 ch) peuvent suffire, mais c'est se priver de l'agrément de la boîte EDC7 du TCe 130 ch. Ce 4 cylindres se

Si la nouvelle Clio ressemble à la précédente génération, son habitacle moderne et très bien fini fait un grand pas en avant.



ADRIEN CORTESI

révèle bien plus plaisant que le petit 3 cylindres (le downsizing a ses limites) et assure à la Clio les qualités d'une petite routière. Le châssis se montre aussi parfaitement à la hauteur, ménageant un très bon compromis confort/tenue de route, même si la Clio se montre un peu plus ferme qu'avant en suspension.

En fille de son temps, elle s'est mise à l'heure des équipements dernier cri. Là encore, elle ne se contente pas juste de faire: elle fait bien, à

l'image de son grand écran tactile ou du système de conduite semi-autonome efficace, mais évidemment optionnels.

VERDICT aj : ★★★★★

La Clio V a tout d'une grande ! Parfaite en ville grâce à la douceur et au confort de sa boîte EDC, cette version TCe 130 ch montre de vraies dispositions de petite routière. Seuls bémols: l'habitabilité ne progresse pas et la Clio est désormais "bien assez chère, mon fils !"

EN CHIFFRES Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée:** 1 333 cm³ **Puissance:** 130 ch à 5 000 tr/mn **Couple:** 240 Nm à 1 600 tr/mn **Boîte:** robotisée à double embrayage, 7 rapports **L/I/H/emp.:** 4,05/1,80/1,44/2,59 m **0 à 100 km/h:** 9,2 s **V. max.:** 205 km/h **Reprise de 90 à 130 km/h en Drive:** 7,8 s **Conso. moyenne:** 6,3 l/100 km **Rejets CO₂:** 119 g/km **Malus 2020:** 240 €

Les citadines

Elles sont toujours largement plébiscitées et beaucoup de stars ont fait peau neuve, à commencer par nos deux références nationales. Il y a du rififi dans l'air.



PEUGEOT 208
1.2 PureTech 100 ch
À partir de
18 700 €
Malus: 0 €

À l'instar de son design aguicheur aux crocs acérés, la nouvelle 208 offre un comportement mordant tout en conservant un bon niveau de confort.

YANN LEFEBVRE

EN CHIFFRES Moteur: 3 cyl. en ligne, turbo essence Cylindrée: 1 199 cm³ Puissance: 100 ch à 5 500 tr/mn Couple: 205 Nm à 1 750 tr/mn Boîte: manuelle, 6 rapports L/I/H/emp.: 4,06/1,75/1,43/2,54 m 0 à 100 km/h: 10,5 s V. max.: 181 km/h Reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 11,6 s Conso. moyenne: 5,9 l/100 km Rejets CO₂: 96 g/km Malus 2020: 0 €

LE SENS DE LA FÊTE

Elle s'est fait griller la priorité par son éternelle rivale de chez Renault, mais la 208 a plus d'un tour dans son sac pour rivaliser. À commencer par un look plus pointu. Davantage m'as-tu-vu, diront certains: chacun ses goûts. Elle mise sur un habitacle spectaculaire, mais pas plus spacieux ni pratique. À bord, i-Cockpit, petit volant et compteurs 3D (sur les finitions hautes) jouent les stars, mais les places arrière déçoivent. La 208 préfère bichonner son conducteur. Même si elle a perdu un peu de sa vivacité, la tenue de route reste précise, saine et "joyeuse". Tout comme le 3 cylindres de 100 ch, plein de bonne volonté et vertueux. Il laisse le choix de la boîte de vitesses: manuelle à 6 rapports ou EAT8 (1 700 €). Dommage que la 208 ait pris la grosse tête côté tarifs.

VERDICT aj: ★★★★★☆



OPEL Corsa
1.2 Turbo 130 ch
BVA8 GS line
À partir de
22 100 €
Malus: 0 €

Cousine germaine de la Peugeot 208, la nouvelle Opel Corsa propose une ergonomie plus conventionnelle et un châssis volontairement raffermi.

YANN LEFEBVRE

EN CHIFFRES * Moteur: 3 cyl. en ligne, turbo essence Cylindrée: 1 199 cm³ Puissance: 130 ch à 5 500 tr/mn Couple: 230 Nm à 1 750 tr/mn Boîte: automatique, 8 rapports L/I/H/emp.: 4,10/1,77/1,44/2,54 m 0 à 100 km/h: 8,7 s V. max.: 208 km/h Conso. mixte: 4,6 l/100 km Rejets CO₂: 105 g/km Malus 2020: 0 €

* Données constructeur

PAS QU'UNE COPIE !

Opel tombé dans le giron de PSA, il est facile de ne voir dans la nouvelle Corsa qu'une copie de la 208. Mais l'i-Cockpit ne plaît pas à tout le monde, d'ailleurs l'Opel ne s'en embarrasse pas. En reprenant la même base technique, elle hérite d'ingrédients de qualité, qu'elle accommode à la sauce allemande, comprenez qu'elle se révèle notamment plus ferme en confort. Dans sa version la plus puissante, le 1.2 PureTech 130 ch (rebaptisé Turbo) s'accorde à la boîte automatique à 8 rapports: un tandem plaisant, mais sans tempérament sportif, l'étagement privilégiant la consommation pour échapper au malus. La Corsa dispose aussi d'un joker convaincant: son prix.

VERDICT aj: ★★★★★☆

Elle arrive!



TOYOTA YARIS

Après bientôt dix ans de carrière, la plus française des citadines (fabriquée à Valenciennes) est de nouveau très attendue. À l'heure où consommer peu est devenu l'enjeu majeur, sa technologie hybride, plus abordable que le tout-électrique, pourrait bien faire de plus en plus d'adeptes. Premier essai dans un mois.



▼
PEUGEOT
2008
 PureTech 130 ch
 À partir de
23 300 €
 Malus: 0 €

TIBO

UN SUV BIEN CINTRÉ

En copiant beaucoup le style du Peugeot 3008, le deuxième 2008 attire les regards. D'autant qu'il affiche une taille plus fine. En revanche, les tarifs sont gonflés.

Avec sa taille cintrée et son regard félin, le nouveau Peugeot 2008 dégage beaucoup plus de personnalité que la précédente mouture qui relevait plutôt du break surélevé. Nettement plus imposant (+ 14 cm), ce plus que jamais mini-3008 n'est pas plus pratique pour autant, perd même un peu en coffre (410 dm³) et se contente d'une banquette rabattable en deux parties. Mais la forme cubique de la soute facilite le chargement. Heureusement, l'espace aux jambes à l'arrière progresse et les nombreux rangements facilitent le quotidien. Le design intérieur très moderne, avec deux écrans numériques, et la sellerie bien dessinée donnent le sourire. Mais la branche du petit volant peut masquer l'instrumentation selon la position de conduite adoptée: très gênant! La gestion de la ventilation via l'écran tactile manque de rapidité et les boutons de raccourcis situés sur la console centrale ne sont pas non plus très réactifs. Bref, l'ergonomie reste discutable. Rien à redire sur le comportement routier, fidèle à la tradition maison avec une direction



Le design intérieur similaire à celui de la 208 est moderne et valorisant, mais le petit volant peut masquer les compteurs selon la position de conduite adoptée.

TIBO

précise, des suspensions bien calibrées et un freinage efficace. Le moteur 3 cylindres turbo essence de 130 ch se fait entendre à l'accélération et se contente de performances moyennes malgré un poids contenu. L'étagement relativement long des rapports profite à la consommation très raisonnable... contrairement aux prix prétentieux.

VERDICT aj : ★★★★★

Le nouveau Peugeot 2008 affiche un style séduisant et repose sur un châssis efficace et confortable. Le 1,2 l turbo essence de 130 ch est suffisamment vaillant et sobre. L'ergonomie ne fait toutefois pas l'unanimité et le prix mériterait d'être lui aussi plus cintré.

EN CHIFFRES Moteur: 3 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée:** 1 199 cm³ **Puissance:** 130 ch à 5 500 tr/mn **Couple:** 230 Nm à 1 750 tr/mn **Boîte:** manuelle, 6 rapports **L/I/H/emp.:** 4,30/1,77/1,55/2,61 m **0 à 100 km/h:** 10,4 s **V. max.:** 198 km/h* **Reprise de 90 à 130 km/h en 4^e:** 9,4 s **Conso. moyenne:** 6,7 l/100 km **Rejets CO₂:** 102 g/km **Malus 2020:** 0 €

* Donnée constructeur

Les SUV urbains

Les SUV urbains connaissent un immense succès, qui devrait encore s'amplifier en 2020 avec l'offensive des constructeurs français, dont les nouveaux modèles sont très bien nés.



RENAULT
Captur
TCE 130 ch
À partir de
22 100 €
Malus: 650 €

Comme la nouvelle Clio, la deuxième génération de Captur profite d'une finition léchée et d'une ergonomie améliorée tout en offrant plus d'espace.

FLORIAN GROUT

EN CHIFFRES Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo essence Cylindrée: 1333 cm³ Puissance: 130 ch à 5000 tr/mn Couple: 240 Nm à 1600 tr/mn Boîte: manuelle, 6 rapports L/I/H/emp.: 4,23/1,80/1,59/2,64 m 0 à 100 km/h: 10,3 s V. max.: 193 km/h* Reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 9,2 s Conso. moyenne: 6,8 l/100 km Rejets CO₂: 128 g/km Malus 2020: 650 € *Donnée constructeur

LE CROSSOVER PRÉDATEUR

Pour rivaliser avec le très sexy Peugeot 2008, le nouveau Renault Captur mise sur son habitabilité. Bien que plus court de 6 cm, il profite d'un empattement supérieur pour libérer davantage d'espace aux jambes à l'arrière. Il ajoute une modularité bien vue avec une banquette coulissante sur 15 cm qui permet de faire varier la capacité du coffre de 402 à 522 dm³. À l'instar de la nouvelle Clio, le Captur peut mettre en avant sa qualité de fabrication soignée, avec des matériaux flatteurs et impeccablement ajustés. Si la sellerie manque de maintien latéral, l'assise est confortable, l'ergonomie des commandes bien pensée. Le 1.3 turbo essence se fait sobre et discret, faute d'enflammer le chrono. Un peu plus lourd que le 2008, le Captur use de suspensions assez fermes.

VERDICT aj : ★★★★★



DS 3
Crossback
PureTech 155 ch
À partir de
35 200 €
Malus: 170 €

Avec son look original et sa présentation soignée, le DS 3 Crossback mise tout sur le style et le plaisir de conduite, quitte à manquer de praticité.

YANN LEBEVRE

EN CHIFFRES Moteur: 3 cyl. en ligne, turbo essence Cylindrée: 1199 cm³ Puissance: 156 ch à 5500 tr/mn Couple: 240 Nm à 1750 tr/mn Boîte: automatique, 8 rapports L/I/H/emp.: 4,12/1,79/1,53/2,56 m 0 à 100 km/h: 9,2 s V. max.: 202 km/h Reprise de 90 à 130 km/h en Drive: 8,4 s Conso. moyenne: 7,4 l/100 km Rejets CO₂: 115 g/km Malus 2020: 170 €

PETITE DS AU GRAND CŒUR

Avec la version la plus puissante du 1.2 turbo essence et la boîte automatique à 8 rapports, le DS 3 Crossback se montre vaillant sans être trop gourmand. Le comportement routier assure un bon compromis entre maintien de caisse et filtration des chocs. Le design fait preuve d'originalité et s'accompagne d'une finition léchée. Seulement, l'ergonomie des commandes laisse à désirer et les places arrière sont confinées. Le coffre est assez généreux (350 dm³) mais difficile d'accès. Malgré sa taille contenue (4,12 m), le DS 3 Crossback n'est pas si simple à garer en raison d'une piètre visibilité et d'un grand rayon de braquage. Cher, ce DS 3 Crossback ne manque pas de culot mais fait le plein d'équipements de confort et de sécurité.

VERDICT aj : ★★★★★

Il arrive!



FORD PUMA

Le petit coupé des années 90 revient sous la forme d'un crossover. Conçu sur la base de la Fiesta, le Puma allonge son empattement (9 cm) pour gagner en espace et en coffre (456 dm³). Sous le capot, le 1.0 turbo de 125 ou 150 ch profite d'une micro-hybridation 48 V pour booster le couple de 50 Nm et limiter la consommation. Un diesel de 120 ch sera proposé ultérieurement.

Et aussi...

NISSAN JUKE, SKODA KAMIQ

Cousin du Renault Captur, le Nissan Juke partage la même plate-forme et profite enfin d'une bonne habitabilité, mais se contente d'une banquette fixe. Bardé d'équipements de sécurité, il manque d'allant avec le petit 1.0 essence de 117 ch, mais étoffera son offre mécanique dans l'année. Le Skoda Kamiq (voir p. 52) n'est pas aussi fun, mais propose une belle palette de moteurs et un excellent rapport prix/équipement.





YANN LEFEBVRE

▼
VOLKSWAGEN
Golf
 1.5 e-TSI 150 ch DSG7
32 000 €
(estimation L'AJ)
 Malus: 0 €

LA REINE EST MORTE, VIVE LA REINE

À chaque fois, c'est pareil : elle donne l'impression de se contenter de changements minimalistes, et pourtant, la Golf rebat les cartes. La huitième est fin prête pour la nouvelle décennie.

Une nouvelle Golf ? Où ça ? Les changements ne sautent pas aux yeux : c'est la septième fois qu'elle nous fait le coup (puisque c'est la huitième) et qu'elle le réussit ! Si la Golf cru 2020 semble faire preuve d'un certain dédain pour la technique pure, c'est pour mieux en mettre plein la vue à bord.

Ainsi, point de nouvelle plate-forme ni de motorisation inédite. La plate-forme MQB a fait ses preuves, pourquoi en changer ? Mais il ne faut pas se fier aux apparences. La Golf peaufine les détails, avec de nouveaux réglages afin de gagner en précision sans perdre en agrément ni en confort. Assurément, elle demeure tout aussi agréable et facile à conduire (mention spéciale à sa direction !) qu'auparavant, même si elle n'est toujours pas la plus amusante. Quant au 1.5 TSI de 150 ch dans le cas présent, il devient e-TSI lorsqu'il est couplé à la boîte DSG par la magie d'un système de micro-hybridation, qui promet une réduction de 10 % de la consommation. Bref, à conduire, la Golf reste la Golf ! Mais c'est pour cela qu'on l'aime. Par ailleurs, elle a

Si l'ensemble multimédia bouscule les habitudes, la Golf procure toujours une bonne position de conduite et un excellent rapport encombrement/habitabilité.



YANN LEFEBVRE

compris que désormais, tout se joue à bord et sur le terrain des aides à la conduite. Une voiture n'est plus juste une voiture : elle doit être connectée, intelligente... La Golf met donc le paquet sur la technologie. La partie visible de l'iceberg, c'est son immense dalle numérique qui lie instrumentation de bord et écran tactile central pour créer un seul ensemble, à la façon de Mercedes. Il donne accès à un nombre étourdissant de fonctionnalités, jusqu'ici réservées aux catégories supérieures. Le progrès est tout aussi

sidérant concernant les aides à la conduite, à l'image du pilote semi-automatique de niveau II Travel Assist, impressionnant de précision et surtout de facilité de prise en main.

VERDICT aj : ★★★★★

La Golf souffle ses 45 ans, et pourtant la voilà sacrée nouvelle reine des technologies et des services connectés. Une couronne qu'elle coiffe d'autant plus facilement que ses qualités routières sont toujours au top. Mais à quel prix va-t-elle facturer tout cela ?

EN CHIFFRES * **Moteur** : 4 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée** : 1 498 cm³ **Puissance** : 150 ch à 5 000 tr/mn **Couple** : 250 Nm à 1 500 tr/mn
Boîte : robotisée à double embrayage, 7 rapports **L/I/H/emp.** : 4,29/1,79/1,47/2,64 m **0 à 100 km/h** : 8,5 s **V.max.** : 224 km/h **Conso. moyenne** : NC
Rejets CO₂ : inf. à 110 g/km **Malus 2020** : 0 €

* Données constructeur

Les compactes

Les "frenchies" vont souffrir face aux stars allemandes, et à LA voiture la plus vendue au monde depuis ses débuts : la Toyota Corolla.



BMW
Série 1
118i BVA8
À partir de
29 500 €
Malus: 100 €

CHRISTIAN MARTIN

Avec ses naseaux imposants, la nouvelle Série 1 affiche un look déconcertant. Mais cette petite traction bavaroise conserve un comportement plaisant.

EN CHIFFRES Moteur: 3 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée:** 1 499 cm³ **Puissance:** 140 ch à 4 200 tr/mn **Couple:** 220 Nm à 1 480 tr/mn **Boîte:** robotisée à double embrayage, 7 rapports **L/I/H/emp.:** 4,32/1,80/1,44/2,67 m **0 à 100 km/h:** 8,7 s **V. max.:** 209 km/h **Reprise de 90 à 130 km/h en Drive:** 9,2 s **Conso. moyenne:** 6,2 l/100 km **Rejets CO₂:** 112 g/km **Malus 2020:** 100 €

L'AVENIR DEVANT ELLE

En renonçant à sa transmission par propulsion, la Série 1 se savait attendue. N'en déplaie aux puristes, la "Une" emmenée par ses roues avant se révèle toujours précise, agile, tout en gagnant une meilleure tenue de cap. En un mot: plaisante! Le ressenti est toutefois un peu artificiel, avec une direction très réactive. Ce châssis est si réussi qu'il donne envie d'en avoir un peu plus sous le capot. Le petit 3 cylindres n'est pas un mauvais bougre, mais il n'a rien d'un grand sportif et n'est pas idéalement servi par un étagement de boîte suffisamment long: économie, quand tu nous tiens! Le passage à la traction permet aussi de notables progrès en habitabilité. Évidemment, pas question pour la Série 1 de louer le coche des technos embarquées: tout y est, mais souvent en option, malgré un prix de base déjà coquet. Une vraie BM, quoi!

VERDICT aj: ★★★★★☆



TOYOTA
Corolla
122 h
À partir de
27 600 €
Malus: 0 €

YANN LEFEBVRE

La remplaçante de l'Auris se montre plus aguicheuse et dynamique tout en conservant le savoir-faire inégalé de Toyota en matière d'hybridation.

EN CHIFFRES Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo essence + moteur électrique **Cylindrée:** 1 798 cm³ **Puissance:** 98 ch à 5 200 tr/mn + 72 ch, soit une puissance cumulée de 122 ch **Couple:** 142 Nm à 3 600 tr/mn + 163 Nm **Boîte:** réducteur CVT, 1 rapport **L/I/H/emp.:** 4,10/1,77/1,44/2,54 m **0 à 100 km/h:** 12 s **V. max.:** 167 km/h **Conso. mixte:** 5,5 l/100 km **Rejets CO₂:** 22 g/km **Malus 2020:** 0 €

RETOUR GAGNANT

Un petit tour et puis s'en va: l'Auris vite oubliée, la Corolla signe un retour remarqué. La star japonaise n'a aucun mal à rayer sa devancière des annales: plus précise, plus confortable, sensiblement plus spacieuse, elle progresse dans tous les domaines. Jamais une compacte Toyota n'avait offert un tel agrément de conduite. Dommage que la transmission CVT vienne gâcher la fête dans les tours. Autre argument: sa motorisation! Plus que jamais, elle mise sur l'hybride avec une double proposition de 122 ou 180 ch en puissance cumulée. Le moteur le moins puissant est certes parfois juste, mais il parle au porte-monnaie. Sa consommation, digne de celle d'un diesel, encore plus en ville (4,4 l/100 km), nous fait les yeux doux.

VERDICT aj: ★★★★★☆

Elle arrive!



SKODA OCTAVIA

Finis le temps des Skoda "moches et bas de gamme". Poussée et élevée au sein de la même grande maison Volkswagen, l'élève tchèque pourrait dépasser la maîtresse allemande, la Golf, en lui piquant ses technologies mais en les facturant moins cher. Et toujours en jouant la carte de celle qui dépasse tout le monde d'une tête dans la classe (gabarit et habitabilité faisant référence).

▼
KIA
XCeed
 1.4 T-GDI 140 ch DCT7
 À partir de
29 990 €
 Malus: 818 €



T. ANTOINE/ACE TEAM

UNE CEED PLUS EXCITANTE

Pour ne pas faire d'ombre à son Sportage, Kia décline sa berline compacte en une version allongée et surélevée. Une proposition charmante.

Reposant sur la même base que la Ceed, le XCeed conserve le même empattement mais accroît ses porte-à-faux et sa largeur pour faciliter l'accès aux places arrière et gagner 31 dm³ de coffre. L'habitabilité n'est pas le point fort du crossover, qui s'illustre davantage par sa qualité de fabrication et par son excellente ergonomie. La planche de bord n'est certes pas d'une folle originalité, mais la position de conduite est impeccable, les commandes tombent sous le sens et l'écran tactile se montre aussi réactif qu'intuitif. Au volant, le XCeed distille un bel agrément grâce à un châssis rigide qui contient les mouvements de caisse, mais manque de tendresse malgré des butées hydrauliques sur ses suspensions avant. Les jantes de 18 pouces et la monte sportive n'arrangent rien. Le 1.4 turbo essence de 140 ch se révèle discret et suffisamment performant, mais souffre d'un creux à bas régime. Grâce à une boîte manuelle à six rapports, rétrograder n'a rien d'une punition, mais la transmission à double embrayage à sept rapports (1 500 €)



Les rappels de couleur de carrosserie égayent un habitacle assez austère mais à la finition soignée et à l'ergonomie exemplaire.

s'avère plus judicieuse pour un usage urbain. Elle offre aussi l'avantage de réduire la puissance fiscale et le malus (130 au lieu de 137 g/km). Le XCeed peut compter sur un bon niveau d'équipements et sa fameuse garantie 7 ans.

VERDICT aj : ★★★★★

Le XCeed est certes plus proche d'un coupé 5 portes surélevé que d'un SUV. Mais il séduit par sa qualité de fabrication, son agrément de conduite et son excellent rapport prix/équipement. Une alternative à considérer sérieusement.

EN CHIFFRES Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée:** 1 353 cm³ **Puissance:** 140 ch à 6 000 tr/mn **Couple:** 242 Nm à 1 500 tr/mn **Boîte:** robotisée à double embrayage, 7 rapports **L/I/H/emp.:** 4,39/1,82/1,49/2,65 m **0 à 100 km/h:** 9,7 s **V. max.:** 191 km/h **Reprise de 90 à 130 km/h en Drive:** 9,1 s **Conso. moyenne:** 8 l/100 km **Rejets CO₂:** 130 g/km **Malus 2020:** 818 €

Les SUV compacts

Face aux SUV des marques de luxe, les constructeurs asiatiques proposent des alternatives à des tarifs plus raisonnables, avec une garantie étendue. De bonnes affaires!



MAZDA CX-30
SkyActiv X 180 ch
À partir de
31 000 €
Malus: 0 €

ARNAUD SAUNIER

Look sportif, commandes précises, moteur courageux dans les tours, le CX-30 ne manque pas d'arguments mais mériterait un plus grand coffre.

ATMOSPHÈRE, ATMOSPHÈRE!

Proposer un moteur 2.0 essence atmosphérique de 180 ch qui n'émet que 105 g/km de CO₂ relève de l'exploit technique. Grâce à son fort taux de compression et son hybridation légère en 48 V, cet inédit moteur se montre plus sobre que les turbo essence, mais reste plus gourmand qu'un diesel ou un hybride de même puissance en usage réel. Au volant, le 4 cylindres fait preuve d'une belle élasticité mais nécessite d'être cravaché à plus de 3000 tr/mn. Un travail facilité par la boîte, précise. Agréable à mener, le CX-30 se montre assez sec en confort (jantes de 18 pouces). Les places arrière sont décentes, mais le coffre est petit pour un SUV de 4,40 m. Le tarif élevé se justifie par un équipement exhaustif et une garantie 3 ans.

VERDICT aj : ★★★★★

EN CHIFFRES Moteur: 4 cyl. en ligne essence Cylindrée: 1998 cm³ Puissance: 180 ch à 6000 tr/mn Couple: 224 Nm à 3000 tr/mn Boîte: manuelle, 6 rapports L/I/H/emp.: 4,40/1,80/1,54/2,66 m 0 à 100 km/h: 10,2 s V. max.: 189 km/h Reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 10 s Conso. moyenne: 7,5 l/100 km Rejets CO₂: 105 g/km Malus 2020: 0 €



T. ANTOINE/ACE TEAM

TOYOTA C-HR
180h
À partir de
33 300 €
Malus: 0 €

Dans sa version 180 ch, le séduisant SUV compact de chez Toyota gagne du nerf en restant sobre, mais demeure un véhicule hybride voué à la ville.

L'HYBRIDE DÉBRIDÉ

Commercialisé depuis trois ans, le Toyota C-HR connaît un franc succès et se contente donc d'un restylage léger. Pour garder la forme, il grimpe en puissance grâce à la motorisation hybride de 180 ch de la Corolla. Les performances gagnent en vigueur et la sobriété reste de mise. Ce C-HR profite aussi de réglages de trains roulants raffermis et d'une direction recalibrée. Il n'en devient pas sportif pour autant. La pédale de frein manque de progressivité et la transmission donne toujours une désagréable sensation de patinage. À bord, l'ergonomie est bien pensée mais l'ambiance très confinée avec des places arrière étroites offrant peu de visibilité. Le coffre n'est pas bien grand (358 dm³), d'autant que la batterie plus imposante de la version 180 ch lui fait perdre 19 dm³.

VERDICT aj : ★★★★★

EN CHIFFRES Moteur: 4 cyl. en ligne essence + 1 électrique Cylindrée: 1 987 cm³ Puissance: 152 ch à 6000 tr/mn + 80 kW, soit une puissance cumulée de 180 ch Couple: 190 Nm à 4 400 tr/mn + 202 Nm Boîte: réducteur CVT, 1 rapport. L/I/H/emp.: 4,40/1,80/1,56/2,64 m 0 à 100 km/h: 9,2 s V. max.: 179 km/h Reprise de 90 à 130 km/h en Drive: 7,7 s Conso. moyenne: 6,1 l/100 km Rejets CO₂: 92 g/km Malus 2020: 0 €

Il n'a pas dit son dernier mot



PEUGEOT

PEUGEOT 3008

La star du marché, le Peugeot 3008, va bénéficier d'un restylage assez profond en 2020 et surtout passer à l'hybride rechargeable avec des versions de 225 et 300 ch en début d'année. Il en profitera pour augmenter légèrement ses tarifs.



PEUGEOT



▼
BMW
Série 3
320d BVA8
À partir de
44 100 €
Malus: 50 €

CLEMENT CHOULOT

MOTEUR, ÇA TOURNE !

La septième génération de BMW Série 3 progresse en habitabilité et peut toujours compter sur son 2.0 turbo diesel de 190 ch à la fois discret, sobre et très performant.

Plus longue de 8,5 cm, la dernière Série 3 (type G20 pour les puristes) propose (enfin !) des places arrière suffisamment spacieuses pour accueillir deux grands adultes... Mais pas trois – ne rêvons pas quand même –, car l'assise centrale reste toujours pénalisée par l'imposant tunnel de transmission. Allégée de 50 kg, cette nouvelle Série 3 profite de voies élargies et de nouvelles suspensions métalliques (Normal ou Sport rabaisé) ou adaptatives (1 200 €). Évidemment, le confort de roulage dépend beaucoup de ce choix, les dernières citées compensant en partie la raideur des pneus run flat à flancs renforcés. Le 2.0 turbo diesel de 190 ch bénéficie d'une suralimentation à double étage : un petit turbocompresseur favorise le couple à bas régime, et un plus gros turbo permet de garder du nerf dans les tours. Souple et nerveux, ce moteur se fait assez discret et reste la référence en matière de rendement énergétique. Accouplé de série à une boîte manuelle à six rapports, il peut être secondé par l'excellente boîte automatique à huit rapports aussi douce que réactive (mais



CLEMENT CHOULOT

Grâce à ses commandes manuelles et tactiles, la Série 3 offre une excellente ergonomie. La bavaroise s'illustre aussi toujours par sa qualité de fabrication.

un peu chère: 2 200 €), voire par la transmission xDrive (2 650 €). Comme de coutume, la Série 3 affiche une finition soignée et une ergonomie bien pensée. L'écran central désormais tactile est doublé d'une molette de contrôle pour ne pas faire de jaloux. Reste à suivre une politique tarifaire inflationniste, saupoudrée d'options mesquines, comme le réservoir de 50 litres à 180 €.

VERDICT aj : ★★★★★

La BMW Série 3 reste un grand classique en style et une valeur sûre sur la route, même si son confort peut être perfectible selon les suspensions qu'elle reçoit. Elle peut toujours compter sur son excellent turbo diesel à l'agrément exemplaire et au rapport performances/consommation inégalé.

EN CHIFFRES Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée :** 1 995 cm³ **Puissance :** 190 ch à 4 000 tr/mn **Couple :** 400 Nm à 1 750 tr/mn
Boîte : automatique, 8 rapports **L/I/H/emp. :** 4,71/1,83/1,44/2,85 m **0 à 100 km/h :** 7,3 s **V. max. :** 221 km/h **Reprise de 90 à 130 km/h en Drive :** 7,2 s
Conso. moyenne : 5,7 l/100 km **Rejets CO₂ :** 110 à 119 g/km **Malus 2020 :** 50 à 240 €

Les familiales

Face à la domination des SUV, les berlines familiales affirment leur sportivité. Au programme : des profils de coupés mais aussi des déclinaisons break très élancées.



VOLVO S60
T8 Twin Engine
À partir de
59 750 €
Malus : 0 €

ADRIEN CORTESI

Élégante et fabriquée avec soin, la Volvo S60 représente une alternative crédible aux allemandes. Mais la suédoise doit surveiller son poids.

EN CHIFFRES Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo essence + compresseur + 2 moteurs électriques **Cylindrée** : 1 969 cm³ **Puissance** : 390 ch à 6 000 tr/mn **Couple** : 400 Nm + 240 Nm à 2 200 tr/mn **Boîte** : automatique, 8 rapports **L/I/H/emp.** : 4,77 / 1,85 / 1,44 / 2,88 m **0 à 100 km/h** : 5,9 s **V. max.** : 230 km/h * **Reprise de 90 à 130 km/h en Drive** : 5 s **Conso. moyenne** : 8 l/100 km **Rejets CO₂** : 39 g/km **Malus 2020** : 0 € * Donnée constructeur

MILITANTE SUÉDOISE

La nouvelle Volvo S60 mise tout sur l'hybride rechargeable essence. Son 2.0 turbo à double suralimentation est couplé à deux moteurs électriques pour produire au total 390 ou 405 ch. Gavée de couple, cette mécanique réalise des performances de haut vol, mais sans créer le grand frisson. Elle s'apprécie en conduite urbaine, où le mode 100 % électrique autorise une quarantaine de kilomètres sans la moindre émission. D'une telle auto, on attend un confort remarquable. Mais lorsqu'elle reçoit des jantes de 19 pouces, la S60 se révèle trop ferme et son poids trop élevé nuit à l'agilité du châssis. En revanche, elle se montre discrète et on apprécie sa sellerie confortable et enveloppante. Rien à redire à la présentation, très léchée, ni l'équipement, exhaustif. Mais la facture est salée.

VERDICT aj : ★★★★★☆



PEUGEOT 508
1.6 PureTech
225 ch BVA
À partir de
47 450 €
Malus : 240 €

YANN LEFEBVRE

Avec sa ligne de coupé 5 portes, la nouvelle Peugeot 508 privilégie le style et la précision de conduite aux prestations familiales.

EN CHIFFRES Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée** : 1 598 cm³ **Puissance** : 225 ch à 5 500 tr/mn **Couple** : 300 Nm à 1 900 tr/mn **Boîte** : automatique, 8 rapports **L/I/H/emp.** : 4,75 / 1,86 / 1,41 / 2,80 m **0 à 100 km/h** : 8,5 s **V. max.** : 250 km/h * **Reprise de 90 à 130 km/h en Drive** : 6,6 s **Conso. moyenne** : 8 l/100 km **Rejets CO₂** : 119 g/km **Malus 2020** : 240 € * Donnée constructeur

COUPE FRANCHE

Élégante et athlétique, la Peugeot 508 séduit aussi par sa présentation intérieure digne d'un cockpit de vaisseau spatial avec une instrumentation numérique tournée vers le conducteur et un minivolant agréable à prendre en main. La position de conduite ne conviendra toutefois pas à tous. Le grand hayon facilite le chargement du coffre, mais hélas celui-ci n'est pas très spacieux. Pas plus que les places arrière, étriquées. La 508 se rattrape par son agrément, sa direction précise et son châssis rigide, quitte à se montrer un peu ferme malgré les suspensions pilotées. La boîte automatique seconde bien le 1.6 turbo de 225 ch qui reste raisonnable à la pompe. En 2020, c'est surtout en version hybride qu'elle fera parler d'elle (lire ci-dessous).

VERDICT aj : ★★★★★☆

Elle arrive!



PEUGEOT 508 HYBRID

Équipée du même 1.6 turbo essence et d'un moteur électrique intégré dans sa boîte automatique, la Peugeot 508 Hybrid avance 225 ch pour moins de 40 g/km de CO₂. La batterie rechargeable de 11,8 kWh promet 40 km d'autonomie en tout-électrique. À confirmer dans quelques semaines. Les tarifs débiteront à 44 550 €.

Elles n'ont pas dit leur dernier mot

AUDI A4 ET SKODA SUPERB

Toutes deux fraîchement restylées, l'Audi A4 et la Skoda Superb entendent encore jouer les trouble-fête. Et misent aussi sur la technologie hybride. La première se contente toutefois d'une technologie légère en 12 V (48 V pour la S4), quand la seconde inaugure une version hybride rechargeable (lire p. 70).



▼
**MERCEDES
GLB 200**

163 ch
À partir de

45 350 €
Malus: 818 €



C. HUNSICKER/ACE TEAM

TRANSPORT DE (PETITES) TROUPES

Le dernier SUV Mercedes affirme son esprit baroudeur avec des formes cubiques pratiques pour éventuellement embarquer sept personnes... pas trop balaises tout de même !

Entre le GLA (4,42 m) et le GLC (4,67 m), Mercedes a fait de la place pour le GLB (4,63 cm). Le petit (pas tant que cela !) dernier profite de son design cubique pour optimiser l'espace à bord. Doté d'une banquette coulissante et rabattable en trois parties, il ajoute deux places supplémentaires pour voyager à sept. Mais les places du fond restent réservées aux moins de 1,70 m et il faut serrer des coudes pour s'installer à trois sur la banquette centrale. Celle-ci se révèle confortable grâce à sa position surélevée, et se rabat selon le schéma 40/20/40 pour le côté pratique. Le coffre (130 à 500 dm³) n'a rien d'indécent, mais ne tient pas la comparaison face à celui d'un Land Rover Discovery Sport (780 dm³), lui aussi 7 places. La présentation intérieure est moderne et valorisante avec les deux grands écrans numériques aux graphismes soignés. Avec 1 555 kg sur la balance et une belle carrure, le GLB a besoin de couple pour s'élancer. Le 1.3 turbo essence de 163 ch est un peu court à bas régime et trop gourmand quand on le sollicite. Le diesel 2.0 de 150 ch semble



Le nouveau GLB hérite de l'ambiance luxueuse mais un peu clinquante des autres membres des familles A et B. Une barre chromée apparaît au-dessus de la boîte à gants.

plus approprié à l'engin. Au volant, la direction est douce et le confort soigné, avec des suspensions privilégiant la souplesse, quitte à prendre un peu de roulis. Côté prix, Mercedes reste... Mercedes, mais l'équipement de base est assez fourni avec hayon électrique, caméra de recul, GPS et aides à la conduite.

VERDICT aj : ★★★★★☆

Pratique et bien présenté, le Mercedes GLB garantit de meilleures aptitudes familiales que le Mercedes Classe B tout en offrant un style plus à la mode. Mais son poids conséquent nécessite de se tourner vers un moteur diesel plutôt que le 1,3 l essence d'entrée de gamme, trop juste.

EN CHIFFRES * Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée:** 1 332 cm³ **Puissance:** 163 ch **Couple:** 250 Nm à 1 620 tr/mn
Boîte: automatique à double embrayage, 7 rapports **L/I/H/emp.:** 4,63/1,83/1,66/2,83 m **0 à 100 km/h:** 9,1 s **V. max.:** 207 km/h
Conso. moyenne: 5,7 l/100 km **Rejets CO₂:** 130 g/km **Malus 2020:** 818 €

*Données constructeur

Les SUV premium

Les SUV de luxe compacts ont la cote. Valorisants et assez spacieux sans être trop encombrants, ils s'apprécient pour leur polyvalence et se déprécient peu. Mais l'investissement initial est conséquent.



AUDI Q3 SPORTBACK
40 TDI 190 ch
Quattro S tronic 7
À partir de
49 260 €
Malus: 1074 €

Dans sa version Sportback, le Q3 affine sa silhouette et raffermi son châssis, quitte à perdre un peu de garde au toit à l'arrière.

EN CHIFFRES * Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo essence Cylindrée: 1968 cm³ Puissance: 190 ch Couple: 400 Nm
Boîte: robotisée à double embrayage, 7 rapports L/I/H/emp.: 4,50/1,84/1,56/2,68 m 0 à 100 km/h: 8,3 s V. max.: 217 km/h
Conso. moyenne: 5,5 l/100 km Rejets CO₂: 133 g/km Malus 2020: 1074 €

* Données constructeur

COUPE À LA MODE

Jusqu'ici, l'appellation Sportback qualifiait les modèles 5 portes chez Audi. Maintenant, elle s'applique aussi à la version coupé Q3. Rabaissé de presque 3 cm, ce Q3 plus élancé reçoit d'office le châssis Sport (pour le confort, nous recommandons les suspensions pilotées). Il conserve les mécaniques de la version classique et n'est pas vraiment plus dynamique. Si la garde au toit à l'arrière perd quelques centimètres, l'espace aux jambes et le coffre sont similaires et la banquette coulissante reste au menu. Bref, ce Q3 coupé se distingue juste par sa jolie coupe, facturée 3 500 € de plus. **VERDICT aj**: ★★★★★



DS 7 Crossback
E-Tense 300 ch 4x4
Grand Chic
À partir de
54 550 €
Malus: 0 €

Le luxe à la française: une présentation luxueuse, un confort de haut vol et une puissante motorisation hybride rechargeable.

EN CHIFFRES Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo essence + 2 moteurs électriques de 110 ch Cylindrée: 1598 cm³ Puissance cumulée: 300 ch
Couple: 300 Nm + 337 Nm Boîte: automatique à 8 rapports L/I/H/emp.: 4,57/1,90/1,62/2,74 m 0 à 100 km/h: 6,5 s V. max.: 235 km/h Reprise de 90 à 130 km/h en Drive: 5,5 s Conso. moyenne: 3,8 l/100 km batterie pleine; 7,9 l/100 km batterie vide Rejets CO₂: 34 g/km Malus 2020: 0 €

DES WATTS ET DE LA OUATE

Avec son 4 cylindres turbo essence de 200 ch associé à deux moteurs électriques de 110 ch, le premier SUV hybride rechargeable français assure des accélérations du tonnerre tout en garantissant une grande douceur de conduite en ville. Sa batterie de 13,2 kWh autorise environ 40 km d'autonomie en mode tout-électrique. Située sous la banquette, elle n'empiète pas sur l'habitabilité, ni le volume de coffre. Parfaitement équipé et très bien fini, le DS 7 peut compter sur des suspensions adaptatives qui lisent la route grâce à une caméra pour mieux absorber les imperfections de la chaussée. La masse élevée du véhicule se fait toutefois ressentir sur routes sinueuses. Le tarif? Lourd aussi... **VERDICT aj**: ★★★★★

Il arrive!



MERCEDES GLA

Le nouveau GLA sera le dernier modèle reposant sur la nouvelle plate-forme de la Classe A qui sert aussi les Classe B, CLA et GLB. Un peu plus court que l'ancien modèle (4,40 m), il prend surtout de la hauteur (10 cm) pour jouer les aventuriers. Une version hybride rechargeable de 218 ch et une 100% électrique sont au programme.

Ils n'ont pas dit leur dernier mot

BMW X1 ET X2

Pour rester dans le coup, le X1 s'est offert un léger restylage en fin d'année avec une calandre en haricot plus proéminente et un ensemble multimédia remis à jour, avec un écran de 10,25 pouces. Une version hybride rechargeable XDrive 25i de 224 ch est prévue au printemps et équipera aussi la version "coupé" du X1, baptisée X2.



PEUGEOT
e-208

À partir de

32 100 €

Bonus: 6 000 €



YANN LEFEBVRE

LE LION MANGEUR D'IONS

Dans sa version 100 % électrique, la 208 offre une douceur et une réactivité inégalées. Une citadine accomplie, au tarif élevé mais au coût d'utilisation limité.

Malgré son poids nettement plus élevé que celui d'une version thermique essence (+ 310 kg), l'e-208 conserve son agilité et brille par sa grande stabilité. L'intégration du pack de batteries dans le plancher assure un excellent équilibre sans porter atteinte au volume de coffre. Seul le logement pour la roue de secours est sacrifié. Dotée de suspensions spécifiques avec un essieu arrière renforcé, l'e-208 confère un excellent compromis entre confort et rigidité. Le petit moteur synchrone de 136 ch brille par son silence et profite de son couple généreux (260 Nm) et instantané pour assurer des accélérations de GTI. Mais pour cela, il faut activer le mode Sport, car les modes Eco et Normal brident la puissance à 82 ch (180 Nm) et 109 ch (220 Nm). Dotée d'une seule vitesse, l'e-208 permet de jouer du levier pour enclencher le mode B (comme Brake) qui renforce le frein moteur et la récupération d'énergie. La batterie de 50 kWh n'exploite en fait que 46,2 kWh, ce qui autorise 250 km d'autonomie réelle sans trop se priver. Les 340 km promis peuvent



YANN LEFEBVRE

L'e-208 bénéficie d'un châssis renforcé très bien amorti et d'une excellente répartition des masses, qui gomme son surpoids.

être atteints en ville sur le mode Eco. Si une recharge complète nécessite plus de 20 heures sur une prise classique, l'e-208 dispose d'une prise Combo CCS pour supporter des charges jusqu'à 100 kW sur des bornes à haut débit comme celles du réseau Ionity. De quoi récupérer 80 % d'énergie en 30 mn.

VERDICT aj : ★★★★★

Silencieuse, vive et bien amortie, l'e-208 figure comme la version la plus plaisante de la gamme. Accessible à partir de 24 800 €, bonus inclus, cette lionne sans émissions n'est pas donnée, mais coûte trois fois moins cher en énergie qu'un modèle thermique et nécessite peu d'entretien.

EN CHIFFRES * Moteur : synchrone à aimants permanents Puissance : 136 ch Couple : 260 Nm
Boîte : réducteur, 1 rapport L/I/H/emp. : 4,06/1,75/1,43/2,59 m 0 à 100 km/h : 8,1 s V. max. : 150 km/h
Autonomie moyenne : 340 km Rejets CO₂ : 0 g/km Bonus 2020 : 6000 €

*Données constructeur

Les électriques

Soutenus par le bonus écologique, les modèles électriques lâchent les watts pour profiter de la route sans filtre et de la ville sans stress. Une nouvelle ère lumineuse ?



TESLA
Model 3
Autonomie
Standard Plus
À partir de
49 600 €
Bonus: 3000 €

YANN LEFEBVRE

Plus légère et deux fois moins chère que la révolutionnaire Tesla Model S, la Model 3 menace sérieusement les BMW Série 3 et Audi A4.

C'EST L'AMÉRIQUE !

Dans sa version d'entrée de gamme, la berline californienne affiche déjà des chiffres qui font rêver : 409 km d'autonomie, 225 km/h de vitesse de pointe et un 0 à 100 km/h en 5,6 s. En plus de son aura, la Model 3 peut aussi compter sur un châssis équilibré et des suspensions de qualité. L'habitacle à l'ambiance épurée offre des places arrière spacieuses. En l'absence de tunnel central, s'installer à trois n'est pas un souci. Les bagages ne sont pas oubliés avec un coffre profond doublé d'une malle sous le capot. L'ensemble multimédia fluide et intuitif fait référence sur le marché et intègre des mises à jour qui améliorent la voiture au fil du temps. Du jamais vu ! L'autre point fort de Tesla reste son réseau Supercharger privatif, étendu et plus fiable que les infrastructures publiques. De quoi tailler l'autoroute sans craindre la panne et à moindre coût !

VERDICT aj : ★★★★★

EN CHIFFRES * **Moteur**: synchrone à aimants permanents **Puissance**: 275 ch (estimation) **Couple**: 420 Nm (estimation) **Boîte**: réducteur, 1 rapport **L/I/H/emp.**: 4,70/1,85/1,44/ 2,54 m **0 à 100 km/h**: 5,6 s **V. max.**: 225 km/h **Autonomie moy.**: 409 km **Rejets CO₂**: 0 g/km **Bonus 2020**: 3000 €
* Données constructeur



RENAULT
Zoe
Z.E 50 R135
À partir de
32 000 €
Bonus: 6000 €

YANN LEFEBVRE

Référence des citadines électriques, la Zoe gagne en autonomie mais reste trop chère au regard de ses performances modestes.

LE PRIX DE LA ZÉNITUDE

Pionnière des citadines électriques, la Zoe améliore sa présentation intérieure, fait évoluer son système multimédia et augmente sa capacité de stockage, qui passe de 41 à 52 kWh. Mieux finie et plus silencieuse, elle offre davantage d'espace aux jambes à l'arrière et de coffre que la Peugeot e-208. En revanche, la Renault se révèle moins agile et repose sur des suspensions trop souples et parfois trépidantes. Avec 135 ch pour 1 502 kg, les performances ne sont pas défrisantes mais suffisent pour des déplacements périurbains tout en préservant l'autonomie (entre 250 et 360 km). Dommage que la prise de charge rapide (1000 €!) ne permette pas de dépasser les 50 kW. Le tarif a subi une inflation difficile à justifier.

VERDICT aj : ★★★★★

EN CHIFFRES **Moteur**: synchrone à aimants permanents **Puissance**: 135 ch **Couple**: 245 Nm **Boîte**: réducteur, 1 rapport **L/I/H/emp.**: 4,08/1,73/1,56/2,59 m **0 à 100 km/h**: 10,8 s **V. max.**: 144 km/h **Autonomie moyenne**: 320 km **Rejets CO₂**: 0 g/km **Bonus 2020**: 6000 €

Elles arrivent !

HONDA E, VOLKSWAGEN ID.3 ET MINI COOPÉR SE

L'année 2020 sera à coup sûr... électrique, avec l'arrivée de nombreuses nouveautés: la Honda e mise sur sa bouille craquante, sa taille XS et sa batterie de 35,5 kWh. Mais son autonomie reste limitée (200 km en WLTP) et son prix est salé: 35000 € hors bonus. C'est aussi cher que la Mini Cooper SE (32 900 €) avec une batterie de 33 kWh. Moins coquette mais plus spacieuse, la Volkswagen ID.3 risque de frapper très fort, à moins de 30000 € dans sa version de base avec une capacité de 45 kWh pour un rayon d'action de 330 km.



BERNHARD FILSER

Et aussi...

PEUGEOT E-2008, DS 3 CROSSBACK E-TENSE

Reposant sur la même plate-forme que l'e-208, les Peugeot e-2008 et DS 3 Crossback E-Tense offrent davantage d'habitabilité et de coffre, avec une position de conduite surélevée. L'autonomie perd une vingtaine de kilomètres et les tarifs grimpent. Comptez 39 100 € pour le crossover de chez DS et 37 100 € pour celui de chez Peugeot.



NICOLAS SOLIER

GREFFE D'ORGANES

L'année 2020 s'annonce compliquée pour certains constructeurs. En cas de non-respect des normes européennes en matière de CO₂, ils se verront infliger de très lourdes amendes. Pour y échapper, Skoda opte pour l'électrification... Par David Bouillaux Photos Arnaud Saunier





Pour Skoda, c'est un baptême du feu! Contrairement aux autres marques du groupe Volkswagen, le constructeur tchèque n'a jamais commercialisé de modèle électrique ni même hybride. Mais rattraper ce retard n'est pas un souci lorsque l'on appartient à une grande maison. Mieux, cela

évite d'essayer les plâtres! Du coup, Skoda met les bouchées doubles. Et tandis qu'il relance sa minicitadine Citigo, "iV" dans une version 100 % électrique – l'auto forme un trio avec les Seat Mii et Volkswagen Up! (voir L'AJ n° 1049) –, il décline son imposant break familial Superb Combi en hybride rechargeable (PHEV). Pour la technique, les ingénieurs ne sont pas allés chercher loin. Ils

ont tout simplement pioché dans la banque d'organes du groupe VW et, plus précisément, dans celle de la Passat SW GTE qui a craqué pour la technologie hybride rechargeable depuis 2015. Le Superb Combi en reprend les spécificités, à commencer par le 1.4 TSI essence de 156 ch couplé à la boîte DSG à 6 rapports. Le duo devient quatuor avec le concours d'un petit moteur électrique de ➔

L'avis de David Bouillaux



L'espace disponible à bord faisait de l'œil à mon vélo. Avec, en prime, la douceur de l'hybridation, je craque !

80%
Quotient
Émotionnel



LE COMBI PROMET DE ROULER PENDANT 45 KM EN MODE 100 % ÉLECTRIQUE, UN AVANTAGE ÉCONOMIQUE DANS LES VILLES ET LES BOUCHONS ●●●

85 kW (l'équivalent de 116 ch) alimenté par une batterie au lithium-ion d'une capacité de 13 kWh.

Quand les deux moteurs fonctionnent de concert, la Superb peut compter sur une puissance non négligeable de 218 ch et un couple de 400 Nm.

Pas mal ! Mais il faut bien cela pour animer ce long et lourd break, dont la masse se ressent davantage encore lors de fortes relances sur autoroute. L'ensemble du système hybride (moteur électrique, mais surtout batterie) alourdit tout de même le Superb Combi de 250 kg par rapport à la version essence comparable. Un peu plus de "watts" seraient bienvenus, surtout si vous roulez chargé, situation a priori courante pour un break de ce calibre. Néanmoins, grâce à cette combinaison, la Skoda distille un agrément de conduite remarquable, surtout à faible allure où la présence de la boîte DSG6, très réactive, joue un rôle crucial. En raison de la progressivité de cette dernière, l'auto donne l'impression d'être plus facile à conduire. Elle en tire aussi un avantage au long cours, sur autoroute notamment, où elle se révèle très reposante. À cette douceur se combine un bien-être fort appréciable pour tous les occupants. De fait, les suspensions se sont révélées étonnamment souples et efficaces sur l'ensemble de notre par-



❶ La finition Sportline se distingue par ses éléments extérieurs spécifiques, mais aussi son châssis sport. La voiture est abaissée de 15 mm par rapport à la version essence. ❷ Sous le capot moteur, le 1.4 TSI de 156 ch est couplé à la convaincante boîte DSG6 et à un petit moteur électrique d'environ 116 ch. ❸ La prise pour recharger a été intégrée au niveau de la calandre ; le câble est assez long pour faciliter les branchements en toutes circonstances. ❹ Le double fond permet de stocker le câble de recharge. ❺ À l'arrière, deux passagers sont à leur aise, surtout au niveau des jambes. Seul bémol : la place du milieu est encombrée par un imposant tunnel de servitude.





1 Déjà très à l'aise sur les grands axes, la Skoda Superb gagne, grâce à la technologie hybride rechargeable, une fluidité de conduite et un sens de l'économie lors des petits trajets quotidiens. 2 Comme une berline haut de gamme, le Combi profite de compteurs numériques très lisibles.



cours composé de petites routes de campagne. Notre version Sportline disposait pourtant du châssis sport (rarement synonyme de confort), mais également, précision importante, des suspensions pilotées.

Mais la spécificité majeure de ce Superb Combi PHEV concerne, évidemment, les consommations.

Sur le mode hybride (moteur essence + électrique), nous avons ainsi relevé une moyenne de 5,5 l/100 km à l'ordinateur de bord : une valeur assez flatteuse pour un gros break. De plus, la Skoda promet de rouler pendant environ 45 km en mode 100 % électrique (E-Mode) sans consommer une seule goutte d'essence. Un avantage économique qui se remarque particulièrement sur les trajets du quotidien, en ville ou dans les bouchons. Après quoi, il faut passer par la case recharge. Pour cela, plusieurs solutions s'offrent à vous : soit optimiser la récupération d'énergie au freinage tout en profitant du fonctionnement du moteur essence, soit alimenter la batterie. Sur une prise secteur classique, l'opération réclame environ 5 heures, mais en utilisant une borne spécifique, de type Wallbox, le temps de charge s'abaisse à 3 h 30. En moins

d'une nuit, la batterie récupère ainsi l'intégralité de sa charge. Pour le reste, le Superb Combi ne faillit pas à sa réputation et conserve son légendaire sens de l'hospitalité ! Les passagers arrière, même les plus grands, disposent toujours d'un espace digne d'une limousine. Plus à l'arrière, le coffre perd un peu de sa... superbe (elle est facile, je sais) du fait de la présence de la batterie sous le plancher. Toutefois, même si cette dernière empiète sur le volume disponible de 150 dm³, celui-ci reste suffisamment vaste pour jouer les déménageurs. Dossiers de banquette rabattus, le compartiment de charge est toujours gigantesque. Il est notamment possible

PLUS

Douceur de conduite
Autonomie en mode électrique
Confort de suspension

MOINS

Relances sur autoroute
Coffre un peu moins grand

d'y caser un vélo sans démonter les roues, par exemple, parole d'habitué ! Depuis le restylage du début d'année, le Superb a également bien progressé en qualité. Sa présentation a gagné en modernité, le niveau de fabrication a évolué d'un cran et les plastiques durs sont devenus plus rares. Bref, l'auto rivalise désormais avec des modèles plus haut de gamme. La présence de nombreux systèmes high-tech, tels les compteurs numériques, le régulateur de vitesse adaptatif, ou encore les projecteurs intelligents dotés de la technologie Matrix Beam participent aussi à redorer l'image de la marque. ■

SKODA SUPERB COMBI iV PHEV Sportline EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR.

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	156 ch à 5 000 tr/mn + 116 ch (électrique)*
Couple maxi	250 Nm + 330 Nm (électrique)
Type	4 cylindres en ligne, turbo ess. + 1 électrique
Cylindrée / puissance fiscale	1 395 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage / 6
Batterie / Capacité	lithium-ion / 13 kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	11,1 m
Pneumatiques AV / AR	235/45 R 18

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,86 / 1,86 / 1,50 / 2,84 m
Poids / tractable freiné	1 752 kg / NC

Performances	
0 à 100 km/h	7,8 s
Vitesse maxi	224 km/h

Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	510 dm ³

LE BUDGET

Prix	47 550 €
Malus écologique (CO ₂)	0 € (31g CO ₂ /km)
Prix du modèle essayé**	51 000 €
Garantie	2 ans, km illimité

* Puissance et couple cumulés : 218 ch et 400 Nm.

** Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, AFIL active, aide au parking avec caméra de recul, Bluetooth, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, hayon électrique, instrumentation de bord 100 % numérique, jantes 18 pouces, phares full LED, régulateur de vitesse adaptatif, rétro et vitres élec., sellerie cuir/Alcantara, système multimédia avec écran tactile de 9,2 pouces/GPS/prises USB...

Options

Airbags latéraux AR (350 €), crochet d'attelage escamotable (790 €), détecteur de fatigue (50 €), peinture métallisée (750 €), lecture des panneaux (90 €), toit ouvrant panoramique (1 270 €)...

Consommations	
Mixte	1,7 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	0 / 5,9 l/100 km
Réservoir	50 l
Temps recharge batterie sur prise domestique / borne de type Wallbox	5 h / 3 h 30 mn

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	République tchèque

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le Superb Combi poursuit son opération de modernisation et ajoute une corde à son arc avec cette convaincante version. Certes, nous aurions aimé disposer d'une poignée de chevaux supplémentaires, mais la technologie hybride rechargeable lui va comme un gant.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



CASIO

Montre G-SHOCK MTG-B1000

Prix de vente indicatif : 1090€

Connexion Bluetooth à l'application G-SHOCK Connected, mise à l'heure automatique via réception de signaux de radio-pilotage, fonctionnement solaire, lunette en carbone, résistante aux chocs et aux vibrations, affichage d'un second fuseau horaire, étanche 200 m.

Casio-shop.eu

THIERRY MUGLER

Eau de toilette

A*Men Ultimate Mugler

Prix de vente indicatif : 77.50€ - 100 ml

A*Men Ultimate s'adresse aux super-héros d'aujourd'hui. A ces hommes qui mêlent puissance physique et force mentale au service d'une virilité nouvelle : plus sensuelle. La puissance contemporaine et vibrante d'un parfum boisé et séduisant. N° lecteur :

01 70 48 90 41 ou www.mugler.com



JULES

Pull col rond

Prix de vente indicatif : 29.99€

Indispensable du dressing masculin, ce pull se distingue par son jeu de points et de couleurs contrastées. Sa maille fine et son col rond le rendent facile à associer avec toutes vos tenues.

Jules.com



SONY

Telephone Xperia 5

Prix de vente indicatif : 799€

Dernier né des smartphones premium 21:9, l'Xperia 5 est le présent tout trouvé pour shooter comme un professionnel. Triple objectif de 12 mégapixels, grand angle de 16 mm, un polyvalent de 26 mm, un de 52 mm pour les portraits et prises de vue en téléobjectif (équivalent 35 mm).

www.sonymobile.com/fr/



QUARTZ CO

Manteau modèle Marquette

Prix de vente indicatif : 875€

Fondée en 1997, Quartz Co. s'est taillée une réputation de choix sur le marché canadien et ailleurs dans le monde grâce à la qualité de confection de ses manteaux. On retrouve aujourd'hui les produits Quartz Co. dans plus de 275 boutiques et à travers plus de 20 pays.

<https://fr.quartz-co.ca> et
présent au Bon Marché.

SKITRAB

Sintesi 6.0

Prix de vente indicatif : 499€

Le Sintesi est un ski parfait pour tous, des débutants aux professionnels. La forme Attivo facilite la mise en virage du ski et en fait un ski polyvalent. La technologie Liwood Air allégeant le noyau bois lui donne de la souplesse et un caractère joueur. Tailles : 150, 157, 164, 171, 178 cm.

www.skitrab.com

TBS

Sneakers Re-source modèle X8D61

Prix de vente indicatif : 129.90€

Consciente de sa responsabilité sociale et environnementale, la marque crée la toute première chaussure recyclable à l'infini :

RE-SOURCE, une sneaker confortable, résistante, légère, 100 % recyclable et vegan.

www.tbs.fr/fr/re-source



Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

Écolo, mais tonique

Heureux propriétaire d'une Volkswagen Polo GTI puis d'une Seat Leon Cupra ST 4x4 DSG, je souhaite réduire mes émissions polluantes, mais sans faire trop de compromis sur la puissance ou le plaisir de rouler. Je parcours 30 000 km/an en moyenne et il m'arrive souvent de faire de longs trajets. Que pouvez-vous me conseiller ? Sachant que j'ai une préférence – dans cet ordre – pour les breaks, SUV, berlines compactes et berlines familiales. **B. B.**

Cela dépend forcément de votre budget. En essayant de rester dans une fourchette de 30 000 à 35 000 €, voici, dans l'ordre, mes préférences :

- Peugeot 2008 1.2 PureTech 155 ch
- Mini Clubman Cooper S 190 ch
- Toyota Corolla Touring Sports 180h
- Kia XCeed 1.6 T-GDi 204 ch
- Mercedes Classe A 200 163 ch
- BMW X2 18i 140 ch
- Renault Mégane Estate 1.3 TCe 160 ch



Changer de pneus ou de taille ?

Mon Peugeot 3008 1.5 BlueHDi 130 fête son premier anniversaire et 10 000 km. C'est peu pour un diesel. Équipé de pneus 19 pouces Michelin 205/55, il manque de confort à mon goût. Puis-je opter pour une monte plus souple ? **D. P.**

► Première solution, changer de marque ou de gamme de pneus. Il existe en effet des différences entre les gommes utilisées par les pneumaticiens, et il n'est pas rare que le confort s'en ressente. Je ne peux hélas vous conseiller sur ce point, car cela dépend de la monte pneumatique mais aussi de la voiture. Sur certains modèles, des Goodyear peuvent surpasser des Michelin, mais la sensation s'inverse sur d'autres.

► Seconde option, passer à une taille de roues inférieure. En général, cela a une vraie incidence sur la capacité à filtrer les défauts d'asphalte. Mais il faut vraiment conserver la même circonférence de roulement, car sortir de la tolérance définie par le constructeur peut perturber le fonctionnement de certaines aides à la conduite (ADAS).

Où louer une Mustang ?

J'habite près de Rennes et je souhaite louer une Ford Mustang 6^e génération, où m'adresser ? **D. G.**

La plupart des grands loueurs disposent d'une flotte de voitures de prestige. On trouve la Mustang chez Sixt, par exemple, en coupé comme en cabriolet. Vous pouvez aussi contacter le Ford Store de Rennes qui pourra vous orienter.





Une famille en stock-car

Chez les Delvoye, la voiture, c'est sacré. Plus encore quand les pneus crissent sur la piste et que les tôles se froissent. Cette famille du nord de la France est passionnée de stock-car. Tous participent, même le benjamin, Doryan, 11 ans. Nous avons suivi ce petit monde sur les circuits. Par Nicolas Montard Photos Edouard Bride/Hans Lucas Corporate





Les courses de stock-car sont des spectacles qui mettent en scène des voitures de série, un peu préparées pour supporter les collisions.



1



2

1 Quand ses camarades se contentent de jeux vidéo, Doryan s'éclate sur un circuit de cross. 2 Alizée apprécie particulièrement l'adrénaline que lui procure le stock-car. 3 Stéphanie le reconnaît : la première fois, elle s'est demandé ce qu'elle faisait sur la ligne de départ.



3

Le circuit se dévoile au dernier moment, derrière quelques vaches imperturbables, insensibles au bruit qui les entoure. Car s'il reste discret dans le paysage visuel, au niveau auditif, le speedway (anneau de vitesse ovale) de Comines-Warneton se fait remarquer sur quelques centaines de mètres à la ronde. Sur place, dans l'espace foutraque de préparation des voitures, s'ajoute au bruit un cocktail d'odeurs : pneus, essence, huile, frites, bière. Pour en prendre plein la vue, il faut encore faire quelques mètres et gagner la piste, où une vingtaine de véhicules sont en train d'en découdre. Au quinzième tour, sur vingt-cinq, une Nissan Micra bleue, surmontée du numéro 430, se range sur le côté. À la fin de la course, on est surpris de découvrir une jeune fille au volant. *"Le pare-chocs traînait sous la voiture, j'avais une rotule de roue vrillée, glisse Alizée, 17 ans, qui enlève son casque, dévoilant une chevelure brune. Domage, j'étais troisième. Mais bon, je recommencerai!"* À côté, Antoine, son beau-père, acquiesce, l'air concentré. C'est que son tour est venu : le grand gaillard grimpe dans sa Golf 3 1,8 l, pour se mesurer à ses adversaires. Sous le regard envieux de Doryan, 11 ans. S'il ne conduit pas, le petit dernier n'est pas pour autant inactif et il change déjà la roue de la Nissan 1,1 l, aux côtés de sa mère, Stéphanie.

Un calendrier rythmé par le stock-car

Bienvenue dans l'univers des Delvoye. Sur le circuit de stock-car de Comines-Warneton, ville belge frontalière avec la France, la famille est connue comme le loup blanc. Elle ne manque quasiment jamais une des dix à douze rencontres annuelles, dont les dates sont soigneusement cochées dans son calendrier. Ces week-ends-là, le rituel est immuable : les Nordistes s'installent avec leur camping-car au bord du circuit dès

le samedi après-midi pour n'en repartir que le dimanche soir. Même les congés sont organisés en fonction de leur passion automobile: "Nous partons en vacances juste après l'Autocross de Gijverinkhove, une autre compétition de cinq jours à laquelle nous participons sur le littoral belge. Quinze jours, trois semaines en général. Car nous sommes toujours de retour pour le Speedway* d'août à Warneton."

Des risques de blessures à limiter

Des mordus, les Delvoye. Pourtant, rien ne les prédestinait réellement à rouler des mécaniques. Il y a vingt-quatre ans, Antoine, transporteur médical, est initié par un copain. Coup de foudre. Stéphanie et ses trois enfants (Louis, Alizée et Benjamin) entrent plus tard dans sa vie. Ils suivent sur les circuits. Stéphanie s'est très rapidement mise au volant: "Une semaine après avoir roulé en course de femmes, j'ai appris que j'étais enceinte, se rappelle-t-elle. Quand Doryan est né, je lui donnais le sein dans la voiture, ici!" Si ses deux premiers garçons ont pris un peu de recul en raison de leurs activités professionnelles, Alizée, qui savait conduire à 11 ans, est au volant pour la compétition depuis ses 16 ans: "Papa a essayé de m'en dissuader! Mais j'ai insisté!" C'est que le stock-car n'est pas une passion de tout repos. Antoine s'est déjà arraché les ligaments croisés; ➔

*Type de course sur un anneau de vitesse spécifique.



Alizée et Stéphanie, accompagnées d'un ami, assistent à l'une des courses d'Antoine, à Comines-Warneton.

“ Ça ne pollue pas plus que d'aller à la mer: 20 litres de carburant pour un week-end à Comines-Warneton. ”



Les courses sur le speedway ont lieu environ un dimanche par mois à Comines-Warneton. Ce spectacle attire un public d'amateurs à des dizaines de kilomètres à la ronde.



❶ À Comines-Warneton, l'espace de préparation des voitures est un passage obligé pour les spectateurs comme les participants. Une excellente manière de se mettre dans l'ambiance! ❷ Le dimanche, les courses s'enchaînent toute la journée. ❸ Évidemment, après chacune d'entre elles, plusieurs véhicules repartent en piteux état. Certains sont réparés sur place entre deux tours de piste. Les Delvoye "usent" environ trois véhicules chaque année. ❹ Pour la famille, l'ambiance stock-car, c'est aussi le camping-car, les apéritifs et les repas entre amis.



Stéphanie, elle, s'est cassé l'épaule. "On doit surtout être prudent et ne pas être blessés tous les deux, précise la mère de famille, qui est assistante maternelle durant la semaine. Il y a les enfants, le boulot..." Éprouve-t-elle des craintes, quand elle voit Alizée s'élancer sur l'ovale de Warneton? "Je veux surtout qu'elle soit bien protégée, avec casque, harnais, genouillères, protections pour les côtes. Après, vous savez, elle peut se faire mal dans les escaliers." Antoine, lui, avoue dans un rire: "J'évite de la regarder courir. Je suis trop impulsif, si quelqu'un lui fait du mal sur la piste, ça va m'énerver!"

Doryan à toute berzingue

Des conseils de prudence, les parents en glissent quelques-uns à Doryan également. Car, si à Warneton le collégien se contente de jouer les mécanos de luxe, sur le circuit de cross de la Vilaine, à Thiembronne (Pas-de-Calais) où la famille se rend régulièrement avec des amis, il peut prendre le volant! Et on ne l'arrête plus: Doryan enchaîne les tours toute la journée, gilet jaune accroché à l'arrière de l'habitacle pour signifier que le conducteur est un débutant! À 80 km/h en 2^e dans les lignes droites, sur une terre tellement sèche que son adhérence est semblable à du verglas, il se sent comme un poisson dans l'eau, même s'il dépasse à peine du volant. Tout fier de montrer à l'adulte qui l'accompagne obligatoirement qu'il sait déjà conduire – et bien! – quand ses camarades de

classe se contentent de *Grand Theft Auto* ou *Need for Speed* sur console. "Mes jeux vidéo préférés", avoue le petit homme... qui va quand même voir maman lorsqu'il a une poussière coincée dans l'œil!

Les autos investissent le quotidien

En toute logique, les voitures infusent la vie des Delvoye. Alizée est en bac pro mécanique, en alternance chez Mercedes. Dans le salon de la maison familiale, à Bailleul (Nord), les photos sur les murs ont forcément un lien avec la bagnole. Les week-ends sans courses, Antoine prépare les autos dans un hangar situé à quelques centaines de mètres de là. Une dizaine d'entre elles est régulièrement en attente. Un budget, sachant qu'Antoine use environ trois véhicules par an? "Non, ce sont des voitures en fin de vie que l'on me donne. Je les bricole. J'achète certaines pièces, j'en revends. Honnêtement, au niveau du budget familial, ça n'a que peu d'incidence", révèle-t-il avant de nous ramener au volant de sa camionnette... sans froisser aucune tôle, ni dérapier sur le rond-point. Car, dans le civil, Antoine est une "vraie limace. Comme j'ai la chance de pouvoir m'éclater sur un circuit, ça ne me vient pas à l'idée de faire le fou en dehors." Il n'empêche, Stéphanie et lui reconnaissent que leur expérience leur sert parfois pour anticiper les virages un peu humides ou réagir quand on leur coupe la route. Ah, les vertus d'une passion pour le stock-car dans la jungle urbaine... ■



❶ Antoine a été l'instigateur de cette aventure dans le stock-car. ❷ Doryan rêve de prendre la relève sur le circuit de Comines-Warneton... mais pas avant ses 16 ans! Alors, en attendant, il est le mécano attitré de papa!



“ Pendant la trêve hivernale, le stock-car nous manque. Parce que l'on ne roule pas, mais aussi parce que l'on ne voit pas les amis! Le stock-car, c'est une histoire de copains. ”



Pour sa dernière saison en WRC, Sébastien Ogier a rejoint Toyota

PAULO MARIA/DPPI



Champion du monde sur Toyota, Ott Tänak pilotera cette saison pour Hyundai.

LE GRAND CHAMBARDEMENT

Après une folle intersaison, le Monte-Carlo donne le top départ d'une année 2020 de rallye au plateau totalement bouleversé. Malgré le retrait de Citroën, le match entre Hyundai et Toyota s'annonce passionnant. Par Alain Pernot

Voir un autre pilote que Sébastien Loeb ou Sébastien Ogier remporter le titre mondial des rallyes (WRC) a déjà été un choc. Pensez donc, cela faisait quinze ans que les pilotes français trusaient les titres de la discipline : neuf pour Loeb et six pour Ogier. Mais le triomphe d'Ott Tänak, lors du Rallye de Catalogne, a très vite donné lieu à une autre onde choc. À peine l'Estonien était-il couronné avec Toyota qu'il annonçait son transfert chez Hyundai ! Une manœuvre rare en rallye, où la fidélité est souvent une valeur cardinale. En rejoignant l'équipe coréenne, le nouveau champion du monde n'imaginait sûrement pas les événements en chaîne qu'allait provoquer sa décision. Privé de son pilote numéro 1 et un peu sonné par sa décision, Toyota s'est immédiatement tourné vers Sébastien Ogier pour le remplacer. Le pilote français, auteur d'une saison frustrante chez Citroën, n'a pas hésité longtemps. Il a plaqué le constructeur français avec lequel il était engagé en 2020 pour rejoindre Toyota. Suite à cette défection, Citroën annonçait son retrait du WRC dès la fin de la saison 2019 en ne se privant pas d'en faire porter la responsabilité à Ogier. En quelques jours,

cette cascade de coups de théâtre a refaçoné le plateau du championnat du monde des rallyes, causant de gros dégâts au passage.

Le WRC se résume désormais à un choc de titans opposant Hyundai à Toyota, avec la modeste équipe M-Sport dans le rôle de l'arbitre.

Sacrée championne du monde des constructeurs, la marque sud-coréenne présente une équipe impressionnante avec le champion du monde Ott Tänak, Thierry Neuville (cinq fois vice-champion) ainsi que Sébastien Loeb et Dani Sordo qui se partageront la troisième voiture.

Le nombre de jours d'essais étant limité par le règlement, Tänak n'a pas pu énormément rouler avant le Monte-Carlo, mais cela ne semble pas trop le perturber : *"Dès que j'ai pris le volant, ça a été O.K. tout de suite. J'ai immédiatement eu un bon feeling avec la voiture. Les conditions de route de mon premier test étaient bonnes, ce qui était idéal pour apprendre comment se comporte ma nouvelle monture. Elle était très proche des réglages de Thierry et Sébastien. Seuls quelques*



BASTIEN BAUDIN



"Dès que j'ai pris le volant
de la Hyundai,
j'ai immédiatement
eu un bon feeling."

Ott Tänak

L'Estonien Ott Tänak n'a pas joué la facilité en changeant de monture. Il est néanmoins déterminé à battre à nouveau le Français Sébastien Ogier.

ajustements ont été nécessaires pour que je me sente pleinement à l'aise." Rappelons que, dans un contexte de roulage restreint, Tänak avait commencé sa collaboration avec Toyota par une deuxième place au Monte-Carlo 2018!

L'arrivée de Tänak risque de mettre Thierry Neuville sous pression. Fer de lance de l'équipe depuis 2014, le Belge a collectionné les deuxième places au championnat, et avec un équipier aussi affûté, il va devoir élever son niveau de jeu s'il veut remporter enfin le titre des pilotes.

Si Hyundai aligne une équipe assez stable (seul Ott Tänak a remplacé Mads Mikkelsen), Toyota, en revanche, se présente avec une équipe 100 % renouvelée! En plus de Sébastien Ogier qui n'a signé que pour une saison, la marque japonaise a décidé de miser sur la jeunesse en recrutant le Gallois Elfyn Evans (31 ans, formé au sein de l'équipe M-Sport et déjà vainqueur d'un rallye mondial) ainsi que le jeune prodige finlandais Kalle Rovanperä (19 ans, vainqueur du championnat du monde WRC2 sur une Skoda). Une voiture supplémentaire sera aussi alignée ponctuellement pour l'espoir japonais Takamoto Katsuta (26 ans).

Pour sa dernière saison en WRC, Sébastien Ogier pourra donc à nouveau pleinement s'exprimer. Avec six victoires à son actif et 112 spéciales remportées, la Yaris était clairement la WRC la plus performante du plateau en 2019 et a de fortes chances de le rester. En effet, l'homologation des voitures alignées en WRC depuis 2017 a été prolongée pour deux saisons supplémentaires (en attendant le passage à l'hybride en 2022). Il n'y a donc pas de gros bouleversements techniques à attendre.

Autre conséquence directe de ces remaniements et du retrait de Citroën, de nombreux pilotes de valeur sont désormais sans volant: Andreas Mikkelsen (ex-Hyundai), Jari-Matti Latvala (ex-Toyota) et Kris Meeke (ex-Toyota). Seul Esapekka Lappi (ex-Citroën) a trouvé refuge chez M-Sport au prix de montages financiers bancals. Pas vraiment une bonne nouvelle pour la discipline... Mais à défaut d'un plateau fourni, le match "Toyota-Ogier vs Hyundai-Tänak" s'annonce absolument grandiose. En cette année où il n'y aura pas de Rallye de France au calendrier, les passionnés de rallye qui feront le déplacement au bord des spéciales du Monte-Carlo (23-26 janvier) ne devraient pas le regretter! ■



*C'était en
juin 1985
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/l/h: 3,65/1,58/1,39 m

Poids: 800 kg

Puissance: 72 ch DIN à 5 750 tr/mn

1000 m d.a.: 34,7 s

V. max.: 162,3 km/h

Consommation à 90 km/h: 5,45 l/100 km



La Supercinque doit beaucoup à la R5, à commencer par son style, bien que sensiblement modernisé dans le cas présent. En tout cas, en proposant ici jusqu'à 5 portes, jamais elle n'a autant mérité son matricule!

LA RENAULT

“SUPERCINQ” À L’ESSAI

À peine sept mois après la sortie de la “Supercinq” qui succède à la R5, Renault poursuit le renouvellement de sa citadine phare en la déclinant en carrosserie 5 portes. Cette dernière, plus facile à vivre, est proposée en de nombreuses versions, dont la placide GTL et la plus véloce GTS, ici à l’essai...

Par **André Costa** (1985) / **Thomas Riaud** (2019)

Extraits...

■ “Faisant flèche de tout bois, la Régie a d’abord lancé sur le marché les versions 3 portes « haut de gamme », peut-être les plus faciles à mettre en œuvre mais, dans tous les cas, financièrement les plus juteuses à court terme pour une entreprise en ayant besoin.”

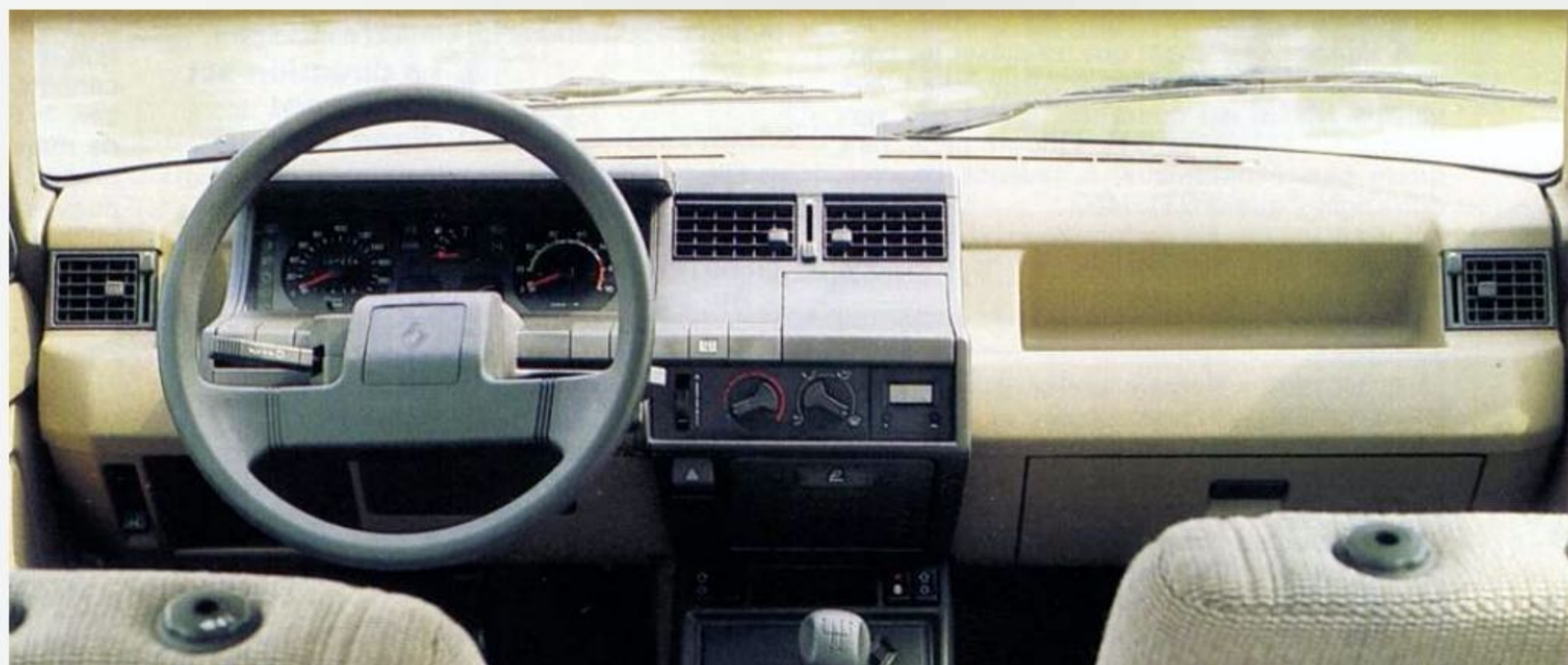
■ “Aujourd’hui, les prévisions initiales de sortie de la 5 portes étant à peu près respectées, la gamme entière tombe dans le domaine public, en attendant cependant les diesels, qui devraient apparaître vers la fin de l’année.”

■ “Quoi qu’il en soit, j’ai choisi d’essayer simultanément deux versions de la nouvelle 5 portes, à savoir la GTS 1 397 cm³ 7 CV administratifs ainsi que la GTL 1 108 cm³

4 CV administratifs, toutes deux équipées d’une boîte 5 vitesses.”

■ “Il est bon de savoir, qu’à l’exception des modifications intervenues au niveau de la carrosserie, la similitude avec les versions 3 portes est théoriquement totale, notamment en ce qui concerne les motorisations et suspensions.”

■ “Très précisément, l’empattement a été augmenté de 6 centimètres par rapport à la version 3 portes. Cette majoration se retrouve au niveau de la longueur hors-tout qui atteint dorénavant 3,65 mètres. En revanche, voies et largeur hors-tout n’ont pas subi de modifications.”



Le tableau de bord de la Supercinq est clair et bien agencé, avec une visière abritant les compteurs, mais la finition très “plastiques bas de gamme” laisse à désirer...

“ Les poids, chose curieuse, ne paraissent guère avoir augmenté puisque, sur la bascule, nous avons noté 779 kg pour la GTL et 800 kg pour la GTS. ”

↑ Ses qualités

BON MARIAGE CONFORT QUALITÉS ROUTIÈRES

“Tout comme la 3 portes, cette « vraie » 5 privilégie dans une certaine mesure le confort par rapport aux qualités routières, mais le compromis m’a paru cette fois mieux équilibré.”

DIRECTION AGRÉABLE

“La direction est également digne d’éloges. Elle ne possède guère de point de centrage, ce qui peut surprendre au premier abord, mais elle réagit très vivement, sans la lourdeur d’un grand nombre de petites tractions avant.”

BOÎTE MANIABLE

“S’il est un domaine où le progrès accompli par les techniciens de la Régie est considérable, c’est bien en ce qui concerne la maniabilité de la boîte de vitesses.”

↓ Ses défauts

TRANSMISSION TROP LONGUE SUR LA GTL

“Il ne faut jamais oublier que l’économie théorique offerte par la GTL, engendrée par un rapport final anormalement « long », ne peut se traduire par une économie réelle « sur le terrain », que dans des conditions bien particulières : routes de plaine, faible circulation, charge modérée...”

HAUTEUR HABITABLE MESURÉE

“La hauteur habitable n’a pas varié – elle n’est pas considérable à l’arrière, tout au moins avec une banquette neuve – mais, dans son ensemble, le volume habitable a réellement augmenté de manière intéressante.”

FAIBLESSES EN FINITION

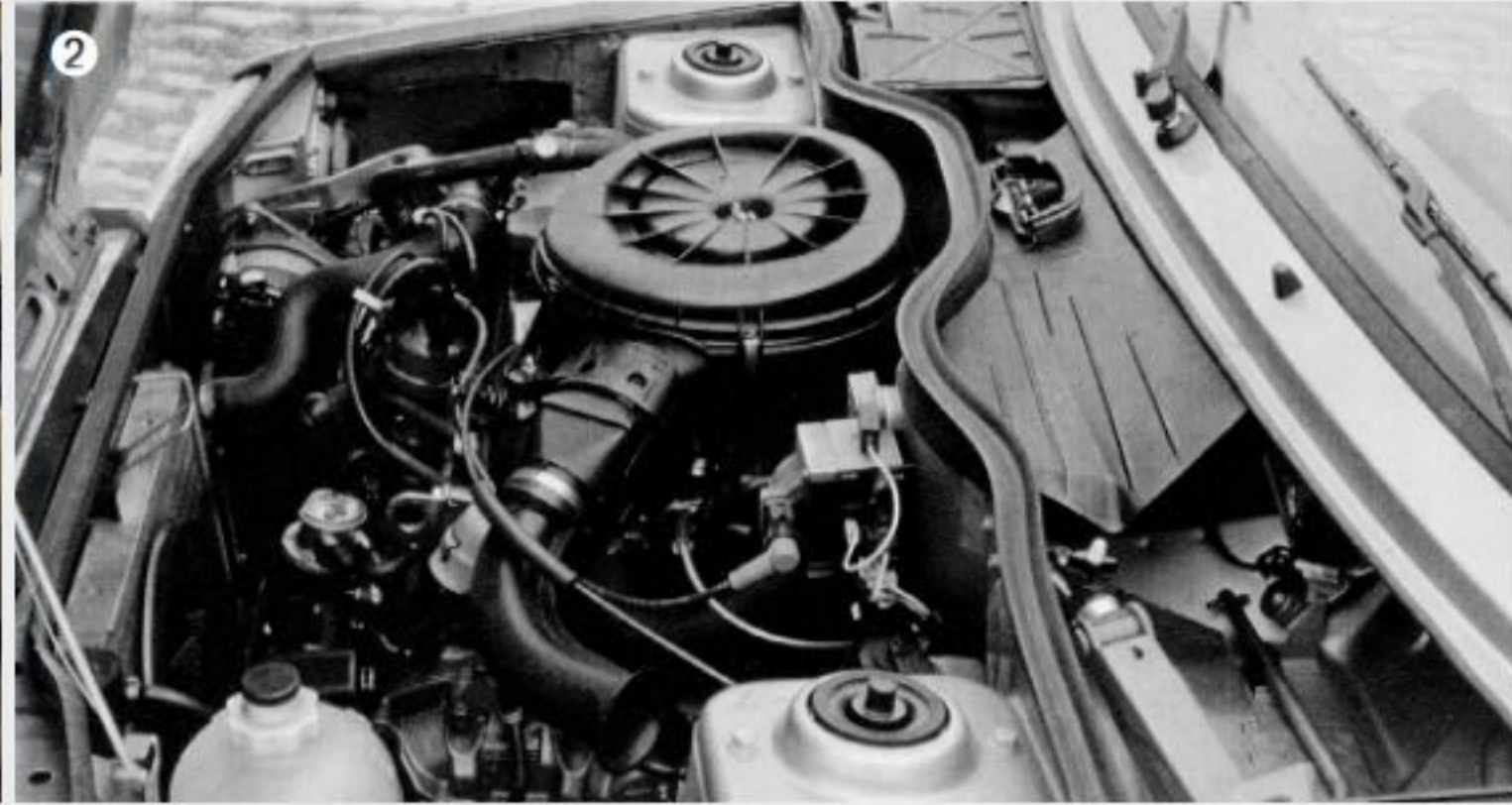
“La finition pourrait être améliorée, tant il est vrai, par exemple, qu’un cache de haut-parleur n’a pas sa place sur le plancher...”



❶ La deuxième génération de Renault 5 s’est rapidement fait appeler SuperCinq, même si aucun monogramme ne le mentionnait sur la carrosserie. ❷ Grâce à un empattement allongé de 6 cm, la SuperCinq 5 portes présente une habitabilité correcte, quoiqu’un peu limitée en hauteur aux places arrière. ❸ Comme la R5, elle adopte des feux verticaux et des boucliers protégeant très bien la carrosserie.



“ La GTS est une voiture vive, souple, prompte à reprendre. Au contraire, la GTL 1100 possède la vivacité d’un gastéropode à la veille de la retraite. ”



❶ Les espaces de rangement, dont cette boîte à gants dotée d'un couvercle, sont nombreux dans l'habitacle. ❷ Dans la gamme 5 portes, le moteur de la Supercinq GTS est le plus puissant, avec 1 397 cm³ et 72 ch (1 100 cm³ et 47 ch pour la GTL). ❸ Les portes conservent un habillage en plastique, qu'elles ont en commun avec les modèles 3 portes. ❹ Le coffre, inchangé en volume sur la carrosserie 5 portes, est toujours facilement accessible par un hayon.



Extraits...

■ "Lancées toutes deux sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, les GTL et GTS ont fourni respectivement 143,1 km/h en 4^e puis 137,3 km/h en 5^e pour la première, et 162,3 km/h en 5^e pour la seconde."

■ "Déjà sensibles, les différences entre les deux modèles s'accroissent encore si l'on se tourne du côté des reprises."

■ "Il existe en 1985 deux GTL, l'une équipée d'un 1 108 cm³ de 47 ch et l'autre d'un 1 397 cm³ de 60 ch, beaucoup plus performante, essayée en 3 portes par L'A-J à l'automne dernier."

■ "La GTS est une voiture vive, souple, prompte à reprendre en 5^e et pouvant aussi bien être conduite en « bon père de famille » que menée sportivement. Au contraire, la GTL 1100 possède la vivacité d'un gastéropode à la veille de la retraite, ce qui, hélas, ne nous mène pas très loin."

■ "Ce n'est pas en effectuant les mesures de la GTL 1100 que nous avons couru le risque de faire sauter les plombs de nos chronos électroniques."

■ "Au point de vue freinage, les distances d'arrêt à froid sont satisfaisantes et si, à chaud et à pression égale, les résultats sont moins satisfaisants, il suffit d'appuyer plus fortement sur la pédale pour retrouver des valeurs parfaitement correctes."

■ "La GTL 1100 me paraît être un modèle dit de marketing, destiné essentiellement à fournir aux badauds des valeurs de consommation convaincantes, mais dépourvu, sauf cas particuliers, d'un pouvoir de séduction bien conséquent."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Avec le Renault Express, la Supercinq fut l'un des derniers modèles à avoir été assemblé dans l'usine historique de l'île Seguin, malheureusement complètement rasée aujourd'hui. Une citadine polyvalente bonne à tout faire, que votre serviteur a bien connu puisque ce fut sa première voiture, une modeste SL 3 portes de... 51 ch. Depuis les années 90, c'est la Clio qui a repris le flambeau. Et de fort belle manière, puisque la citadine Renault caracole toujours en tête des ventes.

MAZDA CX-30

Entre les CX-3 et CX-5, Mazda intercale désormais le CX-30 qu'il présente comme un SUV coupé. Sa ligne élégante n'est pas son seul atout. Par Camille Pinet Photos Arnaud Saunier

Pour un petit constructeur comme Mazda, compter deux SUV dans sa gamme européenne paraissait déjà respectable. Mais l'appétit du marché pour ce genre automobile l'a poussé à en ajouter un troisième. Avec 4,40 m de longueur, le CX-30, qui repose sur la même plate-forme que la nouvelle "3", mesure tout juste 12 cm de plus que le CX-3 (qui se contente, lui, d'un châssis plus ancien)... et 15 cm de moins que le CX-5. C'est surtout par sa

ligne fluide qu'il veut se faire remarquer, même s'il a l'intelligence de ne pas trop lui sacrifier son habitabilité à l'arrière comme certains SUV coupés plus assumés. De la compacte Mazda3, il reprend aussi les motorisations, y compris le diesel 116 ch et le fameux moteur essence SkyActiv-X à allumage par compression, un cas unique dans la production automobile. Il y ajoute un système de micro-hybridation 24 V dont l'efficacité est discutable, mais pas l'agrément

grâce aux redémarrages imperceptibles. Le CX-30 est l'un des rares de son genre à proposer la transmission 4x4 et surtout la boîte automatique, disponible sur toutes les versions. Son positionnement atypique lui permet de rivaliser avec le Peugeot 3008 ou encore le BMW X2, même s'il n'en a pas les prétentions budgétaires. Il fait valoir un rapport prix/équipement remarquable, tout en cultivant l'habituelle aversion de son constructeur pour les options.



Le CX-30 se positionne parmi les SUV compacts, même s'il mesure 5 cm de moins que le Peugeot 3008.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	CX-30	Style	Sportline	Inspiration	Exclusive	Malus écologique
Essence	2.0 SkyActiv-G	26 500 €	♥ 29 200 €	31 100 €	31 400 €	–	190 €
	2.0 SkyActiv-G BVA	–	♥ 31 200 €	33 100 €	33 400 €	–	450 €
	2.0 SkyActiv-X	–	–	33 200 €	♥ 33 500 €	35 300 €	0 €
	2.0 SkyActiv-X BVA	–	–	35 200 €	35 500 €	37 300 €	230 €
	2.0 SkyActiv-X 4x4	–	–	35 000 €	♥ 35 300 €	37 100 €	75 €
	2.0 SkyActiv-X 4x4 BVA	–	–	37 000 €	37 300 €	39 100 €	650 €
Diesel	1.8 SkyActiv-D	–	♥ 31 200 €	33 100 €	33 400 €	–	190 €
	1.8 SkyActiv-D BVA	–	♥ 33 200 €	35 100 €	35 400 €	–	740 €



1

- ❶ Le CX-30 dispose d'une direction très précise et d'un train avant assez vif sur le sec. Sous la pluie en revanche, l'adhérence laisse parfois à désirer.
❷ Joliment dessinée et composée de matériaux de qualité, la planche de bord offre une excellente qualité de finition.



2

LES MOTEURS

DIESEL

SkyActiv-D

L'unique diesel de la gamme reste le champion de la consommation, mais aussi du couple avec ses 270 Nm contre 224 Nm pour le SkyActiv-X. Ceux qui aiment rouler sur un filet de gaz préféreront ce moteur, également disponible en boîte automatique.

ESSENCE

♥ SkyActiv-G 122 ch

Ce moteur atmosphérique n'est pas des plus nerveux, mais il se montre d'une grande douceur et offre déjà un agrément de conduite intéressant. Disponible en boîte automatique, il fait preuve d'un appétit modéré.

SkyActiv-X 180 ch

Présenté comme un concurrent des meilleurs diesels, ce moteur essence leur emprunte le principe de l'allumage par compression. Une technologie qui permet d'abaisser la consommation en régime stabilisé, mais ne tient pas tout à fait ses promesses en usage courant. Il présente cependant l'avantage d'être proposé avec la transmission 4x4 et en boîte automatique sans faire exploser le malus.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Les boîtes auto gagnent du terrain et certains considèrent la transmission manuelle comme une relique du passé. Ce serait se priver des plaisirs offerts par la commande de boîte typiquement Mazda du CX-30, précise et parfaitement guidée. Son étagement un peu long est en revanche critiquable, particulièrement sur le SkyActiv-X.

AUTOMATIQUE

En dépit d'un mode sport caricatural, cette transmission, facturée 2 000 €, se révèle dans le

coup, même si elle ne compte que six rapports, alors que la plupart de ses concurrentes en totalisent sept ou huit. Elle se caractérise avant tout par sa douceur de fonctionnement.

INTÉGRALE

Disponible uniquement avec le SkyActiv-X, la transmission intégrale a le mérite de ne pas faire exploser le malus écologique, même quand elle est associée à la boîte automatique. Par rapport aux concurrents, c'est un vrai plus, qui peut suffire à faire préférer le Mazda en montagne.

L/l/h/empattement: 4,40 / 1,80 / 1,54 / 2,66 m

MOTEURS DIESEL	1.8 SkyActiv-D *	1.8 SkyActiv-D BVA *
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 4000	116 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1600	270 à 1600
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	183	183
Accélération 0-100 km/h (s)	10,8	12,6
Reprise 90-130 km/h en 4 ^e (s)	NC	NC
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	4,4	5

MOTEURS ESSENCE	2.0 SkyActiv-G	2.0 SkyActiv-G BVA *	2.0 SkyActiv-X *	2.0 SkyActiv-X BVA *	2.0 SkyActiv-X 4x4	2.0 SkyActiv-X 4x4 BVA *
Puissance maxi (ch à tr/mn)	122 à 6000	122 à 6000	180 à 6000	180 à 6000	180 à 6000	180 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	213 à 4000	213 à 4000	224 à 3000	224 à 3000	224 à 3000	224 à 3000
Performances						
Vitesse maxi (km/h)	181	186	204	204	189	204
Accélération 0-100 km/h (s)	10,5	11,2	8,5	8,8	10,2	9,2
Reprise 90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e (s)	10,8/15,2/23,8	NC	NC	NC	10/13,2/21,8	NC
Budget						
Consommation moyenne (l/100 km)	6,9	5,5	4,6	5,2	7,5	5,6

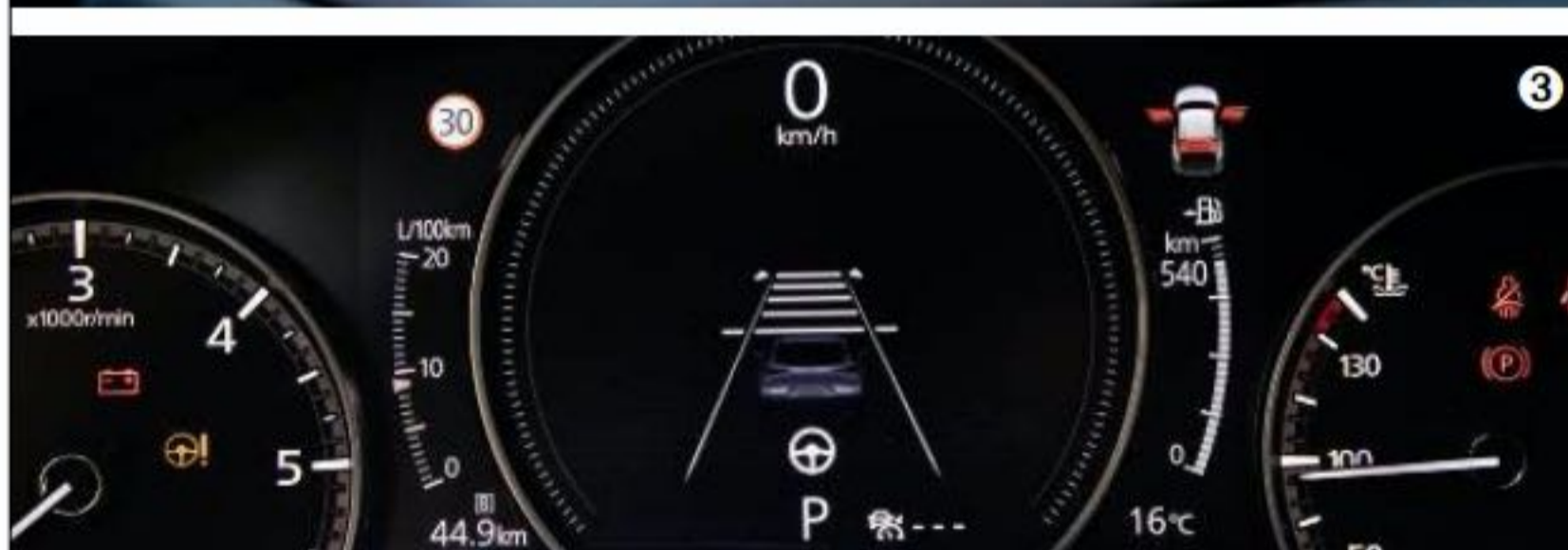
* Données constructeur.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

Affichage tête haute, 9 airbags, allumage automatique des phares, assistant au maintien dans la voie, assistant de démarrage en côte, banquette AR fractionnable 60/40, capteurs de stationnement AR, climatisation manuelle, connectivité Android Auto et Apple CarPlay, navigation avec écran tactile de 8,8 pouces et Bluetooth, freinage d'urgence autonome, régulateur adaptatif, rétroviseurs électriques et dégivrants, sièges AV réglables en hauteur, volant multifonction ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	CX-30	Style	Sportline	Inspiration	Exclusive
Caméra 360°	–	série	série	série	série
Climatisation automatique	–	série	série	série	série
Conduite semi-autonome embouteillages	–	série	série	série	série
Jantes 18 pouces	–	série	série	série	série
Hayon motorisé	–	série	série	série	série
Ouverture mains-libres	–	série	série	série	série
Phares à LED adaptatifs	–	–	série	–	série
Sellerie cuir noire/blanche	–	–	–	série / –	série / 200 €
Toit ouvrant électrique	–	–	♥ 700 €	♥ 700 €	série

❶ L'instrumentation digitale présente un dessin extrêmement classique qui peut la faire confondre avec un tableau de bord conventionnel. ❷ Très bien réalisée, la connectivité Android Auto et Apple CarPlay est en série sur tous les modèles. ❸ La conduite semi-autonome apparaît peu performante, la faute aux réactions brusques du système et à l'effet ping-pong de l'assistant de maintien dans la voie. ❹ Malgré sa ligne plus basse, le CX-30 offre plus d'espace à la tête aux passagers qu'un Peugeot 3008. En revanche, sa modularité est réduite au minimum. ❺ Mazda reste réfractaire aux écrans tactiles. Le système multimédia se commande toujours à la molette. ❻ Le coffre du CX-30 offre un volume en dessous de la moyenne et se révèle surtout assez peu pratique à l'usage.



LES FINITIONS

CX-30

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le CX-30 en offre déjà beaucoup dès la finition d'accès. Aucun rival ne propose de série l'affichage tête haute, l'instrumentation numérique, les phares à LED, la commutation automatique des feux de route, le régulateur adaptatif, la navigation avec connectivité Apple CarPlay et Android Auto. Bien sûr, le premier prix (26 500 €) pour la motorisation essence 122 ch peut sembler un peu élevé, mais au final, cela ressemble fort à une bonne affaire. Du coup, on serait presque déçu que la climatisation ne soit pas automatique, d'autant que l'option n'existe pas. À noter que cette dotation n'est pas proposée avec le moteur SkyActiv-X.

♥ STYLE

C'est presque le luxe dès le deuxième niveau, Style : hayon électrique, sièges avant chauffants, caméra à 360 degrés, capteur de parking avant et conduite semi-autonome (assez peu efficace cependant) sont de série. Là encore, aucun concurrent ne fait mieux à ce niveau de gamme. Comme la précédente, cette finition n'est pas ouverte au moteur SkyActiv-X.

SPORTLINE

Disponible avec toutes les motorisations de la gamme, la livrée Sportline (1 900 € de plus que Style), joue, comme son nom l'indique, le dynamisme grâce à ses jantes de 18 pouces, ses montants de portes traités en noir laqué ou encore sa sortie d'échappement plus large sur les versions SkyActiv-X. L'apport en fonctionnalités est limité, avec cependant le système audio Bose et les phares adaptatifs.

♥ INSPIRATION

Considérée au même niveau d'équipement que Sportline et également proposée sur toutes les motorisations, la dotation Inspiration est facturée 300 € de plus. Plus discrète à l'extérieur, elle joue davantage le raffinement intérieur grâce à la sellerie cuir, aux sièges électriques et au système audio Bose.

EXCLUSIVE

Uniquement proposée sur le SkyActiv-X, la finition Exclusive associe les équipements du niveau Inspiration à la présentation de la déclinaison Sportline. Elle y ajoute le toit ouvrant électrique et elle a l'exclusivité d'une sellerie cuir blanche, proposée en option à 200 €.

La peinture métallisée n'est pas très bon marché. De 600 € à 900 € pour ce splendide rouge à effets.



LES PRINCIPALES OPTIONS

AGRÉMENT

Le catalogue du CX-30 ne compte que trois options: la peinture métallisée, le toit ouvrant électrique sur les finitions Sportline et Inspiration (700 €) et la sellerie cuir blanche sur la finition Exclusive (200 €). Heureusement, les concessions

Mazda offrent quelques accessoires en sus pour personnaliser l'auto: quatre choix de jantes 16 ou 18 pouces, des seuils de portes illuminés ou encore un attelage. Dans tous les cas, vous ne perdrez pas des heures à configurer votre CX-30!

CONSEILLÉES PAR L'AJ



Le CX-30 est agréable à conduire, mais sa suspension manque de moelleux.

NOTRE CHOIX

SkyActiv-G 122 ch Style

29 200 € hors options - Malus écologique: 190 €

Bien sûr, le SkyActiv-X offre plus d'agrément que le SkyActiv-G de 122 ch grâce à sa puissance supérieure. Mais il nous semble que le moteur d'accès couplé à la finition Style est le mieux positionné par rapport à ses concurrents grâce à un rapport prix/équipement remarquable. Avec le style, c'est de loin la principale qualité de ce CX-30, qui doit cependant composer avec un coffre peu pratique et un filtrage de suspension moyen.

LES TEINTES

Peinture gratuite



Artic White

Peintures Mica ou métallisées 600 €



Deep Crystal
Blue Mica



Jet Black
Mica



Titanium Flash
Mica



Snowflake White
Pearl Mica



Polymetal Gray
Métallisé



Sonic Silver
Métallisé

Peintures spéciales métallisées



Machine Gray
Métallisé (750 €)



Soul Red Crystal
Métallisé (900 €)

LES JANTES



Jantes alliage
16 pouces en
série sur CX-30



Jantes alliage
18 pouces en
série sur Style,
Sportline et
Inspiration



Jantes alliage 18"
en série sur
SkyActiv-X Sportline
et Exclusive

♥ NOS COUPS DE CŒUR

PEUGEOT 5008

En passant de monospace à SUV, le Peugeot 5008 a gagné un statut et un agencement intérieur plus modernes. Par Didier Laurent Photo Yann Lefebvre

C'est un peu un Peugeot 3008, plus long de 19 cm et avec deux places en sus. Le reste est identique, même sous le capot. Lancée avec des moteurs et boîtes valables (transmissions automatiques à 6 rapports comprises), la gamme a vite évolué : moteur 1.5 diesel, boîte auto à 8 vitesses. Mais les premières versions ne démeritent pas, pour un prix d'accès très correct. À l'intérieur, il faut aimer les postes de conduite enveloppants. La présentation est agréable, l'habitabilité bonne et le volume de coffre généreux, sauf en mode sept places (troisième rangée de sièges dépliée). Très agréable à conduire avec son châssis affûté et ses trains roulants bien réglés (évitez les jantes de 19 pouces qui génèrent des remontées sèches à petite vitesse), le 5008 n'offre pas de transmission intégrale et ses motorisations plafonnent à 180 ch. Les versions les plus vendues, entre 120 et 150 ch, suffisent en usage familial ou quotidien. Vous trouverez volontiers des finitions haut de gamme, Allure ou GT Line, aux équipements devenus indispensables à l'usage comme à la revente.

LA GAMME

Modèles		Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.2 PureTech BVM6/EAT6/ EAT8	130	7,7/8/8,2	Modeste sur sa fiche technique mais valable sur route, notamment en boîte auto. Un bon choix, sauf pour un modèle ayant effectué plus de 15 000 km/an.
	1.6 PureTech EAT6	165	7,9	Un moteur qui n'est plus proposé depuis l'été 2018, mais qui reste assez fiable. Agrément correct.
	1.6 PureTech 180 EAT8	180	8,4	Une majoration de puissance bienvenue et, surtout, une BVA à 8 rapports qui lui va bien.
Diesel	1.6 BlueHDi 100 BVM5	100	5,9	Passez votre chemin : ce bloc manque de souffle pour animer le grand et lourd 5008.
	1.6 BlueHDi 120 BVM6/ EAT6	120	6,4 (6,5)	Ce moteur n'est plus proposé depuis février 2018, mais reste assez fiable.
	1.5 BlueHDi 130 BVM6/ EAT8	130	6 (6,7)	Ce nouveau diesel est arrivé dans la gamme début 2018. Il est valable sur route et se veut économe en carburant.
	2.0 BlueHDi 150 BVM6	150	6,3	Compétent, mais lui aussi a disparu du catalogue en 2018, en prévision des nouvelles normes antipollution.
	2.0 BlueHDi 180 EAT6/ EAT8	180	7,1/7,2	Une version à l'esprit plus sportif. Uniquement en finition GT et boîte automatique à 8 rapports.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 20 000 €

Diesel : à partir de 19 000 €

Génération : actuelle (2^e)

Commercialisation : depuis 2017

Restylage : aucun

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 45 000



NOTRE CHOIX

1.2 PURETECH 130 CH
ALLURE EAT6 de 2017
 1^{er} prix prospecté : **23 000 €**
 50 000 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	130 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1750 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique, 6 rapports

Châssis

Diamètre de braquage	11,2 m
Pneumatiques	225/55 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,64/1,84/1,64/2,84 m
Poids/tractable freiné	1317 kg/950 kg

Performances

1 000 m d.a.	33,4 s
0 à 100 km	11,6 s
90-130 km/h en Drive	11 s
Vitesse maxi	183 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR 2 ^e rang ⁽¹⁾ /3 ^e rang ⁽¹⁾	21 à 36/13 à 28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148/150 cm
Volume coffre 5 ⁽¹⁾ /7 places	639 à 779/214 dm³

(1) Selon position de la banquette coulissante.

LE BUDGET

Assurance ⁽¹⁾ : 871 €	Carte grise ⁽²⁾ : 233,10 €
----------------------------------	---------------------------------------

Consommations

Moyenne	8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,6/7,6/7,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	700 km/56 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	306 €	Kit de distribution	193 €
Amortisseurs AR	257 €	Embrayage	BVA
Disques AV	155 €	FAP	non
Disques AR	150 €	Pneus (1 paire)	300 €
Plaquettes AV	182 €	Feu AV	1418 €
Plaquettes AR	111 €	Feu AR	283 €
Filtre à air	20 €	Bouclier AV	NC ⁽³⁾
Filtre à huile	20 €	Bouclier AR	NC ⁽³⁾

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

(2) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval.

(3) Ensemble de pièces.

LE BILAN FIABILITÉ

Hormis quelques pépins en début de carrière, qui se règlent au fil du temps et pour lesquels une politique de prise en charge existe, les moteurs essence comme diesel donnent plutôt satisfaction. Restent des interrogations sur le vieillissement du mobilier ou du coffre, dont les matériaux semblent parfois trop économiques.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

TOUS MOTEURS

Ralenti trop élevé, tendance à caler... Ce n'est pas forcément un gros défaut, mais il entrave parfois une utilisation sereine. Les différents boîtiers électroniques doivent être reprogrammés. Préférez une voiture qui n'est pas sortie du réseau pour son entretien, afin d'être sûr que les mises à jour ont bien été faites.

MOTEUR 1.2 PURETECH

Le voyant Diagnostic du moteur reste allumé après avoir fait le plein. Il faut remplacer le dispositif absorbeur de gaz en sortie de réservoir, voire le réservoir.

MOTEUR 1.2 PURETECH

Encrassement des soupapes susceptible de conduire à une casse moteur. En cause, l'injection directe sur les voitures servant

peu ou n'effectuant que des petits parcours. A priori, le problème est résolu depuis le second semestre 2018, et une grille de prise en charge a été définie par le constructeur.

MOTEUR 1.6 BLUEHDI

Sur les millésimes 2017 et 2018, il arrive que le moteur effectue des ratés. Cela peut venir de la défaillance d'un faisceau moteur à remplacer. L'opération est prise en garantie, et le problème a été réglé dans le courant de l'année 2018. Des cas de remplacement de turbo ont aussi été enregistrés.

TRANSMISSION

Sur les boîtes automatiques à 6 rapports – des cas ont également été relevés sur les plus récentes, à 8 vitesses –, il arrive que le rapport supérieur mette plus de temps qu'attendu à s'enclencher. Il faut reprogrammer le calculateur de la boîte, voire le remplacer.

AUTRES DÉFAILLANCES

CAPOT MOTEUR

Il est parfois victime de vibrations, et présente des interstices de carrosserie assez larges avec les ailes. Rien de pénalisant à l'usage.

PNEUMATIQUES

Les Continental "toutes saisons" livrés avec l'option Grip Control sont plus bruyants que des pneus "été". Gênant au début, mais aucun autre inconvénient à craindre. Vrai avec tous les pneumatiques du genre.

BOÎTE DE VITESSE EAT8

Au démarrage, par temps froid, les premiers rapports manquent de finesse dans la gestion de leurs passages. Le phénomène disparaît dès que la voiture est à température.

I-COCKPIT

Apparition d'une ligne blanche ou de couleur au centre du pavé digital. Il s'agit d'un problème de qualité fournisseur, et qui ne peut se régler que par le remplacement du combiné d'instruments.

LES RAPPELS

MAJEURS

FAISCEAU (FIN 2018)

La possible non-conformité du serrage d'une fixation d'un faisceau électrique sur le dispositif de maintien de tension centralisé (DMTR) peut entraîner un endommagement, voire provoquer une impossibilité de démarrer ou, dans de très rares cas, une surchauffe. L'opération de rectification consiste à vérifier cette fixation et à remplacer ce boîtier (DMTR) si nécessaire. En France, 639 autos (1 810 dans le monde) produites entre le 12 février et le 22 septembre 2018 sont concernées.

CALCULATEUR MOTEUR (MARS 2018)

Défaut de programmation pouvant

entraîner des problèmes de refroidissement et un dysfonctionnement du système d'avertissement "haute température" du moteur. Risque de surchauffe, voire de fuite d'huile et défaillance mécanique. Les voitures concernées ont été produites entre le 5 octobre 2016 et le 8 mars 2018.

RISQUE DE FUITE D'HUILE (SECOND SEMESTRE 2018)

Un bouchon mal serré dans le compartiment moteur peut provoquer une fuite, l'huile pouvant alors s'écouler sous les roues. Le rappel concerne les voitures produites entre le 26 avril et le 2 juin 2018.

& MINEURS

ROUES (SECOND SEMESTRE 2018)

Sur un nombre très restreint de voitures (64 en France, 129 dans le monde), possible insuffisance de serrage des boulons de fixation des roues. Cela pourrait conduire au détachement de celles-ci en roulant, voire à leur fissuration. Un contrôle, voire un remplacement des boulons et de la roue, doit être effectué.

ROUE DE SECOURS (PRINTEMPS 2019)

Risque de perte de la roue de secours en roulant, ses fixations de support n'étant pas suffisamment serrées. En après-vente, il suffit de resserrer les fixations. Sont concernées sur le marché français 13 172 autos fabriquées entre le 19 mars 2018 et le 6 février 2019 (35 778 voitures dans le monde).

Le café des lecteurs

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

VOTRE AVIS COMPTE POUR NOUS

**Venez partager avec nous
et la communauté de
lecteurs vos bonnes idées et
participer à nos enquêtes**

**Donnez-nous votre avis sur
le magazine et le site *l'auto-journal*.**

Exprimez-vous !



Donnez-nous votre avis... *l'auto-journal* vous récompense !

**En nous rejoignant, vous gagnerez des cadeaux sélectionnés par *l'Auto-Journal*
et participerez à notre tirage au sort exceptionnel lors de votre inscription :**

500€ de chèques-cadeaux à gagner ! *

**À tout de suite sur
www.lecafedeslecteurs.com**



Scannez-moi
avec l'appareil photo
de votre smartphone
ou une application
de QR Code




*Jeu gratuit organisé par Reworld Media France, 8 rue François Ory - 92543 MONTRouGE Cedex, avec tirage au sort, réservé à toute personne majeure résidant en France Métropolitaine du 01/11/19 au 28/02/20 inclus. Pour participer au tirage au sort, il suffit de se rendre à l'adresse www.lecafedeslecteurs.com et suivre les instructions. Un tirage au sort sera effectué parmi l'ensemble des participations valides. A gagner : 5 chèques-cadeaux Kadeos Infini de 100€ à utiliser chez les enseignes partenaires. Le règlement complet est accessible sur www.lecafedeslecteurs.com et peut être obtenu gratuitement en écrivant à Reworld Media France (timbre de participation et/ou de demande de règlement remboursé au tarif lent sur demande conjointe à l'envoi initial, accompagnée d'un RIB). Les informations recueillies à partir de ce jeu sont destinées au service Marketing de Reworld MediaConnect, pour vous permettre de participer au panel et ainsi au Jeu. Conformément à la réglementation applicable en matière de protection des données personnelles, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et de suppression des données vous concernant. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour exercer vos droits, veuillez-vous adresser soit par courrier à l'adresse suivante : Reworld Media France Délégué à la protection des données c/o service Juridique 8, rue François Ory - 92543 Montrouge cedex, - soit par email : dpd@reworldmedia.com.

LE PRIX DU NEUF **aj**

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
------	----	------	------







GIULIETTA

1.4 T-Jet 120 ch	7	 8 254	22 700
1.6 JTDm 120 ch	6	 330	25 500
2.0 JTDm 170 ch Executive TCT	6	 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	 4 543	37 800
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	 12 500	58 500
Quadrifoglio Auto.	40	 20 000	84 900
2.2 Diesel 136 ch Auto.	7	 400	34 100
2.2 Diesel 160 ch Auto.	8	 400	36 400
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	 740	43 800
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	 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 T1 : Veloce + 6 000 €			
Surcoût Nring : Quadrifoglio + 39 200 €			

STELVIO

2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	 13 109	44 800
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	 13 682	53 000
Quadrifoglio Auto. Q4	41	 20 000	92 900
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	 1 386	39 900
2.2 Diesel 190 ch Auto.	10	 1 386	42 300
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	12	 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 n : Lusso + 3 350 €			
Surcoût Nring : Quadrifoglio + 37 700 €			

4C

Standard Edition	14	 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	 1 629	54 700
S	18	 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	 20 000	184 585
DB11 AMR Coupé	NC	NC	220 430
Vanquish S Ultimate	NC	NC	281 340
Rapide S	NC	 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	 100	27 970
40 TFSI S line S tronic	11	 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	 240	26 640
35 TFSI COD	8	 450	28 730
40 TFSI Quattro S tronic	11	 1 761	35 320
SQ2	19	 5 105	51 050
30 TDI	6	 280	28 310
35 TDI	8	 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	 50	27 420
35 TFSI	8	 240	29 490
40 TFSI Quattro S tronic	11	 2 049	35 870
S3 Quattro S tronic	20	 7 462	56 110
RS3 Quattro S tronic	29	 20 000	64 220
30 TDI	6	0	28 970
35 TDI S tronic	8	 100	33 200
40 TDI Quattro S tronic	8	 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	 240	34 740
40 TFSI Quattro S tronic	11	 2 049	41 120
S3	20	 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	 983	41 980
45 TFSI	14	 2 918	44 620
TTS	19	 4 818	62 900
RS	28	 16 810	77 000

Surcoût S line : "base" + 5 400 €

TT ROADSTER

Surcoût : coupé + 3 000 €

Q3

35 TFSI	8	 1 504	34 330
40 TFSI Design Quattro S tronic	11	 7 462	44 660
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	 8 254	47 360
RS	29	 20 000	69 100
35 TDI Quattro	8	 2 370	39 360
40 TDI Design Quattro S tronic	10	 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	 450	37 330
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	 8 254	49 760
RS	29	 20 000	70 900
35 TDI Quattro	8	 2 370	42 260
40 TDI Design S tronic	10	 1 074	49 260

Surcoût Design : "base" + 2 300 €			
Surcoût S line : Design + 3 800 €			

NOUVELLE A4

35 TFSI	8	 650	33 600
40 TFSI Design S tronic	10	 983	42 950
45 TFSI S line Quattro S tronic	14	 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	 3 119	58 175
S4 TDI	23	 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	 2 370	52 600
40 TDI Design S tronic	10	 818	51 600
45 TDI Design Tiptronic	13	 3 119	55 750
Surcoût Avus : Design + 7 500 €			

NOUVELLE A5 COUPÉ

40 TFSI Design S tronic	10	 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	 1 172	65 250
50 TDI S line Quattro Tiptronic	17	 3 119	68 320
Surcoût S line : Design + 6 300 €			
Surcoût Avus : S line + 1 100 €			

NOUVELLE A5 SPORTBACK

40 TFSI S tronic	10	 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	 1 172	65 250
50 TDI S line Quattro Tiptronic	17	 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	 6 375	52 170
55 TFSI e S line Quattro	13	0	67 080
35 TDI S tronic	8	 150	46 020
40 TDI Quattro	11	 2 370	47 780
45 TDI Quattro Tiptronic	14	 5 404	54 130
50 TDI Quattro Tiptronic	18	 3 552	58 910
SQ5 TDI	23	 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	 898	53 580
55 TFSI Quattro S tronic	22	 4 279	65 270
50 TFSI e Quattro	12	0	52 200
55 TFSI e Compétition Quattro	12	0	73 200
35 TDI S tronic	8	0	47 880
40 TDI S tronic	11	 450	51 340
45 TDI Quattro Tiptronic	13	 1 629	58 360
50 TDI Quattro Tiptronic	17	 1 629	61 510
S6 TDI	23	 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	 20 000	129 150
Surcoût : berline + 2 600 €			

NOUVELLE A6 ALLROAD

55 TFSI Avus S tronic	22	 8 254	83 570
45 TDI Tiptronic	13	 2 918	64 960
50 TDI Avus Tiptronic	18	 3 552	79 810
55 TDI Avus Tiptronic	23	 5 715	84 200
Surcoût Avus : "base" + 11 700 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €			

A7 SPORTBACK

45 TFSI S tronic	14		898	65 790
55 TFSI Quattro S tronic	22		4 279	75 490
RS 7	52		20 000	138 500
55 TFSI e Compétition Quattro	13		0	86 100
40 TDI S tronic	11		450	63 760
45 TDI Quattro Tiptronic	13		1 629	70 160
50 TDI Quattro Tiptronic	17		1 629	74 440
S7 TDI	23		7 462	93 280

sDrive20d Première	10		125	43 100
Surcoût Lounge : Première + 5 050 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 2 750 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				
SÉRIE 3				
320i Lounge	10		450	40 900
330i Lounge Auto.	15		883	46 800
M340i xDrive	25		6 724	66 850
330e Lounge	8		0	51 800
318d Lounge	8		0	38 450
320d Lounge	10		0	41 900
330d Lounge xDrive	16		1 172	53 400
Surcoût Edition Sport : Lounge + 4 100 €				
Surcoût Luxury : Edition Sport + 5 450 €				
Surcoût M Sport : Edition Sport + 5 150 €				
NOUVELLE SÉRIE 3 TOURING				
Surcoût : Berline + 1 550 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i Lounge	10		3 552	42 500
440i Lounge Auto.	21		9 550	56 400
M4	32		20 000	89 250
M4 Pack Competition	34		20 000	96 050
420d Lounge	10		240	44 500
430d Lounge xDrive Auto.	15		3 552	56 350
Surcoût Luxury : Lounge + 10 100 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 9 600 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
Surcoût : coupé + 0 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €				
NOUVEAU Z4				
sDrive20i	11		1 761	46 300
sDrive30i	15		1 761	54 700
M40i	23		10 011	67 650
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Surcoût M Sport : Sport + 2 100 €				
X3				
xDrive20i Lounge Auto.	11		7 851	48 250
xDrive30i Lounge Auto.	15		8 254	53 950
M40i Auto.	25		16 810	76 150
M	38		20 000	99 200
M Competition	41		20 000	107 750
xDrive30e Lounge	8		0	58 950
sDrive18d Première Auto.	7		898	44 750
xDrive20d Lounge Auto.	10		1 901	52 450
xDrive30d Lounge Auto.	16		5 404	58 950
M40d Auto.	21		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		7 851	51 800
xDrive30i Lounge Auto.	15		8 254	57 500
M40i Auto.	25		15 506	78 650
M	38		20 000	101 700
M Competition	41		20 000	110 250
xDrive20d Lounge Auto.	11		2 205	56 000
xDrive30d Lounge Auto.	16		4 543	62 500
M40d Auto.	21		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		983	49 450
530i Lounge xDrive Auto.	15		2 205	59 400
540i Lounge xDrive Auto.	23		12 500	66 200
M550i xDrive	43		20 000	96 200
M5 Auto.	52		20 000	129 450
M5 Competition Auto.	55		20 000	138 500
530e iPerformance Lounge	13		0	58 000
518d Lounge Auto.	8		190	46 450
520d Lounge Auto.	10		210	51 000
530d Lounge Auto.	15		898	61 000
540d Lounge xDrive Auto.	20		3 552	68 650
M550d xDrive Auto.	28		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		12 552	74 850
620d Lounge Auto.	10		540	61 150
630d Lounge Auto.	16		2 918	69 400
640d Lounge xDrive Auto.	20		5 105	77 400
Surcoût Luxury : Lounge + 5 350 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 4 350 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840i xDrive	23		9 550	101 650
M850i xDrive	49		20 000	128 700
M8 Compétition	55		20 000	173 000

840d xDrive	20		5 105	103 250
Surcoût M Sport : "base" + 5 600 €				
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		18 905	74 300
M50i	44		20 000	98 400
M Competition	56		20 000	145 400
xDrive45e Lounge	15		0	82 900
xDrive25d Lounge	12		3 784	65 900
xDrive30d Lounge Auto.	16		5 105	72 400
M50d Auto.	28		16 810	100 350
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 050 €				
NOUVEAU X6				
xDrive40i Lounge	23		16 810	81 000
M50i	44		20 000	101 650
M Competition	56		20 000	148 200
xDrive30d Lounge	16		6 375	79 100
M50d	29		16 810	103 600
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €				
Surcoût M Sport : xLine + 850 €				
NOUVELLE SÉRIE 7				
740 Li xDrive	22		13 109	106 650
750i xDrive	43		20 000	116 950
M760Li xDrive	51		20 500	183 650
745e	13		0	104 450
730d xDrive	16		2 370	97 750
740d xDrive	20		3 331	104 750
750d xDrive	28		4 279	116 150
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €				
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 750 €				
NOUVEAU X7				
xDrive40i	23		20 000	96 300
M50i	44		20 000	120 450
xDrive30d	16		7 851	94 400
M50d	28		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				
AUTOJ.M.FR				
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE				
Jusqu'à -40%				
03 81 36 30 30 www.autojm.fr				
C-ZERO				
Confort	1		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 Technoad : "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 Technoad : "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 Technoad : "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 Technoad : 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 Technoad : "base" + 200 €				

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 €				

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 75 ch	NC		0 13 900
1.0 EcoBoost 95 ch Cool & Connect	NC		0 17 050
1.0 EcoB. 100 ch Cool & Connect Auto.	NC	M	310 18 550
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0 19 650
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7		0 21 650
ST Pack	11	M	1 386 23 700
1.5 TDCi 85 ch Cool & Connect	4		0 18 050

Surcoût Cool & Connect : "base" + 2 150 €			
Surcoût Titanium : Cool & Connect + 1 600 €			
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 000 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 2 850 €			
Surcoût ST Plus : ST Pack + 1 700 €			

FIESTA (5 PORTES)			
Surcoût : berline 3 portes + 400 €			

FIESTA ACTIVE			
1.0 EcoBoost 95 ch	NC		0 19 650
1.0 EcoBoost 100 ch Auto.	NC	M	310 21 150
1.0 EcoBoost 125 ch	6		0 20 650
1.5 TDCi 85 ch	4		0 20 650

ECOSPORT			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	7	M	280 20 200
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	M	260 22 700
1.5 EcoBlue 95 ch Trend	NC		0 20 990
1.5 EcoBlue 125 ch Titanium	7	M	50 23 700
Surcoût Titanium : Trend + 1 710 €			
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 000 €			

NOUVEAU PUMA			
1.0 EcoBoost mHEV 125 ch Titanium	NC		0 22 900
1.0 EcoBoost mHEV 155 ch Titanium	NC		0 23 900
Surcoût ST-Line X : Titanium + 4 000 €			

FOCUS			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0 20 700
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0 25 000
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	230 26 200
1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line	10	M	240 27 950
1.5 EcoBlue 95 ch Trend	4		0 22 450
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	6		0 26 750
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8		0 28 350
Surcoût ST-Line : Titanium + 750 €			

FOCUS ACTIVE			
1.0 EcoBoost 125 ch	6		0 25 750
1.5 EcoBoost 150 ch	8	M	230 26 950
1.5 EcoBlue 120 ch	6		0 27 500
2.0 EcoBlue 150 ch	8		0 29 100
Surcoût V : "base" + 2 400 €			

FOCUS SW (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 000 €			

FOCUS SW ACTIVE			
Surcoût : berline + 1 000 €			

NOUVEAU KUGA			
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	NC	M	540 26 600
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	NC	M	400 30 500
2.5 Duratec PHEV 225 ch Titanium	NC		0 38 600
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	NC		0 30 800

2.0 EcoBlue mHEV 150 ch Titanium	NC	M	75 32 400
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium Intel. AWD	NC	M	540 37 600
Surcoût Titanium : Trend + 2 700 €			
Surcoût ST-Line : Titanium + 2 200 €			
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 500 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 2 700 €			

MONDEO			
Hybrid 187 ch ST-Line	9		0 40 250
2.0 EcoBlue 150 ch ST-Line	8	M	230 37 550
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M	898 41 350
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	M	1 276 22 540
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	M	230 24 280
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	M	230 25 720
Surcoût Trend : Ambiente + 1 980 €			
Surcoût Titanium : Trend + 920 €			

GRAND TOURNEO CONNECT			
Surcoût : "court" + 700 €			

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
153 ch Advance 16"	NC	B	6 000 38 060
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 32 130
Type-R GT	21	M	12 500 43 160
1.6 i-DTEC 120 ch Executive	6		0 28 670
Surcoût Elegance Sport Line : Elegance + 1 650 €			
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 2 350 €			
Surcoût Exclusive Sport Line : Exclusive + 1 180 €			

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 24 490
Sport	10	M	1 276 29 780
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 €			

NOUVELLE WRANGLER			
2.0 T 272 ch Sport Auto.	18	<div></div>	20 000 46 750
2.2 MultiJet Sport Auto.	12	<div></div>	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	<div></div>	7 086 45 500
Surcoût Overland : Limited + 6 000 €			
GRAND CHEROKEE			
SRT Auto.	39	<div></div>	20 000 90 700
Trackhawk	70	<div></div>	20 000 121 800
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	<div></div>	20 000 61 200
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 500 €			
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €			
KIA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
PICANTO			
1.0 67 ch Motion	4	<div></div>	125 11 100
1.2 84 ch GT Line	4	<div></div>	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	<div></div>	310 14 590
1.0 T-GDi 100 ch Urban Edition	5		0 17 390
1.0 T-GDi 120 ch Urban Edition	5	<div></div>	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	<div></div>	170 17 890
1.0 T-GDi 120 ch Active	6	<div></div>	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	<div></div>	6 000 37 300
204 ch e-Active	1	<div></div>	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	<div></div>	230 21 090
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	<div></div>	400 21 590
1.4 T-GDi 140 ch Motion	7	<div></div>	818 22 590
GT DCT	11	<div></div>	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	<div></div>	650 27 590
1.0 T-GDi 140 ch GT Line	7	<div></div>	1 074 28 590
GT DCT	12	<div></div>	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	<div></div>	360 24 990
1.0 T-GDi 140 ch Motion	8	<div></div>	1 504 25 990
1.6 T-GDi 204 ch Launch Edition	11	<div></div>	2 370 33 590
1.6 CRDi 115 ch Motion	6		0 27 590
1.6 CRDi 136 ch Motion	7	<div></div>	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	<div></div>	6 000 38 500
e-Niro 204 ch Active	1	<div></div>	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	<div></div>	6 375 25 390
1.6 T-GDi 177 Design DCT	10	<div></div>	6 375 33 390
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	<div></div>	450 26 390
1.6 CRDi 136 ch Active	7	<div></div>	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	<div></div>	5 404 48 300
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 150 €			
STINGER			
2.0 T-GDi 245 ch GT Line Pack Premium	16	<div></div>	16 810 50 500
GT	27	<div></div>	20 000 60 900
2.2 CRDi 200 ch GT Line	11	<div></div>	4 818 45 500
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 900 €			
LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracán LP 580-2	NC	<div></div>	20 000 180 000
Huracán Performante	59	<div></div>	20 000 234 050
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	<div></div>	20 000 223 860
Aventador S	68	<div></div>	20 000 337 865
Aventador S Roadster	NC	<div></div>	20 000 379 240
Urus	59	<div></div>	20 000 205 715
LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU RANGE ROVER EVOQUE			
P200 AWD Auto.	12	<div></div>	12 552 46 050
P250 AWD Auto.	16	<div></div>	14 273 50 300
P300 AWD Auto.	20	<div></div>	20 000 54 950
D150	9	<div></div>	2 370 39 750
D180 AWD Auto.	11	<div></div>	3 784 47 100
D240 AWD Auto.	15	<div></div>	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	<div></div>	14 881 44 450
P250 AWD Auto.	16	<div></div>	16 149 48 650
D150	9	<div></div>	1 901 38 100
D180 AWD Auto.	11	<div></div>	3 119 45 400
D240 AWD Auto.	15	<div></div>	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	<div></div>	20 000 55 500
3.0 Si6 340 ch SE	NC	<div></div>	20 000 62 700
2.0 TD4 180 ch S	NC	<div></div>	7 851 52 800
2.0 SD4 240 ch S	NC	<div></div>	20 000 56 700
3.0 TD6 258 ch SE	NC	<div></div>	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	<div></div>	12 552 58 700
P300 Auto.	20	<div></div>	18 188 62 200
D180 Auto.	11	<div></div>	4 279 58 700
D240 Auto.	15	<div></div>	11 488 62 900
D275 Auto.	18	<div></div>	11 488 65 430
D300 Auto.	20	<div></div>	12 500 67 200
Surcoût S : "base" + +6 600 €			
Surcoût SE : S + 3 900 €			
Surcoût HSE : SE + 8 000 €			
NOUVEAU DEFENDER			
P300	21	<div></div>	20 000 54 300
P400	30	<div></div>	20 000 63 400
D200	13	<div></div>	20 000 49 900
D240	16	<div></div>	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	<div></div>	20 000 67 700
5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic	43	<div></div>	20 000 99 800
SVR	51	<div></div>	20 000 134 900
P400e SE	18		0 89 400
3.0 SDV6 249 ch S	NC	<div></div>	20 000 70 200
3.0 SDV6 306 ch SE	19	<div></div>	20 000 79 800
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic	24	<div></div>	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	<div></div>	20 000 126 200
SVAutobiography Dynamic	50	<div></div>	20 000 178 400
P400e Vogue	18		0 121 700
3.0 SDV6 275 ch HSE	NC	<div></div>	20 000 104 600
4.4 SDV8 339 ch Vogue	24	<div></div>	20 000 120 000
Surcoût Vogue : HSE + 7 600 €			
Surcoût Autobiography : Vogue + 17 500 €			
Surcoût SVAutobiography Dynamic : Autobiography + 63 100 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CT			
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	<div></div>	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	<div></div>	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	<div></div>	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	<div></div>	20 000 125 990
500h	10	<div></div>	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			

35 AMG 4Matic	20	M	10 488	59 500
200 d Progressive Line Launch Edition	8	M	740	45 350
220 d AMG Line 4Matic	10	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
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	210	49 600
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	M	1 629	55 600
300 d Avantgarde Line	NC		0	58 600

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

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 Fascination : 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 Avg 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 d Avantgarde Line Auto.	9		0	64 500

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

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		540	25 000
Cooper	7		540	26 700
Cooper S	11		4 818	31 300
John Cooper Works	13		7 462	38 900

CLUBMAN (NOUVELLE)				
One	6		400	25 400
Cooper	7		540	27 400
Cooper S	11		2 726	31 700
John Cooper Works	20		7 086	44 900
One D	6		100	28 400
Cooper D	8		125	30 400
Cooper SD	10		150	35 900

COUNTRYMAN				
One	8		1 172	26 900
Cooper	8		1 172	28 900

Cooper S	11	M	3 331 33 600
John Cooper Works All4	20	M	9 103 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 €			

100 [LE PRIX DU NEUF]

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 €				

PORSCHÉ				
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-Hybrid	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	13 700
0.9 TCe 95 ch Zen	5		0	14 500
Surcoût Intens : Zen + 1 200 €				
Surcoût Le Coq Sportif : Intens + 1 000 €				
NOUVELLE ZOE				
R110 Life	1	B	6 000	32 000
R135 Zen	1	B	6 000	34 600
Surcoût Zen : Life + 2 000 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 000 €				
CLIO GÉNÉRATION				
0.9 TCe 75 ch	4	M	125	11 490
0.9 TCe 90 ch	5	M	125	12 490
NOUVELLE CLIO V				
1.0 SCe 65 ch Life	4	M	100	14 100
1.0 SCe 75 ch Life	4	M	100	14 600
1.0 TCe 100 ch Zen	5		0	18 000
1.3 TCe 130 ch Intens EDC	7	M	240	23 200
1.5 Blue dCi 85 ch Zen	4		0	19 300
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	5		0	20 600
Surcoût Zen : Life + 1 900 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 400 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 1 300 €				
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 800 €				
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	24 800
Surcoût Zen : Life + 2 300 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 500 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 500 €				
MÉGANE				
1.3 TCe 115 ch Life	6	M	360	21 600
1.3 TCe 140 ch Zen	7	M	400	25 400
1.3 TCe 160 ch Intens	8	M	400	28 900
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	23 700
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	5		0	27 000
1.7 Blue dCi 150 ch GT Line EDC	8	M	360	35 000
Surcoût Zen : Life + 1 900 €				
Surcoût Limited : Zen + 700 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 300 €				
Surcoût GT Line : Intens + 1 800 €				
Surcoût R.S. Trophy R : R.S. Trophy + 11 600 €				
MÉGANE ESTATE				
Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 €				
SCÉNIC				
1.3 TCe 115 ch Zen	6	M	1 386	27 000
1.3 TCe 140 ch Zen	7	M	1 386	28 200
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	983	35 100
1.7 Blue dCi 120 ch Zen	6	M	540	30 300
1.7 Blue dCi 150 ch Intens	8	M	540	34 800
Surcoût Limited : Zen + 1 400 €				
Surcoût Intens : Zen + 3 500 €				
Surcoût Black Edition : Intens + 1 800 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 500 €				
GRAND SCÉNIC				
Surcoût : Scénic + 600 €				
NOUVEAU KADJAR				
1.3 TCe 140 ch Zen	8	M	1 276	28 000
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	9	M	1 074	34 900
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	6	M	170	29 800
1.7 Blue dCi 150 ch Intens	8	M	450	36 000
Surcoût Graphite : Zen + 1 400 €				
Surcoût Intens : Zen + 3 500 €				
Surcoût Black Edition : Intens + 1 600 €				
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	38 400

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	41 100
Surcoût Limited : Zen + 400 €				
Surcoût Intens : Zen + 3 100 €				
Surcoût S-Edition : Intens + 3 700 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 5 600 €				
TALISMAN ESTATE				
Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €				
NOUVEAU KOLEOS				
2.0 Blue dCi 150 ch Life X-Tronic	8	M	2 370	34 250
2.0 Blue dCi 190 ch Zen X-Tr. All-Mode 4x4-i	11	M	3 784	40 850
Surcoût Zen : Life + 2 400 €				
Surcoût Intens : Zen + 3 250 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €				
NOUVEL ESPACE				
2.0 Blue dCi 200 ch Initiale Paris EDC	11	M	1 761	55 700
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 €				
Surcoût FR Sport Line : Fr + 5 930 €				
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" + 3 880 €				
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 €				

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

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	
IMPENZA				
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 W/T 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 W/T 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		3 000	48 600
Performance	9		0	68 800

NOUVEAU MODEL Y				
Grande Autonomie	NC		3 000	58 000
Performance	NC		0	70 000
MODEL S				
Grande Autonomie	9		0	85 000
Performance	10		0	101 700
MODEL X				
Grande Autonomie	9		0	90 700
Performance	10		0	106 700

TOYOTA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
AYGO (3 PORTES)				
1.0 WVT-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 WVT-i 70 ch Active	4		0	14 550
1.5 WVT-i 110 ch France	6		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 €				

NOUVEAU C-HR				
1.8 Hybride Dynamic	4		0	29 800
2.0 hybride Edition	7		0	33 300
Surcoût Edition : Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Distinctive : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Graphic : Distinctive + 0 €				
Surcoût Collection : Graphic + 3 500 €				
Surcoût Première : Collection + 0 €				

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		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		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		20 000	32 490

Surcoût Blue Racing : "base" + 4 110 €				
--	--	--	--	--

GR SUPRA				
"Base"	23		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		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		75	26 650
GTI DSG	11		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 €

2020

Toute l'équipe de L'Auto-Journal
vous souhaite une très belle année 2020

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 - - jaldabo@reworldmedia.com
- Graphiste : Alexandre Guillard - aguillard@reworldmedia.com

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

N° FR020282-1



★★★★★
4.5/5
AVIS CLIENTS



Ancien **Moderne**

**NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES :
VOITURE ANCIENNE OU MODERNE
MAIS AUSSI VOTRE HABITATION
ET BIEN PLUS ENCORE...**

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

**ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS**

**05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR**



Nouveau Renault CAPTUR

PORTES OUVERTES DU 16 AU 20 JANVIER



À partir de

179 €/mois⁽¹⁾

LLD 49 mois.

1^{er} loyer de 2 400 €.

Sous condition de reprise.

**INCLUS EASY
PACK**

4 ANS

Entretien avec pièces d'usure

Garantie

Assistance 24 h/24⁽²⁾

MODÈLE PRÉSENTÉ : NOUVEAU RENAULT CAPTUR INTENS TCe 100 AVEC OPTION PEINTURE MÉTALLISÉE à **261 €/mois⁽³⁾**, 1^{er} loyer de 2 400 €.

(1) Exemple pour Nouveau Renault CAPTUR Life TCe 100. (1)(3) Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km. Offre sous condition de reprise d'un véhicule roulant. En fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par DIAC, SA au capital de 659 334 050 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93160 Noisy-le-Grand - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny. (2) Pack Intégral Renault comprenant l'entretien, les prestations d'usure (hors pneumatiques), l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1^{er} des deux termes atteint) inclus dans le loyer pour 10 €/mois. Voir détail de l'offre Pack Intégral en point de vente et sur renault.fr. Offres réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'un Nouveau Renault CAPTUR neuf du 01/01/2020 au 31/01/2020. Gamme Nouveau Renault CAPTUR : consommations mixtes min/max (l/100 km) (NEDC corrigé - procédure WLTP) : 4,0/5,6 - 4,7/6,5. Émissions CO2 min/max (g/km) (NEDC corrigé - procédure WLTP) : 106/128 - 124/148. Voir détail de la procédure d'homologation sur site. Easy Pack : Pack tout inclus.

Concessions RENAULT
www.losangeautos.fr



ATHIS MONS	01 69 57 54 54
CLAMART	01 41 33 19 19
CHÂTENAY MALABRY	01 40 94 40 40
DRAVEIL	01 69 52 46 60
ÉTAMPES	01 64 94 35 45
LES ULIS	01 60 92 69 69
MASSY	01 69 53 77 00
MONTLHÉRY	01 64 49 61 61
MONTROUGE	01 46 12 88 40
THIAIS	01 48 52 56 35
VIRY CHÂTILLON	01 69 54 53 53
SCEAUX	01 41 13 07 07
STE GENEVIÈVE DES BOIS	01 69 72 24 24



SUBARU

Confidence in Motion®

LE JAPON CULTIVE LA SÉRÉNITÉ

LE FORESTER HYBRIDE VOUS L'APPORTE

L'HYBRIDE AUTONOME PAR SUBARU
FORESTER e-BOXERGAMME À PARTIR DE
36 990 €⁽¹⁾RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU SUR SUBARU.FR | SUIVEZ-NOUS SUR [FACEBOOK](#) | [YOUTUBE](#)

***La Confiance en Mouvement.** (1) Prix pour un Subaru Forester e-BOXER Comfort au tarif de 36 990 € TTC. **Modèle présenté :** Forester e-BOXER Premium au tarif de 39 990 € TTC. ** L'extension de garantie véhicule neuf Subaru bénéficie à l'acquéreur sans préjudice des garanties légales prévues par le Code civil et le Code de la consommation. Cette garantie commerciale comprend uniquement les prestations suivantes : assistance routière, dépannage ou remorquage du véhicule, mise à disposition d'un véhicule de remplacement, hébergement, récupération du véhicule réparé, rapatriement du véhicule à l'étranger, envoi de pièces détachées ; panne mécanique : prise en charge du coût des réparations (main d'œuvre et pièces de rechange) en vue de la remise en état de fonctionnement du véhicule. L'extension de garantie véhicule neuf Subaru entrera en vigueur à compter de l'expiration de la garantie constructeur Subaru, soit trois (3) ans à compter de la date d'acquisition du véhicule, pour une durée de deux (2) ans. Cette extension de garantie vous est proposée moyennant le prix de zéro (0) euros. Ne sont prises en charge que les pannes survenues en France métropolitaine (Corse incluse), Principauté de Monaco, Principauté d'Andorre ainsi que dans les pays non rayés de la carte verte. La présente garantie vous est proposée par la société OPTIVEN Services, dont le siège social est situé 35 et 37 rue Louis Guérin, 69100 VILLEURBANNE, 333 375 426 RCS LYON. Transport, préparation, plaques de police, 5 litres de carburant et taxe P1EU (directive CL 2007/46) inclus. Frais d'immatriculation en sus. Prix susceptibles de variations à tout moment, sans préavis. Tarifs TTC publics maximum conseillés au 15 octobre 2019. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 1 215 000 €. RCS Pontoise 387 829 922. P.A. Les Béthunes 1, avenue du Tiel - BP 10432 Saint-Ouen l'Aumône 95005 Cergy-Pontoise Cedex. **Consommation et émission de CO₂ (sur parcours mixte) NEDC corrigé :** de 6,7 à 7,3 l/100 km - 154 g/km. Tarif valable jusqu'au 31/01/2020.

C.I.T

356 route de Lyon
01960 PERONNAS
BOURG EN BRESSE
Tél : 04.74.32.71.71

RHONALP AUTO

128 av du Général Leclerc
38200 VIENNE
Tél : 04.74.78.42.70

CENTRAL AUTOS

1 rue Georges Charpak
ZAC de la Maladière
38300 BOURGOIN - JALLIEU
Tél : 04.37.03.10.72

BARGE AUTOMOBILES

ZI Le Coteau
42120 ST VINCENT DE
BOISSET/ROANNE
Tél : 04.77.70.29.33

CENTRAL AUTOS

185 avenue Paul Santy
69008 LYON
Tél : 04.81.13.25.85

PF AUTOMOBILES

ZI Nord RN 532 - Parc d'Activité Alpes
Provence - 475 allée du Languedoc
26300 BOURG-DE-PEAGE / VALENCE
Tél : 04.75.70.10.44



COLLECTIONNEURS D'EXCEPTIONS...



G. LOPEZ

« Nous en prendrons grand soin ! » >>

Création : designe.fr

Un numéro dédié pour un suivi personnalisé
05 32 09 64 64 | prestige@retro.fr



RETRO Assurances est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances.
Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N° ORIAS : n°07001752 - www.orias.fr.

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1051

du 30 janvier 2020



FORD

Ford Puma

Nous l'avions quitté petit coupé atypique et sympa. Mais le genre est passé de mode. Alors, le Ford Puma se mue en SUV urbain très tendance, prêt à en découdre avec nos Captur et 2008. Premier essai en Espagne.

Peugeot 3008 Hybrid

Il caracole toujours en tête du hit-parade des ventes et n'a pas pris une ride. Mais le 3008 sait que rien n'est jamais acquis. Pour contrer des normes et un malus écolo de plus en plus sévères, il se (re)met à l'hybride.



CLÉMENT CHOULOT



YANN LEFEBVRE

Quelle est la meilleure citadine PSA ?

La Peugeot 208 vient à peine de débouler qu'il lui faut affronter une encombrante nouvelle cousine. La Corsa, première Opel de l'ère PSA, n'a pas l'intention de jouer les faire-valoir. Et si, finalement, c'était la Citroën C3 qui avait le dernier mot ?

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

**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.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer SNC (EMAS)



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)

Directrice artistique: Sabine Picot-Guéraud

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, Audrey Rebmman

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 Chambrudrie

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: Mauray, 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



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 (Édigrupp Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigrupp.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigrupp S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigrupp.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).

Audi A1 citycarver



À partir de :

270€

par mois⁽¹⁾

1^{er} loyer de 1900€



Location longue durée sur 36 mois et 30 000 km avec Garantie⁽²⁾, Entretien plus⁽³⁾ et Assistance inclus. 1^{er} loyer de 1 900€ et 35 loyers de 270 €. Offre valable du 1^{er} janvier au 29 février 2020.
(1) Exemple pour une Audi A1 citycarver 25 TFSI BVM 5 Design avec option incluse dans les loyers : 1 an de garantie supplémentaire. **Modèle présenté:** Audi A1 citycarver 30 TFSI BVM 6 édition one avec

option incluse dans les loyers : 1 an de garantie supplémentaire, 1^{er} loyer de **3200 €** et 35 loyers de **350 €** en location longue durée sur 36 mois et pour 30 000 km maximum, hors assurances facultatives. (2) Garantie 2 ans + 1 an de garantie supplémentaire incluse. Offre réservée aux particuliers et valable chez tous les Distributeurs présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles pour toute commande du 01/01 au 29/02/2020, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15 av de la Demi-Lune 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 www.orias.fr. (3) Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370. **Gamme Audi A1 citycarver : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : NEDC corrélé : 5,1 - 5,4. WLTP : 5,9 - 6,7. Rejets de CO2 (g/km) min - max : NEDC corrélé : 117 - 122. WLTP : 134 - 152« Tarif »** au 03/10/2019 avec mise à jour au 14/11/2019. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. À partir du 1^{er} 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 CO2. À partir du 1^{er} 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 CO2 mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank.

Audi Paris 16e
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 Paris 16e
Tél.: 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.fr

Audi Montigny-le-Bretonneux
Premium II
15 Avenue des Près
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél.: 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.fr

Audi Marne-la-Vallée
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 Marne-la-Vallée
Tél.: 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.fr

Audi Vélizy-Villacoublay
Premium Vélizy
19 Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél.: 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr



À prix New Year.*



Du 2 au 31 janvier

Les Deals
de l'année**

Golf

* New year = Nouvelle année - **Deals = Affaires - Dans le réseau Volkswagen participant, en France métropolitaine. Jantes non disponibles.

Cycles mixtes de la gamme Golf (l/100 km) NEDC corrélé : 4,1-7,2 / WLTP : 4,1-9,1. Rejets de CO₂ (g/km) NEDC corrélé : 108-164 / WLTP : 113,1-207. CO₂ carte grise : 100-153. Valeurs au 04/11/2019, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. À partir du 1^{er} 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 CO₂. À partir du 1^{er} 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 CO₂ 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.