auto-journal
N°1053
Du 27 février au 11 mars 2020
Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

Volkswagen Golf GTI

Ferrari Roma

DS 9

BMW X1

Renault Mégane

Spécial nouveautés

Toutes les stars du Salon de Genève 2020

ESSAI LONGUE DURÉE

PEUGEOT 208 1.2 PURETECH

Sa ligne fait craquer. Mais au long cours, est-ce encore le coup de cœur? Cap sur l'Italie...

ESSAI

Renault Clio E-Tech

RENAULT PASSE À L'HYBRIDE !

En avant-première, l'essai de la Clio électrifiée.

ENQUÊTE

LUCA DE MEO

Le sauveur de Renault?

M 01117 - 1053 - F: 4,50 €

BEL : 4,70 € - ESP : 4,70 €
GR : 4,70 € - DOM S : 4,70 €
DOM A : 5,80 € - ITA : 4,70 €
LUX : 4,70 € - PORT CONT : 4,70 €
CAN : 7 $CAN - MAR : 52 DH
TOM S : 700 CFP
TOM A : 1150 CFP - CH : 7 FS
TUN : 9 DTU

BMW i3
100 % ÉLECTRIQUE.

L'ÉLECTRIQUE NE VOUS A JAMAIS FAIT AUTANT D'EFFET.

6 000 € DE PRIME BMW* EN PLUS DU BONUS ÉCOLOGIQUE** SOIT JUSQU'À 12 000 € D'AVANTAGE SANS CONDITION DE REPRISE POUR L'ACHAT D'UNE BMW i3.

* Prime électrique BMW de 6 000 € TTC, valable pour toute commande d'une BMW i3 neuve **entre le 02/01/2020 et le 29/02/2020**, dans la limite des stocks disponibles, chez tous les concessionnaires BMW participant à l'opération en France métropolitaine et dans la principauté de Monaco. Sans condition de reprise et sans condition de revenus. Offre non cumulable avec des conditions commerciales Grands Comptes BMW France

** Bonus écologique de 6 000 € offert par l'État pour la commande d'une voiture neuve 100 % électrique de moins de 45 000 € TTC par un particulier.

Consommations en cycle mixte de la BMW i3 : **0 l/100 km**. Émission de CO_2 : **0 g/km** selon la norme WLTP.

BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles – 5, rue des Hérons , 78180 Montigny-le-Bretonneux.

Le plaisir
de conduire

À ce prix, la seule concession est de venir en concession.



à partir de

189 €/mois(1)

avec apport
sous conditions de reprise(2)

T-Cross Lounge

Location Longue Durée sur 37 mois. 1er loyer de 2 000 €, suivi de 36 loyers de 189 €. Déduction faite de l'offre de reprise allant jusqu'à 2 000 € en plus de la valeur estimée de votre véhicule. Offre valable du 06/01/2020 au 29/02/2020.

Modèle présenté : T-Cross Carat avec options peinture turquoise 'Maui' et jantes 18" 'Funchal'. 1er loyer de 2 000 €, suivi de 36 loyers de 270 €, conditions de reprise identiques incluses. (1) Exemple pour un T-Cross Lounge 1,0 TSI 95 ch BVM5 neuf en Location Longue Durée pour 30 000 km maximum. (2) Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable sur une sélection de véhicules dans la limite des stocks disponibles **entre le 06/01/2020 et 29/02/2020 et immatriculation avant le 31/03/2020** chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et 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. Offre sous conditions de reprise composée de l'offre de reprise Volkswagen. Offre cumulable à la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur service-public.fr). 3 ans d'entretien, garantie et assistance inclus. Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le prix du véhicule.

Cycles mixtes T-Cross Lounge 1,0 TSI 95 ch BVM5 (l/100 km) NEDC corrélé : 5,1 / WLTP : 5,2-6,4. Rejets de CO_2 (g/km) NEDC corrélé : 116-117 / WLTP : 117,4-145,2. CO_2 carte grise : 108. Valeurs au 04/11/2019, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. À partir du 1er septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2. À partir du 1er septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO_2 mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC.

Volkswagen Group France – S.A. au capital de 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne, Villers-Cotterêts RCS Soissons 832 277 370.

N° 1053

Du 27 février au 11 mars 2020



SALON DE GENÈVE







SOMMAIRE

Découvrir

12 Salon de Genève
DS 9, **Renault Twingo** ZE, **Mégane** E-Tech Plug-in, **Fiat 500e, Alfa Romeo Giulia** Quadrifoglio, **Volkswagen Golf** GTI, **Seat Leon IV**, **Mercedes Classe E, Audi A3 Sportback, BMW X1/X2** 25e, **Aiways U5, Mazda MX-30, Hyundai i20, Ferrari Roma, Porsche 911** Turbo/Turbo S…

Comprendre

34 Luca de Meo, **le nouvel homme fort de Renault**

Conduire

42 **Peugeot 208** 1.2 PureTech 100 ch
54 **BMW Série 2 Gran Coupé** 220d 190 ch
60 **Renault Clio** E-Tech 140 ch
66 **Fiat 500** Hybrid 1.0 70 ch
70 **Toyota Yaris** 114h Première
76 **Mazda2** 1.5 Skyactiv-G M Hybrid 90 ch
80 Les Experts: **Kia XCeed** 1.6 CRDi 136 ch
82 **Audi Q3 Sportback** 35 TDI 150 ch/ **BMW X2** sDrive 18d 150 ch
90 **Tesla Model S** Grande Autonomie
93 Le chef des essais vous répond

Vibrer

94 Dans la peau de… **Océane Gama, mécanicienne**
98 **Ferrari**: à la reconquête de la Formule 1
100 Rétro: **Peugeot 304 Coupé et Cabriolet,** 1970

S'offrir

104 Configurateur: **Skoda Kamiq**
108 Occasion: **Hyundai Kona**
111 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves
118 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…



RONALD WITTEK/EPA/MAXPPP









Nouvelle

Renault ZOE

La voiture électrique qui
ne change rien à votre quotidien
et ça change tout !

À partir de

179 €/mois[1]

Sans condition de reprise.
Location de batterie incluse[2].
LLD sur 37 mois, 1er loyer de 2 000 €,
6 000 € de bonus écologique déduits.

MODÈLES PRÉSENTÉS : NOUVELLE RENAULT ZOE INTENS AVEC OPTIONS PEINTURE MÉTALLISÉE (GRIS TITANIUM OU BLEU CELADON) ET JANTES ALLIAGE À 271 €/MOIS[3]. NOUVELLE RENAULT ZOE INTENS AVEC OPTIONS PEINTURE MÉTALLISÉE BLANC QUARTZ ET JANTES ALLIAGE À 276 €/MOIS[4]. LOCATION DE BATTERIE INCLUSE[2], PREMIER LOYER DE 8 000 € RAMENÉ À 2 000 €, DÉDUCTION FAITE DU BONUS ÉCOLOGIQUE DE 6 000 €.

(1) Exemple pour Nouvelle Renault ZOE Life sous réserve de disponibilité des versions Nouvelle Renault ZOE Life. Location Longue Durée pour 37 mois et 22 500 km, avec un premier loyer de 8 000 € ramené à 2 000 € après déduction du bonus écologique de 6 000 €, puis 36 loyers de 135 €/mois. (3) Location Longue Durée pour 37 mois et 22 500 km, avec un premier loyer de 8 000 € ramené à 2 000 € après déduction du bonus écologique de 6 000 €, puis 36 loyers de 227 €/mois. (4) Location Longue Durée pour

RENAULT

La vie, avec passion

© J.Steinhilber.

ZE

37 mois et 22 500 km, avec un premier loyer de 8 000 € ramené à 2 000 € après déduction du bonus écologique de 6 000 €, puis 36 loyers de 232 €/mois. (1)(3)(4) Restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en 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 93168 Noisy-le-Grand Cedex - Siren 702 002 221 RCS Bobigny. (2) Location de batterie à 44 €/mois (hors mois de livraison à 74 € calculé au prorata temporis) pour tout contrat souscrit sur la base de 7 500 km/an. Pour tout kilométrage annuel supérieur, voir barème en points de vente. La location de batterie est proposée par DIAC LOCATION - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - Siren 329 892 368 RCS Bobigny. Offres non cumulables réservées aux particuliers, valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une Nouvelle Renault ZOE neuve du 01/03/2020 au 31/03/2020. Nouvelle Renault ZOE est désormais disponible également en achat intégral (châssis + batterie), voir conditions en points de vente. **Gamme Nouvelle Renault ZOE : consommations min/max (Wh/km) : 172/177. Émissions de CO_2 : 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.

renault.fr

SPOTICAR

DÉCOUVREZ LE NOUVEAU SITE DE VÉHICULES D'OCCASION DES RÉSEAUX PEUGEOT, CITROËN ET OPEL.

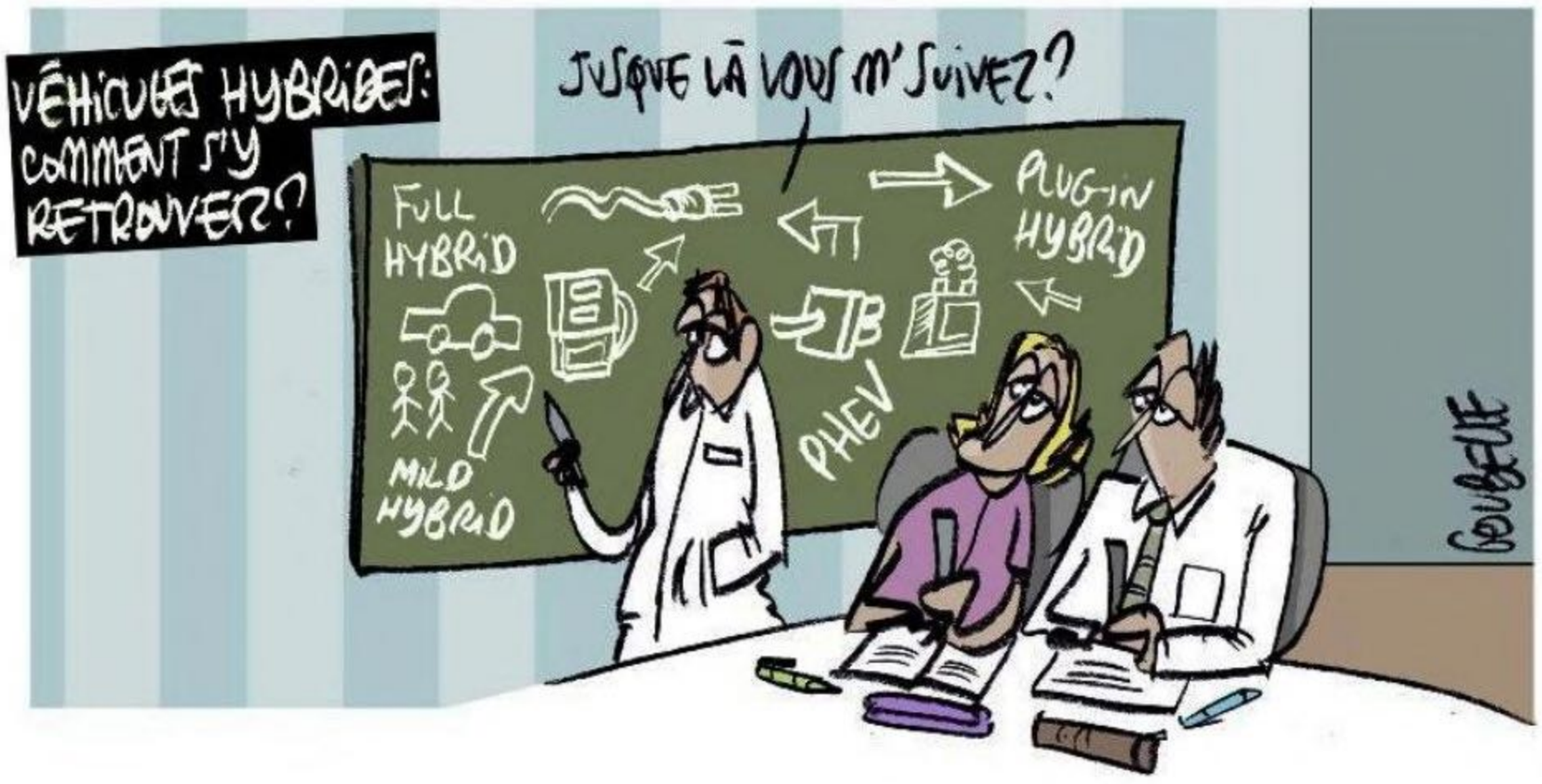
TOUTES LES MARQUES AUTOMOBILES SONT SUR *SPOTICAR.FR*

PRÈS DE 40 000 VÉHICULES RÉVISÉS ET GARANTIS* :
CHOISISSEZ LE VÔTRE DÈS MAINTENANT.



* Voir conditions sur spoticar.fr

ÉDITO





CLÉMENT CHOULOT

50 NUANCES D'HYBRIDES

Le diesel ? C'est sale. L'électricité ? Ça fait encore peur. L'essence ? Plus trop tendance dans les dîners en ville (ni dans le barème du malus). Que reste-t-il pour se déplacer ? L'hybride, devenu le nouveau mot magique de l'automobile. Nous voilà donc rassurés : c'est l'hybride qu'il nous faut ! Mais attendez un peu : de quel hybride parlons-nous ? Ah, là, tout se complique... À partir du moment où un constructeur rajoute une dose, même infime, de récupération d'énergie dans sa voiture, il la proclame hybride. Pour certains, on peut penser que le développement du logo et la campagne de pub annonçant le miracle électrifié ont coûté plus cher que l'étude technique. À l'autre extrémité, on trouve les hybrides rechargeables les plus sophistiqués, avec grosse batterie, moteurs électriques à tous les étages, roues motrices en pagaille, émissions (officielles) de CO_2 dérisoires… et facture en or massif. Entre ces deux opposés, il y a plus qu'une nuance. Tant pour la réalité de l'efficacité énergétique que pour l'agrément d'usage.

Les hasards de l'actualité nous ont fait réunir, dans ce numéro, les essais de quatre citadines hybrides. Soit quatre conceptions assez distinctes de la chose, pour des performances et des sensations tout aussi dissemblables. De notre point de vue, c'est plutôt une bonne nouvelle. Cela prouve qu'il reste de la place pour de réelles différences techniques d'un constructeur à l'autre, que toutes les voitures ne se ressemblent ni ne se valent pas. Certains maîtrisent le sujet depuis des décennies, d'autres sont de jeunes convertis soucieux de bien faire, d'autres encore cherchent par tous les moyens à faire baisser leur moyenne de CO_2, quitte à ce que cela ne se ressente pas trop dans la vraie vie. Évidemment, au moment de choisir, cela complique les choses. Il ne suffit plus de se lever un matin en proclamant : *"Je passe à l'hybride !"*, puis d'aller visiter la concession d'un constructeur japonais bien connu. Identifier le modèle et la technologie qui vont vous convenir est devenu délicat. Mais quitte à paraître immodeste, vous avez entre les mains un atout majeur : vous aider à y voir plus clair dans cette nouvelle jungle électrifiée, *L'Auto-Journal* est un peu là pour ça.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com



ABONNEZ-VOUS !
Retrouvez toutes nos offres p. 37 et sur www.kiosquemag.com

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Je m'insurge contre votre comparaison entre un 4x4 hybride de 300 ch et un diesel de 180 ch deux roues motrices. Cela n'a aucun sens. Pourquoi ne comparez-vous pas plutôt le 3008 hybride à ses homologues hybrides, rechargeables ou pas, et de puissance ou prix proches ?

Alain Gueret

Cette comparaison a priori absurde ne l'est pas tant que ça. À moins d'être focalisé sur une technologie, ce sont les usages et les coûts que l'on va mettre en balance au moment du choix. Si vous êtes gros rouleur, utilisateur d'un SUV diesel, est-il pertinent de passer à l'hybride ? Que le 3008 ait été uniquement disponible en 300 ch fausse évidemment la réflexion. Mais comparer des types de motorisations différentes pour un même usage va devenir de plus en plus pertinent.

Fidèle lecteur de votre revue depuis de longues années, vous me voyez, malgré tout, fort surpris de n'y trouver quasiment aucun article sur le développement actuel des véhicules à pile à combustible. En fait, c'est en me faisant doubler à vive allure sur l'autoroute par une BMW Série 5 GT immatriculée à Munich et arborant une énorme inscription "Hydrogen" sur le flanc que j'ai pu me remémorer ce que j'ai lu ou entendu dans la presse à ce sujet.

Philippe Lecossais

L'offre de véhicules à hydrogène se limite, pour l'instant, à deux modèles... qui ne sont vendus qu'au compte-gouttes à de grandes entreprises. Le réseau de recharge est quasi inexistant, la technologie de la pile à combustible reste hors de prix et, surtout, la production de l'hydrogène est aujourd'hui soit très polluante, soit très coûteuse. Nous consacrerons bientôt une de nos enquêtes à cette question complexe.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE

© 2020 DANJAQ, LLC AND MGM

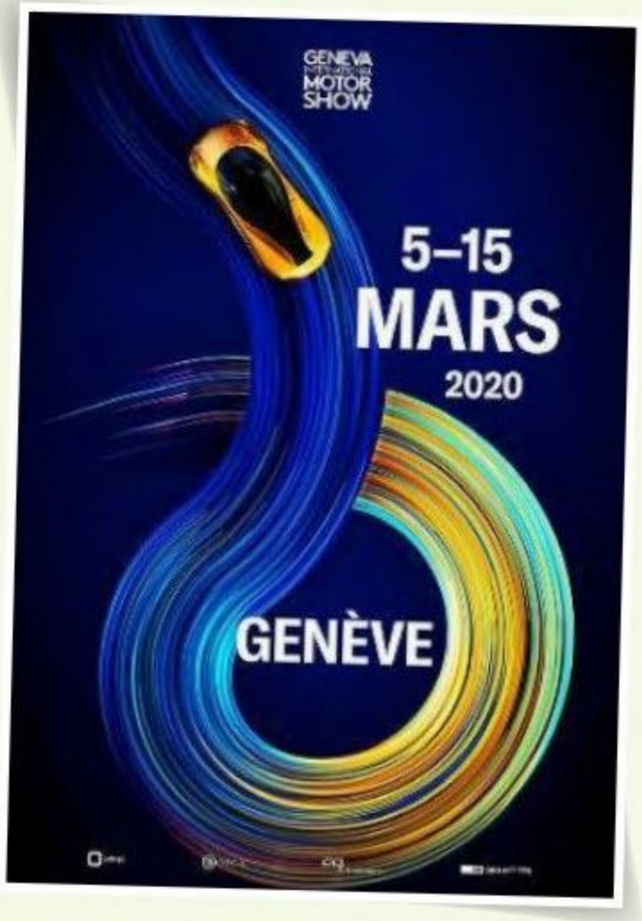
EH BIEN, SAUTEZ MAINTENANT !

Certains acteurs de légende s'enorgueillissent de réaliser eux-mêmes leurs cascades. Pour le nouveau James Bond, *Mourir peut attendre* (en salle le 20 avril), le Defender assume ce rôle : les spectaculaires scènes de poursuite où il apparaît ont été tournées sans trucage, avec des modèles de présérie non modifiés, à l'exception du montage d'un arceau de sécurité. À l'heure où tout le monde veut jouer les baroudeurs, voilà une manière efficace de rappeler que, chez Land Rover, ce n'est pas du cinéma.

Spécial nouveautés

Salon de Genève 2020

LES TECHNOLOGIES HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES RÈGNENT SUR LE SALON SUISSE, OÙ DS DÉVOILE LA NOUVELLE BERLINE PREMIUM FRANÇAISE.



Dossier réalisé par
Christophe Bonnaud, Guy L'Hospital, Robert Puyal et Nicolas Valeano

SOMMAIRE

p.13 French touch
20 Fortissimo
22 Politique de groupe
26 Réunion premium
28 Orient express
30 Plein pot

Les feux de position remontent à l'emplacement des clignotants de la DS de 1955. Discret clin d'œil!



DS 9 Made in France, ou presque...

C'est officiel

Voici enfin la DS 9, le modèle qui offre au constructeur sa légitimité face au choix de son nom : DS. Une signature de marque qui s'appuie, faut-il le rappeler, sur la berline Citroën née en 1955, et enfantée par l'artiste sculpteur Flaminio Bertoni (1903-1964). Les feux de position latéraux arrière de la DS 9, implantés dans de petits cornets, évoquent l'icône de 1955.

Le casse-tête chinois

La nouvelle DS vient coiffer une gamme aujourd'hui composée de seulement deux silhouettes SUV : le DS 7 Crossback né en 2017, et le compact DS 3 Crossback présenté en 2018. Le rythme d'une nouveauté par an annoncé à la naissance de DS en 2014 n'est donc pas tenu, mais les circonstances ont été pénibles ces derniers temps pour ce constructeur, dont le socle chinois s'est quelque peu fissuré. L'usine de Shenzhen qui produit le DS 7 Crossback, jusqu'alors détenue par le chinois Changan et le français PSA, a en effet été délaissée par ce dernier en fin d'année dernière. Mais un accord a été trouvé pour que la production du DS 7 Crossback en Chine perdure. Et c'est tant mieux, car si ce dernier est également fabriqué en France (à Mulhouse), ce n'est pas le cas de cette nouvelle DS 9, produite exclusivement en Chine. La grande berline premium de DS affiche des ambitions mondiales et sera commercialisée à partir du second semestre en Europe, en Chine et en Amérique du Sud. Où se situe-t-elle ? DS la place *"au sommet du segment des berlines D premium"*. Avec ses 4,93 m de longueur, ses proportions de vraie tricorps, elle ambitionne de s'attaquer à d'autres rivales que celles qu'on lui avait un peu vite attribuées, comme les BMW Série 3 (4,70 m), Audi A4 (4,75 m) ou encore Mercedes Classe C (4,68 m).



WILLIAM CROZES / ASTUCE PRODUCTIONS

LES INFOS CLÉS

Prix : à partir de
56 000 €*

Commercialisation :
2e semestre 2020

*Estimation

Un habitacle très généreux

C'est donc plutôt sur le territoire d'une Mercedes Classe E de 4,92 m qu'elle pourrait s'engager avec ses propres atouts. Au premier rang desquels un habitacle extrêmement généreux, notamment pour les passagers arrière. Avec un empattement de 2,90 m (soit 21 cm de plus que la Peugeot 508, 10 cm de plus que la Renault Talisman et… 3 de plus →

FRENCH TOUCH

Le capot reçoit en son centre le sabre guilloché "clous de Paris", jusqu'alors présent à bord.



WILLIAM CROZES / ASTUCE PRODUCTIONS

que la Mercedes Classe E) et son concept de DS Lounge au niveau de la banquette arrière, la DS 9 possède les cartes maîtresses dans un univers qu'elle se doit de maîtriser : le confort. DS Lounge, c'est une banquette avec des assises chauffantes, des programmes de massage et un raffinement des matériaux (on trouve du cristal à bord…) rattachés à des personnalisations qui prennent le nom des plus beaux quartiers de Paris. Vous pourrez ainsi choisir entre les "inspirations DS" Bastille, Rivoli ou encore Opéra !

Et pour peaufiner cette notion de confort légitimée par l'icône DS, la DS 9 s'offre une acoustique travaillée à l'extrême et une suspension pilotée qui emprunte au DS 7 Crossback sa caméra. Elle lit la route et anticipe les réglages de la suspension.

Un style apaisé

Pas de surprise côté design, les fondamentaux sont ceux qui ont présidé à la genèse du DS 7 Crossback, adaptés aux proportions plutôt élégantes d'une berline à coffre classique. Tout y est, de la calandre double wings au dessin des feux arrière si caractéristiques. Le thème des double wings se retrouve d'ailleurs sur la poupe, et c'est nouveau. Des baguettes ceinturent la base du coffre et s'évasent en partie supérieure et inférieure des feux arrière. Le capot moteur est de type carrossier, c'est-à-dire qu'il ne déborde pas sur les flancs, abaissant visuellement la DS 9 vue de profil. C'est net, propre et sans bavure. Les flancs sont traités tout en souplesse,



L'accoudoir central arrière dispose d'éclairage polychromatique, de prises USB, d'espaces de rangement et de commandes pour les sièges massants.

ASTUCE PRODUCTIONS



Cuir Nappa "Art Rubis" intégral avec sa confection en bracelet de montre sur les sièges pour la finition "Inspiration DS Opéra".

ASTUCE PRODUCTIONS

sans oublier une certaine force, grâce à des épaulements solides tout en restant discrets. Quelques détails trahissent un travail de tous les instants, à l'image du pli prenant naissance au pied du montant de pare-brise, qui vient subtilement mourir sur le capot.

Hybrides rechargeables

Et sous ce capot, que trouve-t-on ? De l'hybride rechargeable, et encore de l'hybride rechargeable ! DS fait le pari de débuter la commercialisation de sa grande berline avec des versions E-Tense. La première reprend une chaîne de traction dérivée de celle de la Peugeot 508, avec une puissance cumulée de 225 ch et une autonomie en 100 % électrique de 50 km.

Cette 2 roues motrices sera rejointe *"prochainement"* (dixit DS...) par la version E-Tense 4 roues motrices de 360 ch, et par une variante intermédiaire, toujours en hybride rechargeable, de 250 ch et 2 roues motrices. La DS 9 PureTech de 225 ch sera la seule version thermique classique disponible dans la gamme. Cette nouvelle DS 9 n'est sans doute pas le modèle que les DS Store (ils sont plus de quatre cents de par le monde) attendaient le plus impatiemment, préférant le prochain DS 4 Crossback aux objectifs de ventes plus ambitieux. Mais pour l'image, c'est tout bonus !

>> Les concessionnaires DS vont enfin chasser une clientèle fidèle aux berlines, et c'est une belle étape dans la lente construction de la marque premium française.

DS Aero Sport Lounge

SCIENCE, FICTION ET RÉALITÉ

Imaginez-vous à bord de cette machine à voyager qu'est la DS Aero Sport Lounge. Devant vous, deux lames aériennes. La partie inférieure habillée de satin de coton reçoit les images et informations que vous avez commandées. Sans rien toucher, ou presque. Il vous suffit de lever la main dans le vide, de piloter par le geste une demande et des ultrasons intelligents en trois dimensions vont venir créer, sur votre paume, la sensation de toucher une commande. Bienvenue dans un monde automobile nouveau. Le concept car DS Aero Sport Lounge, d'une longueur de 5 m, repose sur des roues de 23 pouces. Sa calandre cache tous les capteurs qui alimentent l'engin en téraoctets d'informations. La machine électrique développe 680 ch et vous embarque pour un voyage au long cours de 650 km avant la prochaine recharge. Ce concept tend à résoudre la problématique selon laquelle il sera demain de plus en plus difficile de faire cohabiter les nouvelles efficiences imposées par les normes sans nuire au caractère et à la force du design. La réponse apportée par DS est flamboyante !



DS AUTOMOBILES

FRENCH TOUCH

Renault Twingo ZE
Mise à niveau

C'est officiel

En 2014, la Renault Twingo a dû jeter aux orties la modularité exceptionnelle de la première génération ! La banquette coulissante de la Twingo de 1992 ne peut plus faire état de son intelligence, parce qu'à l'arrière, désormais, il y a le moteur ! Avec la Twingo ZE, le bloc thermique laisse place à une machine électrique produite sur le site de Cléon et dérivée de celle de la Zoe, mais plus compacte, par la faute d'un espace plus restreint sous le coffre arrière de la petite Renault. Sa puissance de 60 kW, soit 82 ch, est similaire à celles de ses rivales. Sa batterie – refroidie, c'est un plus – est logée sous le plancher, au niveau du rang 1. Sa boîte bénéficie d'un mode B de freinage régénératif selon trois modes, du plus soft au plus efficace, vous évitant même de freiner dans la circulation en ville, la Twingo ZE se ralentissant au seul lever de pied. Cette version ZE affiche une vitesse de pointe de 135 km/h et une autonomie de 180 km – 250 km en cycle urbain –, un peu faible face aux Seat Mii et VW e-Up ! (260 km). Mais suffisant, aux dires de Renault, puisque la moyenne de déplacement observée sur ce segment est de seulement 30 km par jour. Côté recharge, la Twingo ZE accepte tout, de 2,4 kW à 22 kW, avec, dans ce dernier cas, une recharge de 80 km en moins de trente minutes. >> Pleine de confiance et d'atouts, la puce ZE ne communiquera son prix qu'en octobre. Son succès en dépendra, car elle devra tout faire pour se rapprocher du prix canon de la Seat Mii (21 920 € en version de base) et rester en deçà du tarif de sa sœur Zoe qui, toujours en version d'accès, ne coûte "que" 23 900 €. Pas simple…

LES INFOS CLÉS

Prix : **à partir de 22 500 €***

Commercialisation : **fin 2020**

*Estimation

Qu'est-ce qui change ?

La Twingo ZE dispose d'un écran multimédia 7 pouces, qui informe du niveau de charge, alors que le nouveau levier de vitesses propose trois modes de freinage régénératif au levier de pied.



DENIS MEUNIER

Les Twingo et Smart Forfour partagent la même plate-forme. Dès lors, pourquoi Renault se priverait-il d'une version 100 % électrique, à l'image de sa cousine ?

Pas grand-chose de nouveau à l'extérieur. La trappe à carburant devient trappe de recharge et la calandre avec ses inserts bleus est proposée sur le niveau Intens, avec le stripping latéral.

Bien vu

L'application My Renault vous permet de suivre la charge de votre Twingo ZE, de chauffer l'habitacle en amont ou encore, de définir les points de recharge de votre itinéraire validé à l'avance.

Et aussi…

Dacia vers l'électrique low cost

Dans le sillage de la petite Renault K-ZE présentée en Chine, c'est Dacia qui sera l'heureux élu pour lancer la citadine électrique low cost en Europe, dès l'an prochain. Le badge de la marque roumaine sera donc appliqué sur le petit SUV urbain chinois, dévoilé sous la forme d'un show-car à Genève et annoncé comme le modèle électrique le plus abordable du marché, estimé autour des 10 000 €, prime déduite.

PORTES OUVERTES DU 13 AU 16 MARS**

CITROËN

Pic de la
DÉTENTE
2500 M



GAMME SUV CITROËN

SMOOTH UNIQUE VEHICLES

SUV CITROËN C3 AIRCROSS

12 aides à la conduite*
Volume de coffre jusqu'à 520 L*
Banquette arrière coulissante en 2 parties*

À partir de **159 €**/MOIS (1)
Après un 1er loyer de 2 870 €
Sans condition de reprise,
LLD 48 mois/40 000 km
4 ans : entretien, garantie

SUV CITROËN C5 AIRCROSS

3 sièges arrière indépendants et de même largeur
Volume de coffre record jusqu'à 720 L*
Suspensions avec Butées Hydrauliques Progressives®

À partir de **239 €**/MOIS (2)
Après un 1er loyer de 3 400 €
Sans condition de reprise,
LLD 48 mois/40 000 km
4 ans : entretien, garantie

Smooth Unique Vehicles = *Véhicules au confort unique.*

Citroën préfère Total. **Modèles présentés : SUV Citroën C3 Aircross PureTech 110 S&S BVM6 Shine avec options Peinture métallisée et Toit Noir Perla Nera (239 €/mois après un 1er loyer de 2 870 € selon les conditions de l'offre détaillée ci-après) ; SUV Citroën C5 Aircross PureTech 130 S&S BVM6 Shine avec options Jantes alliage 19'' ART Black, Teinte Blanc Nacrée et toit bi-ton Noir Perla Nera et Pack Look Silver Anodisé (379 €/mois après un 1er loyer de 3 400 € selon les conditions de l'offre détaillée ci-après).** (1) Exemple pour la Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 km d'un SUV Citroën C3 Aircross PureTech 110 S&S BVM6 Live neuf, hors option ; soit un 1er loyer de 2 870 € puis 47 loyers de 159 € incluant l'assistance, l'extension de garantie et l'entretien au prix de 28,5 €/mois pour 48 mois et 40 000 km (au 1er des deux termes échu). (2) Exemple pour la Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 km d'un SUV Citroën C5 Aircross PureTech 130 S&S BVM6 Start neuf, hors option ; soit un 1er loyer de 3 400 € puis 47 loyers de 239 € incluant l'assistance, l'extension de garantie et l'entretien au prix de 31 €/mois pour 48 mois et 40 000 km (au 1er des deux termes échu). (1) (2) Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable, valable jusqu'au 31/03/20, réservée aux particuliers, dans le réseau Citroën participant et sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR/PSA Finance France, locataire gérant de CLV, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981, 9 rue Henri Barbusse CS 20061 92623 Gennevilliers Cedex. *Équipement de série, en option ou non disponible selon les versions. **Selon autorisation préfectorale.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO_2 DE SUV CITROËN C3 AIRCROSS : NEDC CORRÉLÉ DE 4,0 À 5,0 L/100 KM ET DE 104 À 114 G/KM – WLTP DE 4,8 À 6,7 L/100 KM ET DE 125 À 151 G/KM ET DE SUV CITROËN C5 AIRCROSS : NEDC CORRÉLÉ DE 1,6 À 5,6 L/100 KM ET DE 36 À 128 G/KM – WLTP DE 1,4 À 7,5 L/100 KM ET DE 32 À 169 G/KM.

INSPIRED BY YOU

AUTOMOBILES CITROËN : RCS Paris 642 050 199

Renault Mégane E-TECH Plug-in
La bonne prise

C'est officiel

Passons outre les évolutions cosmétiques de la nouvelle Mégane (nouveaux écrans d'instrumentation et multimédia, aides à la conduite de niveau 2, etc.) énumérées dans notre précédent numéro, et saluons plutôt l'arrivée de la version hybride rechargeable E-TECH Plug-in, pour l'heure disponible uniquement avec la silhouette Estate. La berline arrivera plus tard… Ce break électrisant adopte le bloc thermique 1,6 l accompagné de deux machines électriques. Sa batterie de 9,8 kWh autorise une autonomie de 50 km (65 km en cycle urbain) et surtout, la possibilité de rouler jusqu'à 135 km/h en 100 % électrique. Face à ses rivales directes, cette nouvelle Mégane se repositionne idéalement dans l'univers bienveillant de la voiture écolo ! Avec cette version hybride rechargeable, la Renault peut désormais répondre frontalement à certaines de ses rivales qui lui font aujourd'hui du tort. Grâce à sa chaîne de traction rechargeable, elle domine la Toyota Corolla hybride simple, non rechargeable. Face aux deux versions de la Golf hybride rechargeable, la nouvelle Mégane E-TECH Plug-in souffre sans doute d'une puissance plus modeste : 160 ch. La Golf hybride rechargeable, avec sa batterie de 13 kWh et ses plus de 50 kilomètres d'autonomie en 100 % électrique, offrira, à l'été, deux puissances : 204 ch en eHybrid et 245 ch en GTE. Mais à quel prix ? Face à ses rivales françaises, la Renault prend une longueur d'avance : la future Citroën C4 sera dévoilée en octobre seulement et disponible à terme en 100 % électrique (pas d'hybride pour elle), et la future Peugeot 308, en 2021, sera disponible en hybride rechargeable et pas en 100 % électrique.

>> Face à cette concurrence, dès 2023, la Mégane profitera sans doute de la plate-forme CMF-EV 100 % électrique étudiée par l'Alliance. Elle sera alors disponible en thermique, électrique et hybride rechargeable !

LES INFOS CLÉS

Prix : **38 000 €***

Commercialisation : **fin 2020**

*Estimation



RENAULT

Mégane, ce sont plus de 7 millions d'unités produites en un quart de siècle. Le restylage de l'actuelle génération propose l'hybride rechargeable. Pour le break, dans un premier temps.

Et aussi…

Captur *E-TECH Plug-in*



RENAULT

Présentée en même temps que sa petite sœur Clio E-TECH hybride non rechargeable, la Captur E-TECH Plug-in reprend exactement la chaîne de traction hybride rechargeable de la Mégane Estate, avec son moteur thermique 1.6, ses deux machines électriques et sa batterie de 9,8 kWh lui autorisant une autonomie en full-électrique de 65 km en cycle urbain.

Les concept cars 2020

Avec les concept-cars EZ-Go, EZ-Pro et EZ-Ultimo, Renault a fait le tour de la voiture autonome, mais sa deuxième marguerite aux pétales dédiés au cycle de la vie n'est pas tout éclose. Une indiscrétion sur le Web a montré une berline siglée Renault, piégée en Espagne. Une surprise pour Genève ?

Talisman *restylée*

Après les légers restylages du SUV Koleos en octobre et celui du crossover Espace en novembre, la troisième silhouette du haut de gamme Renault devrait elle aussi bénéficier notamment du nouveau système de connectivité Easy Link et de l'éclairage auto-adaptatif LED-Matrix.

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

Innovation that excites

NISSAN e-NV200 FOURGON, 100% ÉLECTRIQUE

GARANTISSEZ UN BEL AVENIR À VOTRE ENTREPRISE



À PARTIR DE **299 € HT** / MOIS(1)

BATTERIE INCLUSE

APPORT DE 2500 € HT - ENTRETIEN OFFERT

BONUS ÉCOLOGIQUE DE 3 000 € DÉDUIT

3 €/100 km** COÛT ÉLECTRICITÉ POUR UNE CHARGE

autonomie

Jusqu'à **301 km** EN CYCLE WLTP URBAIN

De 4,2 à 8 m³*** VOLUME ADAPTABLE

5 ANS DE GARANTIE* 100 000 KM

Zero Emission

Innover autrement. Zéro émission à l'utilisation, hors pièces d'usure. (1) Ex en crédit-bail maintenance 61 mois / 50 000 km, pour un Nissan e-NV200 FOURGON VISIA 4P neuf, premier loyer majoré de 5500 € HT, ramené à 2500 € HT après déduction du bonus écologique de 3000 €, puis 60 loyers de 299 € HT. En fin de contrat, option d'achat finale de 7000 € HT ou reprise de votre véhicule par votre concessionnaire pour ce montant diminué des éventuels frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires, selon conditions générales Argus. Le montant de la reprise servira à solder votre crédit-bail. Coût total en cas d'acquisition 26933 € HT. **Modèle présenté :** Nissan e-NV200 FOURGON OPTIMA avec peinture opaque, premier loyer majoré de 5500 € HT, ramené à 2500 € HT après déduction du bonus écologique de 3000 €, puis 60 loyers de **318 € HT**. Loyers avec entretien offert **(sauf pneumatiques)** pendant la durée du contrat, le coût de la prestation entretien au-delà des 50000 km sera facturé au tarif en vigueur de votre concessionnaire, suivant conditions contractuelles disponibles. Sous réserve d'acceptation du dossier par Diac, intermédiaire en assurances, 14 avenue du Pavé Neuf - 93168 Noisy-le-Grand Cedex - 702 002 221 RCS Bobigny. N°ORIAS : 07 004 966 (www.orias.fr). Assistance souscrite par Diac auprès d'AXA Assistance France Assurances, société d'assistance régie par le Code des assurances, au capital de 51275660 € , SIREN 451 392 724 RCS Nanterre, 6 rue André Gide - 92321 Châtillon Cedex, dont les opérations sont soumises à l'ACPR – 4 place de Budapest - 75436 Paris Cedex 9. Offre non cumulable **réservée aux artisans, commerçants, sociétés** (hors loueurs, administrations, clients sous protocole), valable du 01/02/2020 au 31/03/2020, **dans la limite des stocks disponibles**, dans les points de vente NISSAN participants, intermédiaires non exclusifs. NISSAN WEST EUROPE: nissan.fr

*Garantie 5 ans limitée à 100000 km (dont 3 ans de garantie constructeur et 2 ans d'extension de garantie - Voir détails sur les conditions générales de garantie et d'extension de garantie). **Base prix moyen électricité heures creuses consommation domestique compteur 6 kVA – janvier 2020. ***Conversion via le carrossier VOLTIA : plus d'information sur www.voltia.com

Fiat 500e
Starlette en approche



SB MEDIEN

C'est bien lors de l'édition 2020 du Salon de Genève que la Fiat 500 électrique sera présentée au public. Aucune image officielle n'ayant fuité, il faut se contenter des photos espions prises il y a quelques semaines dans le nord de l'Europe. Derrière le camouflage, la silhouette de la 500 est reconnaissable entre mille. Mais il s'agit bien d'une toute nouvelle plate-forme, avec un empattement et des dimensions extérieures différents. À l'intérieur, la planche de bord est entièrement refaite. La 500 change du tout au tout quand elle se branche sur le secteur. Le combiné d'instruments n'a plus grand-chose à voir avec celui de la version thermique (deux compteurs au lieu d'un), qui continuera sa route sur la plupart des marchés. Outre un plus petit volant, il faut s'attendre à davantage de rangements grâce à l'adoption d'une commande de boîte rotative. L'auto pourrait avoir droit à plusieurs batteries au choix, logées sous le plancher, avec à la clé des autonomies variables. À la carte, en quelque sorte.

>> Joli coup de la marque italienne qui va pouvoir tester le marché de la citadine électrique tout en conservant une 500 "classique", qui garde un certain potentiel de séduction.

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio
À contre-courant

C'est officiel

LES INFOS CLÉS
Prix : à partir de 85 000 € *
Commercialisation : mai 2020
* Estimation

C'est officiel, c'est officiel… enfin presque. Alfa n'a visiblement pas l'intention de refaire le coup de la surprise avec un concept indiquant les proportions d'un deuxième SUV plus petit que le Tonale. Alors, le constructeur va essayer de faire mousser la Giulia *"model year 2020"*. Pas de modifications de style, à peine une remise à niveau en termes d'équipements et d'aides à la conduite, et une rationalisation de la gamme.

Seule version à ne pas avoir encore fait son retour au catalogue, la Quadrifoglio pourrait profiter de Genève pour faire chanter son V6 de plus de 500 ch. Sans cela, ce sera à la Veloce de tenter d'attirer la caméra. Notez que le Stelvio profite lui aussi d'un repositionnement.


ALBERTO GIORGIO ALQUATI



JEEP

Prix : à partir de 63 000 € *
Commercialisation : mai 2020
* Estimation

Jeep Wrangler Limited 4XE
Merci la fée électricité

Jeep devrait sonner la charge de l'hybridation. Et plutôt lourde à ce que l'on dit. Aux côtés des Renegade et Compass, le Wrangler devrait être présenté avec son nouvel attelage, sans doute composé d'un 4 cylindres 2.0 essence et d'un moteur électrique situé sur l'essieu arrière. Ainsi équipé, le Wrangler gagne sur tous les tableaux. Lourdement taxé sur le marché français, il sauve sa peau tout en affichant une très belle fiche technique : plus de 400 ch cumulés, environ 50 km d'autonomie et une consommation en très nette baisse par rapport à la moyenne de la gamme actuelle. Il ne sera proposé qu'en version longue Limited à un tarif qui devrait le réserver aux amoureux de la marque. Autre rumeur, Jeep pourrait aussi présenter la version pick-up Gladiator pour une prochaine commercialisation en Europe. ➔



Audi Service et vous. Parfaite connexion.

10 % de remise[1]
pour tout paiement
de vos prestations en ligne[2].

monentretien.audi.fr

Parce que votre temps est précieux, nous vous proposons de gérer l'entretien et la réparation de votre Audi en quelques clics et de façon intuitive sur monentretien.audi.fr. En vous connectant avec votre numéro d'immatriculation, vous pourrez, en quelques clics :

- obtenir un tarif d'entretien personnalisé,
- fixer un RDV atelier avec votre partenaire Audi Service,
- payer vos prestations en ligne[2].

L'entretien de votre Audi n'a jamais été aussi simple et rapide.

Audi Service

Les tarifs proposés sur le site sont des tarifs TTC pièces et main d'oeuvre incluses, valables du 01/01/2020 au 31/12/2020.
(1) Remise de 10% appliquée sur les prestations ne faisant pas l'objet de promotions en cours, valable pour tout paiement en ligne sur monentretien.audi.fr jusqu'au 29/02/2020. (2) Service disponible pour les partenaires participants.

Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370.

Volkswagen Golf GTI, GTD, GTE
Passage obligé

C'est officiel

LES INFOS CLÉS

Prix : **à partir de 37 000 € ***

Commercialisation : **novembre 2020** (septembre pour GTE)

*Estimation



MARTIN MEINERS

Une Golf sans GTI ? Même par les temps qui courent, voilà qui est impensable pour Volkswagen qui a besoin de son best-seller pour tirer son image vers le haut. Mais définir sa configuration et son niveau de puissance est de moins en moins aisé pour cette 8e génération, alors que les autres versions deviennent des rivales potentielles. Prenez la GTE, hybride rechargeable forte de 245 chevaux, elle aussi dévoilée à Genève : sa puissance n'aurait pas fait pâle figure il y a encore peu de temps, la GTI précédente ayant commencé avec 220 chevaux… Eh bien, justement, la GTI 2020 affiche la même valeur de 245 chevaux – les temps changent. Mais elle développe cette puissance de manière conventionnelle avec le bon vieux 2.0 turbo à injection directe maison, fort d'un couple en progrès, qui autorisera des performances plus décoiffantes encore. Il est associé à une boîte double embrayage DSG, plus rapide. On la reconnaît à ses attributs esthétiques spécifiques : boucliers plus agressifs, large entrée d'air au motif nid-d'abeilles typique, qui intègre des feux de jour multiples en hexagone, bas de caisse noirs, jantes spécifiques, étriers rouges et logos. Ajoutez à cela une ligne de LED éclairant la minicalandre, surmontée d'un liseré rouge, et voilà une GTI qui saura clairement se faire remarquer. Elle devrait être complétée par la suite de dérivés aux performances plus ambitieuses, avec une version pointant à 300 chevaux et, même, une R à plus de 330 chevaux (attendue à Goodwood au début de l'été).

Quant à la version diesel GTD, elle est annoncée à la fois comme la plus performante avec son bloc-moteur porté de 184 à 200 chevaux, et destinée à être la plus propre de l'histoire de la Golf.

>> De l'hybride au diesel, la course à la puissance se poursuit donc pour toutes les versions de Golf, même si Volkswagen perpétue la tradition en soignant son modèle le plus prestigieux, la GTI.

C'est officiel

Les monts du Genevois au printemps : voilà l'ambiance idéale pour découvrir cet ovni, une rare association de SUV et de cabriolet, prenant surtout la forme d'un défi commercial relevé sans succès par d'autres dans le passé. Alors que VW a une longue tradition de cabriolets (Golf, Coccinelle), ce T-Roc est le dernier représentant du genre. Sa capote souple permet de mettre ses 4 passagers cheveux au vent en 9 s seulement (jusqu'à 30 km/h), alors que le volume de coffre, correct, permettra d'emmener leurs affaires (280 l). Deux moto-

Volkswag
Un R de

C'est le très sportif badge R qui a été choisi par Volkswagen pour la version hybride rechargeable du Touareg. Le gros SUV, qui joue les haut de gamme de la marque,



Volkswagen T-Roc Cabriolet
Mélange des genres

risations essence sont au programme : un 4 cylindres 150 ch disponible au lancement, suivi d'un 3 cylindres 115 ch, tous deux en traction uniquement.

>> L'histoire dira si le choix de Volkswagen a été le bon, pariant sur la lame de fond des SUV pour offrir un dérivé décapotable.

LES INFOS CLÉS

Prix : **à partir de 29 000 €***

Commercialisation : **mai 2020**

*Estimation



LAURENT LACOSTE

en Touareg sportive

C'est officiel

développerait ainsi environ 400 chevaux de puissance cumulée et 700 Nm de couple grâce à un 4 cylindres essence 2.0 accouplé à un solide moteur électrique. De quoi lui permettre d'excellentes performances pures comme environnementales, et permettre de donner de nouvelles perspectives aux modèles sportifs siglés R dans la gamme. L'avenir sportif selon Volkswagen sera donc hybride ou ne sera pas.

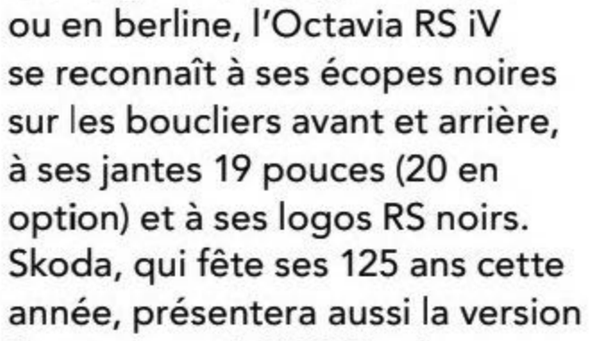
>> Performant sur route et agile en ville en tout-électrique, le gros SUV allemand devrait offrir le meilleur des deux mondes.



MARTIN MEINERS

Et aussi...

Skoda Octavia *RS iV*



SKODA

Les versions sportives RS de Skoda ont, par le passé, été parmi les premières à oser le diesel, alors pourquoi pas l'hybride rechargeable ? Voilà la solution adoptée par la nouvelle Octavia de 4e génération, qui adopte un groupe développant 245 ch cumulés, proche de celui utilisé par VW pour sa Golf GTE. Elle devrait pouvoir parcourir entre 55 et 60 km (norme WLTP) en tout électrique, tandis que ses émissions resteront sous les 40 g/km de CO_2. En break ou en berline, l'Octavia RS iV se reconnaît à ses écopes noires sur les boucliers avant et arrière, à ses jantes 19 pouces (20 en option) et à ses logos RS noirs. Skoda, qui fête ses 125 ans cette année, présentera aussi la version Scout du petit SUV Kamiq, au look gentiment baroudeur, mais sans transmission 4x4.

Volkswagen *Caddy*



VOLKSWAGEN

Pour sa toute nouvelle génération, le ludospace de VW affiche une personnalité plus forte avec des feux LED, des lignes plus affirmées, des logos et des jantes de plus gros diamètre et, comme il se doit, des équipements de sécurité au goût du jour. Bref, il est de plus en plus proche du monde automobile que de celui des utilitaires.

➔

Seat Leon IV
Esprit libre

C'est officiel

Sur le stand Seat, à quelques dizaines de mètres de la Golf VIII, modèle avec lequel elle partage tellement de choses, la nouvelle Leon pourrait avoir du mal à exister. Surtout que la maison mère a prévu de dégainer la GTI en avant-première. Mais Seat a bien l'intention de montrer les dents.

La quatrième génération de Leon avec laquelle nous avons fait connaissance il y a quelques semaines ne mise pas forcément sur la gonflette (pour cela, il y aura la Cupra Leon). Le patron du design, Alejandro Mesonero, voulait un dessin dynamique mais simple. Son équipe l'a fait. Sur l'empattement de 2,67 m de la plate-forme MQB Evo, ils ont dessiné une berline et un break de, respectivement, 4,37 m et 4,65 m. Seulement deux arêtes marquent le profil. Les projecteurs full LED comme les feux reprennent la signature de la marque et le capot "carrossier" engoncé entre les ailes et la face avant donne un petit côté sportif.

À bord, la nouvelle Leon réserve beaucoup d'espace aux jambes des passagers arrière. L'ambiance est soignée, mais les matériaux utilisés restent un ton en dessous de ceux des meilleurs élèves de la catégorie. Le large écran multimédia de 10 pouces est bien évidemment tactile, prédictif et la Leon profite des dernières avancées en termes de commande vocale. Clamez *"Ola, Ola, j'ai froid"* et la température va augmenter comme par magie, uniquement du côté de la personne ayant exprimé ce souhait.

Si vous n'êtes pas bluffé par le niveau de technologie embarquée de la Leon, vous le serez sans doute davantage après avoir épluché la liste des motorisations disponibles et à venir. Du diesel bien sûr (de 115 à 150 ch), de l'essence avec ou sans hybridation légère sur base de technologie 48 V (de 90 à presque 200 ch) et un hybride rechargeable de 204 ch avec batterie de 13 kWh pour une autonomie de 60 km en électrique. *Last but not least,* la version GNC (Gaz Naturel Compressé) sera proposée dans la foulée sur le marché français.

>> La nouvelle Leon coche toutes les cases. Pour se faire une petite place entre les deux SUV à succès, elle va devoir compter sur son style et son tarif ajusté.



PHOTOS YANN LEFEBVRE

CUPRA : LEON ET FORMENTOR

La marque sœur Cupra met le turbo avec deux nouveautés sur le stand. Outre sa propre Leon, proposée aussi en break *(photo)*, plus méchante que celle de Seat, Cupra dévoilera son Formentor qui pourra compter sur ses lignes acérées pour séduire, mais aussi son module hybride rechargeable de 245 ch avec une autonomie électrique d'environ 50 km.



CUPRA

3 questions à...

Alejandro Mesonero

Directeur du design Seat et Cupra

L'Auto-Journal : Comment résumeriez-vous le dessin de cette nouvelle Leon ?

Alejandro Mesonero : La nouvelle Leon, c'est le résultat de tout un trajet que nous avions démarré en 2012 avec l'ancien modèle, suivi ensuite par l'Ibiza, l'Ateca et l'Arona. On peut dire que c'est la fin d'un cycle ou le démarrage d'un nouveau. Elle devient le premier étage d'un nouveau bâtiment. Dans le futur, il va y avoir beaucoup de choses qui vont être inspirées de la Leon.

La multiplication des moteurs et l'adoption d'une batterie pour le modèle hybride rechargeable ont-elles contraint le design ?

Pas du tout. C'est vrai qu'avec les voitures électriques, il faut travailler différemment, mais ce n'est pas une contrainte. Ce que je voulais avec cette Leon, c'était traduire le plaisir de conduire et la légèreté dans le style. Je crois que c'est réussi.

Golf, Octavia, A3, Leon sortent au même moment. Un peu stressé ?

Il y a certes des concurrents en interne, mais le plus important, c'est de répondre à la concurrence extérieure. Autant dire qu'avec ces quatre voitures, nous sommes prêts. Chez Seat, on trace notre chemin. Tout le monde fait des voitures émotionnelles aujourd'hui, mais nous visons davantage le coup de cœur que le côté rationnel.
Je suis fier de l'harmonie finale de la voiture. Je voulais que cette voiture soit dessinée avec beaucoup de simplicité. Je pense que le bon design, c'est un exercice de simplification. Il est beaucoup plus simple d'ajouter que d'enlever.
Et lorsqu'on enlève des lignes, comme sur le profil de la Leon, et que la voiture est encore belle, alors on a réussi.

LES INFOS CLÉS

Prix : **à partir de 21 000 €***

Commercialisation : **avril 2020**

*Estimation

RÉUNION PREMIUM

Mercedes Classe E

Coup de boost pour la E

Déjà testée

Depuis le CES de Las Vegas, la Mercedes Classe E effeuille son camouflage afin d'entretenir le suspense sur la profondeur de son restylage. Celui-ci promet plus d'agressivité avec sans aucun doute des boucliers modifiés, des projecteurs et feux arrière affinés. C'est tout ? En matière de style, vous n'en saurez pas davantage aujourd'hui. En revanche, même si nous n'avons pas pu prendre son nouveau volant sport à branches dédoublées équipées d'un ensemble de touches sensitives, nous pouvons vous décrire quelques sensations.

Pas de révolution à attendre en termes de confort. Sans modifications majeures, celui-ci reste remarquable, sans doute l'un des meilleurs dans la catégorie des routières. Sur la route, la E restylée a toutefois quelques arguments à faire valoir. Elle inaugurera un nouveau 4 cylindres essence doté d'un système mild hybrid 48 V. Cet attelage autorise un gain de consommation moyen d'environ 0,5 l/100 km. À bord, de nouvelles incrustations font leur apparition et le large écran central multimédia est désormais tactile. Ce système apporte de nouvelles fonctionnalités. Citons l'assistance aux feux de circulation, qui permet d'alerter en amont le conducteur ou le régulateur de vitesse de l'état des prochains feux, afin d'autoriser une économie de carburant et une conduite plus sereine. Dommage que cette innovation ne fonctionne que dans de trop rares villes, deux en Allemagne, aucune en France.

>> Sans pouvoir être qualifié de révolutionnaire, le restylage de la Classe E devrait la rendre beaucoup plus dynamique, comme ses nouveaux moteurs 4 et 6 cylindres essence.

LES INFOS CLÉS

Prix : **à partir de 53 000 € ***

Commercialisation : **septembre 2020**

* Estimation

MERCEDES



LES INFOS CLÉS

Prix : **à partir de 46 650 € ***

Commercialisation : **printemps 2020**

* Estimation

WILFRIED WULFF

Audi A3 Sportback
Séance d'entraînement pour l'A3



AUDI

LES INFOS CLÉS

Prix : **à partir de 28 000 € ***

Commercialisation : **printemps 2020**

*Estimation

La nouvelle Audi A3 a décidé d'avancer camouflée jusqu'à l'ouverture du Salon. À notre grand désespoir ! Nous avons toutefois pu prendre le volant d'une version S3 masquée… sans pouvoir diffuser aucune information sur la gamme, les tarifs ou même les innovations technologiques de la compacte allemande. Il ne faut toutefois pas être devin pour en extraire les principales caractéristiques. Elle repose sur la dernière évolution de la plateforme MQB, elle reprend donc l'empattement et, peu ou prou, l'envergure de la Golf.

Suspension, direction, transmission sont gérées par une même unité. Les temps de réaction ne dépassent pas quelques millisecondes. À son volant, quel que soit le mode de conduite, le conducteur sait toujours où il pose ses roues. En mode Dynamic, lorsque tous les sens de la S3 sont en éveil, le comportement devient diabolique avec une sonorité enfin à la hauteur du blason sportif de la berline. Par rapport au précédent modèle, Audi délaisse les amortisseurs de type Magnetic Ride au profit d'une solution plus classique hydraulique. L'amplitude des modes de conduite semble beaucoup plus étendue.

Très plaisante à conduire, la nouvelle A3 sera aussi agréable à regarder. Réponse dans notre prochain numéro pour le lever de rideau. Si vous ne pensez pas tenir jusque-là, épluchez la gamme moteurs de la dernière Golf, étudiez les différents niveaux d'équipement, ajoutez une pincée (une louchée plutôt) d'euros à la facture finale… et vous ne devriez pas être très loin de la vérité.

>> Face aux récentes Classe A et Série 1, la nouvelle A3 joue gros. Sur la route, la S3 a déjà montré qu'elle ne manquait nullement d'arguments.

BMW X1/X2 25e
Deux hybrides, un restylage

C'est officiel

La première apparition en public des nouveaux X1 et X2 25e, dotés de la technologie hybride rechargeable, est prévue pour le Salon de Genève. Les infos techniques sont parfaitement connues. Au 3 cylindres 1.5 turbo, BMW adjoint un moteur électrique de 70 kW (soit 95 ch) et 165 Nm de couple. Ce dernier puise son énergie d'une batterie lithium-ion de 10 kWh (8,8 kWh net). Ainsi équipés, les deux SUV hybrides rechargeables devraient pouvoir parcourir plus de 50 km en tout-électrique. Avec une puissance cumulée de 220 ch, les performances annoncées sont assez flatteuses avec, pour l'exemple, moins de 7 s pour passer de 0 à 100 km/h. Reste encore une inconnue : l'ampleur du restylage du X2. Sur les rares images fournies par BMW, le plus dynamique des deux SUV reste en arrière-plan. Il devrait revoir au minimum son bouclier avant, ses projecteurs et sa grille de calandre. À l'intérieur, les changements seront davantage d'ordre technique, avec un système multimédia et une commande vocale remis au goût du jour.

>> Techniquement, l'offre hybride rechargeable des X1 et X2 se montre séduisante sur le papier. Reste à apprécier l'étendue du restylage du X2. Si le plumage se rapporte…

Et aussi…

Audi *Q5 restylé*

Sur le marché depuis 2017, le SUV familial d'Audi nous promet une séance de maquillage. Rien de révolutionnaire à attendre en matière de style, mais une remise à niveau côté équipements et motorisations.

BMW *i4*



BMW

Il devrait trôner en "guest star" du stand BMW. Ce concept devrait en dire beaucoup sur la version définitive de la berline à venir, tendance GrandCoupé, 100 % électrique. Grâce à une batterie d'environ 80 kWh, l'autonomie pourrait flirter avec la barre des 600 km.

Mercedes *GLA 45 AMG*

Davantage typé SUV que l'ancienne mouture, le GLA peut manquer de dynamisme aux yeux de certains. Mercedes devrait en proposer plusieurs versions AMG, de 300 ch pour le 35 à plus de 420 ch pour le 45 S.

Mercedes *Vision AVTR*



MERCEDES

Si vous n'aviez pas pris un billet pour Las Vegas début janvier, vous aurez droit à une session de rattrapage à Genève. Le concept AVTR vaut le coup, pour son style, le délire de ses concepteurs et la vision proposée par Mercedes de notre lointain futur.

➔

Aiways U5
L'Europe en ligne de mire

C'est officiel


AIWAYS

Aiways se présente comme la première start-up automobile chinoise à lancer un véhicule sur le marché européen, et c'est la version définitive de son modèle de conquête, l'U5, qui sera exposée à Genève. Celle-là même qui a passé les tests EuroNCAP, obtenant juste 3 étoiles. Un grand SUV (4,68 m) 5 places à l'allure étrange, avec sa face avant qui semble dénuée de calandre, surlignée de feux à LED très fins. On note des poignées rétractables, un toit en verre et un bandeau lumineux arrière qui soulignent son style. Le conducteur bénéficie d'un original bloc compteurs virtuel panoramique à 3 écrans. La batterie de 65 kWh peut être rechargée de 30 % à 80 % en moins de trente minutes. Elle promet 503 km d'autonomie, selon l'optimiste norme NEDC. Le moteur de 170 ch devrait assurer des performances correctes. Aiways exposera aussi sur son stand un concept, l'U6ion.

LES INFOS CLÉS

Prix : **40 000 €***

Commercialisation : **avril 2020**

* Estimation

D'autres nouveaux constructeurs chinois ont tenté de rejoindre le marché européen, sans y rester. Aiways y parviendra-t-il ? La réponse dans quelques mois.


MAZDA

Mazda MX-30
Atypique électrique

C'est officiel

Révélé au dernier Salon de Tokyo, le curieux Mazda MX-30 sera une des stars du stand du constructeur d'Hiroshima, qui fête ses 100 ans cette année. Ses lignes de SUV coupé compact (4,39 m) aux allures de gros jouet se démarquent dans la gamme avec sa minicalandre, ses passages de roues carrés et son toit sombre. Mais ce sont ses portes à l'ouverture antagoniste qui retiennent surtout l'attention : en l'absence de pilier milieu, elles libèrent l'accès aux places arrière, comme sur le coupé RX-8, disparu du catalogue, et sur la BMW i3. En hommage à l'activité première de la société, la production de dérivés du liège, ce matériau original est utilisé dans l'habitacle pour les vide-poches de la console centrale flottante. Le moteur de 140 ch environ devrait assurer des performances correctes, mais le choix d'une petite batterie surprend : avec 35,5 kWh de capacité, elle n'autorise que 200 km d'autonomie (WLTP). Mazda explique privilégier ainsi le bilan CO_2 total de l'auto en adoptant une solution moins énergivore à produire. Heureusement, il est prévu, dans un second temps, une version avec prolongateur d'autonomie, réutilisant la technologie unique de moteur rotatif sous une forme inédite. En attendant, la version de lancement First Edition, facturée 34 400 € (hors bonus écologique), inclut une borne de recharge à domicile gratuite.

LES INFOS CLÉS

Prix : **34 400 €** (First Edition)

Commercialisation : **second semestre 2020**

Moins endurant mais plus original que ses concurrents, le MX-30 est un joli moyen de se démarquer pour rouler en électrique.

Hyundai i20
Tension dynamique

C'est officiel

Sensualité sportive : voilà le nouveau thème du langage stylistique de la marque coréenne, inauguré en Europe avec cette nouvelle i20 (c'est sa troisième génération) dévoilée à Genève, et qui devrait trancher avec le sage modèle actuel. La calandre XXL intègre les projecteurs qui débordent jusque sur les ailes, les lignes tendues dynamisent l'ensemble et les feux arrière se fondent dans la lunette noire du hayon de cette concurrente des Clio et 208. Dans l'habitacle, l'instrumentation devrait céder aux sirènes de l'affichage digital. Espérons que les rumeurs persistantes d'une version sportive N de 200 chevaux seront confirmées.



ULI SONNTAG

LES INFOS CLÉS

Prix : **à partir de 13 000 €***

Commercialisation : **2020**

*Estimation

Honda Jazz e:HEV
Atout modularité



HONDA

C'est officiel

LES INFOS CLÉS

Prix : **à partir de 21 990 €**

Commercialisation : **été 2020**

La quatrième génération de la petite japonaise conserve sa définition "monospacisante", devenue si rare. Un style pas forcément flatteur, mais bien pratique. Ainsi, dans seulement 4 m de longueur, grâce à ses sièges arrière magiques qui peuvent être relevés pour libérer un espace généreux, la Jazz offre une modularité imbattable et un volume utile de 1,2 m³ une fois l'ensemble rabattu. Son ensemble hybride développe 109 chevaux et se contente de 4,5 l/100 km et 102 g de CO_2/km en WLTP, et il propose un mode tout-électrique pour de courts instants. Connectivité, assistant vocal et aides à la conduite au goût du jour sont aussi au programme.

C'est officiel

Toyota SUV urbain
Baroudeur chic

Aux côtés de la nouvelle Yaris, le stand de Toyota accueillera un tout nouveau venu : un petit SUV sur la base de la petite polyvalente qui sortira, lui aussi, des chaînes de l'usine de Valenciennes. Son look de baroudeur est souligné de passages de roues carrés rappelant le RAV4, tout en adoptant une silhouette façon coupé. De quoi attirer l'œil et éveiller l'intérêt sur ses prestations, avec l'adoption d'une motorisation hybride et d'un moteur électrique sur le train arrière pour en faire un 4x4, une rareté dans ce segment.

LES INFOS CLÉS

Prix : **à partir de 19 000 €***

Commercialisation : **2021**

*Estimation



TOYOTA

Et aussi...

Hyundai *i30* et concept *Prophecy*

Hyundai présentera à Genève la version restylée de sa compacte i30, avec, notamment, une signature lumineuse en V horizontal. On découvrira aussi un concept-car électrique inédit, le Prophecy, aux lignes sportives. Le constructeur annonce également une collaboration avec la start-up Canoo, pour partager une petite plate-forme électrique.

Lexus *UX 300e*

Première voiture 100 % électrique de Toyota, ce SUV Lexus, avec un moteur de 204 ch et 300 Nm de couple, offre des performances remarquables. Sa batterie lithium-ion de 54,3 kWh permet une autonomie d'environ 300 km selon le cycle WLTP. Lancement dans nos contrées d'ici fin 2020.

Kia *Sorento*



KIA

Le grand SUV coréen, présenté en première mondiale à Genève, sera lancé en France en version hybride rechargeable uniquement au second semestre. Avec ses 7 places, son intérieur sophistiqué avec des écrans tout en longueur (12,3 + 10,25 pouces) et son design à l'américaine, il proposera une belle alternative dans le monde des SUV familiaux.

PLEIN POT

Ferrari Roma

Opération séduction

Des photos circulent depuis la présentation, en novembre, dans un stade de Rome, mais une Ferrari, il faut la voir en vrai et pour de vrai. Accueilli fraîchement par les tifosi, le design est incontestablement élégant, peut-être pas suffisamment pimenté : nous allons pouvoir en juger. Ce qui n'est pas amélioré, en revanche, c'est l'utilité des places arrière, rigoureusement inutilisables. Un peu facile de dessiner le plus beau des coupés 2+2 quand il s'agit, en fait, d'un 2+2–2. Quant aux muscles, pas d'insuffisance à redouter : le V8 biturbo magique de la Portofino prend encore 20 ch, soit 620 au total, et la boîte est désormais celle de la SF90 Stradale, plus rapide encore. À propos de rapidité, la Roma gagnerait une seconde et demie sur le 0 à 200 km/h, ce qui est énorme à ce niveau : 9,3 s. Gros progrès également de l'électronique embarquée : écrans multiples en guise de tableau de bord (étendu jusqu'au passager) et, surtout, gestion encore optimisée du comportement avec, désormais, cinq modes de conduite sur le manettino.

» Plus légère, plus puissante, plus sportive, la Roma se veut bien plus qu'une Portofino à toit fixe. Genève devrait permettre de juger, in vivo, du charme de sa silhouette.

C'est officiel

LES INFOS CLÉS

Prix : **200 000 €***

Commercialisation : **été 2020**

*Estimation

FERRARI

Porsche 911 Turbo et Turbo S

Les 911 Plus

C'est officiel

LES INFOS CLÉS

Prix : **190 000 et 220 000 €***

Commercialisation : **courant 2020**

* Estimations

Mise en musique bien orchestrée : chez Porsche, un changement de génération s'accomplit de manière progressive, sans que les "anciens" modèles soient jamais bradés, au contraire ! Tout un art... Le haut de gamme, les Turbo et Turbo S, passe à son tour à la génération "992" sur le stand de Genève. Toutes deux conserveront leur nom, même si, désormais, les 911 ordinaires sont aussi des turbos. Ce qui les distingue ? Leur puissance portée à 600 et 650 ch, soit une augmentation respective de 60 et 70 ch ! Pour autant, la philosophie de polyvalence devrait être respectée, le rôle de "vraie sportive" de la gamme étant réservé à la GT3.

» Une naissance attendue, mais c'est toujours une émotion. Les "grandes" 911 viennent compléter la gamme 992 et il y a gros à parier qu'elles vont encore fixer les standards de la catégorie.



SB MEDIEN

Aston Martin DBX
Prendre de la hauteur

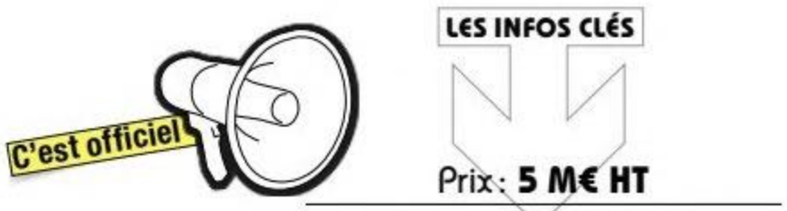


RICHARD THOMPSON

Aston Martin ose le SUV. Pas en bricolant un coupé surélevé, ni en restylant un 4x4 de chez Mercedes (qui fournit, comme sur la DB11 ou la Vantage, le V8 biturbo, réglé à 550 ch, et la boîte automatique 9 rapports), mais à partir d'une feuille blanche et dans une immense usine toute neuve. La coque aluminium reste au programme, l'habitacle est toujours somptueux, mais il s'offre pour de bon à quatre passagers, très à l'aise, avec un accès facile et un coffre géant. Les ingénieurs nous promettent un châssis dédié au plaisir de conduire et s'en donnent les moyens : triangles superposés, large plage de réglages de la garde au sol, antiroulis électrique actif.

>> Si vous voulez un SUV, plus un blason, vous avez largement le choix. L'Aston Martin y ajouterait une vitalité inédite dans le segment ? Acceptons-en l'augure…

Pagani Imola
Spécimen (très) rare



La Huayra est née pour la route, alors que la Zonda R interprétait les Groupe C. Mais le naturel revient au galop et si cette version de l'actuelle supercar créée par Horacio Pagani porte le nom d'un célèbre circuit italien, c'est que les solutions qu'elle propose – aérodynamique active, châssis actif – y ont été testées durant plus de 16 000 km ! Sur les cinq exemplaires prévus (tous déjà vendus), il y en a donc un qui est largement rodé ! Au nombre des innovations, la cellule centrale faite d'un nouveau carbone (Carbo-Triax). Même la peinture est plus légère de 5 kilos à qualité identique ! D'où les 1 247 kg seulement. Pour 827 ch !



PAGANI

Et aussi…

Bugatti *Chiron*
On l'attend, on la pressent, on l'espère. L'incroyable Chiron va continuer son évolution, comme n'importe quelle sportive.
La version Divo se permettait d'abaisser sa vitesse absolue, mais n'en profitait pas pour accélérer plus fort. Quelques kilos gagnés ici et là, une boîte plus courte, la reine pourrait bien reprendre ses distances.

Aston Martin *Vantage Roadster*



DOMINIC FRASER

Heureusement, il y a des Aston moins inattendues que le DBX. En décapotant la Vantage pour Genève, la marque nous donnera l'occasion de baisser les yeux, lassés des SUV, sur une forme délicieusement allongée. Au programme, l'air libre, le bruit dans les oreilles et la cinématique de capote la plus rapide qui soit.

Czinger *21C*
Genève est aussi un théâtre pour le monde remuant des artisans ambitieux et fragiles. On y voit des premières à succès (Pagani, en 1999) et, surtout, des échecs (mille exemples…). Citons, cette année, les Californiens de Czinger et leur hypercar hybride biplace en tandem, qui promet une coque carbone imprimée en 3D.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De à Z A

Jean Bourquin

Audi

A5 Après la gamme standard de l'A5 restylée, suivie par l'élitiste RS5 de 450 ch *(voir* L'AJ *n^os 1048 et 1049)*, vient le chaînon manquant, à savoir la S5. Celle-ci brûle du gazole par l'intermédiaire du V6 3.0 TDI de 347 ch, assisté dans ses fonctions par la BVA Tiptronic 8 et soutenu dans ses efforts par l'hybridation légère à base de batterie 48 V. La horde et le couple de 700 Nm déboulent sur les quatre roues. Prix : 80 200 €, quelle que soit la carrosserie retenue, coupé ou coupé quatre portes dit Sportback. Émissions de CO_2 non communiquées.



Audi A5 Sportback

AUDI



BMW Série 2 Gran Coupé

TOM KIRKPATRICK

LA GAMME **BMW SÉRIE 2 GRAN COUPÉ**

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Essence	218i-1.5 140 ch BVM6	NC	Base/Luxury/M Sport	31 150/36 150/37 500 €
	218i-1.5 140 ch BVR7	NC	Base/Luxury/M Sport	33 350/38 350/39 700 €
	M235i-2.0 306 ch BVA8 4x4	NC	M235i	57 250 €
Dies.	220d-2.0 190 ch BVA8	NC	Base/Luxury/M Sport	40 250/45 250/46 600 €

Bmw

Série 2 Gran Coupé

Entrée en matière tout en douceur pour la Série 2 Gran Coupé *(voir essai p. 52)*, lointain dérivé de la Série 1, dont elle reprend la base technique et, par là même, la transmission aux roues avant. Trois moteurs, dispensés de l'hybridation légère comme on le notera, et trois finitions : c'est tout pour le moment. Au rayon des équipements, les deux écrans de 10,3 pouces (l'un situé face au conducteur et l'autre placé en surplomb de la console centrale) sont livrés, de série, dès la deuxième finition Luxury.

Dacia

Dacia accorde aux Sandero, Logan (la berline et le break MCV) et Duster une motorisation recourant à la bicarburation essence/GPL, sortie d'usine convient-il de préciser. L'unité retenue est le 3 cylindres 1.0 TCe de 100 ch, associé à la BV M6. Le réservoir de GPL prend place sous le plancher du coffre, dans le logement réservé jusque-là à la roue de secours, jetée aux oubliettes. Voici les prix par modèle.

Sandero TCe 100 Eco-G: 11 190 €, 12 290 € et 13 390 € sous les finitions Essentiel, Confort et Stepway. Malus aux abonnés absents.

Logan TCe 100 Eco-G: 10 980 € et 12 080 € sous les finitions Essentiel et Confort. Break MCV: 12 710 € et 14 280 € sous les finitions Essentiel et Stepway. Malus inconnu au bataillon.

Duster TCe 100 Eco-G: 12 480 €, 14 750 €, 15 860 € et 16 950 € sous les finitions Access, Essentiel, Confort et Prestige. Rajoutez 75 € pour le malus.



Dacia Duster

DACIA

Renault

Espace Renault restyle (pour la forme) l'Espace et réduit sa gamme à sa plus simple expression. Un moteur, une finition, point barre. Le haut du panier, en l'occurrence, soit le diesel 2.0 dCi de 200 ch, couplé à la boîte robotisée EDC à 6 rapports en ce qui concerne l'unité mécanique. La livrée Initiale Paris, pour sa part, retient, de série, une dalle numérique de 10,2 pouces placée face au conducteur. C'est nouveau. Prix: 55 700 €. Rajoutez 1 500 € pour la configuration 7 places. Malus: 1 761 €.



Renault Espace

RENAULT


Volvo XC40

VOLVO

Volvo

XC40 L'offre mécanique du SUV compact XC40 fait le plein. Enfin, pas tout à fait. Les diesels restent privés de l'hybridation légère, curieusement. Le XC40 nourri à l'essence, en revanche, reçoit l'article sur la motorisation dite B4, cette appellation désignant le 4 cylindres turbo 2.0 de 190 ch, associé à la BVA8 Geartronic, sans autre choix possible. Cela vient de sortir. La remarque vaut pour le module hybride rechargeable baptisé Recharge T5. Cette unité réunit le 3 cylindres turbo 1.5 (celui des T2 et T3 dans le tableau ci-dessous), porté à 180 ch, et un électromoteur de 82 ch, Volvo ne précisant pas la puissance globale en cumulé. La BVA8 transmet tout ça uniquement aux roues avant et l'autonomie maximale en mode 100 % électrique est de 50 km. Le meilleur est pour la fin. Le XC40 fait copain-copine avec sa compatriote Greta Thunberg quand il recourt à la seule locomotion électrique pour se déplacer. Nommée Recharge P8 AWD, cette version accueille deux électromoteurs de puissance égale, soit 204 ch chacun, ce qui donne une puissance totale de 408 ch pour qui sait faire des additions. L'un à l'avant, l'autre à l'arrière avec, à la clé, une transmission intégrale en bonne et due forme. Volvo annonce une autonomie maximale de 400 km en cycle WLTP.

LA GAMME **VOLVO XC40**

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Essence	T2-1.5 129 ch BVM6	2 205 €	Momentum Essentiel/Momentum/R-Design/Inscription/Inscription Luxe	29 950/31 700/36 400/36 100/41 600 €
Essence	T2-1.5 129 ch BVA8	3 119 €	Momentum Essentiel/Momentum/R-Design/Inscription/Inscription Luxe	31 950/33 700/38 400/38 100/43 600 €
Essence	T3-1.5 163 ch BVM6	2 205 €	Momentum/R-Design/Inscription/Inscription Luxe	33 950/38 650/38 350/43 850 €
Essence	T3-1.5 163 ch BVA8	3 119 €	Momentum/R-Design/Inscription/Inscription Luxe	35 950/40 650/40 350/45 850 €
Ess. micro-hybride	B4-2.0 197 ch BVA8	NC	R-Design/Inscription/Inscription Luxe	44 600/44 300/49 800 €
Ess. micro-hybride	B4 AWD-2.0 197 ch BVA8 4x4	NC	Momentum/R-Design/Inscription/Inscription Luxe	42 000/46 700/46 400/51 900 €
Diesel	D3-2.0 150 ch BVM6	540 €	Momentum/R-Design	37 050/41 750 €
Diesel	D3-2.0 150 ch BVA8	898 €	Momentum/R-Design/Inscription/Inscription Luxe	39 050/43 750/43 450/48 950 €
Diesel	D3 AWD-2.0 150 ch BVA8 4x4	2 049 €	R-Design/Inscription/Inscription Luxe	45 850/45 550/51 050 €
Diesel	D4 AWD-2.0 190 ch BVA8 4x4	898 €	Momentum/R-Design/Inscription/Inscription Luxe	44 450/49 150/48 860/54 350 €
Hybride rechargeable	Recharge T5-180 + 82 ch BVA8	0 €	R-Design/Inscription/Inscription Luxe	50 400/49 950/55 450 €
Électrique	Recharge P8 AWD 408 ch 4x4	Bonus: 3 000 €	R-Design	59 940 €



RONALD WITTEK/EPA/MAXPPP

LUCA DE MEO,

AVEC L'ARRIVÉE DE LUCA DE MEO AU POSTE DE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE RENAULT LE 1er JUILLET PROCHAIN, LE CONSTRUCTEUR VA ENTRER DANS UNE NOUVELLE ÈRE. L'ENTREPRISE, TOUT AUTANT QUE SES SALARIÉS, DÉSIRE TOURNER LA PAGE DE LA PÉRIODE GHOSN, SANS POUR AUTANT RENIER LES SUCCÈS OBTENUS.

Par **Bertrand Gay**

QUI EST LUCA DE MEO ?

Né en 1967, Luca de Meo, après avoir obtenu un diplôme en administration des affaires à l'université milanaise Luigi Bocconi, a démarré sa carrière au milieu des années 90 chez… Renault ! Un ancien cadre du Losange se souvient d'un *"homme ayant un sens inné du marketing"*. Il cultivera ce talent tout au long de sa carrière et Jean-Dominique Senard, président du conseil d'administration de Renault, a justement choisi le Milanais pour ses intuitions et sa science du produit. Après un passage chez Toyota Europe, Luca de Meo trouvera chez Fiat un poste à sa mesure en devenant directeur des opérations commerciales des marques Fiat, Lancia et Alfa Romeo. Il y sera l'artisan du renouveau de la Fiat 500. *"Sa plus belle réussite"*, nous a confié un journaliste italien qui le connaît bien. En 2009, Luca de Meo quitte pourtant le groupe Fiat pour le groupe Volkswagen, et tout particulièrement Audi, où il devient directeur des ventes et du marketing. Mais à Ingolstadt, dans une organisation centrée sur le président du directoire d'alors, Luca de Meo s'ennuie. Il s'enfuit chez Seat, dont il prend la direction en 2015. Le défi l'amuse. Sous sa direction, la marque gagne enfin de l'argent, et propose désormais une gamme correspondant aux attentes des acheteurs européens, avec trois SUV.

> Il va devoir mettre de l'ordre dans l'offre foisonnante en milieu et haut de gamme.

QU'APPORTE-T-IL À RENAULT ?

Outre son sens du marché et sa capacité à traduire les tendances en voitures qui plaisent, Luca de Meo apporte sa méthode de travail, faite de conviction, d'écoute et de capacité d'adaptation. *"Il a un côté charmeur, mais il sait garder ses distances"*, dit-on chez Seat. *"Un côté artiste"*, ajoute une autre source, mais tout en travaillant de façon scientifique. Un Italien souriant, portant de beaux costumes et parlant avec les mains, voilà qui va créer un certain changement chez Renault après les années Ghosn et Bolloré, marquées par le respect et l'obéissance. En synthèse, Luca de Meo apporte une vue claire et tranchée dans le domaine de l'identité des marques et du positionnement des produits, tout en restant ouvert aux idées des autres. Le futur directeur général de Renault s'exprime aisément en cinq



OLIVIER MARTIN-GAMBIER

LE NOUVEL HOMME FORT DE *RENAULT*



YANNICK BROSSARD

langues, dont le français. Au sein du comité de direction qu'il présidera, il pourra s'appuyer sur des anciens, tels José Vicente de los Mozos, directeur fabrication et logistique, Ali Kassaï, directeur produits et programme, Denis Le Vot, directeur régions, commerce et marketing. Enfin, Gilles Le Borgne, ex-PSA, est directeur de l'ingénierie du groupe Renault depuis le 1er janvier. Il a déjà identifié certains éléments ou process qu'il entend améliorer au plus vite.
Mais le nouveau directeur général ne sera délivré de son contrat avec le groupe Volkswagen que le 30 juin. D'ici là, interdiction de se rendre chez Renault. Une clause courante dans les transferts de cadres de très haut niveau. Les derniers projets dont Luca de Meo a eu connaissance au sein du groupe allemand, fin décembre, auront ainsi six mois, ce qui limite leur valeur.

UN DÉPART LANCÉ

Dès le 1er juillet, Luca de Meo compte bien se mettre dans le bain le plus vite possible. Car les sujets ne manquent pas. Au sein de la marque Renault, il va devoir mettre de l'ordre dans une offre de modèles et de variantes foisonnante en milieu et haut de gamme, sans que les volumes ne soient là. L'an dernier, les ventes mondiales d'Espace ont baissé de 21 % (atteignant un peu plus de 10 000 unités), et les volumes du Koleos ont été divisés par deux. Avec les 16 900 unités de la Talisman, les voitures de catégorie moyenne supérieure ne représentent que 3 % des ventes de Renault. Or ces 57 000 unités vendues l'ont été avec quatre variantes de carrosserie : un non-sens financier. La rationalisation de la future offre du segment D sera donc à l'ordre du jour, ainsi que le non-renouvellement de la gamme Scénic. Comment reconstruire cette gamme moyenne et moyenne supérieure ? Sur ce sujet, Luca de Meo pourra compter sur Gilles Le Borgne, qui a contribué à apporter des réponses à la même question au sein du groupe PSA au cours des années passées.
De plus, le sujet de la qualité, tant réelle que perçue, constitue l'un des dossiers prioritaires de Luca de Meo. Certes, la marque a fait d'importants efforts ces dernières années, comme *L'Auto-Journal* l'a constaté au volant des nouvelles Clio et Captur, mais il reste du travail en moyen et haut de gamme. Les démarrages des Talisman et Espace ont été chaotiques dans ce domaine, et tout ne semble pas encore réglé.

DE NOMBREUX ATOUTS…

Luca de Meo va pouvoir s'appuyer sur les atouts du groupe Renault, qui sont nombreux. Cela commence par des marques fortes, au positionnement clairement défini : Renault comme généraliste, Dacia et Lada en marques d'entrée de gamme et Alpine comme marque sportive. Ces fondamentaux sont solides, mais l'offre Renault doit évoluer pour être plus →



Luca de Meo apporte sa vision claire et tranchée dans les domaines de l'identité des marques et du positionnement des produits.



PHOTOS RENAULT

séduisante, et être ainsi en mesure d'augmenter les tarifs. Le mouvement est déjà engagé avec les Clio et Captur.

Bien qu'un peu désordonnée lors de sa mise en place il y a dix ans, la stratégie électrique de Renault est un autre atout majeur. Non pour ses résultats commerciaux, somme toute modestes, mais plutôt pour l'expérience acquise. Celle-ci se traduit par une nouvelle Zoe de 136 ch, dont la batterie de 50 kWh lui offre une autonomie supérieure à 300 km. Par ailleurs, la marque a identifié deux marchés convenant fort bien aux véhicules électriques : celui des utilitaires et celui des voitures urbaines et périurbaines. Pour épauler la Zoe, Renault vient de présenter une version électrique de la Twingo. Quant à Dacia, elle lancera l'an prochain une petite urbaine électrique basée sur la K-ZE, lancée en Chine fin 2019 *(lire p. 16)*.

Enfin, la présence du groupe sur les segments de l'entrée de gamme, avec ses marques Dacia et Lada, en Russie et sur les marchés alentour, constitue un point fort. Non seulement les ventes de Dacia sont en croissance régulière depuis plus de quinze ans, mais la marque se révèle extrêmement rentable. Les analystes financiers estiment que la marge nette moyenne de la gamme est proche de 6 % et que certains modèles, tel un Duster en finition haute, dépassent les 10 %.

... ET DES FAIBLESSES

Renault comble actuellement son retard dans le domaine des motorisations hybrides. Les Clio E-Tech et Captur E-Tech, en cours de lancement, seront rejoints par une Mégane E-Tech, hybride rechargeable comme le Captur, et six autres versions hybrides d'ici fin 2022 *(lire p. 18)*.

Le déploiement international de Renault a subi quelques vents contraires : l'embargo américain concernant l'Iran, la faiblesse du marché russe et les sautes d'humeur du marché chinois, notamment. Néanmoins, l'arrivée trop tardive en Chine, avec une offre peu attractive, a fermé les portes. Le groupe Renault n'y a plus d'autre choix que de se concentrer sur les véhicules utilitaires sous les marques Renault et Jinbei, son partenaire chinois.

DES ACTIONS IMMÉDIATES

Tant sur le plan des ventes, en recul de 3,4 %, qu'en termes de résultats financiers – un chiffre d'affaires en repli de 3,3 % et une perte nette de 141 millions d'euros –, l'année 2019 n'a pas été bonne pour Renault. C'est pourquoi, sans attendre l'arrivée de Luca de Meo, des actions immédiates sont nécessaires pour améliorer la santé du groupe. Des fermetures d'usines ? Clotilde Delbos, directrice générale par interim, a indiqué que le constructeur n'excluait aucune possibilité. ■





L'AVIS DE L'AUTO-JOURNAL

Marketing, gammes, véhicules, technologies, l'expertise de Luca de Meo est immense, et Renault en a besoin. Car le Milanais sait transformer son sens du marché et sa science des produits en voitures à succès.

Offre Spéciale l'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile

Salon de Genève 2020



L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

+ 5 Guides par an

+ La version numérique

+ **EN CADEAU**
le chargeur sans fil

L'accessoire incontournable pour votre téléphone portable ! Son mode de charge rapide permet le chargement sans fil jusqu'à 2 x plus rapidement.

Puissance 10 W. Design ultra fin Coque en aluminium ultra léger. 4 petits pieds en caoutchouc anti-dérapant au bas pour sécuriser la base de chargement sur toute surface plane et lisse. Chargeur sans fil avec 1 m de câble micro USB. Compatible avec, iPhone 11 Pro Max/ 11 Pro/ 11/ XR/ Xs Max/ Xs/ X/ 8/ 8 Plus, Samsung S8/ S8 plus/ S9/ S9 plus/ S10/ S10+ / S10E, Huawei P30 Pro, ainsi que tout appareil prenant en charge le chargement Qi.





1 € seulement !
pendant 3 mois
au lieu de ~~12,62 €~~*

Visuels non contractuels et livré sans smartphone

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

1 - Je choisis mon offre d'abonnement : AJ1053

☐ **L'Auto-Journal sans engagement** **-44%**

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi + 5 guides dans l'année pour 1 € /mois seulement (au lieu de ~~12,62 €~~*) durant 3 mois puis 8,99 € par mois. Résiliable **sans frais** à tout moment.

MES AVANTAGES : le chargeur sans fil et les versions numériques 1029826

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

IBAN :

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez EMAS, société éditrice de L'Auto-Journal 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 : FR77ZZZ 434057.

☐ **L'Auto-Journal pendant 1 an** **-30%**

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour 82€ au lieu de ~~117,54€~~*

1029834

Je choisis mon mode de paiement : ☐ Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal

☐ ou par carte bancaire dont voici le numéro :

Expire fin : Cryptogramme :

2 - J'indique mes coordonnées :

Tél. : Mobile :

Email :

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

☐ M. ☐ Mme Date de naissance :

**Nom :

**Prénom :

**Adresse :

**CP : **Ville :

Dater et signer obligatoirement :

À :

Date :

Signature :

Kiosque Mag — Disponible sur kiosquemag.com

* Le prix de référence se compose du prix kiosque et des frais de port. ** À remplir obligatoirement. 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. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné au Responsable de traitement : EMAS. 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 notamment exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Exercez vos droits en écrivant à EMAS - DPD, c/o service juridique, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge cedex, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com - EMAS • SNC au capital de 152 500 € • RCS Nanterre B 347 863 060 • APE 221E • Siège social : 8, rue François Ory • 92543 Montrouge Cedex



Pas évident de ressentir ici le niveau de luxe atteint par cette future génération.



Sans pièces rapportées, les derniers prototypes n'ont qu'un camouflage sous forme de film, laissant voir des lignes somme toute classiques.

PHOTOS CARPIX

LA ROLLS-ROYCE GHOST POINTE SON NEZ

La deuxième génération de la "baby Rolls" est en préparation. Cela fait déjà dix ans que la première de la lignée a vu le jour.

Les prototypes de développement de la Rolls-Royce Ghost deuxième du nom sont encore bien camouflés, mais ils laissent deviner des lignes proches de celles de la première génération. Mais n'est-ce pas la définition même du classicisme ? On retrouve ainsi le long capot statutaire, les portes antagonistes, les vitres de custode au niveau des places privilégiées – celles des passagers arrière – et la ligne arrière fuyante. L'entrée de gamme de la firme de Goodwood devrait être basée sur la nouvelle plate-forme aluminium inaugurée par la Phantom, laquelle permettrait, en l'occurrence, un gain de masse (ce n'est pas un mal) et la compatibilité avec les aides à la conduite les plus avancées. Une transmission intégrale devrait aussi être proposée.



La face avant, classique et statutaire, est un peu gâchée par le radar enchâssé dans la grille d'entrée d'air inférieure.

Hybride et électrique au programme ?

Sous le long capot logerait le V12 6,75 l double turbo que l'on connaît sur la Phantom et les dernières rumeurs font état de l'ajout d'une version 100 % électrique, voire d'une hybride rechargeable. En effet, ses futurs propriétaires trouveraient absolument insupportable de se voir refuser l'accès à un centre-ville réservé au roulage "zéro émission"… Un système à quatre roues directrices, comme pour la Phantom, serait pressenti afin d'améliorer la maniabilité de ce gros bébé de 5,40 m environ. La Ghost pourrait également soigner son confort avec une suspension active liée à une caméra analysant le relief de la route. Dans l'habitacle, l'influence du récent Cullinan se fait sentir avec l'adoption d'une instrumentation digitale, présentée ici dans des compteurs cerclés. Une commande rotative traditionnelle permet de piloter le système d'infodivertissement, histoire qu'un chauffeur, qui aurait oublié, par inadvertance, ses gants blancs, ne laisse pas de traces de doigts sur un écran tactile.

Bref, une mise au goût du jour avec l'intégration des technologies récentes, sous une allure restée classique qui rassurera la clientèle de Rolls-Royce.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : 2021

Prix : à partir de 280 000 €*

Concurrente : Bentley Flying Spur

*Estimation

Les chiffres du marché européen en février 2020



76 %

C'est la part de la LOA dans le financement des véhicules neufs pour 2019 en France, soit 7,2 milliards, en légère hausse de 2,5 %.

10%

C'est la part de ventes de véhicules électrifiés visée par Renault en Europe pour cette année. Et ce, grâce à la Zoe récemment remaniée, à l'arrivée du Captur E-Tech plug-in au deuxième semestre et au lancement de la Twingo électrique.

-7,5%

C'est la baisse du marché automobile européen en janvier dernier selon l'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles), atteignant 956 779 unités. Un calcul ajusté après le départ du Royaume-Uni de l'union européenne.



Bien loin d'une i-Pace, cette navette électrique est strictement urbaine.

DAVID SHEPHERD

VOITURE AUTONOME

Jaguar-Land Rover lance sa navette

Les projets de petites navettes autonomes ne manquent pas, mais ils portent rarement une signature aussi prestigieuse que celle des deux marques premium britanniques.

Le constructeur a révélé son projet Vector, qui sera testé dès 2021 sur le site de Coventry. Ses navettes, qui conservent un volant, sont destinées à un usage privé ou en auto-partage.



VIRAGE8/MOTORS AND SOUL

DU 20 AU 22 MARS

CIRCUIT BUGATTI DU MANS

www.virage8.com

Expositions, balades et, bien sûr, tours de piste sur le circuit Bugatti : la première édition de printemps de Motors and Soul@Exclusive Drive est dédiée aux passionnés d'autos et de motos de caractère. Billet 1 jour/2 jours : 89/129 € par personne avec un véhicule, 79/109 € par passager.



OLIVIER MARTIN-GAMBIER

"La visibilité pour 2020 reste limitée par la volatilité attendue des marchés, notamment en Europe en raison de la réglementation CAFE, et par les possibles impacts du coronavirus."

Clotilde Delbos

Directrice générale par intérim de Renault

Selon le Losange, le marché européen pourrait être en repli de 3% cette année, une tendance de mauvais augure alors que le constructeur français n'exclut pas des fermetures d'usines, après l'annonce d'un plan d'économies majeur.



MASERATI

TECHNOLOGIE

Maserati se branche sur l'électrique

Révolution à Modène ! Les coupés GranTurismo et GranCabrio, longtemps derniers représentants vivants du légendaire V8 atmosphérique Ferrari, inaugureront une version 100 % électrique pour leur prochaine génération, attendue en 2021. Un moteur maison pour une gamme désormais produite à Mirafiori (Turin), avec 800 millions d'euros d'investissement. Cependant, Maserati promet de travailler assidûment sur une sonorité, voire une mélodie affirmée. Espérons que le talent artistique italien saura accomplir des miracles.

CORONAVIRUS

Le Salon de Pékin reporté

Sans surprise, les organisateurs du Salon de Pékin ont annoncé son report, en pleine crise du virus Covid-19 (précédemment nommé coronavirus). Organisé tous les deux ans en alternance avec Shanghai, cet événement devait se tenir du 21 au 30 avril et, pour l'heure, il est impossible de savoir quand il pourra avoir lieu. Ce Salon est habituellement le théâtre de nombreuses premières mondiales de constructeurs locaux comme internationaux, tous en compétition pour prendre leur part du premier marché automobile de la planète.



DYCJ / IMAGINECHINA / AFP



Plus proche d'un break surélevé que d'un SUV, l'ID.4 offre des lignes dynamiques.



Les tests hivernaux sont très importants pour les véhicules électriques, tant pour les batteries que pour la répartition de la puissance aux roues.

PHOTOS SB MEDIEN

Le deuxième modèle de l'offensive électrique du constructeur est dans les starting-blocks. Ultimes tests de validation avant la révélation au printemps.

LE VOLKSWAGEN ID.4... ENFIN

Le SUV familial électrique de Volkswagen sera, enfin, présenté dans sa version définitive lors du Salon de New York (du 10 au 19 avril prochain), après s'être montré camouflé et à l'intérieur d'une étrange cage de verre, à l'occasion du dernier Salon de Francfort. S'il cherche à tromper les paparazzi avec sa face avant maquillée façon Opel, il s'agit bien du SUV de la firme de Wolfsburg sur ces clichés pris lors des tests hivernaux. L'ID.4 est le deuxième modèle estampillé Volkswagen sur la nouvelle plate-forme électrique dédiée MEB, après l'ID.3.

500 km d'autonomie électrique

Avec quelque 4,60 m de longueur, l'ID.4 devrait offrir un espace habitable particulièrement généreux pour cinq passagers, alors que ses batteries d'une capacité de 45 à 77 kWh environ devraient assurer jusqu'à près de 500 kilomètres d'autonomie selon la norme WLTP. En versions deux ou quatre roues motrices en fonction des configurations de moteur(s), l'ID.4 pourra développer jusqu'à 300 ch. Quant à la version coupé, il faudra attendre encore quelques mois avant de la voir apparaître. Elle sera inspirée des lignes du concept ID. Crozz révélé au Salon de Francfort 2017. C'était deux ans déjà après le dieselgate, et donc trois ans avant l'arrivée des premiers modèles 100 % électriques dans la gamme du constructeur allemand.



Pour deviner la face avant de l'ID.4, mieux vaut regarder l'ID.3 que ce prototype maquillé.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : 2020

Prix : à partir de 36 000 €*

Concurrentes : Tesla Model Y, Skoda Enyaq

*Estimation



EYEPRESS NEWS/AFP

DISPARITION

Holden part en fumée

La marque du groupe General Motors en Australie cesse son activité après plus d'un siècle de production de véhicules. Connue notamment pour ses berlines Commodore et ses pick-up Ute sur base de berline, Holden a également vendu de nombreux modèles d'autres marques, simplement rebadgés.

Passée de la troisième à la sixième place du marché entre 2015 et 2018, la seule marque nationale a, dans ce laps de temps, abandonné toute production sur le sol australien. Une position intenable dans un petit marché qui, avec un peu plus d'un million d'immatriculations par an, représente la moitié du marché français.



ANTONIN VINCENT/DPPI

COURSES HISTORIQUES

Des boîtiers Coyote au Mans Classic

Coyote, spécialiste des alertes communautaires en temps réel, s'est associé à Peter Auto, organisateur de nombreuses épreuves de sports mécaniques historiques, pour mieux informer les concurrents à l'approche de zones de vitesse limitées *(slow zones)*. Le boîtier installé à bord permettra aussi à la direction de course de détecter les comportements dangereux. Première mise en application après une phase de test : Le Mans Classic, du 2 au 5 juillet prochain.

NOMENCLATURE

Skoda Enyaq : un parfum d'Irlande

La marque tchèque aime les appellations compliquées. Elle inaugure sa lignée de véhicules électriques sur la plate-forme dédiée MEB par une dénomination débutant, en toute logique, par la lettre "e", le "k" étant réservé aux SUV thermiques aux noms d'inspiration groenlandaise (Kodiaq…). Enyaq vient de l'irlandais et signifie "source de vie", tout un programme. Révélé au printemps, ce SUV sera commercialisé d'ici la fin de l'année.



SKODA

OFF

Salon de Paris : appelez-le Paris Motion Festival

Le bon vieux Salon de l'Automobile doit s'adapter pour ne pas risquer de disparaître, alors que nombre de constructeurs limitent leur participation à ce type d'événements coûteux. Ses nouveaux organisateurs l'ont bien compris et, dans le cadre du Paris Motion Festival, le Salon lui-même (Paris Motor Show) ne sera que l'un des ingrédients d'un festival de la mobilité, avec une exposition vivante autour de la mobilité durable (Movin'On) et des événements disséminés dans la capitale (centres d'essais, démonstrations de véhicules autonomes…). Rendez-vous du 1er au 11 octobre pour vérifier le bien-fondé de la formule.

Citroën et Fnac Darty, partenaires de mobilité

Des autos à la Fnac ? La marque aux Chevrons s'apprête à lancer un nouveau concept de mobilité électrique abordable. Pour l'occasion, elle s'associe au groupe Fnac Darty, le spécialiste français de la distribution de produits technologiques. Un nouveau canal pour toucher un public urbain qui n'aurait pas le réflexe de se rendre dans une concession automobile.

ESSAI 10 000 km

PEUGEOT 208 1.2 PureTech 100 ch Allure

DOLCE VITA À LA FRANÇAISE

Alors que Fiat et Peugeot s'apprêtent à sceller leurs destins, la nouvelle 208 a décidé de se mettre à l'italien. Le moins que l'on puisse dire, c'est que la petite française apprend très vite.

Par **Guy L'Hospital** Photos **Yann Lefebvre**



❶ La contravention pour circulation non autorisée dans le centre-ville de Turin nous pend au nez, mais que voulez-vous, nous n'avons pas pu résister. ❷ La 208 mise sur le style, même en finition Allure, moins agressive que la GT Line. ❸ Le petit 1.2 PureTech fait du bon travail sous le capot de la 208.







Les Italiens aiment les belles et bonnes choses. C'est vrai pour tout, mais particulièrement pour l'automobile. À condition, bien sûr, que celle-ci soit rouge et qu'un animal prêt à bondir orne sa calandre. Cela tombe bien, nous avons ça en magasin. Certes, son petit 3 cylindres manque cruellement de voix, mais dans les rues de Turin, Rome ou Naples, la citadine du Lion aimante les regards. Son style ? Ou simplement les immenses panneaux publicitaires annonçant son arrivée sur le marché italien ? Optons pour la première solution. Il faut dire que les designers se sont fait plaisir et ne se sont pas embarrassés de contingences trop contraignantes. La 208 remplace un modèle qui ne brillait déjà pas par son habitabilité et qui avait dû essuyer les premières critiques du fameux i-Cockpit. Cela n'a nullement empêché Peugeot d'écouler sa 208 comme des petits pains.

C'est sans doute ce qui explique que le constructeur français ait préféré tendre les lignes, capitaliser sur certaines innovations plutôt que de changer complètement de direction. La 208 conserve donc son petit volant, le dote au passage de deux méplats, supérieur et inférieur. Le conducteur lit toujours les informations par-dessus le combiné d'instruments, qui profite d'un affichage 3D à partir de la finition Allure.

Un plaisir de conduite enthousiasmant

Qu'est-ce que cela change ? Pas grand-chose en fait. Les informations sont un peu mieux hiérarchisées et plusieurs vues permettent de personnaliser le combiné. L'une d'elles offre la possibilité de revenir à un affichage en deux dimensions. Nous n'aurons jamais à l'utiliser, même après de longues heures de conduite de nuit. Ce qui semble démontrer que l'affichage 3D n'est en rien fatigant. Mais nous l'adoptons sans enthousiasme

❶ À Bonneval-sur-Arc, nous nous passerons des chaînes, mais pas du chauffage. La régulation de sa ventilation pourrait être meilleure. ❷ Qu'il vente, qu'il neige ou, plus généralement, sous la pluie, la petite lionne rassure son conducteur… au détriment, il est vrai, de l'agilité. ❸ Longue de 4,06 m pour 1,75 m de large, cette citadine s'est montrée très à l'aise dans les ruelles étroites de la Ville éternelle.

débordant. Notre enthousiasme, nous le réservons au plaisir ressenti derrière le volant. Car même si, avec son petit moteur de 100 ch, la 208 ne joue pas les sportives, elle sort du lot dans une catégorie où la plupart de ses rivales préfèrent jouer une autre partition.

La petite lionne prend la tête en matière de performances quel que soit l'exercice (0 à 100 km/h, 400 m ou 1 000 m d.a). Certes, il manque la manière. Son petit moteur vibre et semble souffrir sous forte sollicitation. Surtout, la commande de boîte, ni rapide ni vraiment précise, gâche le plaisir. Il faut bien décomposer son geste pour aller chercher la sixième. Heureusement, grâce à une courbe de couple assez ronde, la 208 relance sans difficulté, même sur les rapports les plus élevés, sans avoir à rétrograder. Nous le constatons entre Turin et la Toscane, dans un épais brouillard qui oblige à multiplier les ralentissements suivis d'immédiates relances. C'est dans ce genre de situation que l'on peut mesurer l'efficacité des assistances à la conduite. Outre deux caméras, une de recul, une pour les alertes anticollision et de franchissement de ligne, implantée entre le pare-brise et le rétroviseur intérieur, la 208 peut être équipée (en option) d'un radar longue distance qui a pour mission principale de gérer le régulateur de vitesse adaptatif. Tout cela fonctionne parfaitement, même s'il ne s'agit pas du système le plus sophistiqué proposé dans le groupe.

D'un virage à l'autre sur la côte amalfitaine

Toutefois, nous déconseillons cette dernière option, sauf à l'associer à une transmission automatique. Sans cela, le système n'est pas aussi efficace, notamment en embouteillage. Nous avons pu le constater à Naples, où différents accrochages nocturnes nous imposent de dévier notre itinéraire. Grâce à la navigation connectée associée à TomTom Traffic, celle-ci est capable d'adapter le trajet en temps réel de manière beaucoup plus efficace →



A FIL AFFLIGEANT
À chaque démarrage, l'alerte au franchissement de ligne (AFIL) s'enclenche à nouveau. C'est franchement agaçant.



BRANCHÉE DE A À C
Plusieurs types de prises USB (A et C) sont disponibles sur la 208. À l'arrière, elles n'autorisent que la recharge.



D'UNE PIERRE DEUX COUPS
Bravo pour ce rangement fermé par un couvercle pivotant et amorti qui, une fois ouvert, sert de support à un smartphone.



EN RANG SERRÉ
Derrière les élégantes touches piano, les commandes sensitives s'avèrent beaucoup moins ergonomiques.



À chacun son style

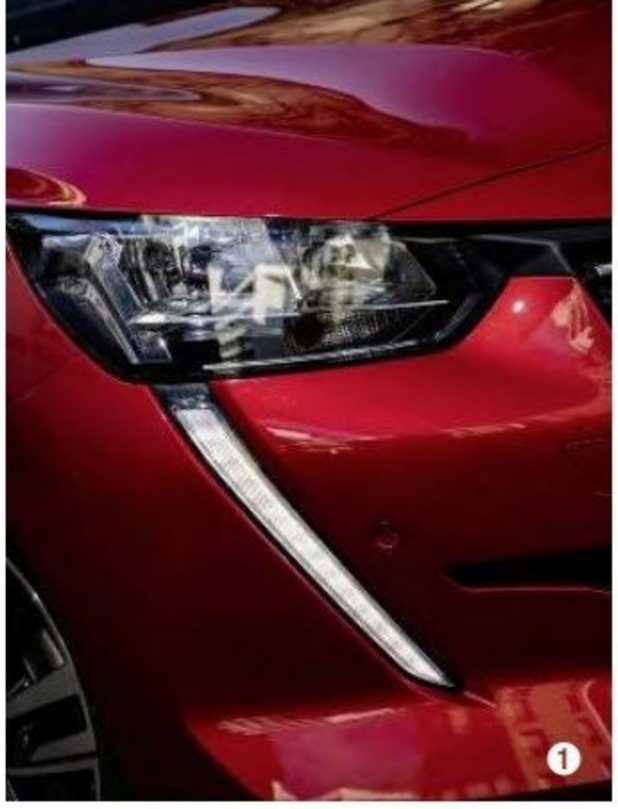
Autant les lignes extérieures semblent faire l'unanimité, autant l'intérieur de la 208 fait débat. Parmi les détracteurs, il y a ceux qui n'ont pas réussi à trouver une bonne position de conduite à cause de l'i-Cockpit. Celui-ci impose toujours de conduire avec le volant sur les genoux. Il y aura sans doute aussi ceux qui n'apprécieront pas l'instrumentation 3D, ou encore ceux qui trouveront la finition pas assez léchée. Bref, malgré ces rabat-joie dont je fais partie, la 208 ose les partis pris. C'est sans doute ce qui fait qu'elle ne ressemble à aucune autre et que l'on ne s'ennuie jamais à son volant. L'habitabilité reste le principal point faible du modèle, avec des cotes intérieures dans la moyenne basse et un coffre peu logeable. Heureusement, les rangements sont assez bien pensés.

SPORT PEU RECOMMANDÉ
La 208 dispose d'un sélecteur de modes de conduite. Mais cette version se passe du mode Sport. Il faudra se satisfaire de Normal et Eco.

Le fameux combiné d'instruments 3D n'apporte pas un confort supplémentaire, mais aucune gêne non plus. Il est personnalisable, et un mode spécifique permet de revenir à un affichage 2D.

que Waze, par exemple. Nous avons pu le vérifier à plusieurs reprises, même si c'est au prix d'une certaine lenteur au moment de lancer les calculs d'itinéraires. Ainsi, nous nous retrouvons sur la route qui serpente le long de la côte amalfitaine, pour une dizaine de kilomètres seulement. Si la parcourir de nuit peut être considéré comme un crime, elle a le mérite de mettre en évidence en quelques virages seulement l'équilibre d'une voiture, son agilité et sa capacité à donner du plaisir. Très à l'aise, la 208 met rapidement en confiance la personne aux commandes derrière le volant. Sa suspension pourrait sans doute offrir un meilleur filtrage. Mais grâce à un poids maîtrisé et à un amortissement de qualité, elle reste parfaitement amortie, accepte d'être malmenée et incite le conducteur à "rouler de la petite mécanique". Peugeot nous avait cependant habitués à davantage de vivacité, véritable signature pour l'ensemble des gammes sochaliennes. Avec sa nouvelle plate-forme, la 208 rentre dans le rang.

Le freinage peut sembler un peu trop mordant en ville, mais c'est sans doute ce qui permet à la 208 d'afficher les distances d'arrêt les plus courtes de la catégorie. Il n'est toutefois pas dimensionné pour résister à de fortes décélérations répétées. Au réveil, le soleil brille sur la grande bleue et les citronniers. Ce n'est plus du tout la même musique. Même hors saison, bus, Vespa et chauffeurs maladroits incitent à la plus grande prudence.





❶ Depuis quelques semaines, la 208 délaisse les projecteurs halogènes pour une technologie LED. La signature trois branches est réservée à la GT Line. ❷ L'enfer napolitain n'aura pas eu raison de la peinture de notre 208. ❸ Derrière le Vatican, les pavés sont digérés sans mal. ❹ Incontournable cliché avec le Vésuve en toile de fond, au coucher du soleil.





EuroNCAP : la Clio remporte le match

La perte d'une étoile, en matière de sécurité automobile, peut avoir des conséquences majeures sur la confiance des clients. Cependant, comme le précise Pascale Denis, responsable synthèse véhicule chez PSA, *"les résultats d'une génération à l'autre ne sont pas comparables car le protocole s'est largement sévérisé. (…) Concernant la nouvelle 208, nous avons pris le parti de la présenter aux tests avec une caméra assurant le freinage d'urgence, sans le radar disponible dans la gamme. Les notes obtenues sont très bonnes et conformes à nos attentes."* Des résultats certes flatteurs pour la catégorie… mais inférieurs à ceux de son éternelle rivale, la Clio.

	Protection occupant	Protection enfant	Protection piéton	Assistance conduite	Verdict
Peugeot 208	91 %	86 %	56 %	71 %	★★★★
Renault Clio	96 %	89 %	72 %	75 %	★★★★★

De Rome à Saint-Moritz, sans inconfort

Laissons le Vésuve pour rejoindre la ville aux Sept Collines. *"À Rome, conduis comme les Romains"*, dit l'adage. Pas faux. Non sans une certaine dose de culot et d'optimisme pouvant inciter à ignorer la couleur des feux de circulation, voire quelques sens interdits. Bref, comme à Naples, nous louons la taille et la visibilité correcte de la 208. Après avoir profité du glorieux passé de la capitale italienne, il faut nous préparer à l'étape la plus longue de cet essai. Depuis le Latium, direction la Suisse et ses cols enneigés. Sans pneus hiver, faut-il le préciser. Nous avons glissé une paire de chaînes dans le coffre. Cela n'a d'ailleurs pas été très facile. Car après avoir logé matériel photo, ordinateurs et valises, il ne restait plus grand-chose des 305 dm^3 de capacité de chargement. Le doute n'est plus permis, Peugeot a préféré le style à l'espace habitable. À l'arrière, la découpe des portières ne facilite pas l'accès à bord et des adultes de grande taille s'y sentiront inévitablement à l'étroit. Saluons les rares efforts, comme le tunnel de ➛







PLUS

Agrément au-dessus du lot
Confort sur longue distance
Très bonnes performances
Consommation/ autonomie

—

MOINS

Sensibilité au vent
Commande de boîte
Finition un peu légère
Style qui prime sur l'ergonomie

High-tech

L'info centralisée

SURVEILLANCE RADARS
Le partenariat avec TomTom permet de proposer une navigation connectée de qualité. Hélas, le système est facturé 800 € en option.



IOS OU ANDROID ?
Comme sur toutes les voitures de dernière génération, la gestion des portails Android Auto ou Apple CarPlay se fait automatiquement.



MUSIQUE NUMÉRIQUE
Avec l'option navigation connectée, la 208 dispose de la radio numérique DAB dotée d'un meilleur son et d'un réseau de radios qui commence à s'étoffer.



COULEURS PRIMAIRES
Trois thèmes peuvent être sélectionnés via le réglage de l'affichage. Ils permettent seulement de changer la couleur de fond, du rouge au bleu.





❶ L'habitabilité, notamment l'espace aux places arrière, n'est pas le point fort de la 208. ❷ Le coffre manque de largeur par rapport à la concurrence, mais sa capacité de chargement (305 dm³) reste correcte.





❶ Quand la 208 sort du bois... la Clio peut s'inquiéter. ❷ Au pied du col de la Bernina, entre l'Italie et la Suisse... ❸ ... la mise en place laborieuse des chaînes est obligatoire. ❹ Point fort de cette version essence, la consommation reste toujours raisonnable, y compris en montagne.







"LA 208 EST PLUS CONFORTABLE QU'AVANT, MAIS MOINS DYNAMIQUE. LA COMMANDE DE BOÎTE DÉÇOIT."

Mélina Priam, chef du service essais



servitude peu épais, des prises USB pour tout le monde, un accoudoir à l'avant sous lequel se cache un profond rangement, une console pour déposer les menus objets ou cette petite boîte dotée d'un couvercle pivotant qui permet de maintenir un smartphone en position de lecture horizontale. Pour le moins torturée, la planche de bord multiplie les matériaux agréables au toucher en partie supérieure. Sous l'écran tactile – qui semble plus grand qu'il n'est –, les principales commandes sont judicieusement regroupées par rangée. Les premières s'activent via des touches piano ; en arrière-plan, les secondes sont sensitives… et beaucoup moins pratiques.

Une autonomie digne d'un diesel

Dans la vallée, il a plu toute la nuit. Dès 1 500 m d'altitude, la route est recouverte d'une couche de neige fraîche. Suffisant pour faire abdiquer les pneus Michelin Premacy dès la deuxième épingle. Le montage des chaînes est toujours un moment de franche rigolade. Après s'être écorché les mains, nous avons réussi à gravir les cols de la Bernina et du Julier (les deux à 2 300 m). Sur ces routes glissantes, la 208 confirme que son châssis a été réglé pour rassurer le conducteur.

Retour dans la vallée et sur les autoroutes suisses, très bien entretenues mais sévèrement limitées. Entre 100 et 120 km/h au maximum, la 208 filtre sans difficulté les rares défauts. À cette allure, les bruits d'air ne sont pas gênants, les vibrations sont ressenties uniquement sur le pommeau de levier de vitesses. En mode Éco, la consommation instantanée passe de 5,9 à 5,4 l/100 km. De quoi atteindre sans difficulté les 745 km d'autonomie que nous avions mesurés. Si ce mode de conduite nuit à l'agrément et aux performances, il permet de soigner le coût à l'usage de la Peugeot. C'est ce qui ressort des calculs de consommation entre les différents pleins. À vive allure sur l'autoroute ou en montagne, le petit PureTech 100 boit un peu plus de 7 l/100 km en moyenne. À l'inverse, régulateur de vitesse calé à 110 km/h sur la route du retour, la consommation la plus basse ne dépasse pas les 5,4 l/100 km.

À l'achat, la 208 ne cherche pas à casser le marché. En finition Allure, elle s'affiche à 20 600 €. C'est plus cher qu'une Volkswagen Polo et même que la dernière Clio. Elle n'est pourtant pas vraiment plus généreuse en équipements. Comme les deux autres, elle peut disposer d'un régulateur adaptatif, mais ce n'est pas gratuit. Sellerie cuir, toit panoramique sont aussi facturés en supplément. Au final, la lionne justifie son tarif un peu plus élevé par ses lignes et son instrumentation 3D. Un peu court face à deux rivales plus habitables, dotées d'une finition un peu plus léchée et tout aussi bien équipées. ■

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★½

Elle n'est pas dénuée de défauts. Sa commande de boîte n'est pas parfaite, mais la 208 est une petite voiture cohérente, performante, très agréable à conduire sans nuire au confort. Son comportement est sain et précis, à défaut d'une réelle agilité.

SÉCURITÉ ★★★★☆

En matière de sécurité active et passive, la nouvelle 208 est à la pointe. Nos tests de tenue de route, réalisés sur chaussée humide, confirment ses bonnes aptitudes. Freinage très mordant – trop en ville ? – avec courtes distances d'arrêt.

PERFORMANCES ★★★★☆

Dans la catégorie, la 208 domine la partie. Accélérations ou reprises, elle s'avère plus nerveuse que ses rivales. De bonnes performances qu'elle doit à son tonique 3 cylindres, mais aussi à son poids maîtrisé.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★½☆

Les longues distances ne sont jamais pénibles. Pourtant, la 208 filtre un peu moins bien les plus petites inégalités de la chaussée et sa sellerie s'avère moins accueillante que celle d'une C3.
Mais la 208 fait tout bien… à l'exception peut-être des bruits d'air à haute vitesse.

HABITABILITÉ ★★½☆☆

La 208 reste une citadine. Cela justifie-t-il une habitabilité médiocre ? Plusieurs rivales sont pourtant plus spacieuses à l'arrière (Volkswagen Polo, Renault Clio, Citroën C3).

QUALITÉ ★★★½☆

Une planche de bord aux lignes très travaillées, une instrumentation 3D séduisante, un large écran multimédia, des revêtements moussés en partie supérieure… mais plus rares qu'à bord de la dernière Clio. Extérieurement, les jeux d'ouverture des ouvrants sont aussi moins fins que sur l'autre française.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT ★★★☆☆

Le tarif est ajusté avec soin et le niveau d'équipement correct. Là encore, ses principales rivales sont un poil moins chères. Et la 208 force un peu sur le prix des options. Comme les teintes métallisées ou spéciales, qui peuvent atteindre 750 €.

COÛT À L'USAGE ★★★★½

Pas de malus, une puissance fiscale de 5 CV et une consommation maîtrisée.
En mode Eco, on peut se satisfaire de 4,4 l/100 km.
Ce qui permet d'afficher une autonomie de plus de 800 km.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

La nouvelle 208 n'est pas uniquement une séductrice. Elle maîtrise son poids et une foule d'avantages en découlent : amortissement efficace, performances de premier plan, faible consommation. Elle n'est pas pour autant dépourvue de défauts. Sa direction, au demeurant très précise, est vite perturbée par la présence de vent et des bruits d'air se manifestent à haute vitesse.

Nos fiches techniques

LA TECHNIQUE

La 208 laisse l'habitabilité de côté et mise sur le dynamisme. Elle n'en manque pas. Le PureTech 100 ch peut être associé à la boîte automatique EAT8 ou, comme ici, à une classique boîte manuelle 6 vitesses.

Moteur		
Puissance maxi	■	100 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	■	205 Nm à 1750 tr/mn
Type		3 cylindres en ligne, turbo essence
Cyl./puissance fiscale		1199 cm³/5 CV

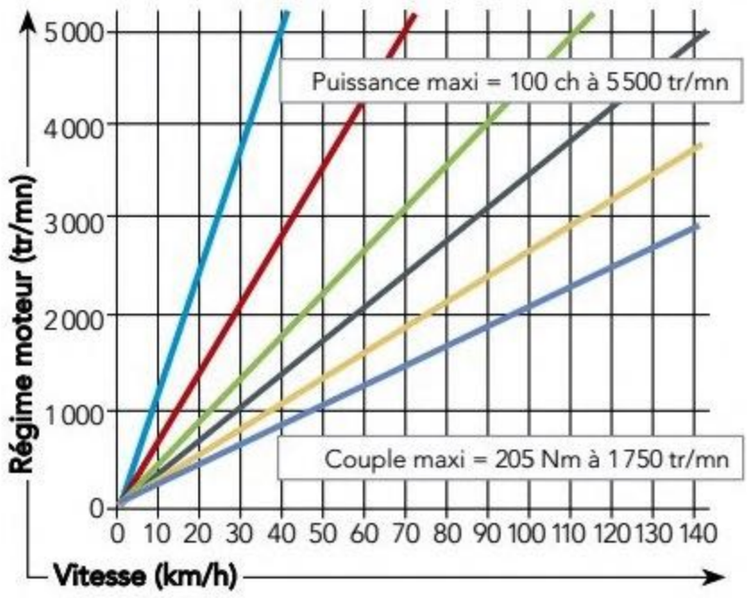
Transmission	
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	manuelle/6

➜ Diagramme des vitesses

L'étagement de la boîte n'est pas démesuré, 6e vitesse exceptée. La perception de perte de nerf vient plutôt du choix du mode de conduite. Sur le mode Éco, la réponse de l'accélérateur gâche un peu les bonnes dispositions. En mode Normal, rien de tout cela : la 208 ne semble jamais à la peine.

Vitesse à 1000 tr/mn

En 1re = 8,3 km/h
En 2e = 14 km/h
En 3e = 22,1 km/h
En 4e = 29,3 km/h
En 5e = 37,5 km/h
En 6e = 47,3 km/h



Châssis	
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Suspension AV	type McPherson
Suspension AR	essieu semi-rigide
Freins AV/AR	disques/disques
Pneumatiques	195/55 R 16
Roue de secours	option (120 €)

Dimensions / poids	
L/l/h/empattement	4,1/1,75/1,43/2,54 m
Poids/tractable freiné	1136/1200 kg

LA CONDUITE

Poids maîtrisé, résistance à la torsion élevée… La 208 dispose des bases pour offrir à son conducteur un bel agrément de conduite sans nuire au confort des passagers. Dans sa catégorie, elle domine les débats en performances. Mieux, elle y met la manière avec un petit côté sportif à la clé. Freinage efficace, reprises équilibrées, direction précise… Dommage que la commande de boîte ne soit pas au niveau.

Performances		
1000 m départ arrêté	■	32,4 s
400 m départ arrêté	■	17,6 s
0 à 100 km/h	■	10,5 s
Vitesse maxi	■	181 km/h

➜ Courbe d'accélération

En mode Normal, les performances sont au rendez-vous, même s'il ne faut pas hésiter à pousser le moteur à la limite de la zone rouge. Les reprises permettent d'entreprendre toutes sortes de dépassements.



Reprises		
90-130 km/h en 4e/5e/6e	■	10,1/12,2/17 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en 4e)	■	13,5 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en 4e)	■	434 m

Freinage		
Depuis 50 km/h	■	10 m
Depuis 90 km/h	■	32 m
Depuis 130 km/h	■	64 m

➜ Tests sécurité AJ

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Malgré sa petite taille et sa bonne agilité, la 208 échoue à partir de 60 km/h. Auparavant, c'est un sans-faute avec de très bons résultats en termes de distances d'arrêt. **VERDICT** ■



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Nous avons déjà connu des Peugeot beaucoup plus vives que la 208. Celle-ci décroche à partir de 52 km/h par un léger sous-virage, corrigé sans excès au lever de pied. Au final, la voiture se montre particulièrement stable. **VERDICT** ■



ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Testée sur une piste mouillée, la 208 réalise un très bon résultat. Jusqu'à 90 km/h, elle effectue l'évitement en faisant intervenir son ESP de manière relativement discrète. Elle échoue à partir de 100 km/h après un sous-virage naturel. **VERDICT** ■

PHOTOS ARNAUD SAUNIER

FACE À LA CONCURRENCE

		Renault Clio Tce 100 Intens	Volkswagen Polo TSI 95 Lounge
Puissance maxi (ch à tr/mn)	Technique	100 à 5500	95 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)		160 à 2750	175 à 2000
Type moteur		3 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence
L/l/h/empattement (m)		4,05/1,80/1,44/2,59	4,06/1,76/1,47/2,55
0 à 100 km/h (s)	Conduite	11,9	11
Vitesse maxi (km/h)		188	181
90-130 km/h en 4e (s)		12,9	12
Prix/malus (€)	Budget	20100/0	19050/0
Conso. moyenne (l/100 km)		5,8	6,4
Le verdict de *L'Auto-Journal*		★★★★☆	★★★★½☆



YANN LEFEBVRE

Dotée d'un style moins original, la Clio capitalise sur le bien-être à bord, avec une belle présentation et une finition soigée. Moteur moins plaisant.



TIBO

Valeur sûre de la catégorie, la Polo coche les bonnes cases. Elle est habitable. Son moteur est plaisant, son équipement moderne et son prix ne s'envole pas.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

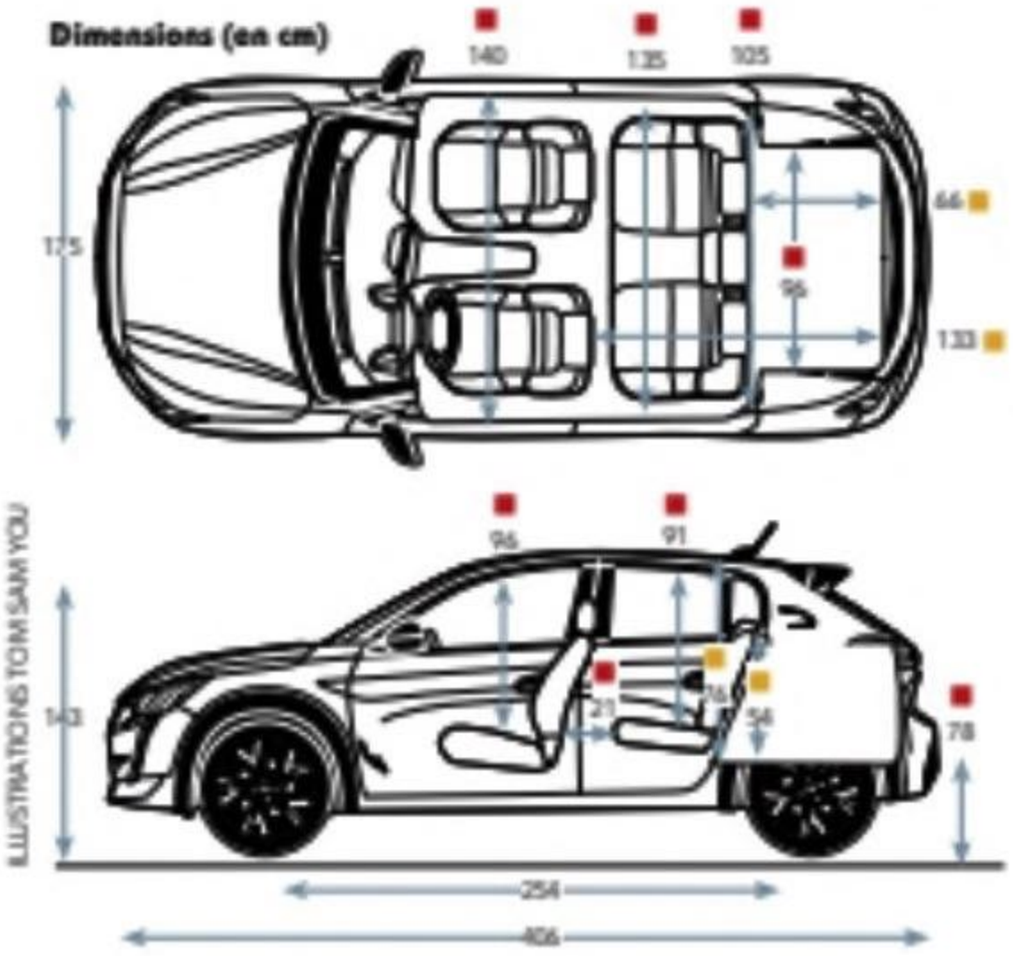
LA VIE À BORD

Autant le 2008, l'autre "citadine" de Peugeot, convient aux petites familles à la recherche de confort et d'espace, autant la 208 joue surtout la séduction avec des lignes dynamiques, au prix d'une habitabilité décevante, y compris comparée à celle de ses rivales. Et ce ne sont pas les quelques aspects pratiques qui changent la donne. Sellerie moins agréable que celle de la Citroën C3 mais confort général très correct, notamment en matière d'insonorisation.

Coffre		
Volume	■	305 dm³*
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	38,5/64,7/68 dB

*** + 40 dm³ avec kit anticrevaison.**

Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS TOM SAMYOU

→ Test éclairage

Type projecteurs	Halogènes
Puissance codes (à 25 m)/ phares (à 80 m)	77 / 30 Lux



NICOLAS SOLER

Les premières 208 Allure sorties de chaîne comme celle de notre essai se contentaient de projecteurs halogènes, moins puissants, qui assuraient une lumière moins homogène. Depuis, Peugeot a modifié cet équipement. Désormais, toutes les 208, excepté les entrées de gamme Like, reçoivent des projecteurs Éco-LED. En revanche, la technologie full LED n'est plus disponible en option. **VERDICT** ■

→ Test climatisation

La climatisation automatique monozone ne présente pas de problèmes de désembuage, mais elle mériterait un capteur plus précis pour permettre des réglages plus fins. Il faut souvent ajuster pour affiner au minimum la vitesse de ventilation. **VERDICT** ■

LE BUDGET

La 208 est une séductrice et Peugeot en joue. Elle est un peu plus chère que ses rivales, sans pour autant offrir davantage d'équipements. La dotation de cette finition Allure reste cependant très correcte pour une petite voiture. À l'exception de la caméra de recul et de l'accès mains-libres, aucune option ne s'avère vraiment indispensable.

Prix	■	20 600 €
Malus (CO_2)	■	0 € (96 g/km)
Prix du modèle essayé*		22 830 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

* Avec options et malus inclus.

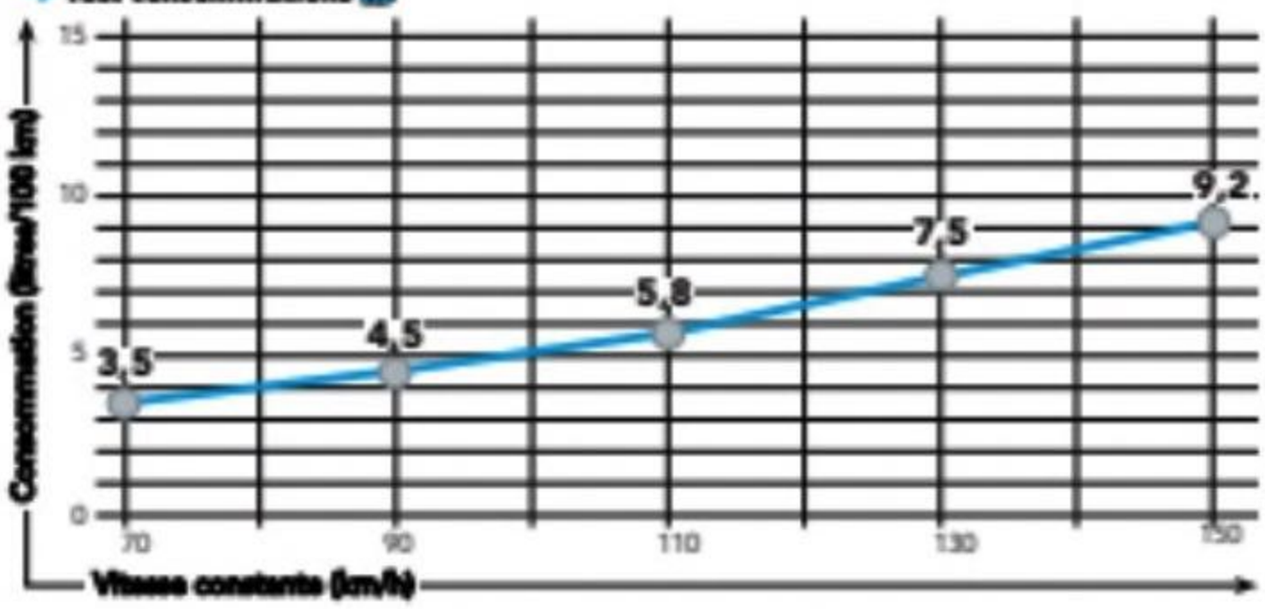
Équipements de série ■

6 airbags, AFIL active, aide au parking arrière, allumage auto des phares et essuie-glaces, combiné d'instruments 3D, clim auto, jantes alliages, recon. panneaux limitation, régul/lim. de vitesse, rétros ext. rabattables élect., rétroviseur int. photosensible, syst. multimédia avec écran tactile 7 pouces, autoradio 4 HP compatible Mirror Screen + 2 prises USB...

Options

Accès mains-libres	350 €
Aide au stationnement AV + caméra recul	460 €
Freinage d'urgence automatique nuit & jour	500 €
Jantes alliage 17 pouces	320 €
Navigation connectée + radio DAB	800 €
Peinture opaque/métallisée/ spéciale	200/550/750 €
Recharge smartphone induction	100 €
Régulateur de vitesse adaptatif	900 €
Sellerie cuir	1 600 €
Sièges avant chauffants	200 €
Toit panoramique	550 €
Vitrage arrière surteinté	100 €

→ Test consommations



Moyenne (l/100 km)	■	5,9
Autoroute (l/100 km)	■	5,8
Ville (l/100 km)	■	6,2
Route (l/100 km)	■	5,8
Autonomie (km)	■	745
Capacité du réservoir	■	44

Non seulement, le petit 1.2 PureTech 100 ch procure d'excellentes performances, mais il le fait sans exagérer sa consommation. En moyenne, il parvient à rester sous la barre des 6 l/100 km. En montagne et en conduite rapide, son appétit peut réclamer un litre de plus. **VERDICT** ■

LA GAMME

Moteurs/Prix (en €)					
	Like	Active	**Allure**	GT Line	GT
PureTech 75 BVM5	15 500 €	17 700 €			
PureTech 100 BVM6*		18 900 €	**20 600 €**	22 700 €	
PureTech 130 EAT8			24 200 €	26 300 €	
BlueHDi 100 BVM6	18 000 €	20 200 €	21 900 €	24 000 €	
Électrique 136 ch		32 300 €	33 500 €	35 600 €	37 150 €

*EAT8 + 1 700 €.

Note EuroNCAP	4 étoiles
Pays de fabrication	Slovaquie

L'imitatrice

Après être passée à la traction, la famille Série 1 se fend d'une version quatre portes "coupé" concurrente de la Mercedes CLA. Un dérivé sans surprise.

Par **Camille Pinet** Photos **Yann Lefebvre**

Avec sa dernière Série 1, BMW est rentré dans le rang en se convertissant à la traction. Le constructeur munichois n'avait aucune raison de ne pas suivre ses petits concurrents Mercedes et Audi en proposant un dérivé à "coffre". D'autant que ces derniers remportent un succès certain, même dans notre pays friand de hayons. Place donc à la Série 2 Gran Coupé, concurrente directe de la Mercedes CLA et, dans une moindre mesure, de l'Audi A3 Berline. Si elle mesure 21 cm de plus que la Série 1, tout ou presque est commun avec la compacte : empattement, moteurs et trains roulants qui, de l'aveu même des ingénieurs, n'ont fait l'objet que d'ajustages au niveau de l'amortissement.

C'est évidemment par son style que la nouveauté veut séduire. Nous vous laissons juges du résultat, mais disons tout de même que celui-ci est très loin





❶ Un bon point pour les tirettes dans le coffre, qui permettent d'abaisser les dossiers de banquette arrière en un tournemain. ❷ Le coffre profite des centimètres supplémentaires par rapport à la Série 1 et propose une longueur de chargement substantielle.

PLUS
Finition
Comportement dynamique
Moteur performant et ouaté

MOINS
Habitabilité et accessibilité arrière
Coffre
Prix élevé et lacunes d'équipement

À CHAQUE OUVERTURE DE PORTE, LES VITRES S'ABAISSENT DE QUELQUES CENTIMÈTRES : UN JOLI DÉTAIL "HAUTE COUTURE" •••



❶ Arrière haut, long porte-à-faux avant : le passage à la traction impose un langage esthétique insolite sur une berline à coffre BMW. ❷ Son plus gros défaut : une habitabilité arrière indigne d'une voiture de 4,53 m. ❸ Le dessin des feux reprend celui déjà vu sur la Série 8 Gran Coupé. ❹ Les détails esthétiques travaillés sont nombreux, comme ces phares full LED facturés 510 €.







des volumes habituels de la marque, passage à la traction oblige. Les designers ont disposé, en tout cas, d'une certaine latitude, puisque les portières, totalement différentes de celles de la compacte, sont dépourvues de montants. À chaque ouverture, les vitres s'abaissent automatiquement de quelques centimètres pour faciliter la fermeture : un joli détail "haute couture". Dommage cependant que les maîtres du crayon se soient sentis obligés de sacrifier joyeusement l'habitabilité à l'arrière : les plus de 1,70 m y sont *persona non grata*, à moins d'accepter de courber l'échine plus que de raison. L'accessibilité y est d'ailleurs médiocre et s'installer nécessite de sérieuses contorsions : n'imaginez pas placer un siège bébé facilement. Des renoncements difficiles à digérer pour une voiture aussi volumineuse ! Certes, il est possible de se consoler avec le coffre, dont le volume est supérieur de 50 dm^3 à celui de la compacte selon le constructeur. Mais sa petite malle ouvrante le rend plus difficile d'accès et somme toute moins exploitable.

A l'avant, le confort est heureusement plus au rendez-vous… bien que strictement identique à ce que propose la Série 1.

La planche de bord est d'ailleurs la même. Correctement finie, elle impose dans cette version M Sport l'instrumentation numérique, qui ne brille toujours pas par sa lisibilité. Fluide, le système multimédia apparaît plutôt intuitif grâce à des menus assez bien pensés. Il offre le choix d'être commandé de manière tactile directement depuis l'écran, ou via une molette… ou encore grâce au nouveau système de synthèse vocale. Problème, nous n'avons jamais réussi à nous faire comprendre de "notre" Série 2, pas plus que les metteurs en main allemands qui nous ont confié les clés ! Un constat que nous avions déjà fait au lancement de la Série 1. ➔





Sans être parfait, loin de là, le système Mercedes apparaît beaucoup plus abouti.

Lors de ce premier essai, nous avons pris le volant d'une 220d deux roues motrices. Le moteur se montre plutôt civilisé, même si sa nature de diesel ne peut être ignorée à pleine accélération. Il forme un couple parfaitement assorti avec la transmission à huit rapports douce et rapide. Pour autant, l'impression de nervosité n'est pas aussi marquante que les 190 ch peuvent le laisser espérer. Une sensation sans doute provoquée par la linéarité des accélérations, qui permettent par ailleurs de limiter les effets de couple dans le volant. Aussi faibles soient-ils, ceux-ci constituent tout de même une nouveauté à laquelle nous avons du mal à nous habituer sur une BMW ! Notre modèle était par ailleurs équipé d'amortisseurs pilotés, une option facturée 160 €, étonnamment bon marché sur cette finition M Sport.

Réglée un peu plus souple, avec une répartition des masses légèrement différente, la Gran Coupé nous a semblé plus équilibrée que la Série 1.

Avec 30 kg de plus à l'arrière, l'avant semble logiquement… plus léger. Quoi qu'il en soit, la suspension paraît bien calibrée et beaucoup moins ferme qu'à l'habitude pour une défini-

LE DIESEL 220D FORME UN COUPLE BIEN ASSORTI AVEC LA TRANSMISSION À HUIT RAPPORTS, DOUCE ET RAPIDE •••





❶ La transmission automatique se montre efficace et douce. ❷ BMW se soucie enfin des utilisateurs de téléphones Android, qui auront droit à Android Auto dès juillet. ❸ L'instrumentation numérique offre moins de possibilités de paramétrage que chez les concurrents. ❹ Le nouveau système de synthèse vocale est pour l'instant totalement inefficace. ❺ Les jantes noires de 18 pouces sont en option, facturée 570 €.









tion M Sport. Certes, le filtrage à basse vitesse reste perfectible, mais l'amortissement se montre efficace et prévenant dès que le rythme s'accélère, même en mode Sport. Performant, le moteur 220d se montre également sobre, mais il faudra attendre son arrivée en France pour le mesurer sur nos bases de Montlhéry. À titre indicatif, nous avons relevé 6,2 litres aux 100 km sur l'indicateur longue durée totalisant 2 200 km de roulage.

Au chapitre des finances, la version 220d apparaît tout sauf donnée.

En finition M Sport, elle se monnaie 2 600 € de plus qu'une 120d [1]. Son équipement apparaît heureusement assez complet, même si, une fois de plus, le constructeur s'autorise certaines pingreries étonnantes à ce niveau de prix : il faut ainsi dépenser 560 € pour la climatisation bizone et 510 € pour l'ouverture mains-libres ! Ce tarif incite inévitablement à lorgner vers la Série 3, plus polyvalente et dotée d'un comportement routier encore plus dynamique. Une 320d "Edition Sport" de même puissance s'échange pour 1 100 € de plus. Certes, cette finition moins léchée impose de renoncer à l'instrumentation numérique et aux décors siglés "M", mais c'est un sacrifice qui, à notre sens, se justifie amplement. ■

(1) Voir aussi le tarif complet de la gamme p. 30)

BMW SÉRIE 2 GRAN COUPÉ
220d 190 ch M Sport
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	190 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	■	400 Nm à 1 750 tr/mn
Type		4 cylindres en ligne, turbo diesel, injection directe
Cylindrée/puissance fiscale		1 995 cm³/10 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		automatique/8
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,4 m
Pneumatiques		225/45 R 17
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,53/1,80/1,42/2,67 m
Poids/tractable freiné		1 580/1 300 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	7,5 s
Vitesse maxi	■	235 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	430 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**46 600 €**
Malus (à partir de mars 2020) (CO_2)	■	0-260 € (128-148 g/km)
Prix du modèle essayé*		55 735 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

Équipements de série ■

6 airbags, aide au parking AR + caméra de recul, Bluetooth, clim manuelle, freinage auto d'urgence, détecteur pluie/luminosité, ESP, instrumentation de bord numérique, jantes alliage 18 pouces, régul./lim. de vitesse, rétros extérieurs rabattables, système multimédia avec écran tactile 8,8 pouces/GPS/ prise USB/Apple CarPlay/Android (en juillet)…

Options

Accès sans clé (510 €), affichage tête haute (910 €), conduite semi-autonome (760 €), clim bizone (850 €), peinture métal. (890 €), recharge induction (460 €), régulateur adaptatif (460 €), sellerie cuir (1 420 €), suspension pilotée (160 €), toit ouvrant (1 150 €)…

Consommations		
Mixte (WLTP)	■	4,9-5,3 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine		NC
Réservoir	■	50 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles ****
Pays de fabrication		**Allemagne**

*Options et malus inclus. **Note obtenue par la Série 1.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

À moins de craquer pour son style, la Série 2 n'apporte rien de plus qu'une Série 1, sinon un coffre plus grand mais moins exploitable. Étriquée, plus chère, elle garde toutefois des qualités routières intactes dans cette configuration 220d. Mais pas de quoi inquiéter la grande sœur Série 3 !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PLUS CITADINE QUE JAMAIS

Après n'avoir juré que par l'électrique, Renault mise à son tour sur l'hybride, avec des technologies issues de la Formule 1. Et c'est à la Clio que revient l'honneur d'ouvrir le bal. Avant son arrivée dans les concessions, en juillet prochain, nous avons pris le volant de la Clio E-Tech.

Par **Didier Laurent**

PHOTOS GREG/DPPI/RENAULT

et l'Objet

Librairie
Papeterie

12

All-new Renault CLIO E-TECH

W-133-JZ



Extérieurement, hormis un badge sur le hayon, rien ne distingue une Clio E-Tech. Cette livrée Initiale Paris, qui constitue le haut de gamme, sera facturée un peu plus de 27 000 €.

LA TECHNOLOGIE HYBRIDE EST TOTALEMENT TRANSPARENTE POUR LE CONDUCTEUR, QUI PROFITE AU MAXIMUM DE LA PARTIE ÉLECTRIQUE, NOTAMMENT EN VILLE •••

Au cœur de la grande guerre de l'automobile électrifiée, Renault attribue ses technologies selon les dimensions de ses modèles : 100 % électrique pour la petite Zoe, hybride pour la Clio et, bientôt, l'hybride rechargeable pour le Captur de deuxième génération et la Mégane. À l'heure où la Clio V se fait malmener par la nouvelle Peugeot 208 dans les statistiques de ventes, elle compte sur son hybridation pour se démarquer de la version 100 % électrique de la petite Lionne, Peugeot ayant choisi de faire l'impasse sur l'hybride "standard" et réservant son dispositif PHEV à ses 508, 3008 et 5008. Par ailleurs, il est étonnant que le Losange, pionnier de la voiture électrique de grande série, ait mis aussi longtemps à cocher la case hybride, qui fait les choux gras de Toyota depuis maintenant deux décennies. L'une des explications est que Renault voulait arriver à point nommé avec une technologie repensée. Un exercice qui a nécessité neuf années de développement, selon le constructeur français.

Le premier constat est que ce recul a permis à Renault d'éviter la transmission électrique à variateur. Celle-ci est, en effet, source de désagréments au volant d'une Yaris *(voir p. 68)* ou d'une Corolla et, prochainement, de la nouvelle Honda Jazz, qui a, elle aussi, adopté cette ➛

❶



❷



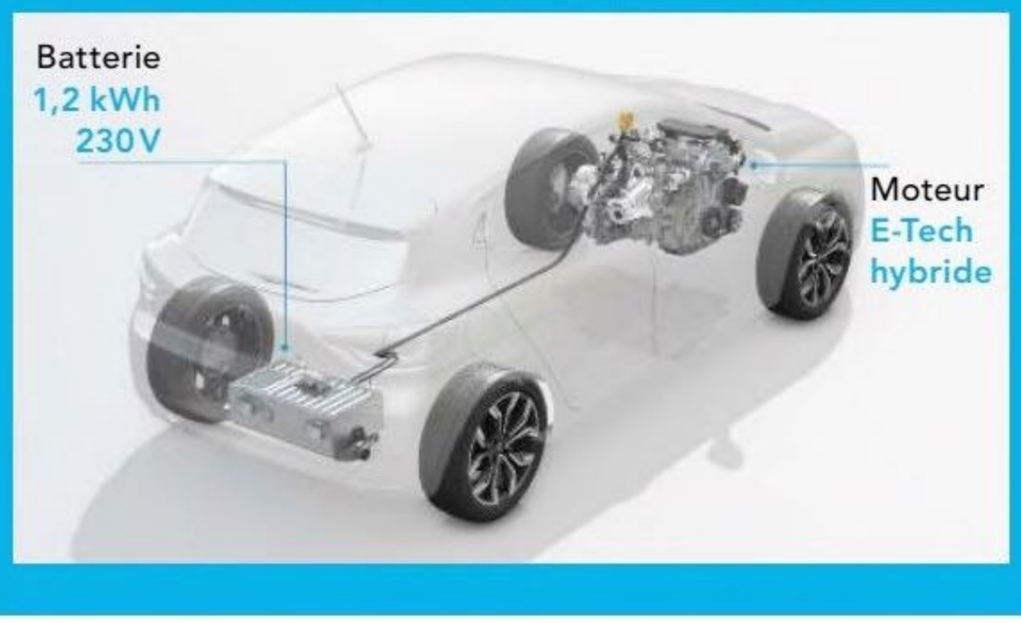
❶ En Initiale Paris, l'équipement de série est très complet et comprend également le grand écran de 9,3 pouces, en option sur les autres finitions. Cette version E-Tech intègre un affichage spécifique.
❷ Le double fond du coffre a été supprimé pour loger la batterie du système hybride. Le volume de chargement passe de 391 à 300 dm³. À noter que le seuil de chargement est assez haut.



La Clio E-Tech se conduit comme n'importe quel modèle à boîte automatique, le caractère "électrique" du système hybride en plus.

Deux technologies empruntées à la Formule 1

Renault s'est servi sur les étagères de ses partenaires pour concevoir son premier attelage hybride : le 1.6 thermique est d'origine Nissan, tandis que le moteur électrique principal est le même que celui utilisé par BMW sur son i8. Mais le Losange a surtout adapté deux technologies issues de la compétition, plus particulièrement des Formule 1 hybrides apparues en 2014. En effet, le moteur électrique et le démarreur haute tension sont reliés à une boîte de vitesses multimode à crabots sans embrayage, ce qui constitue une innovation dans l'automobile de grande série. Cela a pour but de lisser les passages de rapports, mais aussi d'aider le management énergétique de l'ensemble. Par ailleurs, les deux moteurs sont capables de fonctionner seuls ou à deux, répondant aux besoins selon quinze schémas de fonctionnement. Cela permet d'amoindrir la consommation de carburant, tout en préservant l'agrément de conduite. Cette gestion énergétique et cette transmission proviennent tout droit de la Formule 1, grâce au travail d'ingénieurs transfuges de la piste à la série.





❶ La boîte auto dispose d'un mode B (pour "Brake"). Celui-ci augmente le frein moteur au lâcher de pied et permet de recharger plus vite la batterie du système hybride.
❷ Les boutons de commande sont inchangés. À l'exception du bouton "EV", qui permet de forcer le mode tout-électrique, si les batteries ont assez de ressource.



La Clio E-Tech sera vendue environ 1 500 € de plus que la version diesel de 115 ch. Un surcoût modéré pour la technologie hybride.

CLIO E-TECH*

1.6 E-TECH	Prix
Zen	22 100 €
Intens	24 400 €
RS Line	25 700 €
Initiale Paris	27 600 €
Business Edition**	23 500 €

*Estimations
**Réservée aux entreprises

technologie "à bretelles", comprenez un moteur qui monte haut dans les tours et qui redescend au fur et à mesure que la vitesse augmente.

Premier effet, la Clio E-Tech se révèle plus agréable qu'une Toyota Yaris. À son bord aussi, le démarrage se fait toujours en 100 % électrique (la voiture n'a pas d'embrayage). Et si la batterie n'a pas assez de puissance pour alimenter le moteur électrique, le 1.6 thermique se met à tourner et agit comme un générateur pour recharger la batterie. À partir d'environ 30 km/h, la Clio E-Tech se mue alors en voiture hybride parallèle, grâce à la synchronisation de ses deux arbres de transmission (primaire et secondaire). Tout est imperceptible et bien réalisé. En restant doux avec l'accélérateur, vous aurez la possibilité d'évoluer facilement jusqu'à 50 ou 60 km/h sans consommer de carburant. Renault annonce même qu'il est possible d'atteindre 75-80 km/h, mais nous n'y sommes pas parvenus avec notre modèle de fin de développement. À noter que le dispositif hybride de cette Clio ne comprend pas un, mais deux moteurs électriques, le second étant plutôt un démarreur haute tension.

Derrière le volant, on ne ressent rien du fonctionnement de cette électro-mécanique : tout est fluide, les passages de rapports sont lisses et sans rupture de couple, bref, c'est le bonheur. Un bouton EV permet de forcer le mode électrique, sous réserve que la batterie dispose de suffisamment de ressource. Dans le meilleur des cas, il sera alors possible de parcourir 3 à 4 kilomètres en "zéro émission" avant que le 1.6 ne s'ébroue. Au final, pas sûr que l'on y gagne en consommation, tant l'apport de l'électrique en mode hybride semble efficace et bien pensé, notamment en ville, terrain de jeu privilégié de ce type de motorisation.

Les bénéfices de l'hybride sont surtout valables en ville.

En effet, les ralentissements (donc les phases de régénération) y sont nombreux et la partie électrique est souvent sollicitée. Sur route, son effet est moins évident et disparaît même totalement sur voie rapide ou autoroute, lorsque l'on roule à vitesse stabilisée. Cette remarque vaut pour tous les hybrides du marché… Pour cette Clio E-Tech, Renault indique qu'en ville, l'électrique prend le dessus jusqu'à 80 % du temps et fait descendre la consommation de 40 % par rapport à une version TCe de 130 ch. Une donnée à vérifier sur nos bases d'essais, lorsque la voiture sera commercialisée.

Du point de vue châssis, cette version ne diffère pas des autres, car elle pèse seulement 10 kg de plus qu'un diesel 115 ch, soit 1 287 kg d'après Renault. La tenue de route ne perd rien de ses qualités. L'amortissement, calibré assez ferme, trouve, lui, écho dans le confort, qui n'est pas la qualité première de ce modèle, mais qui reste acceptable, notamment avec les jantes d'origine de 17 pouces. Ici, contrairement à certains modèles hybrides, la sensation de la pédale de frein n'est pas ressentie comme trop artificielle. En revanche, la direction reste légère. Notre modèle d'essai étant un prototype de fin de développement, il est encore possible que le calibrage évolue vers davantage de consistance d'ici la commercialisation, et ce serait d'ailleurs une bonne idée.

À l'intérieur, hormis le badge E-Tech et le combiné d'instruments qui affiche des données spécifiques au système hybride et à sa batterie, rien ne distingue la Clio E-Tech du reste de la gamme. L'habitabilité arrière ne régresse pas, mais le coffre se retrouve amputé de son double fond. Son volume passe de 391 à 300 dm^3, comme sur la Clio IV, ce qui demeure tout à fait correct pour la catégorie. En cause, la batterie lithium-ion de 1,2 kWh du dispositif E-Tech, qui ne tenait pas sous le capot. ■

RENAULT CLIO E-Tech 140 ch Initiale Paris

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	91 ch + 2 moteurs élec. de 35 kW (48 ch) et 15 kW (20 ch) (1)
Couple maxi	144 Nm
Type	4 cyl. en ligne essence + 2 blocs électriques
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm³/NC
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique (2)/6

(1) Puissance cumulée : 140 ch. (2) Multimode à crabots.

Châssis

Diamètre de braquage	10,4 m
Pneumatiques	205/45 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,05/1,80/1,44/2,58 m
Poids/tractable freiné	1 287 kg/NC

Performances

0 à 100 km/h	moins de 10 s
Vitesse maxi	186 km/h (3)

(3) 75 km/h en tout-électrique..

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	300 dm³

LE BUDGET

Prix	**27 600 €***
Malus (CO_2 WLTP)	0 € (moins de 138 g/km)
Prix du modèle essayé (4)	27 600 €*
Garantie	2 ans, km illimité

(4) Estimation.

Équipements de série (5)
6 airbags, accès/démarrage mains-libres, aide au parking AV/AR avec cam. 360°, clim auto, détecteur de pluie/luminosité, ESP, feux de route adapt., freinage auto d'urgence avec détection piétons, jantes alliage, lecture des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse, système multimédia avec écran 9,3 pouces, hi-fi Bose 9 HP, Bluetooth, compatib. Apple CarPlay et Android Auto, sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants...

Options (5)
Assistance au stationnement (400 €), peinture métal./spéciale (540/740 €), rég. de vit. adaptatif (600 €)…

(5) Devraient être identiques à la Clio TCe 130 ch.

Consommations

Mixte (6) (7)	4,5 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine (6) (7)	6/4,5 l/100 km
Réservoir	38 l

Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**France, Turquie, Slovénie**

(6) WLTP. (7) En cours d'homologation.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Si vous roulez souvent en ville, la Clio E-Tech est faite pour vous. Pour une première, la technologie hybride de Renault est une réussite. Elle est totalement transparente pour le conducteur et permet de faire quelques économies en ville.

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie



La tenue de route ne diffère pas de celle des Clio thermiques : seulement 10 kg de plus qu'une version diesel de 115 ch pour cette variante E-Tech.

PLUS
Technologie maline et bien née
Surcoût existant mais maîtrisé
Conduite agréable

—

MOINS
Pas pour tous les usages
Coffre plus petit
Direction peu agréable

L'avis de Didier Laurent

L'hybride amuse quand l'électrique prend le dessus. Les autres moments de conduite sont plus quelconques.

50% *Quotient Émotionnel*



La ville lui appartient

Le propre d'une starlette est de suivre les dernières tendances. La Fiat 500, elle aussi, veut son petit logo Hybrid ! Quitte à l'usurper quelque peu.

Par **Mélina Priam** Photos **Adrien Cortesi**

Elle est maline. Culottée, même. Voire carrément menteuse sur les bords. La Fiat 500, bien sûr, a ce don inné pour se présenter sous son meilleur jour, cacher ses petits défauts, quitte à « oublier » de préciser les détails. Il n'y a qu'elle pour oser arborer une appellation Hybrid comme une Clio *(p. 60)* ou une Yaris *(p. 70)*, l'accessoiriser, en prime, d'un logo avec de délicates petites gouttes de rosée, pour, au final, ne révéler qu'un nouveau moteur… thermique ! L'inédit petit 3 cylindres de 1,0 1 et 70 chevaux se voit, certes, allouer les services d'un alterno-démarreur, considéré comme un principe de microhybridation, mais de là à parler d'hybridation, c'est aller un peu vite en besogne. Que voulez-vous, c'est la Fiat 500 ! La sémantique, ce n'est pas son truc : hybride, microhybride, c'est du pareil au même, tout ça, en italien ! Microhybrid, c'est trop long à caser sur sa petite carrosserie. De plus, ce ne serait pas joli ! Hybrid, c'est tellement plus explicite. Et ce n'est pas sa faute à elle si les japonaises, comme la Mazda2 *(p. 76)*, sont plus respectueuses : tant pis !

Oui mais, justement, il ne faudrait pas tout confondre. Ajouter un alterno-démarreur et une minibatterie de 11 Ah permet, certes, de récupérer de l'énergie au freinage, de la stocker et de la restituer lors des phases d'accélération pour épauler le moteur, mais ce n'est en rien comparable à la technologie Toyota ou Renault. La différence la plus perceptible est que la 500 Hybrid a besoin de faire tourner son moteur thermique à 100 % du temps ! Elle ne fonctionne jamais en mode tout électrique. Et cela s'entend ! D'autant qu'elle prend toujours certaines largesses avec l'insonorisation. Cela ne veut cependant pas dire qu'elle ne fait pas d'efforts. Au contraire.

Grâce à ce dispositif, la 500 picole moins, mais performances et agrément sont toujours de la fête.

Elle promet une consommation de 3,9 l/100 km et affiche des rejets de CO_2 de seulement 90 g/km, ce qui lui permet de passer sous les mailles du filet du malus. Ce n'est pas aussi brillant et vertueux que la nouvelle Yaris, et lors de notre essai, l'ordinateur de bord indiquait en réalité un bon 5,5 l/ 100 km. Mais les progrès sont là, puisque nos relevés donnaient l'ancien 1.2 à 6,4 l/100 km. Plus petit en cylindrée que ce dernier, le 1.0 a aussi perdu un cylindre dans la bataille, mais il n'en affiche pas moins une puissance équivalente. Certes, son couple moindre (92 Nm au lieu de 102) se ressent à bas régime et provoque un vilain creux →



ELLE A BEAU S'APPELER HYBRID, ELLE NE FONCTIONNE JAMAIS EN ÉLECTRIQUE ET FAIT TOURNER SON MOTEUR 100 % DU TEMPS •••

peu plaisant. Mais dans l'action, ce n'est pas réellement préjudiciable. Il faut, certes, jouer un peu de la boîte de vitesses, ce qui n'a rien de très plaisant tant la commande de boîte manque de tenue. En prime, elle compte un rapport de plus. Mais finalement, la Fiat 500 n'y perd pas au change. Elle n'est pas sportive, mais en ville, elle s'insère dans le trafic avec toujours autant de bonne humeur et d'entrain. De toute façon, elle n'offre plus guère le choix : la version bicylindre de 85 ch passe à la trappe et seul le 1.2 continue sa route, associé à la boîte robotisée. Grâce au concours de l'alterno-démarreur, le nouveau 1.0 se révèle aussi un peu plus souple et discret lors des arrêts et redémarrages du Stop & Start. Ils sont mieux gérés, plus transparents, ce qui n'est pas rien pour une citadine née. Ne nous y trompons pas : si la 500 supporte les escapades autoroutières de temps à autre, ce n'est pas à son avantage. Poussé dans ses retranchements, le 1.0 retrouve l'appétit.

La 500 est surtout sans pareil pour faire oublier ses défauts. Elle est bruyante ; ses sièges ont beau s'habiller d'une nouvelle sellerie en fibres recyclées à partir de plastiques collectés en mer, ils sont toujours aussi inconfortables ; les matériaux ne sont pas tous très flatteurs et la finition n'est pas toujours très bien… finie, justement.

Mais la Fiat 500 sait cacher tout cela derrière une présentation originale et des inserts colorés qui vous donnent le sourire. S'installer à bord met d'entrée de bonne humeur. Son petit gabarit, son poids plume et sa maniabilité contribuent aussi à l'agrément de conduite et ils en font notre meilleure copine dès qu'il s'agit de sillonner les petites rues. Évidemment, elle n'est pas très spacieuse – 4 places seulement –, s'installer à l'arrière impose quelques contorsions, et son coffre est petit. Mais tout cela n'est pas nouveau : treize ans que cela dure…

PLUS
Gabarit et maniabilité
Originalité
Consommation en baisse

MOINS
Confort de la sellerie
Polyvalence limitée
Insonorisation

Nous aurions apprécié que ce tour de passe-passe soit indolore pour le porte-monnaie. Malheureusement, non : la Fiat 500 1.0 70 chevaux augmente ses tarifs de 1 000 €. Certes, cela s'accompagne d'un équipement de série assez complet, et d'une nouvelle décoration, surtout si vous optez pour la série spéciale de cet essai, qui se reconnaît à sa couleur exclusive, le vert Rugiada (vert rosée). Mais 18 000 € pour une 500, c'est cher payé quand même ■


1


2


3



❶ Pas de changement à bord, si ce n'est de nouvelles couleurs accordées avec les teintes extérieures. Les plastiques sont toujours aussi durs et la finition parfois… frivole. Mais l'ensemble est original et charmant. ❷ Un petit graphique pour illustrer les phases de fonctionnement de l'alterno-démarreur a été ajouté au menu de l'ordinateur de bord. Pour le reste, malgré la présentation un peu brouillonne, les infos restent





❶ La 500 Launch Edition nettoie les fonds marins ! Cette série limitée inaugure une sellerie réalisée dans un fil tissé à partir de matériaux recyclés. Il faut 60 bouteilles de plastique pour concevoir un intérieur. ❷ Les deux passagers se tiennent toujours aussi chaud et les grands ne sont pas les bienvenus. ❸ Le coffre accepte de loger une valise cabine, pas grand-chose d'autre ! Et il n'y a pas de petites économies de moquette : le dossier de la banquette conserve un petit côté brut, tellement minimaliste et dans l'air du temps… ❹ Pour optimiser la consommation sur autoroute, la 500 passe désormais la 6, mais la commande de boîte accroche malheureusement : dommage pour l'agrément.



Les atouts de la 500 restent son look et sa maniabilité. Mais puisqu'elle consomme moins, tant mieux !

FIAT 500 Hybrid 1.0 70 ch Launch Edition EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	70 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	■	92 Nm à 3500 tr/mn
Type		3 cylindres en ligne, ess., inj. directe
Cylindrée / puissance fiscale		999 cm^3 / 5 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		manuelle / 6
Châssis		
Diamètre de braquage	■	9,3 m
Pneumatiques		195/46 R 16
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		3,57 / 1,53 / 1,49 / 2,56 m
Poids / tractable freiné		980 kg / NC
Performances		
0 à 100 km/h	■	13,8 s
Vitesse maxi	■	167 km/h
Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	185 dm^3

LE BUDGET

Prix	■	**17 990 €**
Malus (CO_2)	■	0 € (90 g/km) (1)
Prix du modèle essayé (2)		17 990 €
Garantie	■	10 ans ou 100 000 km

(1) Valeur NEDC 2. WLTP mini/maxi : 119 / 128 g/Co2.

(2) Options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, banquette AR fractionnable 50/50, Bluetooth, clim manuelle, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, freinage auto d'urgence, jantes alliage 16 pouces, mode de conduite City, radar de recul, régul./lim.de vitesse, rétros et vitres électriques, sièges AV réglables en hauteur, sellerie spécifique Seaqual, syst. multimédia avec écran tactile 7 pouces/Apple CarPlay ou Android Auto, prises USB, teinte de carrosserie vert Rugiada, toit vitré…

Options

Aucune.

Consommations		
Mixte	■	3,9 l / 100 km (3)
Urbaine / extra-urbaine	■	4,7 / 3,4 l/100 km (3)
Réservoir	■	35 l

(3) Valeur NEDC 2. WLTP mini/maxi mixte : 5,3 / 5,7 l/100 km

Note EuroNCAP	**3 étoiles**
Pays de fabrication	**Italie**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

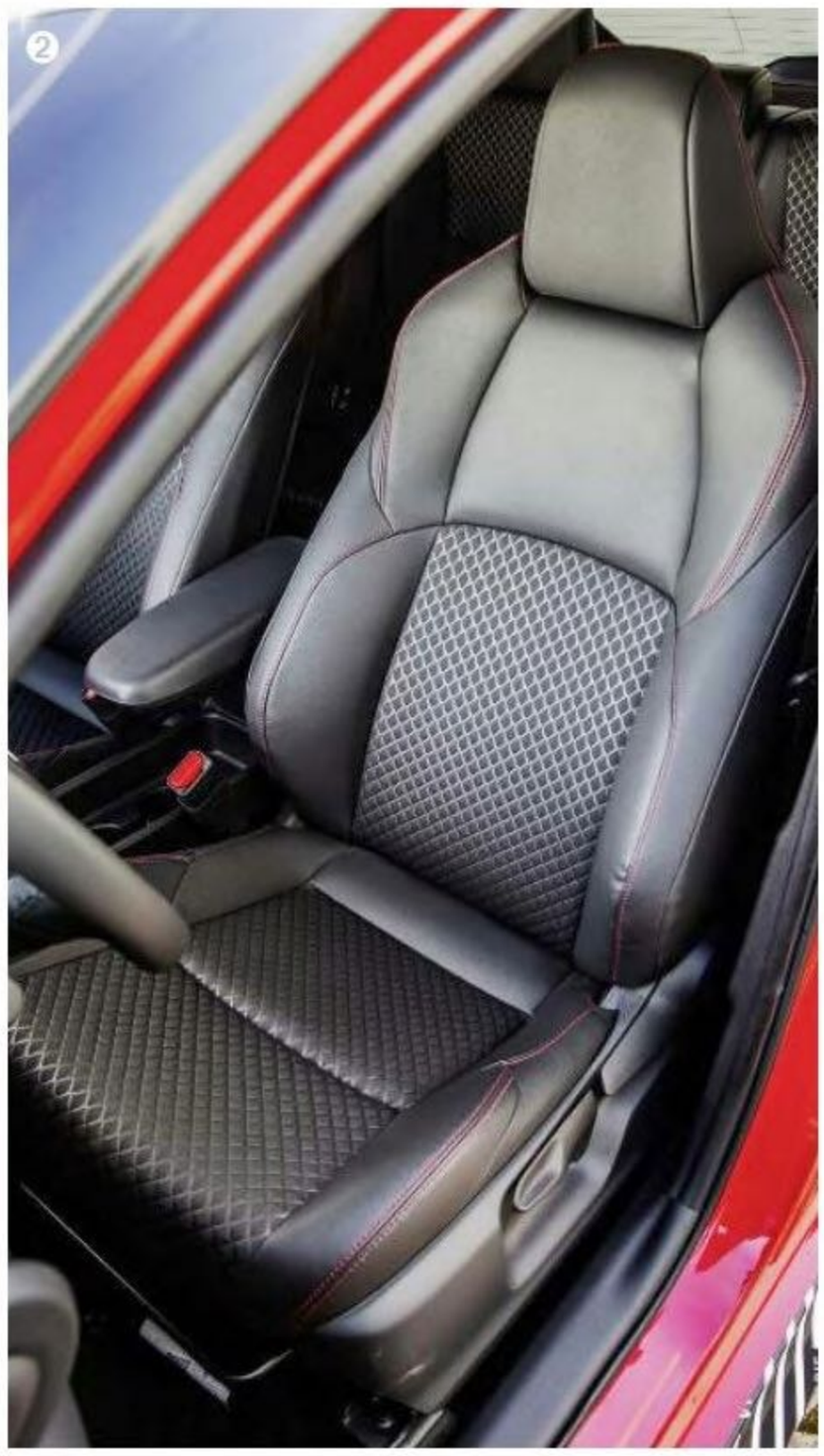
La Fiat 500 sait se faire pardonner. C'est vrai, elle nous embrouille un peu : elle n'est qu'un tout petit peu hydride. Pour autant, ce 1.0 de 70 ch fait le job : il se révèle peu gourmand, et l'ajout d'un petit alterno-démarreur de 12 V le rend plus civilisé et agréable. Reste que l'addition est un peu salée.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

YARIS EST URBIS

Elle fut la première citadine hybride. À l'heure où ses rivales l'imitent, elle entend conserver l'avantage. La Yaris, quatrième de la lignée, se réinvente en misant plus que jamais sur son héritage, sans renier les fondamentaux qui ont fait son succès. Par **Mélina Priam** Photos **Florian Grout**





❶ La présentation, qui n'en met pas plein la vue, n'est pas aussi classe qu'à bord des dernières citadines. Mais le tout est sobre, fonctionnel. Notre Yaris n'avait pas revêtu sa tenue d'intérieur définitive. Toyota promet des matériaux plus raffinés ❷ La livrée Première a droit à une sellerie cuir, avec des surpiqûres rouges. Surtout, les sièges avant sont plus bas et leur forme baquet assure un bon maintien grâce aux renforts latéraux marqués.

C'est la plus française des japonaises. Plus française même que nos propres tricolores. Un amour pour notre pays que nos compatriotes lui rendent bien : ils l'aiment, cette petite japonaise made in Valenciennes ! Soyons francs : ils aiment surtout sa technologie hybride, qui garantit de substantielles économies de carburant. La petite sœur de la Prius n'a pas attendu que tout le monde ait ce mot à la bouche pour s'y mettre. Elle a tout fait pour convertir le plus grand nombre dès 2012. Et au vrai hybride, s'il vous plaît ! Pas au "faux", ni au "demi" avec juste un petit alterno-démarreur de quelques volts. Non : elle, c'est du sérieux, avec deux moteurs électriques permettant de rouler en tout-électrique en ville et même, désormais, jusqu'à 130 km/h. Sa technologie lui a aussi permis de cacher ses rides. Rares sont les citadines à se prévaloir du maintien de leurs ventes au top après huit ans de carrière. Les premières électriques ou hybrides rechargeables ne l'ont pas davantage déstabilisée. Sa technologie garde l'avantage d'un fonctionnement transparent et sans contrainte. Pas de chasse à la prise : elle se recharge toute seule en roulant. Oui mais voilà, tout a une fin. Son succès fait des jalouses ; les réglementations, de plus en plus sévères, font le reste. L'arrivée de vraies rivales, comme la Renault Clio E-Tech *(lire p. 60)*, risque de lui compliquer la vie. Elle le sait. Mais ne panique pas pour autant. Car la Yaris a beau être un peu française, elle reste furieusement japonaise, en cultivant sa zénitude et le kaizen, le fameux principe d'amélioration continue.

Elle a peaufiné sa motorisation hybride, fruit de l'expérience de sa devancière et dérivée des Corolla et Prius. Au démarrage, la Yaris est toujours aussi silencieuse qu'une électrique : c'est plaisant. Même si elle émet désormais un petit sifflement, pas très flatteur, mais pas gênant. Toyota explique qu'il ne s'agit pas d'une coquetterie, mais d'un élément de sécurité pour avertir les piétons de son arrivée. En ville, c'est bien sûr le mode électrique qui prévaut. Plus que jamais même, voire jusqu'à 80 % du temps pour les conducteurs les plus vertueux, selon les promesses du constructeur. Évidemment, consommation et émissions de CO_2 en sortent gagnantes avec une baisse de 20 %. Le reste du temps et sur des trajets plus exigeants, le nouveau 1.5 arrive à la rescousse. Lui aussi change de musique. En effet, si la cylindrée est identique, il s'agit désormais d'un 3 cylindres, ce qui s'entend un peu. Pour autant, les vibrations, souvent caractéristiques du genre, restent assez discrètes. Ce petit "3 pattes" est néanmoins plus puissant : 91 ch contre 75 pour l'ancien 4 cylindres, 120 Nm de couple au lieu de 111. Au final, avec le concours des deux moteurs électriques (un gros et un plus petit qui fait office de générateur), l'ensemble hybride atteint 114 ch, soit 14 de plus qu'actuellement.

POUR TOYOTA, L'HYBRIDE NON RECHARGEABLE RESTE LA SOLUTION IDÉALE : ELLE N'IMPOSE AUCUN BRANCHEMENT, ASSURE UNE BELLE POLYVALENCE ET SE RÉVÈLE ÉCONOMIQUE •••





❶ La Yaris ne cède pas à la mode des compteurs numériques. Toutefois, l'écran central sur lequel s'affiche l'animation du fonctionnement du moteur hybride est en couleur. L'ensemble est parfaitement lisible.
❷ Lorsque la batterie est pleine, le mode EV permet de rouler en tout-électrique. À privilégier en ville, mais la Yaris peut, désormais, atteindre 130 km/h sans l'aide du 1.5 thermique.

La Yaris gagne en tonus et en vitalité, et se révèle plus plaisante à conduire que jamais. Car elle surveille son poids grâce, d'une part, à la nouvelle plate-forme (dite GA-B, sur laquelle reposera aussi le petit SUV urbain annoncé par Toyota) et, d'autre part, à une batterie au lithium-ion et non plus au nickel-hydrure, donc plus légère de 12 kg. La Yaris n'a pas la folie des grandeurs, en conservant un gabarit ultra-compact. À peine plus courte (5 mm), elle est plus large (5 cm) et plus basse (4 cm). De nouvelles proportions qui lui confèrent une allure plus statutaire et sportive ; mais elle est toujours aussi facile à garer en ville. Ces progrès lui offrent une polyvalence nouvelle. Plus performante, dotée d'un comportement routier plus assuré et efficace, grâce à un gros travail sur le châssis (nouveaux réglages de suspension, meilleure répartition des masses et centre de gravité plus bas), elle aborde les trajets autoroutiers avec plus d'aisance. Pourtant, il lui manque encore ce petit rien pour rivaliser avec les meilleures. Plus précise, agréable à mener, elle met en confiance, mais n'a pas encore l'excellence d'une 208, ni l'équilibre d'une Clio. Sa direction, qui conserve un léger flou, manque de retour d'information. Bien suspendue et confortable, elle demeure aussi plus sujette aux petits mouvements de caisse, et semble se dandiner sur ses appuis s'il vous prend l'envie d'aborder un enchaînement de virages de manière dynamique. Surtout, son ensemble hybride fait toujours appel à la transmission par boîte-pont, laquelle engendre une impression de patinage lors de fortes accélérations. Soulignons néanmoins les progrès : en ville, l'effet "Mobylette" a disparu. Il n'y a vraiment que lorsque la mécanique est poussée dans ses retranchements qu'il se fait sentir. En somme, la Yaris demeure une citadine-née.

Comme elle n'a pas grandi, il ne faut pas lui réclamer de gros progrès en habitabilité.

Toutefois, elle s'attache à optimiser chaque centimètre. Si sa longueur totale est quasi identique, l'empattement plus long de 5 cm de la nouvelle plate-forme lui permet d'optimiser l'espace à bord. Les assises ont aussi été implantées plus bas pour compenser une hauteur moindre. Ce n'est pas forcément la plus spacieuse, mais sans doute l'une de celles qui présentent le meilleur →



La Yaris mise beaucoup sur sa technologie hybride, mais pas seulement. Elle sera aussi disponible en version 100 % thermique de 1 ou 1,5 litre. Sans oublier la turbulente version sportive GR de 257 ch, voire plus encore avec une éventuelle GRMN de près de 300 ch !



La Yaris écoute la morale de Jean de La Fontaine : cette grenouille ne veut pas se faire aussi grosse que le bœuf, conservant un gabarit de citadine (moins de 4 m). C'est parfait pour se garer.



❶ Pas de record en vue : cependant, l'empattement plus long et l'optimisation du volume intérieur font sensiblement progresser la place aux jambes.
❷ Le coffre n'est pas aussi grand que celui des références. Il est pourtant assez logeable et pratique, grâce au plancher réglable en hauteur, qui s'aligne sur les dossiers une fois rabattus pour former un plancher plat.





rapport encombrement/habitabilité. Ne comptez pas non plus sur elle pour vous en mettre plein la vue à bord, avec des compteurs 3D, des écrans tactiles XXL. Ce n'est pas son genre. La présentation ne manque pas d'inspiration, mais reste sobre. Certains boutons gardent un petit côté désuet et les plastiques ne sont pas aussi valorisants que ceux des références. Toyota nous a toutefois assuré que nos voitures d'essai étaient des préséries et que les Yaris livrées aux clients bénéficieraient de matériaux plus raffinés et d'un assemblage soigné. Loin des effets de manches, Toyota s'attache à privilégier les aspects fonctionnels : l'ergonomie est bien pensée, les informations sont facilement accessibles et lisibles. Ici, pas d'i-Cockpit, ni de compteurs digitaux, par exemple, mais un affichage tête haute, avec projection des infos directement sur le pare-brise (à partir d'Iconic). À chacun de juger quel choix est le plus pertinent… De même, les équipements à la mode et les dernières aides à la conduite sont de la partie, et souvent de série dès l'entrée de gamme : régulateur de vitesse adaptatif, lecture des panneaux ou encore alerte au franchissement de ligne avec aide au maintien dans la voie. Pour ce que nous avons pu en juger lors de cette courte première prise en main, leur mise au point est assez aboutie. En revanche, comme souvent chez les constructeurs japonais, leur déconnexion nécessite de tâtonner dans le menu de l'ordinateur de bord : pas très pratique, voire agaçant. Cette profusion de technologies fait aussi grimper l'addition. En version Première, la Yaris dépasse les 25 000 € : cher pour une citadine ! Il n'en reste pas moins que son rapport prix/équipements demeure avantageux par rapport à la concurrence française. Sa consommation au ras des pâquerettes aussi. ▯



PLUS
Encombrement et maniabilité intacts
Consommation
Équipement très complet

—

MOINS
Direction peu informative
Effet de patinage de la transmission
Écran tactile central plus petit que chez la concurrence



LA YARIS MUSCLE SES LIGNES ET SON MOTEUR : L'ENSEMBLE HYBRIDE ATTEINT 114 CH. IL OFFRE SURTOUT UN RENDEMENT REMARQUABLE : LES PERFORMANCES PROGRESSENT, MAIS LA CONSOMMATION DESCEND À DES VALEURS EXCEPTIONNELLEMENT BASSES •••



Petite lunette et vitrage surteinté compliquent la visibilité arrière. Mais la Yaris a la solution : elle se gare toute seule. Son système d'assistance au stationnement gère toutes les situations : créneau, épi, bataille...

TOYOTA YARIS
114h Première
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	91 ch + 79 ch électrique (1)
Couple maxi	■	120 Nm + 141 Nm électrique
Type		3 cyl. en ligne, essence, injection directe
Cylindrée / puissance fiscale		1490 cm³ / 5 CV
Transmission		au roues avant
Boîte / nombre de rapports		boîte-pont / 1
Batterie		lithium-ion / 178 V
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,2 m
Pneumatiques		205/45 R 17
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		3,94 / 1,74 / 1,47 / 2,56 m
Poids / tractable freiné		1070 kg (estimation) / NC
Performances		
0 à 100 km/h	■	10,3 s
Vitesse maxi	■	175 km/h
Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	284 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**25 450 €**
Malus (CO_2)	■	0 € (64 g/km) (2)
Prix du modèle essayé (3)		26150 €
Garantie	■	3 ans ou 100000 km

(1) Puissance cumulée : 114 ch. (2) Valeur NEDC. 86 g/km en WLTP.
(3) Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■
9 airbags, accès et dém. sans clé, aff. tête haute, AFIL active, banq. AR fract. 2/3-1/3, Bluetooth, chargeur smartphone induction, cam. de recul, clim auto, détec. de pluie/lum., ESP, freinage auto d'urgence, gestion auto des feux de route, jantes alliage, lect. panneaux, régul./lim. de vit. adapt., régl. modes de conduite, rétros et vitres élec., sièges AV chauff., sellerie cuir, syst. multimédia avec écran 7 pouces/Apple CarPlay ou Android Auto/prises USB, syst. audio Premium JBL, carrosserie biton, toit pano., volant régl. 2 plans…

Options
GPS (750 €).

Consommations		
Mixte	■	2,9 l/100 km (4)
Urbaine/extra-urbaine		NC
Réservoir	■	36 l

(4) Valeur NEDC. 3,7 l/100 km en WLTP.

Note EuroNCAP	**en cours**
Pays de fabrication	**France**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Avec elle, pas d'effet "Waouh", mais de l'efficacité. Pas aussi spectaculaire qu'une 208, ni aussi polyvalente qu'une Clio, la Yaris progresse néanmoins sur bien des points, à commencer par sa tenue de route. Et si elle n'est plus la seule hybride, elle fait parler son expérience et reste l'une des citadines les plus économiques du marché.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Rester dans le coup

CRÉDIT

FM-132-PA 78

Cinq ans : l'heure du restylage a sonné pour la troisième Mazda2, qui rafraîchit très légèrement son style et modernise ses équipements. Mais la japonaise se veut aussi un peu plus écolo, grâce à son 1.5, désormais doté d'un système d'hybridation légère.

Par **David Bouillaux** Photos **Florian Grout**

On ne va pas se mentir, en France, la Mazda2 n'explose pas les chiffres de ventes. Rien d'anormal, elle n'a pas encore les moyens d'inquiéter les stars de la catégorie. Les Peugeot 208, Citroën C3 ou Renault Clio, qui trustent le podium des véhicules les plus vendus sur notre territoire, peuvent dormir sur leurs deux oreilles… Mais si la japonaise ne peut pas espérer bousculer la hiérarchie de tête, elle compte bien, cependant, grappiller quelques places parmi les outsiders. Pour ce faire, elle s'appuie sur son look à la fois jeune et élégant. Les retouches sont subtiles mais efficaces, à l'image de la nouvelle calandre façon 3D ou encore des moulures chromées situées sous les optiques et sur les pare-chocs. La citadine inaugure également de nouvelles jantes alu au dessin un peu plus moderne. D'un point de vue stylistique, elle ne bouscule peut-être pas les codes, mais la Mazda2 n'a pas à rougir et elle vieillit plutôt bien.



L'avis de David Bouillaux

Ce n'est pas le coup de cœur au volant, mais le style de cette petite Mazda2 me plaît beaucoup.

80%
Quotient Émotionnel

LA MAZDA2 S'AFFICHE À UN TARIF DES PLUS CONCURRENTIELS, LOIN DES EXCÈS DES STARS DE LA CATÉGORIE •••

À bord, les évolutions se veulent tout aussi discrètes. Hormis l'apparition de matériaux un peu plus raffinés, Mazda décline de nouvelles combinaisons de couleurs qui égaient l'ambiance intérieure. Le bien-être à bord fait d'ailleurs partie des priorités du constructeur. Cela passe par le confort et l'ergonomie des sièges ou encore, l'insonorisation de l'habitacle. À la manière d'une bonne berline compacte, la Mazda2 donne l'impression de pouvoir enchaîner les kilomètres en toute sérénité, d'autant que les bruits parasites se font rares, c'est agréable. Nul doute que la discrétion du 4 cylindres joue un rôle crucial.

La marque ayant simplifié la gamme, le 1.5 de 90 chevaux reste l'unique moteur disponible au catalogue. Mais ce dernier évolue.

Il se veut plus vertueux, en bénéficiant désormais d'un système de micro-hybridation avec alterno-démarreur. Lors des freinages, l'énergie est stockée dans un condensateur avant d'être redistribuée au moteur lors des phases d'accélération. Ce qui a pour but d'abaisser la consommation et les rejets en CO_2 (de 111 g à 94 g/km), mais aussi d'offrir plus de souplesse moteur à bas régime. Si cela reste difficile à mesurer à l'usage, ce 4 cylindres se révèle très agréable au quotidien. En ville, il dispose de suffisamment de couple pour évoluer en toute tranquillité sous les 50 km/h. De plus, il est très bien épaulé par une commande de boîte au guidage précis et ferme. Pour ceux qui sont lassés de passer les vitesses, une boîte automatique classique, à convertisseur de couple, est proposée moyennant 2 000 €, mais uniquement sur la finition haute, ce qui donne une note un peu salée.

La Mazda2 se révèle aussi assez à l'aise hors des centres-ville et les longs trajets sur autoroute ne lui posent aucun souci. Il faut néanmoins composer avec un moteur un peu trop linéaire lorsqu'on entreprend un dépassement dans une montée. Comprenez qu'il ne faut pas hésiter à rétrograder lors des relances. C'est dommage, car les accélérations sont plutôt satisfaisantes : la 2 franchit le 0 à 100 km/h en moins de 10 s, d'après Mazda. Sur route, elle n'affiche toutefois pas un comportement aussi précis et abouti que

❶ À l'arrière, l'espace est compté, surtout pour les adultes de grande taille.
❷ Avec une longueur de 4,06 m la Mazda2 n'est pas si petite que cela, mais son coffre, si ! Son volume (255 dm^3) est bien en deçà de la moyenne de la catégorie.
❸ Les réglages du châssis ont été légèrement revus. De fait, le niveau de confort et la tenue de route montent d'un cran.


❶


❷



PLUS
Moteur agréable
Dotation riche
Confort de conduite
Insonorisation

MOINS
Présence de quelques plastiques durs
Habitabilité arrière
Direction dure en ville

❸



❶ Tout n'est pas parfait à bord, mais Mazda a fait un effort sur la qualité des matériaux. ❷ Dès le deuxième niveau de finition Signature, l'écran tactile de 7 pouces est associé au système Mirror Screen pour synchroniser son smartphone. ❸ Mazda n'abandonne pas pour autant les commandes classiques et conserve une classique molette pour piloter le système multimédia.





les meilleures de la classe. Mais la bonne tenue de route dans les virages rassure et le niveau de confort se révèle acceptable. D'ailleurs, pour davantage de sérénité au volant et pour coller à son époque, la 2 embarque de nouveaux équipements comme le freinage d'urgence avec détection des piétons, les phares à LED adaptatifs, l'aide au maintien dans la voie ou encore la lecture des panneaux. La Mazda2 bénéficie même d'une caméra 360° pour les créneaux en ville. Une bonne nouvelle n'arrivant jamais seule, elle s'affiche à un tarif des plus concurrentiels, loin des excès des stars de la catégorie.

La Mazda2 promet également d'être économique à l'usage.

Certes, lors de notre essai, et il en ira sans doute de même au quotidien, nous n'avons pas reproduit la valeur particulièrement basse annoncée par Mazda (4,1 l/100 km). Mais les 5,8 l/100 km affichés à l'ordinateur de bord restent prometteurs et avantageux. Nous ne manquerons pas de vérifier très vite ce qu'il en est réellement sur notre base d'essais et si les bienfaits de la micro-hybridation se confirment.

Pour le reste, rien ou presque n'évolue. La Mazda2 propose une habitabilité qui s'inscrit tout juste dans la moyenne pour la catégorie. Ce qui se traduit par des places arrière au confort limité pour les grands adultes. Surtout au niveau de la garde au toit. Les plus d'1 m 80 feront très certainement la grimace… Mais rassurez-vous, tant qu'ils fréquentent le primaire ou le collège, l'espace est suffisant pour emmener vos bambins à l'école. Même remarque pour le coffre, qui dispose d'une contenance moyenne: 255 dm³, c'est peu. Inférieur, même, à la moyenne de la catégorie, et loin des 340 dm³ d'une Clio. Mais c'est assez pour les courses de la semaine. ■



MAZDA2 1.5 SKYACTIV-G M HYBRID 90 CH

Exclusive Edition

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	90 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	96 Nm à 6000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne essence
Cylindrée/puissance fiscale	1496 cm³/4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis	
Diamètre de braquage	10,1 m
Pneumatiques	185/60 R 16

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,06/1,69/1,49/2,57 m
Poids/tractable freiné	1025 Kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	9,8 s
Vitesse maxi	183 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	255 dm³

LE BUDGET

Prix	21 850 €
Malus (CO_2)	94 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé*	22650 €
Garantie	3 ans ou 100000 km

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

Affichage tête haute, AFIL, allumage auto des phares et des essuie-glaces, aide au parking AV/AR, Bluetooth, caméra 360°, clim auto, freinage autonome d'urgence avec détection piétons, phares à LED adaptatifs, rétro rabattable électriquement, sellerie semi-cuir, jantes alu de 16 pouces, régulateur de vitesse adaptatif, syst. multimédia avec écran tactile de 7 pouces/GPS/Mirror Screen et prise USB.

Options

Peinture Red Crystal métallisée (800 €).

Consommations	
Mixte	4,1 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	4,8/3,7 l/100 km
Réservoir	44 l

Note EuroNCAP	**4 étoiles**
Pays de fabrication	**Japon**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

La Mazda2 manque de polyvalence: choix des motorisations restreint, comportement général moins abouti que celui des références de la catégorie, places arrière étriquées… Mais le 1,5 l se révèle agréable et économique. Le rapport prix/équipements est aussi un atout.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Les SUV ont le vent en poupe. Mais certains, comme le Kia XCeed, préfèrent la jouer profil bas. Cette alternative surélevée de la berline mise plus sur le style que sur la gonflette. Nos Experts se demandent au prix de quelles concessions…



FLORIAN GROUT

Le XCeed est dérivé de la Ceed, et non du Sportage. Il n'existe qu'en version deux roues motrices.



FLORIAN GROUT

Le XCeed ne mégote pas sur les équipements "techno" : les phares full LED sont de série, dès l'entrée de gamme.

KIA XCEED

1.6 diesel CRDi 136 ch DCT 7 Premium - **37 590 €**

Malus écologique : 210 € (117 g/km CO_2)



ARNAUD SAUNIER

La présentation est assez réussie. Les inserts couleur carrosserie sont bien vus pour égayer un ensemble qui, sans cela, serait un peu austère.

Les centimètres pris par rapport à la Ceed ne profitent pas forcément à l'habitabilité. Les grands ne sont pas à la fête à l'arrière.



YANN LEFEBVRE



Franck Lagorce
(Pilote)

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



Mélina Priam
(Journaliste)

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



Ghislain Bacon
(Taxi)

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

PORTRAITS CLEMENT CHOULOT

« La tenue de route et le freinage s'avèrent plutôt convaincants et contribuent à l'agrément. Mais le moteur diesel gâche un peu le tableau. »

L'avis du pilote — 60% Quotient Émotionnel

En effet, le 1.6 diesel donne de la voix. Si encore il avait du répondant en performances, ce serait excusable, mais là, même pas ! 136 ch, c'est un peu juste pour une auto de ce gabarit. Dommage, car la boîte se montre plutôt rapide et réactive. Elle compense en partie le manque d'agrément mécanique. Le comportement routier est efficace : sain, équilibré et complété par un freinage efficace, qui réagit bien en cas d'urgence, sans déséquilibrer l'auto. Les suspensions, assez souples en détente, laissent un peu de champ libre aux mouvements de caisse, et cela accentue légèrement l'impression d'inertie. En revanche, elles sont assez fermes en compression, ce qui nuit au confort. Regrettable, car le poste de conduite est bien conçu : simple mais efficace, avec une bonne ergonomie des commandes, une excellente visibilité vers l'avant et un grand écran tactile.

« C'est un peu cher pour une Kia, mais le XCeed ne vole personne. Présentation et finition font de l'effet ; l'équipement de série est complet. »

L'avis de la journaliste — 70% Quotient Émotionnel

À force de multiplier les genres, Kia nous perd. Ceed, ProCeed (coupé 5 portes), XCeed, sans oublier le break SW : il faut suivre. Mais ne vous y trompez pas, le dernier-né est plus une Ceed haute sur pattes qu'un SUV. Contrairement à un Sportage, il n'existe pas en 4x4. Son atout, c'est son style. Mais être à la mode se paie. À l'achat déjà (4 000 à 4 800 € de plus qu'une Ceed), sans pour autant avoir plus de place à bord, ni un coffre plus grand. À l'usage aussi, car le XCeed est un peu plus lourd (22 kg sur cette version). Et prendre de la hauteur n'est pas très aérodynamique. Résultat : même si la consommation du diesel, bien secondé par une boîte DCT agréable, reste raisonnable (6,2 l/100 km), c'est 0,3 l/100 km de plus que lorsqu'il anime la Ceed. L'époque des Kia bradées est révolue. Pour preuve, cette version haut de gamme frise les 38 000 €. Heureusement, l'équipement est pléthorique.

« Ce XCeed a du style, mais l'amortissement inutilement ferme et le manque d'insonorisation ne sont pas au niveau d'une auto de ce prix. »

L'avis du taxi — 60% Quotient Émotionnel

Les Kia modernes n'ont plus rien à voir avec celles apparues il y a dix ans : les progrès sont spectaculaires. Ce XCeed privilégie l'esthétique, et soigne plus sa présentation que ses qualités techniques et dynamiques. La première impression est engageante : la planche de bord est joliment dessinée, les matériaux sont flatteurs et bien assemblés, et la sellerie est confortable… Le grand écran tactile central n'a rien à envier à ce que l'on trouve dans des voitures à la réputation établie. Malgré une ligne de toit fuyante, les passagers arrière ne sont pas trop punis et le coffre affiche une belle contenance. C'est la moindre des choses, compte tenu du gabarit. Tout cela est gâché par une ambiance sonore, disons… rustique. Pour une auto de ce prix, les bruits de roulement sont trop présents et le claquement du diesel s'entend bien à froid. À cela s'ajoute un confort de suspension vraiment trop cassant.

Les beaux GOSSES

Jusqu'ici, le BMW X2 avait la vie facile. Sans réel adversaire à sa mesure, il misait sur son physique pour décrocher la palme du plus sexy de la classe. Mais voilà que le Q3 Sportback déboule et entend lui piquer son titre.

Par **Mélina Priam** Photos **Arnaud Saunier**

Remerciements au Centre commercial Domus pour l'accueil, 16 rue de Lisbonne, 93562 Rosny-sous-Bois

Alors que la plupart des citadines n'offrent plus le choix entre 3 ou 5 portes, que les berlines ne se déclinent quasiment plus en coupés ou cabriolets – suivant l'esprit originel, j'entends –, les SUV, eux, multiplient les variantes. Signe des temps et des modes. Pour rendre à César ce qui lui appartient, c'est à BMW que nous devons "l'invention" du SUV coupé. Surprenant, original, atypique, choquant, ostentatoire… Le X6 a eu droit à tous les qualificatifs. Rares étaient ceux (et celles, j'avoue !) qui lui promettaient la carrière qui l'attendait. Il a initié une tendance qui a fait école. La concurrence a rappliqué, et comme dans toutes les fratries, les petits frères imitent les grands. Chez les SUV compacts, le X2 n'a aucun scrupule à faire de l'ombre à son jumeau le X1. Profitant d'un Mercedes GLA en fin de carrière, il s'est autoproclamé le plus beau et le plus sportif de la classe. Un titre que vient lui contester le petit dernier d'Audi, le Q3 Sportback. Contrairement au BMW, celui-ci ne s'encombre pas (mais ne bénéficie pas non plus !) d'un patronyme spécifique. On ne va pas se mentir, le premier argument (qui a dit le seul ?) de nos protagonistes est leur physique. Mais le style n'est-il pas l'un des principaux critères de choix, après tout ? Toutefois, en amateurs de conduite que nous sommes, nous n'allons pas nous arrêter à leur numéro de charme. Leur ramage est-il à la hauteur de leur plumage et… du montant du chèque exigé ? La question se pose d'autant plus lorsque, pour ne pas faire sauter →



la banque tout de suite justement, ils acceptent d'héberger de modestes diesels de 150 chevaux. Une puissance qui paraît en décalage avec les promesses d'une ligne élancée, et qui laisse planer le doute sur leur dynamisme. Mais assez de questions : place aux réponses.

SUR LA ROUTE

La première lecture de leurs fiches techniques respectives ne nous laisse guère d'espoir de les départager : nombre de cylindres identique – quatre en l'occurrence –, même cylindrée de 2,0 l et une cavalerie de 150 chevaux dans les deux cas. Le X2 bénéfice, certes, d'un couple sensiblement supérieur : 350 contre 340 Nm. Mais, délivrés dans les deux cas à des régimes moteur assez bas, cela ne constitue pas, en théorie, un avantage décisif pour creuser l'écart. Sauf quand ce petit avantage est conjugué à d'autres, comme un poids, disons, plus… contrôlé. Ne nous emballons pas. En accusant ses 1 626 kg sur la balance, le X2 n'affiche pas un rapport poids/puissance qui oblige à empoigner fermement le volant et qui vous colle au siège – très agréable au demeurant. Mais celui-ci n'en reste pas moins plus flatteur que celui du Q3 Sportback. En flirtant gentiment avec les 1 700 kg (1 690 kg pour être précise, c'est déjà bien assez !), la tâche de son 2.0 TDI n'en est pas facilitée.

À l'accélération ou en relances, l'Audi Q3 Sportback est plus à la peine, voire… poussif.

Honnêtement, il nous a un peu déçus. Il se montre, en prime, assez sonore dans un habitacle de ce standing. Le 2.0 du… 18d – cela fait belle lurette qu'il n'y a plus de correspondance entre appellation et cylindrée, pour preuve le 35 TDI du Q3 Sportback ! – peut, de surcroît, compter sur une meilleure partenaire. Sa classique boîte automatique à 8 rapports, certes facturée 2 200 €, auxquels il convient d'ajouter 150 € pour les palettes au volant (bienvenue chez les premium !), se révèle à la fois plus réactive et plus douce que la transmission S tronic (ici imposée) du Q3 Sportback. Elle donne par ailleurs le sentiment de mieux atténuer le caractère un peu fruste du diesel.

Si, finalement, aucun des deux n'offre le grand frisson, le X2 se révèle un poil plus performant, plus plaisant et plus discret. À cela s'ajoute un comportement routier nettement plus enjoué et dynamique. Aidé par une direction plus précise et offrant un retour d'information plus naturel et agréable, il parvient mieux à faire oublier sa masse. Là encore, les quelques kilos en moins l'avantagent. Précisons aussi que, selon les dires de BMW et d'Audi, le X2 s'émancipe davantage des réglages de trains roulant de son faux jumeau X1 que le Q3 Sportback ne le fait de ceux du Q3. Aussi, la différence entre les deux pendants coupés est plus marquée : même animé par un petit diesel, le X2 est plus agile et plaisant à mener. Le Q3 Sportback n'est pas une punition à conduire. Sur les grands axes, une fois sa vitesse stabilisée atteinte, il affiche une sérénité remarquable. Régulateur de vitesse branché, il se montre impérial et il ➔





AUDI Q3 SPORTBACK

❶ Le Virtual Cockpit, de série ici, fait toujours autant d'effet lorsque le conducteur affiche la carte du GPS en grand. ❷ La boîte double embrayage S tronic à 7 rapports se révèle un peu moins efficace que la boîte auto du BMW. ❸ La présentation est strictement identique à celle d'un Q3 "tout court". La finition au cordeau dégage une impression de luxe plus marquée.











BMW X2

❶ Le X2 est l'un des derniers modèles BMW à ne pas pouvoir recevoir les compteurs numériques. Une absence qui sera peut-être corrigée lors de son prochain restylage *(lire p. 24-25)*. Cela étant, les classiques compteurs sont très lisibles. ❷ Même si l'écran central est tactile, BMW conserve la molette iDrive pour accéder au système multimédia. ❸ Le X2 offre une position de conduite un peu moins haut perchée très agréable.

PLUS PERFORMANT, SENSIBLEMENT PLUS LÉGER, LE X2 GARDE L'AVANTAGE D'UN COMPORTEMENT PLUS ENJOUÉ •••



BMW X2

PLUS
Comportement plus dynamique
Consommation
Agrément moteur/boîte plus réussi

—

MOINS
Coffre plus petit
Confort ferme
Aspects pratiques en retrait

DANS CES LIVRÉES SPORTIVES, L'UN COMME L'AUTRE OFFRENT UN CONFORT ASSEZ FERME, PEU EN ACCORD AVEC LEUR MODESTE DIESEL •••







AUDI Q3 SPORTBACK

❶ La poupe fuyante et la petite lunette arrière n'aident pas à la visibilité arrière. Les appuie-tête qui ne s'encastrent pas totalement la compliquent encore plus. ❷ Si vous voyagez chargé, le Q3 Sportback est plus adapté. Même avec la banquette arrière reculée à fond, son coffre est plus grand. Mais le seuil de chargement est un peu haut. ❸ Le coupé conserve, en effet, la pratique banquette coulissante du Q3. Mais l'espace aux jambes est riquiqui.







BMW X2

❶ Le gabarit plus compact du BMW est un atout dans la circulation urbaine. Mais il arrive un moment où les centimètres en moins (14 cm) manquent. C'est le coffre, plus petit, qui en fait les frais. ❷ Les jantes de 19 pouces sont de série sur cette livrée M Sport. C'est joli, mais cela n'aide pas les suspensions à gommer les irrégularités de la route. ❸ Le X2 n'a pas de banquette coulissante, mais les passagers arrière disposent finalement de plus de place pour leurs jambes qu'à bord du Q3 Sportback.



reste un compagnon de voyage plus que fréquentable pour traverser la France du nord au sud ou d'est en ouest. À plus forte raison si vous avez coché toutes les options d'aides à la conduite dernier cri qu'il propose. Là, c'est vrai, c'est lui le patron : il conduit (presque) tout seul. Mais une fois sur nos petites routes départementales, il paraît tout de suite moins à l'aise. Même constat en ville, où le X2 tire parti de son gabarit plus ramassé – caser 4,36 m est toujours plus facile que 4,50 m ! – et de son diamètre de braquage plus court pour se montrer plus facile à vivre.

En revanche, au moment d'aborder la question du confort de suspension, nous sortirons le carton rouge à l'encontre de nos deux candidats. La fermeté de leur suspension est hors de propos avec des motorisations qui n'ont rien de sportives. Eu égard à son comportement routier plus précis et dynamique, ça passe mieux sur le X2, mais ne se justifie pas pour autant. Cet aspect est, pour partie, lié à leur finition : S line pour le Q3 Sportback et M Sport pour le X2, synonymes dans les deux cas de châssis rabaissés, plus fermement amortis. Un réglage qui convient sans doute très bien à un X2 M35i ou à un RS Q3 Sportback, mais qui apparaît ici inapproprié et, surtout, très désagréable pour les vertèbres.

VIE À BORD

Cela peut paraître anodin, mais en reprenant l'appellation Q3 et en se contentant simplement de lui accoler la mention Sportback, le SUV coupé Audi signifie clairement qu'il y a peu de différence entre les deux. À l'inverse, BMW a fait en sorte que ses deux modèles présentent de petites particularités. Je vous l'accorde, il s'agit là de points de détails. Toutefois, en conservant la banquette coulissante de série, le Q3 Sportback semble vouloir davantage préserver son sens pratique et flatter les familles. À l'inverse, en abandonnant ladite banquette et en abaissant l'implantation des sièges pour offrir une position de conduite plus près de la route, le X2 marque sa volonté de séduire son conducteur. De là à en conclure que le Q3 Sportback s'avère plus accueillant… Certes, la banquette coulissante offre une modularité appréciable. Pour autant, lorsqu'elle est avancée à son maximum, il devient presque impossible à des adultes de prendre place : l'espace restant entre le bord de l'assise et le dossier du siège avant est de 9 cm ! Et lorsqu'elle est reculée, le Q3 Sportback n'offre pas plus de place à ses passagers que le X2. En revanche, c'est indéniable pour qui voyage souvent chargé, l'Audi →

L'avis de Mélina Priam



Le Q3 Sportback joue les jolis cœurs, mais son TDI est un peu court !

60% *Quotient Émotionnel*



À L'ACHAT, AUCUN NE FAIT DE CADEAU. À L'USAGE, LE BMW PRÉSERVE CEPENDANT NETTEMENT LE PORTE-MONNAIE AVEC UNE CONSOMMATION PARTICULIÈREMENT BASSE •••

offre une plus grande capacité de chargement et l'ouverture plus ample de son hayon s'avère plus pratique pour les objets volumineux. S'il n'y avait ce seuil de chargement haut (à 79 cm du sol), ce serait parfait.

De conception plus récente, le Q3 Sportback prend aussi un avantage technologique certain.

L'illustration la plus visible s'incarne dans l'instrumentation de bord : avec son Virtual Cockpit paramétrable à l'envi, il en met plein la vue. Les compteurs classiques du X2 paraissent datés et lui font prendre un petit coup de vieux. Pour autant, ils ont leur charme, leurs adeptes, et ils ne souffrent guère la critique en matière de lisibilité. S'ajoutent à cela des équipements et des assistances à la conduite plus performantes. Il faut, certes, souvent recourir à la liste des options. Mais le client pour lequel il est important d'avoir les dernières mises à jour de Google Maps ou les dispositifs les plus aboutis trouvera le Q3 Sportback plus en pointe. Tant qu'à devoir remettre la main au portefeuille, autant être à la page ! Tout cela dégage, en prime, une plus grande impression de luxe. Non pas que les matériaux du X2 soient moins raffinés ni sa finition moins soignée, mais en optant pour une présentation au style plus sportif, il paraît moins tiré à quatre épingles.

BUDGET

Plus de 50 000 € pour des SUV compacts dotés de "petits" diesels de 150 chevaux, à l'agrément mécanique finalement quelconque, cela commence à faire cher, très cher, même. Mais nous sommes chez BMW et Audi, et ce n'est pas une nouveauté si ces deux-là nous font payer le prix fort. Pour se justifier, il faut néanmoins souligner qu'ils se présentent ici dans des finitions assez haut de gamme, qui bénéficient d'une dotation d'équipements de série déjà complète, même si les derniers raffinements technologiques restent encore souvent en sus. Avoir affaire à de modestes 2.0 diesels présente en revanche quelques avantages. Sur ce terrain, le X2, qui, rappelons-le, se montre pourtant le plus performant, inflige une petite leçon au Q3 Sportback. C'est simple, il consomme 1 l/100 km de moins en moyenne, écart porté à 1,3 l/100 km sur autoroute. Les gros rouleurs auront vite fait leur calcul ! ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : BMW X2
LA VIE À BORD : AUDI Q3 SPORTBACK
LE BUDGET : BMW X2

AUDI Q3 SPORTBACK 35 TDI 150 ch
BMW X2 sDrive 18d 150 ch

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

	Audi Q3 Sportback	BMW X2
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	150 ch à 3500 tr/mn	150 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	340 Nm à 1750 tr/mn	350 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm³/8 CV	1995 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	Rob. double embrayage/7	automatique/8
Châssis		
Diamètre de braquage	11,8 m	11,5 m
Pneumatiques	255/45 R 19	225/45 R 19
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,50/1,85/1,57/2,68 m	4,36/1,83/1,53/2,67 m
Poids/tractable freiné	1690 kg/2000 kg	1626 kg/1800 kg
Performances		
1000 m d.a.	32,4 s	31,4 s
0 à 100 km/h	10,2 s	9,5 s
90-130 km/h en Drive	10,8 s	9,2 s
Vitesse maxi	186 km/h	197 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/30/63 m	10/33/67 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	8/22 cm*	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	152/148 cm	147/145 cm
Volume de coffre	507/612 dm³*	438 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	49 / 66,2 / 69,4 dB	43 / 66,2 / 68,4 dB

*Selon la position de la banquette coulissante.

LE BUDGET

Prix	**48360 €**	**47900 €**
Malus écologique (CO_2)	400 € (125 g/km)	310 € (122 g/km)
Prix du modèle essayé**	54700 €	51020 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

** Avec options et malus inclus.

Équipements communs

6 airbags, AFU, aides au parking AR/AV, banquette AR rabattable 40/20/40 (coulissante sur Q3), Bluetooth, clim auto bizone, détecteurs de pluie/luminosité, direction progressive, frein de parking auto., hayon électrique, jantes alliage, phares LED, régul./lim. de vitesse, susp. Sport, syst. multimédia avec écran tactile, GPS, prise USB, volant multifonction...

Options

Audi Q3 Sportback : accès sans clé (460 €), assist. feux de route (150 €), cam. de recul (460 €), pack assistance à la conduite (840 €), peinture métal (900 €), siège AV élect. (780 €), suspension adaptative (850 €), toit pano. (1450 €)…

BMW X2 : pack Innovation (2150 €), pack assistance à la conduite (1250 €), peinture métal (890 €), suspension adaptative : 2 réglages (200 €), toit pano. (1450 €)…

Consommations		
Moyenne	7,2 l/100 km	6,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,4/7/7,3 l/100 km	6,7/5,9/6 l/100 km
Autonomie /Réservoir	833 km/60 l	822 km/51 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Hongrie**	**Allemagne**





Le BMW X2 a plus de bouteille et sera bientôt restylé. Il ne dispose pas toujours des derniers gadgets technos, mais il est plus plaisant à conduire, plus performant, et il consomme moins. Pour une voiture, c'est important, non ?

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

BMW X2

Certes, en matière de technologies embarquées, le dernier qui parle a, une fois encore, raison : plus moderne, plus raffiné, le Q3 Sportback joue de son charme. Mais sa conduite manque de saveur. En action, le BMW garde l'avantage : il est plus performant et se révèle plus précis et plaisant à mener. Il enfonce le clou avec une consommation record.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

TOUJOURS AU COURANT

Depuis son lancement en 2012, la Tesla Model S évolue continuellement pour conserver son avance technologique et rester la référence des grandes routières sans émissions.

Par **Maxime Fontanier** Photos **Yann Lefebvre**
Merci au parking EFFIA de l'hôpital Simone-Veil d'Eaubonne

UNE EFFICIENCE RECORD

La dernière évolution de la Model S exploite deux moteurs électriques inédits. Le premier, de type synchrone à aimants permanents à réluctance, est placé à l'avant, le second, asynchrone à induction, se trouve à l'arrière. S'y ajoute un pack de batterie de 100 kWh dont le système de gestion s'améliore grâce aux données recueillies sur chaque voiture. Un ordinateur roulant qui garantit des performances fulgurantes (0 à 100 km/h en 4,6 s) et une autonomie intéressante : 491 km de moyenne en usage mixte, contre 387 km sur l'Audi e-tron.

UNE RECHARGE RAPIDE, FACILE ET GRATUITE À VIE !

Outre son autonomie record, la Model S 2019 offre à son premier propriétaire un accès gratuit à vie au réseau privatif Supercharger (73 stations en France, 500 en Europe). Ce dernier constitue toujours le plus vaste réseau de recharge rapide au monde. C'est aussi le plus facile d'utilisation et le plus fiable. Pas de carte à sortir et l'ouverture de la trappe est automatique ! Les Tesla peuvent aussi se brancher sur toutes les autres prises existantes et accéder au réseau Ionity.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

TESLA MODEL S
Grande Autonomie

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	540 ch
Couple maxi	■	755 Nm
Type		synchr. à aimants perm. + asynchr. à induction
Puissance fiscale		10 CV
Batterie/capacité		lithium-ion/100 kWh
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,8 m
Pneumatiques		245/45 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,27/1,80/1,44/2,67 m
Poids/tractable freiné		2221 kg/non autorisé
Performances		
1000 m d. a.	■	23,8 s
0 à 100 km/h	■	4,6 s
90-130 km/h en Drive	■	3,6 s
Vitesse maxi	■	250 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	11/32/66 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	34 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	154/146 cm
Volume de coffre	■	710 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**91 000 €**
Bonus écologique (CO_2)	■	3000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		96800 €
Garantie	■	4 ans ou 80000 km (2)

(1) Avec options et bonus inclus. (2) Batterie 8 ans ou 240000 km.

Équipements de série et options ■

8 airbags, accès mains-libres, AFIL active, aide au parking, Bluetooth, clim auto, détect. pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes alu 19 pouces, régul./limit. de vitesse adapt., syst. multimédia avec écran tactile 17 pouces/radio DAB/prises USB, clé 4G, accès internet, volant cuir multifonction…

Options

Cond. autonome + gestion du parking avec smartphone (6300 €), int. cuir blanc (1600 €), jantes 19 pouces Sonic (1600 €), peint. rouge multicouche (2600 €)…

Autonomie/Temps de charge		
Autonomie moyenne	■	491 km
Borne 2,7 kW/16 kW/ Supercharger 150 kW	■	34 h/7 h/45 mn
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**États-Unis**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★½

La Tesla Model S Grande Autonomie est la plus efficiente et la mieux connectée des berlines routières électriques. Ses mises à jour l'améliorent sans cesse et le vaste réseau Supercharger lui donne une longueur d'avance sur son temps.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

UNE RÉFÉRENCE

À l'instar d'Apple, Tesla dispose de son propre système d'exploitation informatique. Cet environnement fermé assure la protection des données et une grande fiabilité. La dernière mise à jour (V10.0) permet de regarder Youtube ou Netflix (à l'arrêt, évidemment) et intègre de nouveaux jeux vidéo. L'écran tactile brille aussi par sa réactivité et son ergonomie, aussi intuitive que celle d'un iPad.

L'avis de Maxime Fontanier



Derrière son design sobre, la Tesla Model S accélère comme un dragster et offre un confort royal.

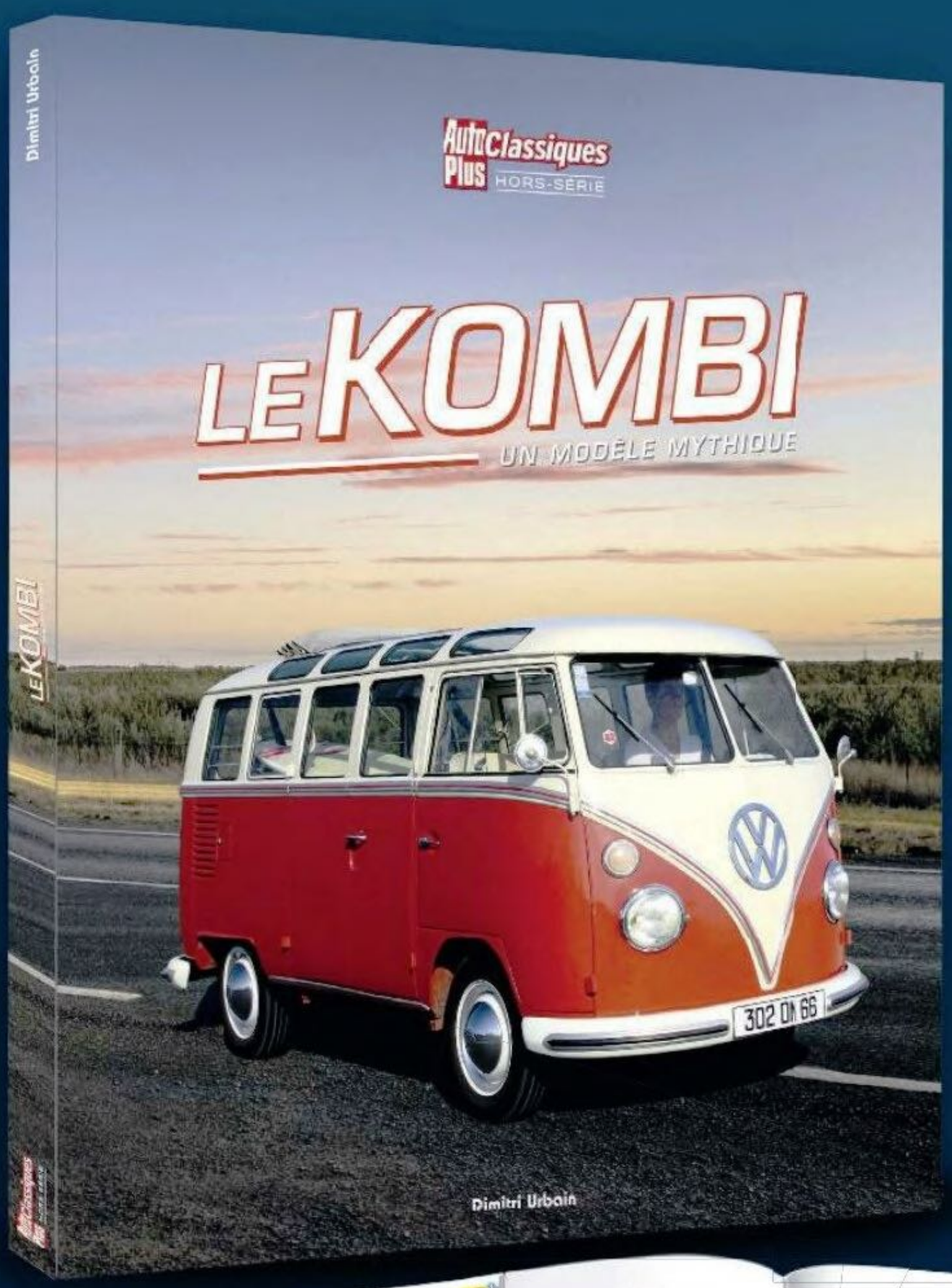
100 % Quotient Émotionnel

UN CHÂSSIS CONNECTÉ

Le cru 2019 de la Model S dispose de nouvelles suspensions pneumatiques qui s'adaptent au rythme de conduite et proposent trois modes de réglage (Normal, Auto ou Sport). Elles intègrent des capteurs permettant à Tesla d'effectuer des modifications à distance via des mises à jour gratuites. Il s'agit donc des premières suspensions connectées et évolutives du marché.

Auto Classiques Plus HORS-SÉRIE

LA BELLE HISTOIRE D'UNE LÉGENDE



Ce hors-série inédit propose de revivre la saga du célèbre mini-van depuis son origine, dans les années 50. Le Kombi a endossé mille costumes : fourgon tôlé, minibus de luxe, pick-up, van pour hippies ou surfers...
Il sait comme aucun autre s'adapter aux époques et aux styles des utilisateurs. Depuis 70 ans, son succès ne faiblit pas, avec un vrai regain, ces derniers temps, pour son look vintage.
Cet ouvrage, richement illustré et très complet, est un bel hommage à ce véhicule hors du temps.

EN VENTE
ACTUELLEMENT



Suivez-nous sur pour une info en continu



CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur l'autojournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Le DS 7 E-Tense face à ses rivaux

Enthousiasmé par votre essai sur le DS 7 Crossback E-Tense, deux questions me sont venues à l'esprit : à quand un super comparatif avec tous les SUV hybrides rechargeables du marché (DS7, Q5, X3…) ? Ensuite, l'intérêt de ces véhicules, c'est aussi et surtout de pouvoir rouler en tout électrique, notamment en ville. Ne serait-il pas possible d'avoir trois courbes d'accélération, tout électrique, batterie vide et mixte ? ***J.-P. S.***

Très bonne suggestion, car les constructeurs ne choisissent pas tous les mêmes réglages. Chez PSA, la réserve de puissance permet de conserver les mêmes accélérations, quel que soit l'état de la batterie. En revanche, il existe des différences en fonction des modes de conduite. Quant à un prochain comparatif, nous attendons que la catégorie s'étoffe et l'arrivée de l'Audi Q5 restylé.



YANN LEFEBVRE



YANN LEFEBVRE

Quelle citadine essence choisir ?

Nous envisageons de changer notre Peugeot 207 HDi de 2011 pour une essence neuve. La Clio et la 208 sont trop chères ! En fonction de critères tels que le confort, la tenue de route, la consommation, la finition et la dépréciation, que pouvez-vous nous conseiller ? ***J.-P. V.***

Vous avez éliminé les deux meilleures citadines du moment, certes plus chères que les autres. En fonction de vos critères, voici mes préférées :

- Citroën C3 1.2 PureTech 82 Feel : 16 390 € (avant restylage).
- Ford Fiesta 1.0 EcoBoost 95 Cool & Connect : 17 450 € (14 200 € remisé).
- Seat Ibiza TSI 95 Style : 17 610 €.

Pneus classiques contre runflat

Peut-on monter des pneumatiques classiques à la place de pneus runflat ? ***R.J.***

Il est possible mais pas conseillé de remplacer des pneus dits runflat par une monte classique. En effet, les pneus runflat reposent sur le principe des flancs porteurs, qui permettent de supporter une charge importante même en cas de perte de pression. Or, les jantes d'un véhicule homologué RFT sont spécifiques, et en conditions extrêmes de roulage, un risque de déjantage reste envisageable.



ADOBE STOCK

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

Folle de mécanique

Océane ne passe pas ses soirées à se refaire les ongles, c'est certain. Mais si cette jeune étudiante se passionne pour la mécanique, elle ne cherche pas, pour autant, à masquer sa féminité. Bien au contraire.

Par **Guy L'Hospital** Photos **Yann Lefebvre**

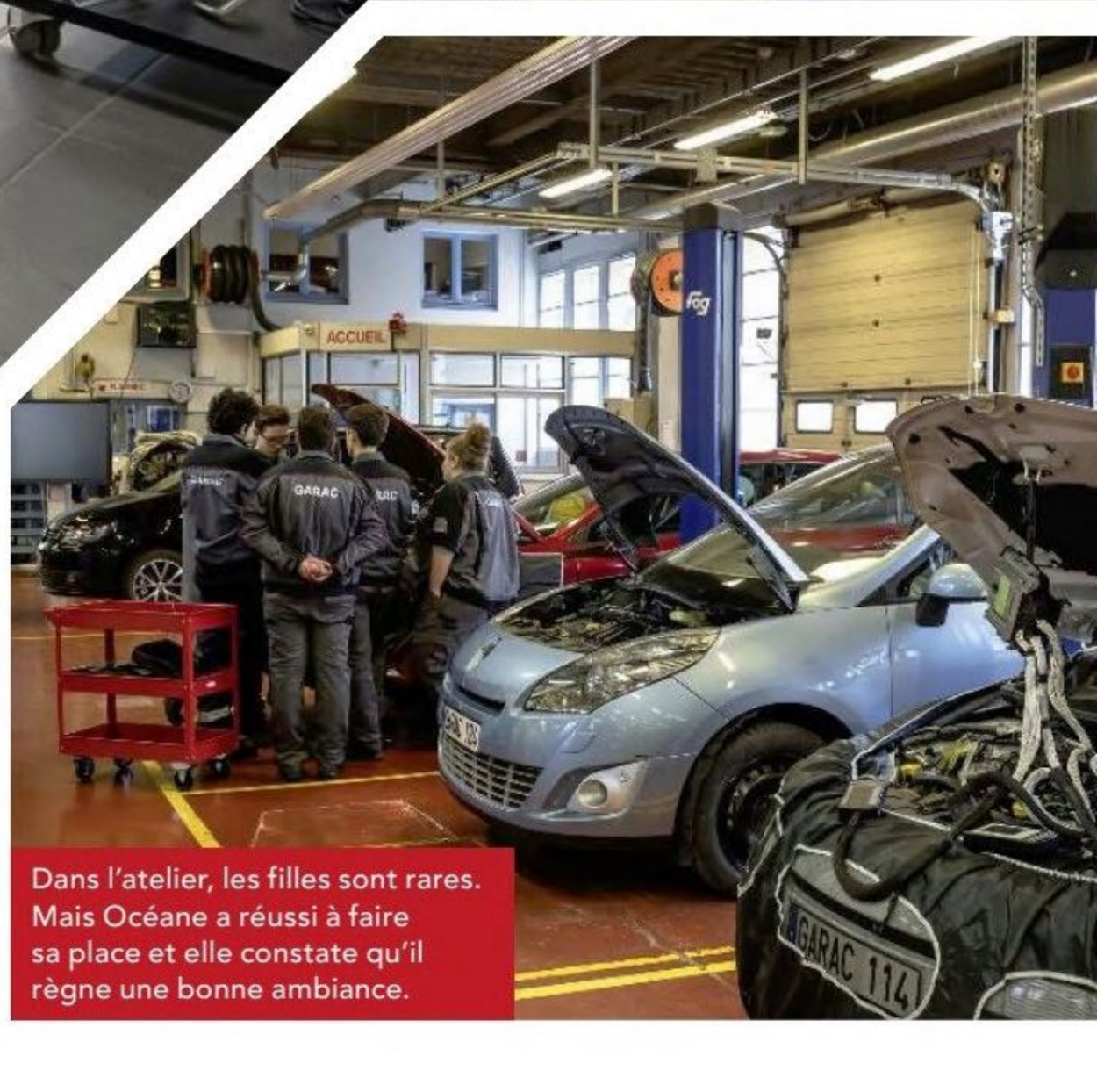
Plus jeune, Océane rêvait devant le merveilleux univers des films d'animation du maître japonais Hayao Miyazaki. Même si, pour elle, *Mon Voisin Totoro* reste au-dessus du lot, c'est avec Fio, la jeune mécanicienne de Piccolo SPA dans *Porco Rosso,* qu'elle partage de nombreux points communs. Comme Fio, avec ses longs cheveux en queue-de-cheval, elle n'hésite jamais à mettre les deux mains dans le cambouis. Comme Fio, elle avoue quelquefois devoir batailler dur dans ce monde d'hommes. Et comme Fio, quand cela devient nécessaire, elle n'hésite pas à faire les gros yeux et à jouer de la clé à molette pour se faire respecter… Océane travaille chez Renault, à la concession de Boulogne-Billancourt, dans les Hauts-de-Seine, tout en poursuivant sa scolarité en alternance au Garac, dans le Val d'Oise *(lire encadré p. 97).* Elle a 18 ans, ne supporte pas les clichés, et sa féminité, elle l'assume sans aucune difficulté. *"On n'a pas forcément besoin de jouer au garçon manqué dans ce métier. Moi, en tout cas, je ne cache rien. Je m'assume telle que je suis. Je suis une jeune fille qui a décidé de vivre de sa passion. Si ça ne plaît pas, tant pis!"*, assure Océane qui n'est pas arrivée ici par hasard.

Dès la fin du collège, elle savait qu'elle allait s'orienter vers la mécanique, ce métier qu'elle a toujours voulu faire. *"Déjà petite, je préférais les circuits électriques et les petites voitures aux Barbie, que j'avais tendance à décapiter. Dès que j'avais un moment, je dessinais. Et quoi donc? Des*

croquis de véhicules, évidemment ! Je me suis dit que cela commençait à faire beaucoup et qu'il était temps d'approfondir cette passion pour l'automobile."

Alors, malgré ce qu'elle avait entendu dire sur ce métier que l'on disait très machiste, elle a décidé d'y aller.

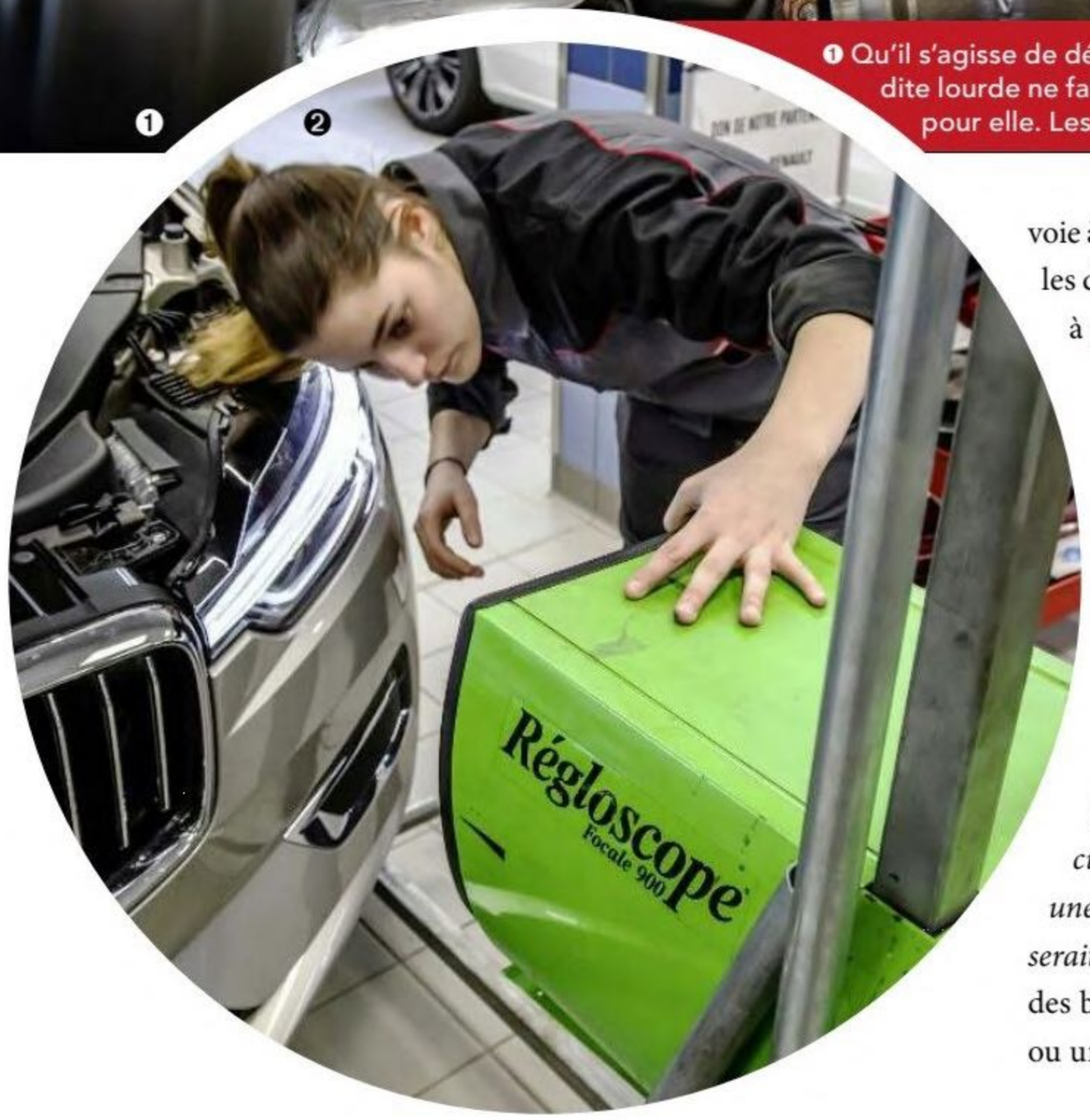
Le regrette-elle ? *"Pas une seconde,* clame-t-elle. *Aujourd'hui, je suis en première année de BTS. Nous sommes seulement deux filles dans la classe, mais cela se passe très bien. Toutes les équipes sont adorables avec moi."* Océane partage son temps entre les cours – plus théoriques – du Garac et la concession Renault de Boulogne- Billancourt, où elle acquiert l'essentiel de son expérience. Pour la jeune étudiante, l'alternance est vraiment la →



Dans l'atelier, les filles sont rares. Mais Océane a réussi à faire sa place et elle constate qu'il règne une bonne ambiance.



❶ Qu'il s'agisse de démonter un demi-train avant ou de tomber un moteur, la mécanique dite lourde ne fait pas peur à Océane. ❷ Régler un projecteur n'a rien de complexe pour elle. Les plus modernes, dit matriciels, réclament un recalibrage des Adas.



voie à suivre. Même si elle décide – ce qui est probable – d'enchaîner avec les deux ans du cursus ingénieur après son BTS, elle compte continuer à passer du temps à l'atelier.

Si Océane ne tarit pas d'éloges sur l'alternance, elle se montre volontiers plus critique sur la prise en considération de l'arrivée des voitures électriques.

"Certes, on parle beaucoup de voitures électriques, alors qu'elles sont encore peu nombreuses à entrer en atelier, mais comme il faut une habilitation, nous ne pouvons pas travailler dessus. Au Garac, nous apprenons la théorie, en revanche pour la pratique, les entreprises préfèrent former des gens en poste plutôt qu'un apprenti. Je pense qu'il faudrait changer cela. Peut-être intégrer dans notre cursus scolaire l'habilitation qui nous permet, au minimum, de mettre une voiture électrique en condition, afin de pouvoir intervenir dessus. Ce serait un vrai plus." Océane sait bien qu'elle ne démontera pas uniquement des blocs thermiques, à l'avenir. Pour elle, travailler sur un générateur ou une batterie lithium-ion, c'est toujours de la mécanique. Même si le



Bio express

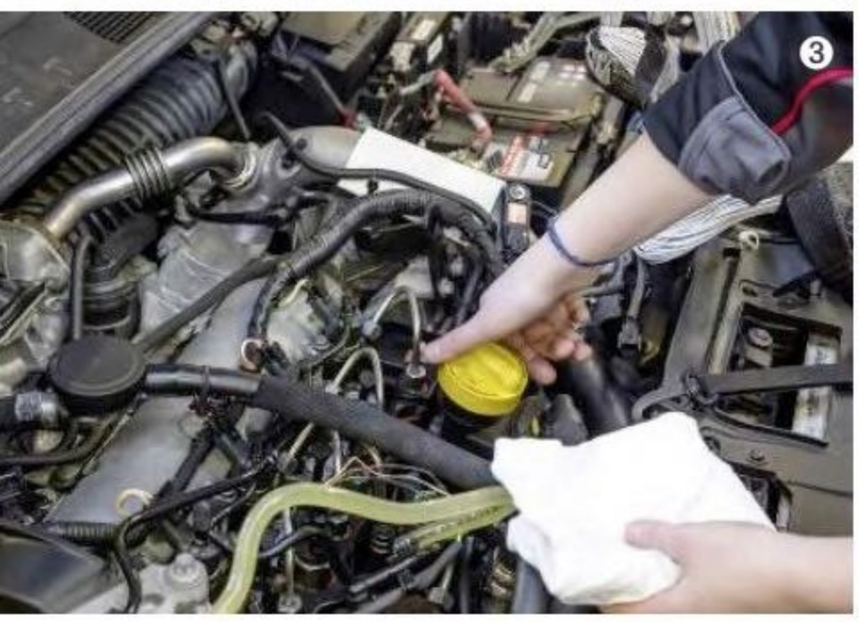
Océane Gama, 18 ans

Étudiante en première année de BTS, au Garac.

Rêve d'une **Ford Mustang Shelby** ou **Eleanor.**







❶ Être une femme dans ce métier n'est pas toujours simple. Il faut savoir faire preuve de diplomatie, de patience, mais aussi de répondant, pour remettre à leur place ceux qui dépassent les bornes.
❷ La fameuse valise Clip dédiée aux diagnostics des Renault n'a plus de secret pour Océane, qui partage son temps entre ses cours au Garac et la concession Renault de Boulogne-Billancourt.
❸ Les mains dans le cambouis, cela ne gêne pas la jeune mécanicienne : elle apprécie le contact avec la matière.

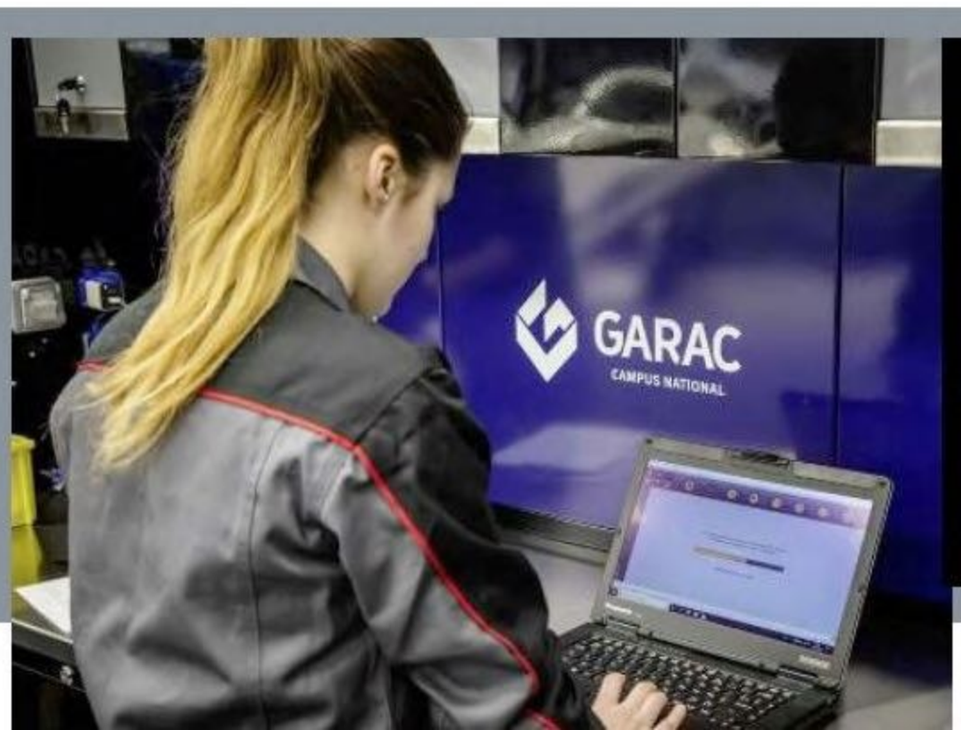
contact avec la matière est moins présent… ou plus dangereux. Ce que la jeune mécanicienne apprécie le plus : la diversité des tâches à réaliser. *"J'aime tout faire,* poursuit Océane, *puisque c'est une passion. Mais, après, cela va dépendre de l'humeur du jour, si on n'a pas envie de se prendre la tête sur un gros diag, on peut toujours se lancer dans une suite de petits entretiens parce qu'on a envie de toucher à la matière première. Tellement de choses passent par le toucher dans ce métier."*

Du haut de ses 18 ans, son permis bientôt en poche – espère-t-elle –, Océane se laisse le temps de voir quelle suite donner à ses études.

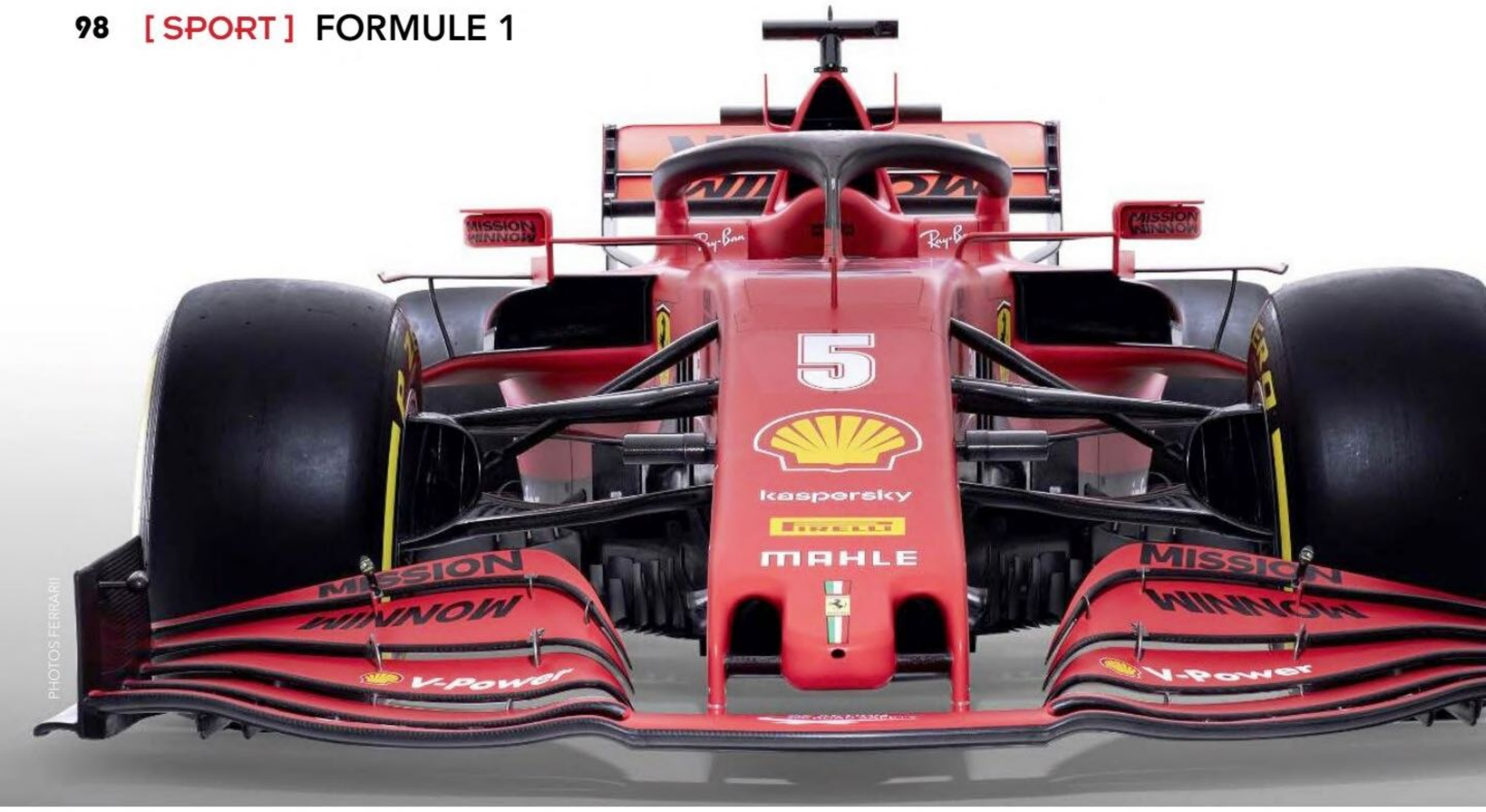
Sans doute poursuivre jusqu'au diplôme d'ingénieur. Mais après ? Monter sa propre entreprise, pourquoi pas ? Cela dépendra des opportunités qui lui seront offertes. Si l'avenir du métier pose beaucoup de questions, jamais Océane n'a regretté son choix. *"J'ai eu des doutes,* reconnaît-elle, *lorsque je suis arrivée dans le milieu et que j'ai rencontré des gens qui m'ont expliqué que ma place était dans un bureau plutôt qu'ici, à sortir des moteurs."* Insuffisant pour décourager Océane, qui a toujours su pourquoi elle avait choisi cette voie et qui donne volontiers quelques conseils à celles qui voudraient suivre le même chemin : *"Dans notre monde, aujourd'hui, on est capable de tout. Si une jeune fille a envie de faire un métier, quel qu'il soit, qu'elle le fasse, qu'elle ne se mette pas de barrières parce qu'on lui dit qu'elle n'est pas faite pour. Il ne faut surtout pas s'imaginer qu'on n'y arrivera pas. C'est comme cela qu'on risque de lâcher prise. Toujours se répéter :* «Je suis capable, j'ai autant de force qu'un homme. Je réalise ma passion et si cela ne plaît pas aux autres, tant pis»." Elle, c'est Océane Gama, 18 ans, mécanicienne, toujours prête à mettre un moteur par terre. ■

Cursus Garac

L'École nationale des professions de l'automobile, le Garac, à Argenteuil, est née des besoins des différentes chambres syndicales de l'automobile et du cycle. En 1947, celles-ci décident de se réunir et de créer le Groupement d'apprentissage de la réparation automobile et du cycle, alias Garac. Aujourd'hui, l'école dispense 24 formations et diplômes de niveau V à I, du CAP au diplôme d'ingénieur, en mécanique/électricité/électronique, en carrosserie/peinture ou encore, dans le domaine des métiers du commerce et du management.



Une cinquantaine de filles suivent une formation Garac. Un chiffre qui progresse en valeur absolue, mais qui est faible en pourcentage. Dommage : elles sont réputées être plus méticuleuses que les garçons.



PHOTOS FERRARI

FERRARI EN PHASE DE RECONQUÊTE

Alors qu'elle disputera bientôt son 1 000e Grand Prix, la Scuderia Ferrari a présenté, en grande pompe, sa nouvelle arme. De quoi faire tomber la forteresse Mercedes, et cimenter une nécessaire unité entre Sebastien Vettel et Charles Leclerc ?

Par **Alain Pernot**

À une époque où les équipes de Formule 1 ont appris à présenter leur nouvelle monoplace dans des contextes minimalistes, Ferrari s'est offert un événement fastueux dans le cadre prestigieux de l'opéra de Reggio Emilia. Grand amateur d'opéra, Enzo Ferrari aurait certainement apprécié. Pas sûr, en revanche, que le Commendatore eût goûté la cohabitation entre l'orchestre traditionnel et la musique électronique qui a rythmé la soirée. Un savant mélange de tradition et de modernité, à l'image de ce qu'incarne aujourd'hui la Scuderia, qui disputera, au début de l'été, son 1 000e Grand Prix. Pour célébrer, avec un peu d'avance, ce cap historique – qui sera passé à l'occasion du Grand Prix de France –, l'état-major au grand complet de la marque italienne était réuni. Pas seulement les pilotes et Mattia Binotto, le directeur de la Gestion sportive, mais aussi Louis Camilleri, le CEO de la marque, qui a lancé le show, et même John Elkann, le président, qui est monté sur scène et y est allé de son petit discours : *"C'est à Reggio Emilia, en janvier 1797, que le drapeau de l'unité italienne a été conçu et Ferrari est fière de représenter aujourd'hui l'Italie à travers le monde. Mais Ferrari est à son meilleur lorsque l'équipe est unie et que tous ses membres œuvrent ensemble autour d'un même objectif."*

S'il a évoqué les différents départements composant la gestion sportive, il est très clair que ce message d'unité s'adresse principalement aux pilotes de la Scuderia. L'image de l'accrochage ayant mis un terme à la course des



Charles Leclerc (22 ans): en 2019, il a remporté deux GP et devancé son équipier.

Sebastian Vettel: quatre fois sacré, il court après un premier titre chez Ferrari.

"Ferrari est à son meilleur lorsque l'équipe est unie et que tous ses membres œuvrent ensemble autour d'un même objectif."

John Elkann, président de Ferrari

deux pilotes Ferrari au Brésil, lors de l'avant-dernier Grand Prix 2019, est encore dans toutes les mémoires. Les flottements stratégiques de la Scuderia aussi. Pour viser un titre constructeur qui lui échappe depuis 2008, Ferrari devra davantage maîtriser ses hommes. Reste à savoir si Charles Leclerc et Sebastian Vettel seront disposés à faire passer l'intérêt de l'équipe avant leur ambition personnelle. Rien n'est moins sûr… Entre un Sebastian Vettel, quadruple champion du monde, désireux de prouver qu'il n'a rien d'un préretraité et un Charles Leclerc bien décidé à poursuivre son irrésistible ascension, de nouvelles étincelles sont à redouter.

Mais une gestion d'équipe plus harmonieuse ne sera pas suffisante pour faire tomber la forteresse Mercedes. Il faudra aussi à la Scuderia une monoplace performante sur l'ensemble de la saison. La voiture de 2019 avait privilégié la vitesse de pointe au détriment de l'appui en courbe. Elle s'était montrée très performante sur les circuits les plus rapides et avait même pris l'ascendant lors de quelques Grands Prix, après la pause estivale. Malheureusement, elle avait perdu de sa superbe par la suite. La faute à des pistes moins rapides… ou à des contrôles de combustion moteur renforcés par la FIA.

Pour concevoir la SF1000, les ingénieurs de Ferrari sont repartis d'une base connue: *"Cette année, le règlement reste stable, il est donc compliqué de transformer complètement la voiture,* explique Mattia Binotto, le patron de la Scuderia. *Nous nous sommes donc basés sur la SF90 de l'année dernière, mais en poussant à l'extrême de nombreux paramètres."* Un gros travail a notamment été mené sur l'arrière de la monoplace: *"Nous avons développé la voiture pour obtenir une performance aérodynamique optimale, en maximisant le niveau d'appui. La monocoque, le groupe propulseur et la boîte de vitesses ont été packagés de façon à permettre d'avoir une carrosserie très étroite et compacte à l'arrière. De même, nous avons revu la suspension arrière pour permettre aux pilotes d'adapter plus facilement les réglages de la voiture en fonction des circuits. De l'extérieur, elle ressemble beaucoup à la précédente, mais, croyez-moi, elle est très différente sur de nombreux points. Beaucoup de concepts sont très extrêmes."*

Le groupe propulseur a, lui aussi, été revu: *"L'idée est de trouver encore plus de performances, mais aussi de s'adapter à une modification du règlement qui réduit de 50 % la consommation d'huile"*, complète Binotto, qui s'est bien gardé d'afficher une ambition trop précise.

En effet, comme toutes les autres équipes, Ferrari devra finement doser ses efforts, cette année. La saison 2021 inaugurera une toute nouvelle réglementation technique qui mobilisera de grosses ressources. Tout miser sur 2020 risquerait d'hypothéquer le cycle à venir et la redistribution des cartes qu'il pourrait engendrer. Sacré dilemme! ■



L'an dernier, Ferrari a, trop souvent, payé cher la lutte entre ses deux pilotes.

/WWW.FORMULA1.COM

C'était en ***mai 1970*** *dans L'Auto-Journal…*



EN MESURES

L/l/h: 3,76/1,57/1,30m (cab 1,32 m)

Poids: 930 kg

Puissance: 65 ch DIN à 6000 tr/mn

1000 m d.a.: 39,2 s

V. max.: 152,3 km/h

Consommation à 90 km/h: 7,3 l/100 km

Par rapport aux 204 Coupé et Cabriolet qu'elles doivent remplacer, ces deux variantes de la 304 adoptent, comme la berline, une proue modernisée, qui s'inspire de la grosse 504.

LA PEUGEOT 304 COUPÉ ET CABRIOLET *À L'ESSAI*

Une fois n'est pas coutume, ce ne sont pas une, mais deux nouveautés, qui sont ici à l'essai. Enfin, il s'agit de modèles techniquement très proches, puisque nous sommes en présence des Peugeot 304 Coupé et Cabriolet, qui doivent elles-mêmes beaucoup à la berline dont elles dérivent…

Par **Bernard Carat** (1970) / **Thomas Riaud** (2020)

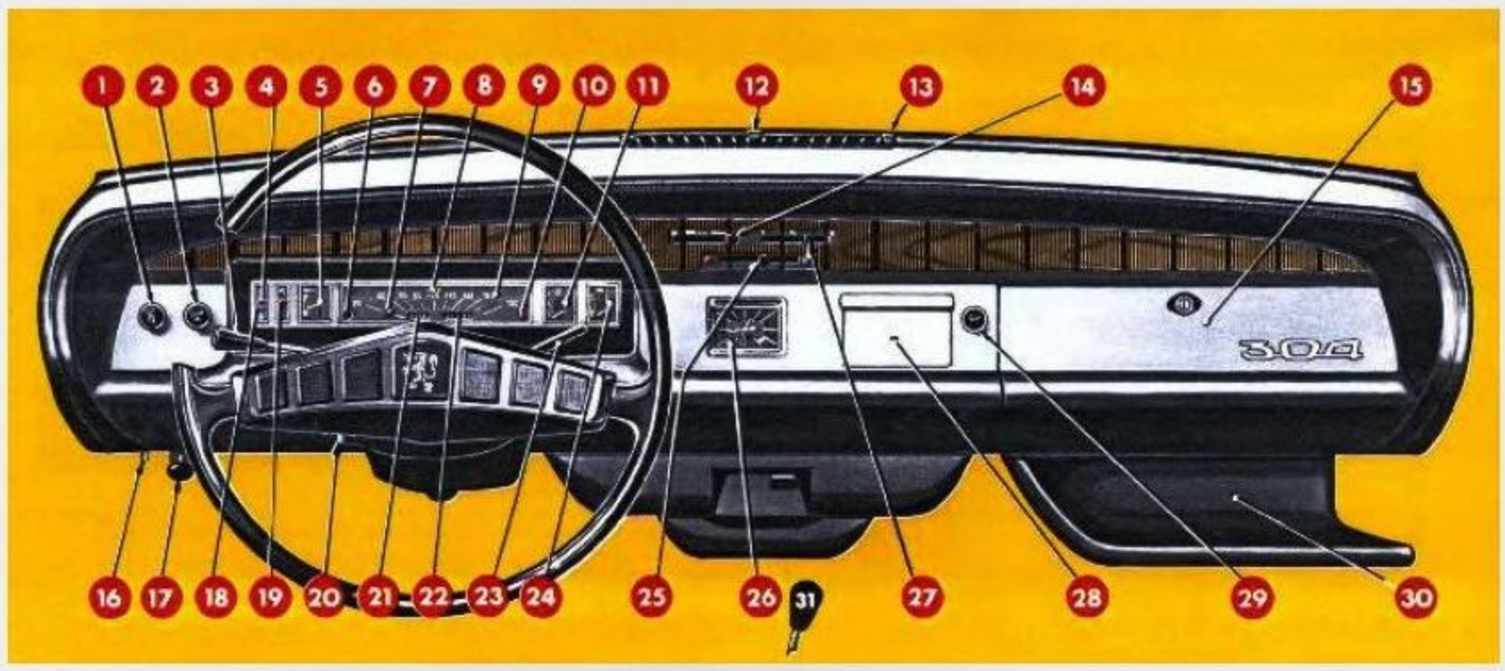
Extraits…

■ "Peugeot n'a guère eu de travail pour mener à bien cette transmission de pouvoir : tous les éléments étaient déjà en magasin, sauf le nouveau levier de vitesses au plancher, l'alternateur et les feux arrière plus importants."

■ "Chez Peugeot, on a la vocation de la carrosserie spéciale dérivée de la série. Mais il semble interdit aux techniciens de « travailler » les moteurs pour leur donner des chevaux supplémentaires."

■ "Le levier au plancher à tendance sportive ne s'accorde nullement avec le tableau de bord rétrograde ; la nouvelle ligne de l'avant alourdit l'ensemble et fait paraître les glaces encore plus petites, surtout sur le Coupé."

■ "Comme pour les Cabriolet et Coupé 204 et 504, nous avons effectué les essais de ces deux modèles simultanément, en axant cette fois nos impressions sur le Cabriolet, dont la sortie coïncidait avec l'arrivée des beaux jours."



❶ Starter. ❷ Essuie-glaces. ❸ Commutateur d'éclairage et d'avertisseur. ❹ Témoin de pression d'huile. ❺ Thermomètre d'eau ❻ Témoin disponible. ❼ Remise à zéro du totalisateur partiel. ❽ Témoin de clignotant. ❾ Compteur de vitesse. ❿ Témoin de feux de position. ⓫ Jauge à essence. ⓬ Admission d'air. ⓭ Commande des aérateurs. ⓮ Ouverture de trappe d'entrée d'air et de rhéostat de ventilation-chauffage. ⓯ Boîte à gants. ⓰ Rhéostat d'éclairage du tableau. ⓱ Déverrouillage du capot. ⓲ Témoin de phares. ⓳ Témoin de frein. ⓴ Contact/démarreur. ㉑ Totalisateur partiel. ㉒ Totalisateur général. ㉓ Commande de clignotants. ㉔ Voltmètre thermique. ㉕ Commande de chauffage. ㉖ Montre. ㉗ Répartition d'air. ㉘ Cendrier. ㉙ Allume-cigares. ㉚ Vide-poches. ㉛ Levier de vitesses.

Ce tableau de bord, qui paraissait déjà démodé sur la 204, fait vraiment désuet lors du lancement de la 304. De plus, l'ergonomie est mal pensée…

"Le Cabriolet pèse, en ordre de marche, à peu près 40 kg de moins que le Coupé qui, lui, aligne le même poids que la berline, soit 915 kg."

⬆ *Ses qualités*

PERFORMANCES ASSEZ SATISFAISANTES

"En novembre dernier, la berline 304 avait obtenu, sur l'anneau de Montlhéry, la vitesse réelle de 149,4 km/h. Cette fois-ci, avec le Cabriolet, nous avons retrouvé exactement la même vitesse, mais avec le Coupé, nous avons pu effectuer notre meilleur tour à 152,3 km/h."

CONSOMMATION MODÉRÉE

"La consommation des Coupé et Cabriolet est en légère diminution par rapport à celle de la berline 304, déjà peu gourmande. À 70 km/h de moyenne, nous avons mesuré 7,3 litres, au lieu de 7,9 litres."

TENUE DE ROUTE EN PROGRÈS

"La tenue de route est plus discutable, mais disons d'emblée que nous avons trouvé un sensible progrès par rapport à la berline, qui avait fait l'objet de sérieuses réserves. Là, il faut distinguer le Cabriolet, à la suspension plus molle et moins positive, du Coupé, au contraire nettement plus ferme et mieux maintenu sur la route."

⬇ *Ses défauts*

PUISSANCE ÉGALE À CELLE DE LA BERLINE

"Les Coupé et Cabriolets 304 se retrouvent avec les 65 ch de la berline normale, pas un de plus."

HABITABILITÉ FORTEMENT RÉDUITE

"Manifestement, les sièges avant ne reculent pas assez et on se demande bien pourquoi le constructeur s'entête à ne pas utiliser les quelques centimètres jusqu'à la fausse banquette arrière, puisqu'il est évident que celle-ci est inhabitable."

TABLEAU DE BORD DÉMODÉ

Le tableau de bord est un autre sujet de critique et on se perd en suppositions pour savoir pour quelles raisons Peugeot avait déjà monté cette planche de bord démodée sur les dernières versions de ses Coupé et Cabriolet 204."



❶ Bien que très proches d'aspect des dérivés 204 Coupé et Cabriolet, les variantes 304 adoptent des feux carrés plus imposants, en remplacement de ceux en forme de calisson. Mais malgré leur dimension «passion», elles doivent se contenter du 4 cylindres 1 288 cm³ de 65 ch DIN à 6 000 tr/mn.



❷ Le maniement de la capote ne pose aucun problème pour décapoter, mais la remettre en place est plus difficile.

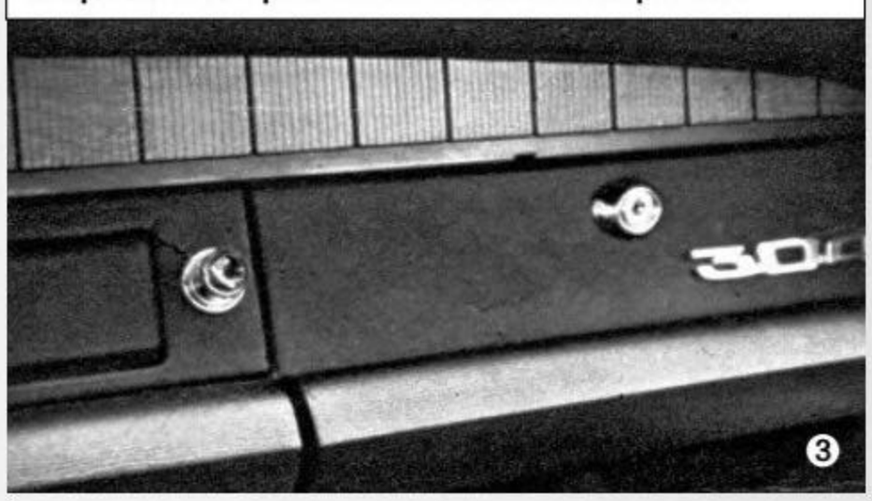


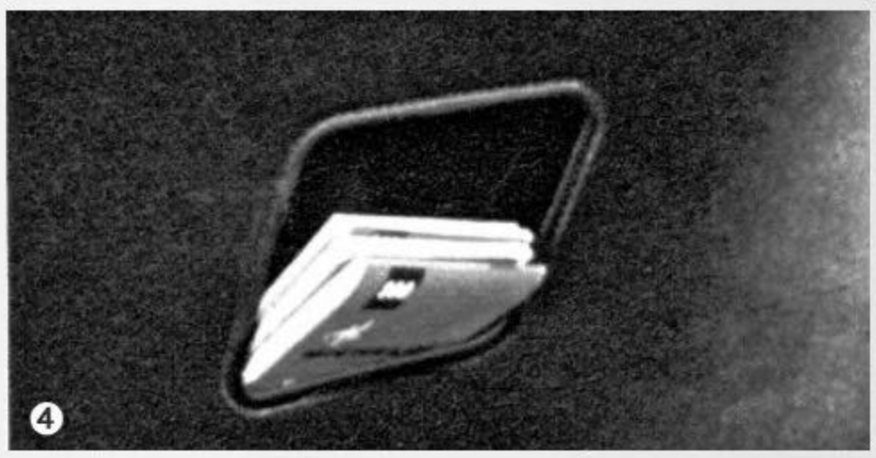
❸ Les places avant se montrent peu accueillantes pour les grands gabarits, en raison de rails qui, bêtement, ne vont pas jusqu'à la banquette arrière, de toute façon inexploitable.

"On voit qu'après bien des années d'existence, la technique 204-304 reste très moderne et tout à fait d'actualité."









❶ Avec un empattement de 2,31 m, Cabriolet et Coupé ne peuvent offrir une bonne habitabilité. ❷ Ce bouton permet de faire basculer les dossiers avant pour accéder aux places arrière, toutes symboliques. ❸ La planche de bord gagne un allume-cigares et, surtout, une boîte à gants qui se ferme à clé. ❹ Rare, les places arrière bénéficient de petits vide-poches dans les contre-portes.

Extraits…

■ "La longueur hors-tout de ces carrosseries spéciales est ramenée à 3,76 m, avec un empattement de 2,31 m, au lieu de 2,59 mètres à la berline. Leur hauteur est réduite de 11 cm, soit 1,30 m. Quant au pare-brise, il est 8 cm plus bas que celui de la quatre portes."

■ "La vitesse de pointe est honorable pour la cylindrée, mais il faut tout de même regretter que le Coupé, de vocation plus sportive, ne soit pas plus nettement différencié sur le plan de performances."

■ "Le moteur paraît avoir beaucoup de mal à atteindre son régime de puissance et, s'il donne une bonne impression d'aisance, il n'est, en revanche, jamais brillant."

■ "Le levier au plancher, bien que d'une sélectivité moyenne, a cependant conservé, à peu de chose près, les qualités de douceur du levier sous le volant."

■ "Presque tout est mal étudié : il est impossible de monter un compte-tours, les instruments sont peu lisibles, la montre rectangulaire est invisible, dissimulée par la main droite, le cendrier, extrêmement mal conçu, et la boîte à gants, étriquée."

■ "Avec ces deux nouvelles 304, Peugeot a le mérite d'être le seul constructeur français à offrir, à des prix très raisonnables, un coupé et un cabriolet, bien qu'ils soient trop étroitement dérivés de la grande série."

Vu d'aujourd'hui



Par **Thomas Riaud**

Avec la mise en avant des "CC" à toit en dur rétractable, sur les 206, puis sur les 207 et 308, il n'y avait plus à choisir entre coupé et cabriolet. Outre les variantes coupés-cabriolets, Peugeot proposait une 407 Coupé plus cossue et un RCZ au design moderne. Bref, une vraie gamme de "voitures plaisir" ! Mais la crise est depuis passée par là, ainsi que le plan drastique mis en place par Carlos Tavares, le patron de PSA, qui privilégie – avec le succès que l'on sait – le retour aux bénéfices, qui passe par les SUV.

SKODA KAMIQ

Skoda cède à la mode du SUV et les multiplie tant et plus. Après le Kodiaq et le Karoq, le Kamiq se charge de semer la zizanie dans le segment des urbains.

Par **Camille Pinet** Photos **Adrien Cortesi**

Le temps des Skoda décalées, plus grandes et moins chères que leurs rivales désignées, est révolu. Les modèles tchèques rentrent dans le rang. Le Kamiq en est un bel exemple. En termes de gabarit, il se situe exactement au niveau d'un Captur. Si son esthétique le rapproche d'un break surélevé, sa hauteur se trouve, elle aussi, dans la moyenne du segment. Il n'y a guère encore que par son habitabilité à l'arrière qu'il fait la différence, en proposant un espace aux jambes digne d'une limousine. Une générosité qu'il reprend sur son coffre, plus petit que la moyenne de la classe, avec 360 dm^3 selon nos mesures. Il se fait remarquer par sa finition de qualité, supérieure, même, à celle de ses cousins allemands Volkswagen T-Roc et T-Cross. Un comble ! Sous le capot, il reprend des moteurs bien connus du groupe allemand. Il reçoit la dernière version du 3 cylindres 1.0 TSI en version 95 et 116 ch, mais aussi le 4 cylindres de 1,5 l et 150 ch. Côté diesel, le 1.6 TDI de 116 ch s'impose. La volonté de monter en gamme est perceptible du côté des finitions, comme l'illustre le haut de gamme Monte Carlo suréquipé.



Comme tous les derniers modèles de son genre, le Kamiq n'est plus vraiment urbain. Il se pose en alternative aux berlines compactes.

LA GAMME

	Moteurs / Prix	Active	Ambition	Style	Monte Carlo	Malus écologique
Diesel	1.6 TDI 116 ch	24 330 €	26 730 €	29 840 €	31 840 €	0 €
	1.6 TDI 116 ch DSG7	25 830 €	28 230 €	31 340 €	33 340 €	50-230 €
Essence	1.0 TSI 95 ch	20 370 €	22 770 €	25 880 €	27 880 €	0 €
	1.0 TSI 116 ch	21 370 €	❤ 23 770 €	❤ 26 880 €	28 880 €	0-75 €
	1.0 TSI 116 ch DSG7	22 870 €	❤ 25 270 €	❤ 28 380 €	30 380 €	0-210 €
	1.5 TSI 150 ch BVM6	—	25 170 €	28 280 €	30 280 €	0-150 €
	1.5 TSI 150 ch DSG7	—	26 670 €	29 780 €	31 780 €	100-310 €

❤ NOS COUPS DE CŒUR



❶ Le Kamiq n'est pas sportif, mais sa masse contenue lui offre une agilité certaine. ❷ Une Skoda mieux finie qu'une Volkswagen ? C'est possible. Le Kamiq est plus soigné que les T-Cross et T-Roc.



LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Cela devient désormais très rare : la transmission manuelle est disponible sur tous les moteurs de la gamme. Accrocheuse dans sa version à 5 rapports accolée au 1.0 TSI 95 chevaux, elle se révèle plus agréable sur les autres moteurs.

DOUBLE EMBRAYAGE

Moins rapide qu'autrefois, la transmission DSG à 7 rapports à double embrayage sec a gagné en douceur et offre une gestion plutôt pertinente. Elle occasionne cependant une légère surconsommation.

L/l/h/empattement : 4,24 / 1,79 / 1,56 / 2,65 m

MOTEURS DIESEL	1.6 TDI 116 ch	1.6 TDI 116 ch DSG7
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 3250	116 à 3250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1500	250 à 1500
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	188	186
Accélération 0-100 km/h (s)	10,4	11,2
Reprise 90-130 km/h en 4e/5e/6e ou D (s)	9,8 / 13,4 / 19,2	10,3
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	5,8	6,3

MOTEURS ESSENCE	1.0 TSI 95 ch	1.0 TSI 116 ch ❤	1.0 TSI 116 ch DSG7 ❤	1.5 TSI 150 ch	1.5 TSI 150 ch DSG
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 5000	116 à 5000	116 à 5000	150 à 5000	150 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	175 à 2000	200 à 2000	200 à 2000	250 à 1500	250 à 1500
Performances					
Vitesse maxi (km/h)	174	185	186	198	212*
Accélération 0-100 km/h (s)	12	10,4	10,8	9,2	8,4*
Reprise 90-130 km/h en 4e/5e/6e ou D (s)	12,7 / 19,4 / -	10,2 / 12,4 / 17,8	10	8,6 / 10,5 / 12,8	NC
Budget					
Consommation moyenne (l/100 km)	6,9	6,6	7,1	6,7	6,6*

* Données constructeur.

LES MOTEURS

ESSENCE

1.0 TSI 95 ch

Le moteur d'entrée de gamme fait le boulot, mais il manque un peu de nerf pour assurer une réelle polyvalence d'utilisation du Kamiq.

❤ 1.0 TSI 116 ch

C'est, de loin, le meilleur choix sur ce modèle. Déjà performant, il se caractérise par sa remarquable sobriété qui ne le place pas si loin du diesel, surtout lorsqu'il est couplé à la transmission manuelle.

1.5 TSI 150 ch

Il s'agit du moteur le plus performant proposé, mais le gain en agrément n'est pas si flagrant par rapport au petit 1.0, alors que le surcoût n'est pas anodin (1 400 €). Heureusement, ce moteur reste relativement épargné par le malus écologique.

DIESEL

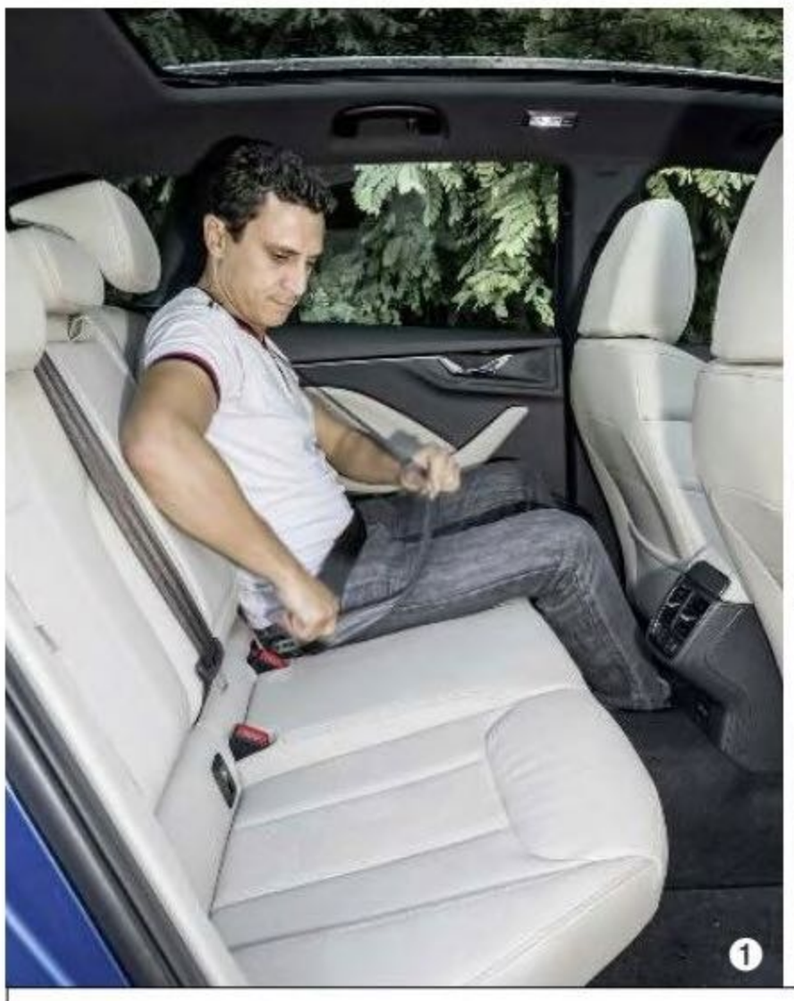
1.6 TDI 116 ch

Étant donné la faible consommation du moteur essence 116 ch, le seul diesel possible, facturé 2 960 € de plus, est à réserver aux très gros rouleurs qui fréquentent beaucoup les autoroutes. Plutôt coupleux et performant, ce 4 cylindres ne fait cependant pas d'étincelles.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, AFIL, allumage automatique des phares et des essuie-glaces, banquette AR fractionnable, climatisation manuelle, feux à LED, freinage d'urgence autonome, projecteurs LED, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, roue de secours temporaire, siège conducteur réglage en hauteur, système multimédia sur écran tactile de 6,5 pouces avec ensemble audio et prise USB, volant cuir ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Active	Ambition	Style	Monte Carlo
Caméra de recul	–	❤ 280 €	série	série
Feux de route intelligents	–	200 €	200 €	200 €
Hayon motorisé	–	380 €	380 €	380 €
Ouverture mains-libres	–	❤ 390 €	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	❤ 420 €	❤ 420 €	❤ 420 €	❤ 420 €
Sellerie cuir	–	–	1 020 €	–
Siège passager avant rabattable	–	❤ 100 €	❤ 100 €	–
Système hi-fi 10 HP	–	460 €	460 €	460 €
Toit panoramique en verre	–	820 €	690 €	série
Vitrage arrière surteinté	–	170 €	série	série







❶ Les grands ados sont à l'aise à l'arrière. L'espace aux jambes est le plus généreux de sa catégorie. ❷ Pour bénéficier du système Amundsen avec l'écran tactile de 9,2 pouces, il faut soit opter pour la finition Style, soit s'offrir le pack Launch+ sur Ambition. ❸ L'instrumentation numérique est de série à partir de la finition Style. ❹ La fonction de suivi dans les embouteillages n'est disponible qu'avec la transmission DSG. ❺ Le Kamiq propose de nombreux équipements pratiques souvent indisponibles chez les concurrents. ❻ Le coffre du Kamiq offre un volume inférieur à la moyenne, mais il est correctement aménagé.



SKODA





LES FINITIONS

ACTIVE

La dotation Active offre le minimum syndical, avec ses jantes tôle, son écran tactile et sa climatisation manuelle. Seul équipement qui relève un peu l'ordinaire : les phares à LED imposés par le dessin particulier des phares du Kamiq. Cette livrée permet certes d'accéder à des tarifs d'appel, mais sa revente risque d'être difficile. Par ailleurs, elle n'est pas ouverte à la motorisation 150 ch.

❤ AMBITION

2 400 € ! Le surcoût de la finition Ambition se justifie par un équipement beaucoup plus riche : climatisation automatique, écran tactile 8 pouces, jantes alliage, détecteur de pluie, rétroviseur électrochromatique, volant multifonction et vitres arrière électriques. Et toutes les motorisations peuvent y être associées. À noter qu'un pack Launch+ à 990 € lui est exclusivement attaché : il intègre, notamment, le GPS haut de gamme ou la caméra de recul.

❤ STYLE

Dans une Skoda "d'avant", cette dotation aurait incarné le haut de gamme. D'ailleurs, il faut débourser encore 3 110 € de plus que pour une version Ambition. Mais à ce tarif, le Kamiq adopte le système de navigation haut de gamme avec écran 9,2 pouces, l'accès mains-libres, une sellerie mixte, la gestion automatique codes/phares et des fanfreluches esthétiques : barres de toit argent, ligne de vitrage chromée, jantes alliage de 17 pouces et clignotants défilants.

MONTE CARLO

Ce nouveau sommet de gamme joue sur la sportivité. Le noir revêt la calandre, tout comme les sièges sport, les inserts intérieurs façon carbone, le pédalier aluminium, la sellerie mixte spécifique et le kit carrosserie spécifique. Un rien déplacé sur ce type de véhicule, mais tout est une question de goût. Seule fonctionnalité supplémentaire, le toit ouvrant panoramique, le tout occasionnant un surcoût de 2 000 €.



SKODA

Dès juin 2020, le Kamiq accueillera une nouvelle finition Scoutline avec, notamment, des enjoliveurs de carrosserie noirs mats et argentés, et une présentation intérieure spécifique, pour un aspect plus baroudeur. Elle sera ouverte à toutes les motorisations du catalogue.

LES TEINTES

Peintures opaques



Blanc Cristal (200 €)



Bleu Énergie (gratuit)

Peintures métallisées 600 €



Blanc Lune



Bleu Titan



Bleu Lave



Bleu Racing



Brun Érable



Gris Argent



Gris Météore



Vert Rallye

Peintures métallisées Premium 990 €



Rouge Velvet



Noir Cristal

Peinture nacrée 600 €

Noir Magic

LES PRINCIPALES OPTIONS

PRATIQUE
(de 50 à 620 €)

Fidèle à sa réputation, Skoda propose sur le Kamiq une large panoplie d'options qui renforcent sa vocation familiale. Citons les deux packs Simply Clever : le premier, à 130 €, ajoute des tablettes pour les passagers arrière, une poubelle amovible et un support pour téléphone. Le deuxième propose pour 200 € des rangements sous les sièges avant, une prise 12V dans le coffre et un système de protection d'arêtes de porte. Pour 100 €, le pack Coffre permet d'aménager la surface de chargement grâce à des crochets et des éléments amovibles qui retiennent les bagages. Enfin, le siège passager rabattable (100 €) rend bien des services lorsqu'il s'agit de transporter des objets très longs.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ
(de 50 à 640 €)

Le Kamiq se distingue de ses cousins allemands en facturant de nombreux équipements de sécurité en option. Le Crew Protect Assistant prépare l'habitacle et rétracte les ceintures avant en cas de déclenchement de l'ESP et il rajoute des airbags latéraux arrière pour 400 €. L'airbag de genoux est, lui, facturé 230 €. Les aides à la conduite telles que le régulateur adaptatif (420 €) ou le détecteur d'angles morts (460 €) sont aussi en option.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PRÉSENTATION
(de 90 à 1 020 €)

C'est inattendu sur un modèle à vocation familiale aussi assumée, mais le Kamiq propose de très nombreuses options de présentation, à commencer par un choix de jantes large. Il existe six choix d'inserts décoratifs (jusqu'à 230 €) et trois couleurs d'éclairage d'ambiance pour le même prix. Le pack Dynamique (470 € sur Ambition et 530 € sur Style) ajoute les sièges sport, le ciel de toit noir qui assombrit l'ambiance intérieure, le volant sport et le pédalier aluminium. Ajoutez-y une couleur Vert Rallye et on ne verra plus que votre Kamiq dans la rue !

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

LES JANTES



Lhotse : 16 pouces de série sur Active



Orion : 16 pouces en option sur Active (530 €)



Castor : 16 pouces de série sur Ambition



Braga : 17 pouces de série sur Style, en option sur Ambition (300 €)



Volans : 17 pouces en option sur Ambition (300 €), de série, noires, sur Monte Carlo



Propus Aero : 17 pouces en option sur Ambition et Style (de 200 € à 500 €)



Crater : 18 pouces en option sur Style (350 €)



Vega : 18 pouces en option sur Style (350 €), en bi-ton sur Monte Carlo (450 €)

Retrouvez l'essai dans L'AJ n° 1052

NOTRE CHOIX
1.0 TSI 115 ch Style
26 880 € - Malus écologique : 0 €

Le Skoda Kamiq est peut-être plus discret que ses rivaux Peugeot 2008 ou Ford Puma, mais il est cependant doté d'un sens pratique plus affirmé. Et cette version 1.0 TSI 115 ch fait preuve d'une sobriété remarquable, sans sacrifier l'agrément de conduite. Si la finition Ambition s'avère déjà très recommandable, c'est en livrée Style qu'il est le plus désirable grâce à ses équipements technologiques parfaitement à la page.

❤ NOS COUPS DE CŒUR

HYUNDAI KONA

Le SUV urbain de Hyundai est sur tous les fronts : il offre la gamme de motorisations et de transmissions la plus large. Fiable et stylé, il ne manque pas d'atouts.

Par **Didier Laurent** Photos **Yann Lefebvre**

Fabriqué en Corée du Sud, le Kona a déboulé chez nous en 2017 avec seulement deux motorisations essence de 120 et 177 ch (4x4). Mais pour nous plaire, il a rapidement étoffé son offre avec deux diesels, une version hybride et deux électriques. Il est aujourd'hui l'un des véhicules les plus "multiénergies" du marché. Globalement agréable à conduire, agile sur route mais doté d'une suspension assez raide, surtout en ville, le Kona est plutôt un bon compagnon au quotidien. Habitable à l'avant comme à l'arrière, doté d'un coffre de contenance correcte (361 dm³), il fait cependant l'impasse sur la banquette coulissante ou le dossier de siège passager rabattable. Pourtant, son niveau d'équipement dès la finition de base est séduisant : infodivertissement sur écran tactile de 7 pouces compatible Apple CarPlay et Android Auto, climatisation, phares et essuie-glaces automatiques, radars et caméra de recul ou jantes alliage de 17 pouces. La version Edition #1 (notre choix) ajoute le GPS, l'accès et le démarrage mains-libres, et même le chargeur de smartphone par induction ou l'affichage tête haute. En revanche, certains seront surpris et sans doute déçus par la consommation du 1.0 T-GDi, qui peut facilement dépasser les 8 l/100 km selon le style de conduite. Ce 3 cylindres reste toutefois un bon compromis face à un hybride rare et plus cher.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	**1.0 T-GDi 120 ch**	**120**	**7,2**	**Un 3 cylindres qui fait preuve d'une belle vivacité, agréable et peu sujet aux vibrations mécaniques. Un bon compagnon au quotidien, et une version fort répandue sur le marché de l'occasion.**
	1.6 T-GDi 177 ch 4x4 DCT-7	177	8,1	Si vous en trouvez un, faites un vœu… Modèle pêchu à 4 roues motrices et boîte de vitesses automatique qui a le mérite d'exister mais qui ne rencontre guère de succès pour cause de malus…
hybride	1.6 GDi Hybrid	141	5,7	Une mécanique partagée avec le Kia Niro, arrivée sur le Kona en 2019. Donc encore rare en occasion. Plutôt agréable à conduire et peu gourmande grâce à l'hybridation. Valable en ville, moins sur route ou autoroute. À choisir en fonction de ses besoins. Boîte auto à double embrayage et six rapports de série.
Électrique	Electric 136 ch	136	–	Disponible dès 2018, cette motorisation "zéro émission" a permis au Kona de se démarquer. Dotée d'une petite batterie, cette version offre une autonomie modérée, mais se recharge assez vite et se veut moins chère.
	Electric 204 ch	204	–	Comme la version 136 ch, le Kona "VE" se distingue par un look extérieur différent des versions thermiques. Rapide et performant, doté d'une grosse batterie, il va plus loin.
Diesel	1.6 CRDi 115 ch	115	5,6	Un petit diesel suffisant pour une utilisation quotidienne. Très frugal en carburant, mais à préférer seulement si vous roulez beaucoup, car les diesels modernes n'aiment pas les petits trajets répétés.
	DCT-7 136 ch	136	6,2	Le même moteur en plus puissant, destiné aux gros rouleurs et à ceux qui ont besoin de puissance et de couple (trajets autoroutiers ou routes de montagne). Obligatoirement associé à la boîte robotisée DCT-7. Existe même en version 4x4.

LES INFOS CLÉS

- Essence : à partir de 15 000 €
- Hybride essence : à partir de 22 000 €
- Électrique : à partir de 29 000 €
- Génération : actuelle (1re)
- Commercialisation : octobre 2017
- Restylage : aucun
- Carrosserie : SUV
- Modèles en circulation : 18 681



NOTRE CHOIX

HYUNDAI KONA 1.0 T-GDi 120 CH EDITION #1

de 2018

1er prix prospecté : **16 500 €**

25 000 km



Pas déplaisant à mener, le Kona est toutefois un peu ferme en confort

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	120 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	171 Nm entre 1 500 et 4 000 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne essence, turbo
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm³/6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	215/55 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,17/1,80/1,57/2,60 m
Poids/tractable freiné	1 308/1 200 kg

Performances

1 000 m d. a.	32,8 s
0 à 100 km/h	10,9 s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	11,6/15,4/21,7 s
Vitesse maxi	175 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148/145 cm
Volume de coffre	327 dm³

LE BUDGET

Assurance(1) : 590 €	Carte grise(2) : 199,80 €

Consommations

Moyenne	7,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,2/7/7,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	694 km/50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV(3)	352 €	Kit de distribution	265 €
Amortisseurs AR(3)	442 €	Embrayage	408 €
Disques AV(3)	232 €	FAP	872 €
Disques AR(3)	316 €	Pneus(3)	240 €
Plaquettes AV(4)	270 €	Feu AV	942 €
Plaquettes AR(4)	171 €	Feu AR	474 €
Filtre à air	32 €	Bouclier AV	382 €
Filtre à huile	18 €	Bouclier AR	500 €

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) La paire. (4) 2 jeux.

LE BILAN FIABILITÉ

Pas ou peu de rappels ne veut pas dire fiabilité à toute épreuve. Mais ce Kona est particulièrement bien né et profite d'une banque d'organes éprouvée. Hormis des reprogrammations électroniques nombreuses, la mécanique semble faire preuve de solidité.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEUR 1.0 T-GDi

Allumage du voyant moteur, parfois accompagné de ratés, de difficultés à démarrer, ou d'un plafonnement du régime moteur à 2 000 tr/mn. Le plus souvent, la reprogrammation du boîtier de gestion moteur suffit, mais il y a eu des cas de remplacement.

MOTEUR 1.6 CRDi

Un défaut des injecteurs provoque des ratés, voire un calage.
Une reprogrammation du boîtier de commande d'injection peut solutionner le problème. Mais, là aussi, c'est parfois l'ensemble du boîtier central de commande moteur qu'il faut remplacer.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR 1.6 GDi HYBRID

À-coups à l'accélération, notamment à faible charge. Un simple réglage du boîtier de gestion moteur, ou de celui qui pilote la boîte de vitesseS, suffit.

PEINTURE

Forte sensibilité du vernis aux brosses de lavage (microrayures), surtout sur les teintes sombres ou bicolores.

ÉLECTRONIQUE

Allumage intempestif des voyants de dysfonctionnement du système de collision avant et/ou du système de détection d'angle mort. Défaut de programmation ou de capteur.

ABS

Capteur défaillant. Allumage du témoin d'alerte, mais sans conséquence sur la qualité du freinage. La pièce est remplacée sous garantie, et l'intervention assez courte.

AIRBAG

Allumage intempestif du voyant de défaut. Peut venir de la défaillance d'un contacteur dans le dispositif de ceinture de sécurité. Pièce à remplacer.

LES RAPPELS

MAJEURS

AIRBAG (COURANT 2019)

Sur les Kona Electric, un risque de dysfonctionnement des airbags a été détecté.

Le calculateur doit être reprogrammé sur 556 véhicules fabriqués entre le 9 mai et le 19 décembre 2018.

& MINEURS

Aucun

l'auto-journal

CROISIÈRES



25 juin au 4 juillet 2020

FJORDS, CAP NORD & LES ILES LOFOTEN

TROMSO - HONNINGSVAG - GRAVDAL - GEIRANGER
HELLESYLT - VIK/FLÅM • BERGEN



8 juin au 15 juin 2020

LA ROUTE SUD DES FJORDS

STAVANGER • GEIRANGER • VIK/FLÅM • BERGEN



Deux itinéraires AU CHOIX en présence du conférencier Bruno Guégan* et à bord du navire le **M/S Astoria,** de 250 passagers seulement.



LES ATOUTS DE VOS 2 CROISIÈRES ORGANISÉES EN 2020 PAR VOTRE MAGAZINE

FJORDS CAP NORD, UN SPECTACLE NATUREL FASCINANT !

- Vous découvrirez le mythique **Cap Nord** et **le passage du cercle polaire arctique,** l'architecture unique des villages de pêcheurs de **Bergen** et de ses maisons en bois coloré, le panorama du fjord de **Geiranger** inscrit au patrimoine mondial par **l'UNESCO,** mais aussi le magnifique **archipel des îles Lofoten.**
- Une **équipe d'accompagnateurs francophones** dont l'enthousiasme et la bonne humeur vous raviront.
- Des soirées artistiques et musicales élaborées par le baryton-basse et directeur artistique **Jean-François Vinciguerra*.**

LA ROUTE SUD DES FJORDS, À LA MEILLEURE DES SAISONS !

- Un **itinéraire spectaculaire au fil des Fjords de Norvège :** vallées verdoyantes, cascades étincelantes et montagnes escarpées.
- L'époustouflant **fjord de Geiranger** inscrit au patrimoine mondial de l'**UNESCO,** le petit train de Flåm au milieu des vallées, la magnifique **baie de Stavanger,** la charmante ville de **Bergen…**
- Des soirées musicales différentes chaque soir et une cuisine savoureuse.
- Une **équipe d'accompagnateurs francophones** dont l'enthousiasme et la bonne humeur vous raviront.

* Sauf cas de force majeur

Téléchargez la documentation complète sur notre site internet www.croisieres-lecteurs.com/aj

l'auto-journal

INFOS & RÉSERVATIONS

01 41 33 59 59

Du lundi au vendredi de 9h à 18h en précisant le code AUTO JOURNAL

Ou demandez votre brochure en retournant ce coupon à L'AUTO JOURNAL - CROISIÈRES FJORDS 2020 - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

la documentation complète de : ☐ Fjords Cap Nord **CR20FJCNP** ☐ Fjords du Sud **CR20FJOP**

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____

CP |__|__|__|__|__| Ville _____

Tél. : |__|__|__|__|__|__|__|__|__|__| E-mail : _____

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. l'Auto Journal est une publication du groupe Reworld Media Magazines - Siège Social : 8 rue François-Ory - 92 543 Montrouge Cedex. L'inscription à ces voyages implique l'acceptation des conditions générales et particulières de vente Rivages du Monde au dos du bulletin de réservation joint à la brochure. Crédits photos : IStock, Rivages du Monde, Shutterstock.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
GIULIETTA				
1.4 T-Jet 120 ch	7	M	8 254	22 700
1.6 JTDm 120 ch	6	M	330	25 500
2.0 JTDm 170 ch Executive TCT	6	M	400	34 450
Surcoût Super : "base" + 2 150 €				
Surcoût Executive : Super + 3 250 €				
Surcoût Sport Edition : Executive + 0 €				
Surcoût Veloce : Sport Edition + 3 900 €				
GIULIA				
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M	4 543	40 400
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M	12 500	57 000
2.2 Diesel 136 ch Auto.	7	M	400	36 700
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	8	M	400	43 000
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M	740	45 400
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	M	2 370	56 500
Surcoût Super : "base" + 4 400 €				
Surcoût Sprint : Super + 4 400 €				
Surcoût Ti : Sprint + 3 000 €				
STELVIO				
2.0T 200 ch Super Q4 Auto.	12	M	13 109	55 100
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	M	13 682	62 100
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	M	1 386	41 500
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M	1 386	48 600
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	M	2 544	60 400
Surcoût Super : "base" + 4 700 €				
Surcoût Sprint : Super + 4 500 €				
Surcoût Ti : Sprint + 3 300 €				
Surcoût Veloce : Tii + 500 €				

ALPINE

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

ASTON MARTIN

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

AUDI

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
A1				
25 TFSI	5		0	20 970
30 TFSI Design	6		0	24 260
35 TFSI Design S tronic	7	M	100	27 970
40 TFSI S line S tronic	11	M	898	33 380
Surcoût Design : "base" + 2 400 €				
Surcoût Advanced : Design + 1 100 €				
Surcoût S line : Advanced + 3 000 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €				
NOUVELLE A1 CITYCARVER				
25 TFSI Design	5		0	24 870
30 TFSI Design	6		0	25 760
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €				
Q2				
30 TFSI	6	M	240	26 640
35 TFSI COD	8	M	450	28 730
40 TFSI Quattro S tronic	11	M	1 761	35 320
SQ2	19	M	5 105	51 050
30 TDI	6	M	280	28 310
35 TDI	8	M	230	30 480
Surcoût Sport : "base" + 2 800 €				
Surcoût Sport Limited : Sport + 2 000 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S line : Design + 3 400 €				
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €				
A3 BERLINE (4 PORTES)				
30 TFSI	6	M	50	27 420
35 TFSI	8	M	240	29 490
40 TFSI Quattro S tronic	11	M	2 049	35 870
S3 Quattro S tronic	20	M	7 462	56 110
RS3 Quattro S tronic	29	M	20 000	64 220
30 TDI	6		0	28 970
35 TDI S tronic	8	M	100	33 200
40 TDI Quattro S tronic	8	M	360	37 420
Surcoût Design: "base" + 2 600 €				
Surcoût Sport : Design + 0 €				
Surcoût S line Plus : Sport + 5 600 €				
Surcoût Design Luxe : S line Plus + 0 €				
A3 SPORTBACK (5 PORTES)				
Berline - 550 € à -1 400 €				
A3 CABRIOLET				
35 TFSI	8	M	240	34 740
40 TFSI Quattro S tronic	11	M	2 049	41 120
S3	20	M	4 543	61 360
Surcoût Design : "base" + 2 600 €				
Surcoût Sport: Design + 0 €				
Surcoût S line Plus : Sport + 5 600 €				
Surcoût Design Luxe : S line Plus + 0 €				
TT				
40 TFSI S tronic	11	M	983	41 980
45 TFSI	14	M	2 918	44 620
TTS	19	M	4 818	62 900
RS	28	M	16 810	77 000
Surcoût S line : "base" + 5 400 €				
TT ROADSTER				
Surcoût: coupé + 3 000 €				
Q3				
35 TFSI	8	M	1 504	34 330
40 TFSI Design Quattro S tronic	11	M	7 462	44 660
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	8 254	47 360
RS	29	M	20 000	69 100
35 TDI Quattro	8	M	2 370	39 360
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M	1 074	46 860
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €				
NOUVEAU Q3 SPORTBACK				
35 TFSI	8	M	450	37 330
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	8 254	49 760
RS	29	M	20 000	70 900
35 TDI Quattro	8	M	2 370	42 260
40 TDI Design S tronic	10	M	1 074	49 260
Surcoût Design : "base" + 2 300 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
NOUVELLE A4				
35 TFSI	8	M	650	33 600
40 TFSI Design S tronic	10	M	983	42 950
45 TFSI S line Quattro S tronic	14	M	2 205	55 025
30 TDI S tronic	6		0	38 700
35 TDI Design S tronic	8		0	43 900
40 TDI Design S tronic	10		0	46 300
45 TDI S line Quattro Tiptronic	13	M	3 119	58 175
S4 TDI	23	M	4 543	74 500
Surcoût Design : "base" + 3 600 €				
Surcoût S line : Design + 5 225 €				
Surcoût Avus : S line + 1 400 €				
NOUVELLE A4 AVANT				
Surcoût: berline + 1 700 €				
NOUVELLE A4 ALLROAD				
45 TFSI Design S tronic	14	M	2 370	52 600
40 TDI Design S tronic	10	M	818	51 600
45 TDI Design Tiptronic	13	M	3 119	55 750
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
NOUVELLE A5 COUPÉ				
40 TFSI Design S tronic	10	M	818	50 010
35 TDI Design S tronic	8		0	48 540
40 TDI Design S tronic	10		0	51 430
45 TDI S line Quattro Tiptronic	13	M	1 172	65 250
50 TDI S line Quattro Tiptronic	17	M	3 119	68 320
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût Avus : S line + 1 100 €				
NOUVELLE A5 SPORTBACK				
40 TFSI S tronic	10	M	818	46 410
35 TDI S tronic	8		0	44 940
40 TDI Design S tronic	10		0	51 430
45 TDI S line Quattro Tiptronic	13	M	1 172	65 250
50 TDI S line Quattro Tiptronic	17	M	2 205	68 320
Surcoût Design : "base" + 3 600 €				
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût Avus : S line + 1 100 €				
Q5				
45 TFSI Quattro S tronic	15	M	6 375	52 170
50 TFSI e Quattro	13		0	55 800
55 TFSI e S line Quattro	13		0	67 080
35 TDI S tronic	8	M	150	46 020
40 TDI Quattro	11	M	2 370	47 780
45 TDI Quattro Tiptronic	14	M	5 404	54 130
50 TDI Quattro Tiptronic	18	M	3 552	58 910
SQ5 TDI	23	M	9 103	76 980
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 5 200 €				
Surcoût S Edition : S line + 4 000 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 500 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 2 760 €				
A6				
45 TFSI S tronic	14	M	898	53 580
55 TFSI Quattro S tronic	22	M	4 279	65 270
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	M	450	51 340
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M	1 629	58 360
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	1 629	61 510
S6 TDI	23	M	7 462	84 280
Surcoût S line : "base" + 7 900 €				
Surcoût Avus : S line + 500 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €				
A6 AVANT				
RS 6	52	M	20 000	129 150
Surcoût : berline + 2 600 €				
NOUVELLE A6 ALLROAD				
55 TFSI Avus S tronic	22	M	8 254	83 570
45 TDI Tiptronic	13	M	2 918	64 960
50 TDI Avus Tiptronic	18	M	3 552	79 810
55 TDI Avus Tiptronic	23	M	5 715	84 200
Surcoût Avus : "base" + 11 700 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S tronic	14	M	898	65 790
55 TFSI Quattro S tronic	22	M	4 279	75 490
RS 7	52	M	20 000	138 500
55 TFSI e Compétition Quattro	13		0	86 100
40 TDI S tronic	11	M	450	63 760
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M	1 629	70 160
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	1 629	74 440
S7 TDI	23	M	7 462	93 280
Surcoût S line : "base" + 6 500 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 000 €				
NOUVEL E-TRON				
50 Quattro	9		0	72 300
55 Quattro	9		0	83 880
Surcoût Avus : "base" + 14 300 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €				
Surcoût Edition One : Avus Extended + 740 €				
NOUVEL E-TRON SPORTBACK				
50 Quattro	9		0	74 900
55 Quattro	9		0	86 480
Surcoût Avus : "base" + 14 300 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €				
A8				
55 TFSI Quattro Tiptronic	23	M	11 488	100 800
60 TFSI e Avus	22		0	127 400
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	3 331	95 370
Surcoût Avus : "base" + 14 100 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €				
NOUVEAU Q7				
55 TFSI Advanced	23	M	20 000	76 080
45 TDI Advanced	14	M	10 011	70 350
50 TDI Advanced	18	M	8 254	73 380
Surcoût S line : Advanced + 7 550 €				
Surcoût Avus : S line + 1 600 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 350 €				
Q8				
55 TFSI Tiptronic	23	M	20 000	81 230
RS Q8	53	M	20 000	154 900
45 TDI Tiptronic	14	M	5 715	76 400
50 TDI Tiptronic	18	M	12 012	79 710
SQ8 TDI	32	M	20 000	115 100
Surcoût S line : "base" + 6 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 600 €				
R8				
V10 Quattro S tronic	49	M	20 000	177 760
V10 Performance Quattro S tronic	56	M	20 000	212 290
R8 SPYDER				
Surcoût : coupé + 14 360 €				

BENTLEY

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

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i3				
170 ch	3	B	6 000	39 950
S	3	B	6 000	43 550
Surcoût iLife : "base"/S + 2 600 €				
NOUVELLE SÉRIE 1				
118i	7	M	100	27 300
M135i xDrive Auto.	19	M	5 105	54 500
116d	6		0	27 150
118d	7		0	30 200
120d xDrive Auto.	10	M	210	38 400
Surcoût Lounge : "base" + 1 100 €				
Surcoût Edition Sport : Lounge + 3 250 €				
Surcoût Luxury : Edition Sport + 1 750 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 350 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
218i Lounge	7	M	818	32 500
220i Lounge Auto.	10	M	540	38 500
M240i Auto.	22	M	9 550	55 000
M2 Competition	46	M	20 000	68 000
M2 CS	NC		NC	99 800
218d Lounge	7	M	190	34 700
220d Lounge	10	M	260	37 700
Surcoût Sport : Lounge + 3 200 €				
Surcoût M Sport : Sport+ 2 600 €				
SÉRIE 2 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Première Auto.	5	M	983	26 350
218i Première Auto.	7	M	983	29 650
220i Première DKG	10	M	1 074	34 900
225xe Première	5		0	40 400
216d Première	6	M	240	31 000
218d Première	7	M	100	33 100
220d Première Auto.	10	M	100	37 900
Surcoût Lounge : Première + 1 250 € à + 2 150 €				
Surcoût Sport : Lounge + 3 300 à + 3 950 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 350 € à + 1 400 €				
Surcoût M Sport : Sport + 1 100 € à + 1 500 €				
SÉRIE 2 GRAN TOURER				
Surcoût : Active Tourer + 1 550 € à + 2 000 €				
NOUVELLE SÉRIE 2 GRAN COUPÉ				
218i	7	M	330	31 150
M235i xDrive	19	M	4 543	57 250
220d	10	M	50	40 250
Surcoût Luxury : "base" + 5 000 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 350 €				
NOUVEAU X1				
sDrive18i Lounge Auto.	7	M	310	32 800
sDrive20i Lounge DKG	11	M	740	40 400
xDrive25i Lounge Auto.	14	M	2 544	45 200
sDrive16d Lounge	6		0	34 350
sDrive18d Lounge	8	M	150	36 950
sDrive20d Lounge Auto.	10	M	190	42 350
Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €				
X2				
sDrive18i Première	7	M	125	33 600
sDrive20i Première	11	M	1 074	41 200
M35i Auto.	19	M	6 039	58 750
sDrive16d Première	6		0	35 000
sDrive18d Première	8	M	240	37 750
sDrive20d Première	10	M	125	43 100
Surcoût Lounge : Première + 5 050 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 2 750 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				
SÉRIE 3				
320i Lounge	10	M	450	40 900
330i Lounge Auto.	15	M	883	46 800
M340i xDrive	25	M	6 724	66 850
330e Lounge	8		0	51 800
318d Lounge	8		0	38 450

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

320d Lounge	10		0	41 900
330d Lounge xDrive	16	M	1 172	53 400
Surcoût Edition Sport : Lounge + 4 100 €				
Surcoût Luxury : Edition Sport + 5 450 €				
Surcoût M Sport : Edition Sport + 5 150 €				
NOUVELLE SÉRIE 3 TOURING				
Surcoût : Berline + 1 550 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i Lounge	10	M	3 552	42 500
440i Lounge Auto.	21	M	9 550	56 400
M4	32	M	20 000	89 250
M4 Pack Competition	34	M	20 000	96 050
420d Lounge	10	M	240	44 500
430d Lounge xDrive Auto.	15	M	3 552	56 350
Surcoût Luxury : Lounge + 10 100 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 9 600 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPE				
Surcoût : coupé + 0 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €				
NOUVEAU Z4				
sDrive20i	11	M	1 761	46 300
sDrive30i	15	M	1 761	54 700
M40i	23	M	10 011	67 650
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Sucoût M Sport : Sport + 2 100 €				
X3				
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	7 851	48 250
xDrive30i Lounge Auto.	15	M	8 254	53 950
M40i Auto.	25	M	16 810	76 150
M	38	M	20 000	99 200
M Competition	41	M	20 000	107 750
xDrive30e Lounge	8		0	58 950
sDrive18d Première Auto.	7	M	898	44 750
xDrive20d Lounge Auto.	10	M	1 901	52 450
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	5 404	58 950
M40d Auto.	21	M	10 488	75 150
Surcoût Lounge : Première + 2 750 €				
Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €				
Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €				
Surcoût M Sport : xLine + 2 200 €				
X4				
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	7 851	51 800
xDrive30i Lounge Auto.	15	M	8 254	57 500
M40i Auto.	25	M	15 506	78 650
M	38	M	20 000	101 700
M Competition	41	M	20 000	110 250
xDrive20d Lounge Auto.	11	M	2 205	56 000
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	4 543	62 500
M40d Auto.	21	M	10 980	77 650
Surcoût xLine : Lounge + 5 850 €				
Surcoût M Sport : xLine + 2 250 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				
SÉRIE 5				
520i Lounge Auto.	10	M	983	49 450
530i Lounge xDrive Auto.	15	M	2 205	59 400
540i Lounge xDrive Auto.	23	M	12 500	66 200
M550i xDrive	43	M	20 000	96 200
M5 Auto.	52	M	20 000	129 450
M5 Competition Auto.	55	M	20 000	138 500
530e iPerformance Lounge	13		0	58 000
518d Lounge Auto.	8	M	190	46 450
520d Lounge Auto.	10	M	210	51 000
530d Lounge Auto.	15	M	898	61 000
540d Lounge xDrive Auto.	20	M	3 552	68 650
M550d xDrive Auto.	28	M	11 488	92 100
Surcoût Luxury : Lounge + 7 250 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 € à + 2 550 €				
SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût : berline + 1 600 € à + 2 650 €				
SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
640i Lounge xDrive Auto.	23	M	12 552	74 850
620d Lounge Auto.	10	M	540	61 150
630d Lounge Auto.	16	M	2 918	69 400
640d Lounge xDrive Auto.	20	M	5 105	77 400
Surcoût Luxury : Lounge + 5 350 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 4 350 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840i xDrive	23	M	9 550	101 650
M850i xDrive	49	M	20 000	128 700
M8 Compétition	55	M	20 000	173 000
840d xDrive	20	M	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	M	18 905	74 300
M50i	44	M	20 000	98 400
M Competition	56	M	20 000	145 400
xDrive45e Lounge	15		0	82 900
xDrive25d Lounge	12	M	3 784	65 900
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	5 105	72 400
M50d Auto.	28	M	16 810	100 350
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 050 €				
NOUVEAU X6				
xDrive40i Lounge	23	M	16 810	81 000
M50i	44	M	20 000	101 650
M Competition	56	M	20 000	148 200
xDrive30d Lounge	16	M	6 375	79 100
M50d	29	M	16 810	103 600
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €				
Surcoût M Sport : xLine + 850 €				
NOUVELLE SÉRIE 7				
740 Li xDrive	22	M	13 109	106 650
750i xDrive	43	M	20 000	116 950
M760Li xDrive	51	M	20 500	183 650
745e	13		0	104 450
730d xDrive	16	M	2 370	97 750
740d xDrive	20	M	3 331	104 750
750d xDrive	28	M	4 279	116 150
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €				
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 750 €				
NOUVEAU X7				
xDrive40i	23	M	20 000	96 300
M50i	44	M	20 000	120 450
xDrive30d	16	M	7 851	94 400
M50d	28	M	20 000	120 450
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €				
i8				
Hybride rechargeable	11		0	142 050
i8 ROADSTER				
Hybride rechargeable	11		0	157 050

CITROËN

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

C-ZERO				
Confort	1	B	6 000	26 900
C1 (3 PORTES)				
1.0 VTi 72 ch Live	4		0	11 050
Surcoût Feel : Live + 1 800 €				
Surcoût Shine : Feel + 1 400 €				
C1 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 500 €				
C3				
1.2 PureTech 82 ch Live	4		0	14 450
1.2 PureTech 110 ch Feel	5		0	17 500
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	18 200
1.2 PureTech 130 ch Shine Auto.	6		0	24 800
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5		0	19 650
1.5 BlueHDi 120 Feel Auto.	6		0	23 950
Surcoût Feel : Live + 1 800 €				
Surcoût C-Series : Feel + 2 300 €				
Surcoût Shine : Feel + 2 400 €				
C4 CACTUS				
1.2 PureTech 110 ch Live	5		0	19 400
1.2 PureTech 130 ch Shine Auto.	6		0	25 450
1.5 BlueHDi 100 Live	5		0	21 550
1.5 BlueHDi 120 Feel Auto.	6		0	25 150
Surcoût Feel : Live + 1 000 €				
Surcoût C-Series : Feel + 950 €				
Surcoût Shine : Feel + 2 500 €				
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 Shine Auto.	10	M	650	36 900
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 Essentiel	4	M	210	9 590
0.9 TCe 90 ch Confort	5	M	260	11 990
1.5 Blue dCi 75 ch Essentiel	4		0	12 190
1.5 Blue dCi 95 ch Confort	4		0	13 890
Surcoût Confort : Essentiel + 1 100 €				
SANDERO STEPWAY				
1.0 SCe 75 ch Urban	4	M	210	11 090
0.9 TCe 90 ch	5	M	740	13 090
1.5 Blue dCi 95 ch	5		0	14 990
LOGAN				
1.0 SCe 75 Access	4	M	210	8 150
0.9 TCe 90 ch Essentiel	5	M	260	10 660
1.5 Blue dCi 75 ch Essentiel	4		0	11 960
1.5 Blue dCi 95 ch Confort	5		0	13 660
Surcoût Essentiel : Access + 1 260 €				
Surcoût Confort : Essentiel + 1 100 €				
LOGAN MCV				
1.0 SCe 75 ch Access	4	M	210	9 250
0.9 TCe 90 ch Essentiel	5	M	260	12 410
1.5 Blue dCi 75 ch Essentiel	4		0	13 710
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	4		0	14 310
Surcoût Essentiel : Access + 1 910 €				
LOGAN MCV STEPWAY				
0.9 TCe 90 ch	5	M	740	13 960
1.5 Blue dCi 95 ch	4		0	15 860
LODGY				
1.3 TCe 100 ch Esentiel	6	M	1 172	13 900
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	1 172	14 700
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5		0	15 750
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	5		0	16 550
LODGY STEPWAY				
1.3 TCe 130 ch	7	M	1 172	15 800
1.5 Blue dCi 115 ch	6		0	17 650
DUSTER				
1.0 TCe 100 ch Access	5	M	280	12 490
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	1 629	16 550
1.3 TCe 150 ch Confort	8	M	1 629	18 150
1.5 Blue dCi 95 ch	5	M	170	14 900
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	6	M	170	17 400
Surcoût Essentiel : Access + 1 900 € à + 2 260 €				
Surcoût Confort : Essentiel + 1 100 €				
Surcoût Prestige : Confort + 1 100 €				
DOKKER				
1.0 TCe 100 ch Essentiel	6	M	1 172	13 300
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	1 629	14 100
1.5 Blue dCi 75 ch Essentiel	4	M	100	15 050
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5	M	125	15 550
DOKKER STEPWAY				
1.3 TCe 130 ch	7	M	1 629	15 500
1.5 Blue dCi 95 ch	5	M	190	16 950

DS AUTOMOBILES

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

FERRARI

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

FIAT

TYPE	CV		B/M*	PRIX
500				
1.0 70 ch BSG Pop	3		0	14 990
1.2 69 ch Pop Dualogic	4	M	150	15 990
Surcoût Lounge : Pop + 1 000 €				
Surcoût Star : Lounge + 1 000 €				
Surcoût Sport : Lounge + 500 €				
Surcoût Rockstar : Sport + 1 000 €				
ABARTH 595				
595	8	M	1 761	19 990
595 Turismo	9	M	1 761	23 190
595 Competizione	10	M	1 761	26 590
Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 700 €				
Surcoût Rivale : Competizione + 4 400 €				
500C (CABRIOLET)				
Surcoût : berline + 2 800 €				
ABARTH 595C				
Surcoût : berline + 2 000 €				
500L				
1.4 95 ch Sport	6	M	2 726	18 490
1.3 MultiJet 95 ch Sport	5		0	22 450
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	M	360	23 490
500L WAGON				
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	24 390
1.6 MultiJet 120 ch	6	M	360	25 390
PANDA				
1.2 69 ch Pop	4	M	818	9 990
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4		0	13 990
Surcoût Easy : Pop + 1 500 €				
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €				
PANDA CITY CROSS				
1.2 69 ch Waze	4	M	818	12 990
0.9 TwinAir 85 ch Waze	4		0	14 490
Surcoût "base" : Waze + 500 €				
Surcoût Plus : "base" + 500 €				
Surcoût Trussardi : Plus + 1 000 €				
PANDA 4X4				
0.9 TwinAir 85 ch Wild	5	M	330	16 290
Surcoût "base" : Wild + 1 000 €				
Surcoût Cross : "base" + 1 500 €				
500X				
1.0 FireFly Turbo 120 ch City Cross	6	M	1 074	21 690
1.3 FireFly Turbo 150 ch City Cross DCT	8	M	1 901	24 690
1.3 MultiJet 95 ch City Cross	5		0	21 690
1.6 MultiJet 120 ch City Cross	6	M	360	23 190
Surcoût Cross : City Cross + 1 800 €				
Surcoût Lounge : Cross + 900 €				
Surcoût Sport : Lounge + 2 700 €				
Surcoût Club : Sport + 2 000 €				
TIPO BERLINE				
1.4 95 ch	5	M	2 726	13 490
1.3 MultiJet 95 ch	4		0	16 590
1.6 MultiJet 120 ch Mirror	4	M	50	21 090
Surcoût Street : "base" + 1 500 €				
Surcoût Mirror : "base" + 3 000 €				
Surcoût Easy : "base" + 4 500 €				
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

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

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 €			
i40			
1.6 CRDi 136 ch Creative DCT	NC	0	36 800
i40 SW (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 200 €			
Surcoût Executive : Creative + 2 150 €			
TUCSON			
1.6 GDi 132 ch Creative	8	M 6 375	28 900
1.6 T-GDi 177 ch Creative DCT	10	M 6 375	32 800
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6	M 450	29 300
1.6 CRDi Hybrid 48V 115 ch Creative	6	0	32 300
1.6 CRDi 136 ch Premium	7	M 450	34 900
1.6 CRDi 136 Hybrid 48V 136 ch Creative	7	0	35 100
2.0 CRDi Hybrid 48V 185 ch Executive HTrac Auto.	0	M 1 490	45 300
Surcoût Creative : Intuitive + 2 100 €			
Surcoût Premium : Creative + 4 200 €			
Surcoût Executive : Premium + 3 900 €			
Surcoût N Line : Executive + 0 €			
NOUVEAU NEXO			
Hydrogène	NC	B 6 000	72 000
NOUVEAU SANTA FE			
2.0 CRDi HTrac 185 ch Executive Auto.	11	M 5 715	51 900

INFINITI

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

JAGUAR

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

JEEP

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.0 GSE T3 120 ch Longitude	7	M 330	23 800
1.3 GSE T4 150 ch Longitude Auto.	8	M 450	26 450
1.3 GSE T4 180 ch Limited 4x4 Auto.	10	M 6 724	34 400
1.6 MultiJet 120 ch Longitude	6	M 210	25 800
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	M 3 119	28 700
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	M 9 102	36 050
Surcoût Quiksilver Winter Edition : Longitude + 1 600 €			
Surcoût Opening Ed. "Basket Series with LNB" : Longitude + 2 350 €			
Surcoût Limited Longitude + 4 400 €			
Surcoût S : Limited + 1 000 €			
COMPASS			
1.4 MultiAir 140 ch Brooklyn Edition	8	M 3 331	30 500
1.6 MultiJet 120 ch Brooklyn Edition	6	M 450	33 000
Surcoût Limited : Longitude + 2 000 €			
Surcoût S : Limited + 3 000 €			
NOUVELLE WRANGLER			
2.0 T 272 ch Sport Auto.	18	M 20 000	46 750
2.2 MultiJet Sport Auto.	12	M 20 000	46 500
Surcoût Sahara : Sport + 6 600 €			
Surcoût Rubicon : Sahara + 500 €			
Surcoût Overland : Rubicon + 3 450 €			
NOUVELLE WRANGLER UNLIMITED			
Surcoût : Wrangler + 2 500 €			
CHEROKEE			
2.2 MultiJet 195 ch Limited Auto.	11	M 7 086	45 500
Surcoût Overland : Limited + 6 000 €			
GRAND CHEROKEE			
SRT Auto.	39	M 20 000	90 700
Trackhawk	70	M 20 000	121 800
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M 20 000	61 200
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 500 €			
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €			

KIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
PICANTO			
1.0 67 ch Motion	4	M 125	11 100
1.2 84 ch GT Line	4	M 240	15 300
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5	0	17 100
Surcoût Active : Motion + 1 500 €			
Surcoût Design : Active + 1 000 €			
Surcoût GT Line : Design + 1 100 €			
Surcoût X Line : GT Line + 300 €			

RIO

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

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

STONIC

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

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

NOUVEL E-SOUL

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

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

CEED

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

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

CEED SW (BREAK)

Surcoût : 5 portes + 1 000 €

PROCEED

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

Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €

NOUVEL XCEED

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

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

NOUVEAU NIRO

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

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

SPORTAGE

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

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

OPTIMA SW

Hybride Rechargeable Premium	6		0	42 890

Surcoût Ultimate : Premium + 5 500 €

SORENTO

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

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

STINGER

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

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

LAMBORGHINI

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

LAND ROVER

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

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

NOUVEAU DISCOVERY SPORT

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

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

DISCOVERY

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

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

RANGE ROVER VELAR

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

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

NOUVEAU DEFENDER

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

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

RANGE ROVER SPORT

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

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

RANGE ROVER

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

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

LEXUS

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	M	150	54 890

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

NX

300h	8	M	540	43 290

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

ES

300h	9		0	47 990

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

NOUVEAU RX

450h Pack	15	M	983	68 990

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

NOUVEAU RX L

Surcoût : RX + 3 00 €

LS

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

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

LC

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

Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €

MASERATI

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

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

LEVANTE

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

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

QUATTROPORTE

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

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

MAZDA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MAZDA2 (5 PORTES)			
1.5 SkyActiv-G 90 ch Élégance	5	M 75	16 550
1.5 SkyActiv-G 115 ch Sélection	5	M 360	20 250

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

CX-3

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

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

NOUVELLE MAZDA3 (5 PORTES)

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

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

NOUVELLE MAZDA3 BERLINE

Surcoût : 5 portes + 0 €

NOUVEAU CX-30

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

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

MX-5

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

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

MX-5 RF

Surcoût : MX-5 + 2 500 €

MAZDA6

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

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

MAZDA6 WAGON (BREAK)

Idem berline

CX-5

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

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

MERCEDES

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

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

NOUVELLE CLASSE A BERLINE

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

NOUVELLE CLASSE B

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

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

NOUVEAU CLA COUPÉ

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

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 650 €

NOUVEAU CLA SHOOTING BRAKE

Surcoût : Coupé + 1 200 €

GLA

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

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

NOUVEAU GLB

200 Progressive Line	9	M	1 504	45 350
250 AMG Line Launch Edition 4Matic	13	M	8 671	53 550
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 de Avantgarde Line	NC		0	58 600

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 150 €

CLASSE C BREAK

Surcoût : berline + 1 200 €

CLASSE C COUPÉ

180 Avantgarde Line	9	M	1 172	40 350
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	1 386	46 350
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	20 000	74 800
63 AMG S Auto.	42	M	20 000	111 800
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	210	49 850
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	14	M	1 629	55 850

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 550 €

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

CLASSE C CABRIOLET
Surcoût : coupé + 7 800 €

SLC
200	10	M	3 784	42 100
300 Auto.	14	M	5 105	50 000
43 AMG Auto.	25	M	20 000	66 800

Surcoût Executive : "base" + 4 700 €
Surcoût Sportline + Executive + 3 000 €
Surcoût Fadcination : Sportline + 3 500 €

NOUVEAU GLC
300 Avantgarde Line 4Matic	16	M	7 462	61 450
43 AMG Matic	25	M	20 000	72 450
63 AMG S Matic+	42	M	20 000	111 450
200 d Avantgarde Line	9	M	983	53 900
220 d Avtg Line Launch Edition 4M.	11	M	1 276	56 650
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	M	3 552	60 250
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	M	12 500	68 150

Surcoût Avantgarde Line : Avantgarde Line Launch Ed. + 1 100 €
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 1 700 €

NOUVEAU GLC COUPÉ
300 AMG Line 4Matic	16	M	7 086	66 300
43 AMG 4Matic	25	M	20 000	75 600
63 AMG S Matic 9G-MCT	42	M	20 000	114 600
220 d AMG Line Launch Edition 4Matic	11	M	1 276	61 500
300 d AMG Line 4Matic	14	M	4 279	65 100
400 d AMG Line 4Matic	22	M	12 500	73 000

Surcoût AMG Line : AMG Line Launch Edition + 1 100 €

NOUVEL EQC
400 AMG Line 4Matic	8	B	6 000	79 250

Surcoût Edition 1886 : AMG Line + 13 200 €

CLASSE E
200 Avantgarde Line Auto.	NC	M	2 370	54 900
450 Avantgarde Line 4Matic Auto.	25	M	20 000	73 450
53 AMG 4Matic+ Auto.	NC	M	20 000	94 650
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	M	20 000	136 350
300 e Avantgarde Line	10		0	60 250
200 d Avantgarde Line Auto.	7	M	330	52 650
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	330	56 750
350 d Avantgarde Line Auto.	17	M	1 761	65 650
400 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	M	4 818	71 950
300 de Avantgarde Line Auto.	9		0	64 500

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 700 €

CLASSE E BREAK
Surcoût : berline + 2 200 €

CLASSE E ALL-TERRAIN
220 d 4Matic Auto.	11	M	3 552	64 750
400 d 4Matic Auto.	23	M	9 550	77 550

CLASSE E COUPÉ
200 Avantgarde Line Auto.	NC	M	2 918	56 400
300 Avantgarde Line Auto.	NC	M	3 784	61 150
450 Avantgarde Line	NC	M	20 000	74 950
53 AMG 4Matic+ Auto.	NC	M	20 000	96 150
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	450	58 250
400 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	M	4 026	73 450

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 700 €

CLASSE E CABRIOLET
Surcoût : coupé + 6 900 €

NOUVEAU CLS COUPÉ
450 Executive 4Matic Auto.	26	M	20 000	76 100
300 d Executive Auto.	NC	M	1 074	71 900
400 d Executive 4Matic Auto.	23	M	4 818	82 900

Surcoût AMG Line+ : Executive + 9 200 €

NOUVEAU GLE
450 Avantgarde Line	25	M	20 000	78 050
53 AMG 4Matic+	33	M	20 000	97 350
300 d Avantgarde Line	15	M	6 375	67 650
350 d Avantgarde Line	17	M	15 506	68 650
400 d Avantgarde Line	22	M	15 506	74 650

Surcoût AMG Line+ : Avantgarde Line + 4 000 €

GLE COUPÉ
400 4Matic Auto.	NC	M	20 000	74 900
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	20 000	91 600
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	20 000	134 500
63 S AMG 4Matic Auto.	51	M	20 000	145 000
350 d 4Matic Auto.	16	M	20 000	72 700

Surcoût Executive : "base" + 6 100 €
Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €
Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €

CLASSE S
450 Executive 4Matic Auto.	25	M	18 905	105 200
560 Fascination 4Matic Auto.	36	M	20 000	127 900
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	53	M	20 000	189 100
650 Maybach Auto.	36	M	20 000	218 300
560 e Limousine	22		0	120 000
350 d Executive Auto.	17	M	5 404	94 600
400 d Executive 4Matic Auto.	22	M	7 462	101 800

Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €
Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €

CLASSE S COUPÉ
450 Executive 4Matic	26	M	20 000	123 400
560 Executive 4Matic	36	M	20 000	149 400
63 AMG 4Matic+	53	M	20 000	200 050

Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €

CLASSE S CABRIOLET
560 Executive	36	M	20 000	162 300
63 AMG 4MAtic+	54	M	20 000	216 050

Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €

SL
400 Auto.	25	M	20 000	106 750
500 Executive Auto.	35	M	20 000	136 650

Surcoût Executive : "base" + 7 900 €

NOUVEAU GLS
400 d Executive	NC	M	20 000	98 000

Surcoût AMG Line : Executive + 4 250 €

AMG GT COUPÉ 4 P.
43 4Matic+	NC	M	20 000	105 850
53 4Matic+	NC	M	20 000	122 850
63 S 4Matic+	NC	M	20 000	173 650

AMG GT
GT	35	M	20 000	132 050
GT S	41	M	20 000	151 050
GT C	47	M	20 000	162 850
GT R	52	M	20 000	179 650
GT R Pro	NC	M	20 000	223 450

AMG GT ROADSTER
Surcoût : coupé + 12 700 €

NOUVEAU CLASSE G
500 Style Line Auto.	NC	M	20 000	110 700
63 AMG Auto.	NC	M	20 000	164 500

CITAN TOURER LONG
112 Pure	NC	M	650	22 728
108 CDI Pure	NC		0	22 416
109 CDI Pure	NC		0	22 824
111 CDI Pure	NC		0	23 940

Surcoût Plus : Pure + 2 886 €
Surcoût Prime : Plus + 3 918 €

CITAN TOURER EXTRA-LONG
111 CDI Pure	NC		0	26 916

Surcoût Plus : Pure + 1 962 €
Surcoût Prime : Plus + 2 796 €

MINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MINI 3 PORTES				
One 75 ch	4	M	310	19 200
One 102 ch	5	M	310	20 600
Cooper 136 ch	7	M	310	22 300
Cooper S 192 ch	11	M	2 726	26 900
John Cooper Works	13	M	4 039	34 500
John Cooper Works GP	NC		NC	44 900
Cooper SE Greenwich	NC	B	6 000	37 600

Surcoût Yours : Greenwich + 3 200 €

MINI 5 PORTES
Surcoût : 3 portes + 900 €

MINI CABRIO
One 102 ch	6	M	540	25 000
Cooper	7	M	540	26 700
Cooper S	11	M	4 818	31 300
John Cooper Works	13	M	7 462	38 900

Surcoût Sidewalk : One/Cooper/Cooper S + 7 000 €/7 000 /6 200 €

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

COUNTRYMAN
One	8	M	1 172	26 900
Cooper	8	M	1 172	28 900
Cooper S	11	M	3 331	33 600
John Cooper Works All4	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 €
Surcoût Black Collection : Invite + 1 200 €
Surcoût Intense : Invite + 2 000 €

ASX
2.0 S-Mivec 150 ch Intense CVT	9		NC	25 490

ECLIPSE CROSS
1.5 T-Mivec 163 ch Invite	9	M	6 375	23 990

Surcoût Intense : Invite + 2 000 €
Surcoût Black Collection : Intense + 0 €
Surcoût Instyle : Intense + 3 300 €

OUTLANDER
PHEV Invite	5		0	36 990

Surcoût Intense : Invite + 6 000 €
Surcoût Instyle : Intense + 6 500 €

NISSAN

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MICRA				
1.0 IG-T 100 ch Visia Pack	5		0	16 190
1.0 DIG-T 117 ch N-Connecta	6	M	150	20 390

Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 600 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €
Surcoût N-Sport : N-Connecta + 520 €
Surcoût Tekna : N-Sport + 1 080 €

NOUVEAU JUKE
1.0 DIG-T 117 ch Visia	6	M	170	19 990

Surcoût Acenta : Visia + 1 700 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 1 800 €
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €

LEAF
150 ch First	4	B	6 000	35 400
217 ch N-Connecta	4	B	6 000	43 700

Surcoût Acenta : First + 1 000
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 1 800 €

QASHQAI
1.3 DIG-T 140 ch Visia	7	M	360	24 950
1.3 DIG-T 160 ch Acenta	8	M	360	29 000
1.5 dCi 115 ch Visia	6		0	26 600
1.7 dCi 150 ch Acenta	5	M	360	31 550

Surcoût Acenta : Visia + 2 300 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 800 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 500 €
Surcoût Tekna+ : Tekna + 3 500 €

X-TRAIL
1.3 DIG-T 160 ch Acenta DCT	9	M	2 726	33 750
1.7 dCi 150 ch Acenta	8	M	1 629	34 700

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 300 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 600 €

370 Z COUPÉ
3.7 328 ch	23	M	20 000	33 500
Nismo	25	M	20 000	45 400

Surcoût Pack : "base" + 3 400 €

370 Z ROADSTER
Surcoût : coupé + 3 000 €

GT-R
3.8 570 ch Premium Edition	49	M	20 000	99 911
Nismo	53	M	20 000	184 950

Surcoût Black Edition : Premium Edition + 2 889 €
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 9 000 €

OPEL

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE CORSA				
1.2 75 ch	4		0	14 600
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	16 800
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7		0	22 100
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	18 600
e Sélection	1	B	6 000	30 650

Surcoût Edition : Sélection + 800 €
Surcoût Elegance : Edition + 2 400 €
Surcoût GS Line : Elegance + 200 €

CROSSLAND X
1.2 83 ch Edition	5	M	190	19 150
1.2 Turbo 110 ch Edition	6		0	21 100
1.2 Turbo 130 ch Opel 2020	7	M	190	24 150
1.5 Diesel 102 ch Edition	5		0	22 600
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6		0	25 950

Surcoût Elegance : Edition + 1 450 €
Surcoût Opel 2020 : Elegance + 700 €
Surcoût Ultimate : Elegance + 3 950 €

NOUVELLE ASTRA
1.2 Turbo 110 ch	5		0	23 000
1.2 Turbo 130 ch Opel 2020	6		0	25 150
1.2 Turbo 145 ch Ultimate	7		0	30 800
1.4 Turbo 145 ch Opel 2020 Auto.	7		0	27 550
1.5 Diesel 105 ch	5		0	25 550
1.5 Diesel 122 ch Opel 2020	6		0	27 600

Surcoût Opel 2020 : "base" + 1 250 €
Surcoût Elegance : "base" + 1 700 €
Surcoût Ultimate : Elegance + 4 500 €

NOUVELLE ASTRA SPORTS TOURER
Surcoût : berline + 800 €

GRANDLAND X
1.2 Ecotec Turbo 130 ch Edition	7	M	230	27 300
1.6 Turbo 180 ch Elite Auto.	10	M	983	37 150
Hybrid 225 ch Elite	8		0	43 200
Hybrid4 300 ch Elite	9		0	49 350
1.5 Ecotec Diesel 130 ch Edition	7		0	29 300
2.0 Diesel 177 ch Elite Auto.	9	M	360	38 850

Surcoût Opel 2020 : Edition + 3 550 €
Surcoût Elite : Opel 2020 + 2 200 €
Surcoût Ultimate : Elite + 2 100 €

INSIGNIA GRAND SPORT
1.5 Turbo 140 ch Edition	8	M	450	28 150
1.5 Ecotec Turbo 165 ch Elegance	9	M	450	32 850
1.6 Ecotec Diesel 110 ch Edition	6	M	210	30 650
1.6 Diesel 136 ch Elegance	7	M	310	33 850
2.0 Diesel 170 ch Elite	10	M	1 761	38 150

Surcoût Elite : Elegance + 2 400 €
Surcoût Ultimate : Elite + 3 950 €

INSIGNIA SPORTS TOURER (BREAK)
Surcoût : Grand Sport + 1 300 € à + 1 500 €

COMBO LIFE
1.2 110 ch Edition	6	M	240	22 770
1.2 130 ch Edition Auto.	NC	M	210	25 620
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	23 570
1.5 Diesel 130 ch Edition	7	M	150	25 170

Surcoût Elegance : Edition + 2 230 €

PEUGEOT

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
ION				
Active	1	B	6 000	26 900

108 (3 PORTES)
1.0 VTi 72 ch Like	4		0	11 450

Surcoût Active : Access + 1 200 €
Surcoût Style : Active + 900 €

108 (5 PORTES)
Surcoût : 3 portes + 500 €
Surcoût Allure : Active + 2 050 €
Surcoût Collection : Allure + 200 €
Surcoût GT Line : Allure + 950 €
Surcoût Top! Roland Garros : GT Line + 1 600 €

NOUVELLE 208
1.2 PureTech 75 ch Like	4		0	15 500
1.2 PureTech 100 ch Active	5		0	18 700
1.2 PureTech 130 ch Allure Auto.	6		0	24 000
1.5 BlueHDi 100 ch Like	5		0	18 000
e Active	NC	B	6 000	32 100

Surcoût Active : Like + 2 000 €
Surcoût Allure : Active + 1 700 €
Surcoût GT Line : Allure + 2 300 €

NOUVEAU 2008
1.2 PureTech 100 ch Active	6		0	21 500
1.2 PureTech 130 ch Active	6		0	23 300
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M	150	32 900
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5		0	23 100
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6		0	28 700
e Active	2	B	6 000	37 100

Surcoût Allure : Active + 2 100 €
Surcoût GT Line : Allure + 2 500 €
Surcoût GT : GT Line + 1 800 €

308
1.2 PureTech 110 ch Access	5		0	21 350
1.2 PureTech 130 ch Allure	6		0	27 200
GTi by Peugeot Sport	16	M	3 331	38 900
1.5 BlueHDi 100 ch Access	5		0	23 200
1.5 BlueHDi 130 Active	6		0	26 800
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	9	M	190	36 450

Surcoût Active : Access + 2 000 € à + 2 350 €
Surcoût Style : Active + 700 €
Surcoût Allure : Active + 2 450 € à + 2 500 €
Surcoût Tech Edition : Allure +1 100 €
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €

308 SW
Surcoût : berline + 850 € à + 950 €

3008
1.2 PureTech 130 ch Access	7	M	230	27 300
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	M	650	36 500
HYbrid 225 ch Allure	8		0	43 800
HYbrid4 300 ch GT	9		0	53 800
1.5 BlueHDi 130 ch Active	7		0	31 600
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	M	360	41 800

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

5008
1.2 PureTech 130 ch Access	7	M	230	28 100
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	M	650	38 500
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6		0	34 300
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	M	360	43 800

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

508
1.6 PureTech 180 ch Active Auto.	10	M	330	35 050
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	M	818	46 450
HYbrid 225 ch Allure	8		0	44 550
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6		0	32 300
2.0 BlueHDi 160 Allure Auto.	9	M	230	39 050
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	9	M	360	43 550

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

NOUVELLE 508 SW
Surcoût : berline + 1 300 €

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

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

RIFTER LONG
Surcoût : Rifter + 1 000 €

PORSCHE

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

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

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO
Surcoût : berline + 2 880 € à + 5 040 €

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

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
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	24 200

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 €

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	38 620
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	41 830
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	43 100

Surcoût Limited Edition : "base" + 8 380 €

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

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

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

Surcoût Premium7 : Style + 2 940 €

SKODA

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

Surcoût Style : Ambition + 1 270 €

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

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

NOUVELLE FABIA COMBI (BREAK)
Surcoût : berline + 600 €

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

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

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

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

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

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

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

Surcoût Edition : Active + 3 320 €

OCTAVIA COMBI (BREAK)
Surcoût : berline + 830 €

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

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

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

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

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

NOUVELLE SUPERB COMBI
Surcoût : berline + 1 100 €

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

SMART

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

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

FORTWO CABRIO
Surcoût : Coupé + 3 300 €

FORFOUR
1.0 71 ch Pure	4	M	210	12 190
0.9 90 ch Passion	4	M	310	15 450
EQ Pure	1	B	6 000	24 150

Surcoût Passion : Pure + 1 650 € à + 2 175 €
Surcoût Urbanshadow Edition : Passion + 0 €

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

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

SUZUKI

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

TESLA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE MODEL 3			
Autonomie Standard Plus	4	B 3 000	48 600
Performance	9	0	68 800
NOUVEAU MODEL Y			
Grande Autonomie	NC	B 3 000	58 000
Performance	NC	0	70 000
MODEL S			
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 WT-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 WT-i 70 ch Active	4	0	14 550
1.5 WT-i 110 ch France	6	M 190	16 600
Surcoût France : Active + 900 €			
YARIS (5 PORTES)			
100h France	5	0	20 150
Surcoût : 3 portes + 600 €			
Surcoût France Connect : France + 800 €			
Surcoût Design Y20 : France + 1 600 €			
Surcoût Dynamic : France + 800 €			
Surcoût Collection : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €			
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	B 6 000	78 900
NOUVELLE CAMRY			
Hybride 218 ch Dynamic	9	0	36 900
Surcoût Design : Dynamic + 4 300 €			
Surcoût Lounge : Design + 3 300 €			
LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	11	M 20 000	37 400
Surcoût Life : Le Cap + 5 100 €			
Surcoût Légende : Life + 3 100 €			
Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €			
LAND CRUISER (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 2 700 € à + 6 600 €			
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 11 900 €			
GT86			
2.0 200 ch	12	M 20 000	32 490
Surcoût Blue Racing : "base" + 4 110 €			
GR SUPRA			
"Base"	23	M 10 980	65 900

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
UP! (5 PORTES)			
1.0 60 ch Move up!	3	0	14 020
e-Up!	2	B 6 000	28 000
Surcoût IQ Drive : Move Up! + 900 €			
POLO			
1.0 80 ch	4	0	16 470
1.0 TSI 95 ch	5	0	17 230
1.0 TSI 115 ch Carat	6	0	21 870
1.5 TSI 150 ch E-Line Exclusive DSG	8	M 75	26 650
GTI DSG	11	M 1 172	29 890
1.6 TDI 95 ch Lounge	5	0	22 220
Surcoût Edition : "base" + 200 €			
Surcoût Lounge : "base" + 1 820 €			
Surcoût IQ Drive : Lounge + 600 €			
Surcoût Carat : Lounge + 2 050 €			
Surcoût R-Line : Carat + 0 €			
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 1 600 €			
T-CROSS			
1.0 TSI 95 ch	5	0	20 620
1.0 TSI 115 ch Lounge	6	0	23 050
1.6 TDI 95 ch	5	0	24 200
Surcoût Lounge : "base" + 1 620 €			
Surcoût Carat : Lounge + 3 180 €			
Surcoût R-Line : Carat + 0 €			
T-ROC			
1.0 TSI 115 ch Lounge	6	M 125	25 860
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M 210	27 810
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M 2 205	35 760
R	19	M 7 086	45 500
1.6 TDI 115 ch Lounge	6	0	29 550
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M 230	31 500
Surcoût Carat : Lounge + 2 730 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 860 €			
Surcoût R-Line : Carat Exclusive + 0 €			
GOLF VII (5 PORTES)			
1.0 TSI 115 ch Trendline	6	0	24 800
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	28 490
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	7	0	29 960
GTI Performance DSG	14	M 1 276	40 820
R	19	M 4 543	48 350
GTE	6	0	42 450
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	28 370
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	33 040
e-Golf	4	B 6 000	33 950
Surcoût Confortline : Trendline + 2 000 €			
Surcoût Match : Confortline + 0 €			
Surcoût IQ Drive : Confortline + 1 000 €			
Surcoût Carat : Confortline +2 490 €			
GOLF VII SW (BREAK)			
1.0 TSI 115 ch Confortline	6	0	27 800
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	29 490
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8	0	33 450
1.6 TDI 115 ch Confortline	6	0	31 345
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	34 015
Surcoût Carat : Confortline + 2 490 €			
GOLF SPORTSVAN			
1.0 TSI 115 ch Confortline	6	0	28 070
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	29 640
1.5 TSI EVO 150 ch IQ Drive DSG	8	0	33 720
1.6 TDI 115 ch Confortline	6	M 75	31 370
2.0 TDI 150 ch Confortline DSG	7	0	35 880
Surcoût IQ Drive : Confortline + 450 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 880 €			
TOURAN			
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M 260	31 260
2.0 TDI 115 ch Lounge DSG	6	M 230	34 830
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M 260	34 780
Surcoût Carat : Lounge + 3 000 €			
TIGUAN			
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	M 400	33 165
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	8	M 818	35 435
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M 4 818	45 230
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	M 310	38 875
2.0 TDI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M 3 552	48 420
2.0 Bi-TDI 240 ch Carat Exclusive 4Mot. DSG	14	M 4 279	53 290
Surcoût Match : Confortline + 2 255 €			
Surcoût Carat : Confortline + 3 645 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 620 € à + 3 670 €			
Surcoût Black R-Line : Carat Exclusive + 280 € à + 1 330 €			
TIGUAN ALLSPACE			
Surcoût : Tiguan + 2 530 € à + 3 260 €			
NOUVELLE PASSAT			
1.5 TSI EVO 150 ch	8	M 170	33 865
2.0 TSI 190 ch Lounge DSG	10	M 1 276	43 650
GTE	6	0	50 200
1.6 TDI 120 ch DSG	6	0	37 155
2.0 TDI EVO 150 ch	7	0	37 670
2.0 TDI 190 ch Lounge DSG 4Motion	10	M 280	48 865
Surcoût Lounge : "base" + 5 360 €			
Surcoût Elegance : Lounge + 3 205 €			
Surcoût R-Line : Lounge + 3 065 €			
NOUVELLE PASSAT SW			
Surcoût berline : + 1 045 € à + 1 150 €			
NOUVELLE PASSAT ALLTRACK			
2.0 TDI 190 ch DSG	10	M 280	48 250
ARTEON			
2.0 TSI 190 Elegance DSG	10	M 1 276	49 590
2.0 TSI 272 ch Elegance 4Motion DSG	16	M 3 552	57 030
2.0 TDI 150 ch Elegance	8	M 75	48 690
2.0 TDI 190 ch Elegance DSG	10	M 125	52 970
2.0 BiTDI 240 ch Elegance 4Motion DSG	14	M 2 544	59 080
Surcoût Elegance Exclusive : Elegance + 3 930 €			
Surcoût R-Line Exclusive : Elegance + 3 420 € à + 3 620 €			
SHARAN			
1.4 TSI 150 ch Lounge	8	M 3 119	41 360
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M 983	45 090
2.0 TDI 177 ch Lounge DSG	10	M 1 901	48 780
Surcoût Carat : Lounge + 4 090 €			
TOUAREG			
3.0 TSI 340 ch Carat Exclusive	23	M 20 000	72 370
3.0 TDI 231 ch Carat	14	M 9 550	65 780
3.0 TDI 286 ch Carat	18	M 9 550	71 210
4.0 TDI 421 ch Carat Exclusive	31	M 20 000	100 770
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 8 180 €			
Surcoût R-Line Exclusive : Carat Exclusive + 1 900 €			
CADDY			
1.0 TSI 102 ch Trendline	6	M 540	22 170
1.4 TSI 130 ch Trendline	7	M 4 026	23 290
2.0 TDI 102 ch Trendline	5	M 1 629	24 650
2.0 TDI 122 ch Trendline 4Motion	7	M 3 794	28 110
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	M 2 544	27 950
Surcoût Confortline : Trendline + 2 090 € à + 3 150 €			
Surcoût Alltrack : Confortline + 3 000 €			
CADDY MAXI			
Surcoût : Caddy + 2 260 € à 2 360 €			

VOLVO

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

aj MARCHÉS DIRECTS

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

Rétro ASSURANCES

COLLECTIONNEURS D'EXCEPTIONS...



G.LOPEZ

« Nous en prendrons grand soin ! »

Un numéro dédié pour un suivi personnalisé

05 32 09 64 64 | prestige@retro.fr

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification
N° FR020282-1

Création : designe.fr

RETRO Assurances est un nom commercial du 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.

Nouvelle Audi Q3 Sportback

À partir de :
360€
par mois(1)

1er loyer de **3 900 €**



Location longue durée sur 36 mois et 45 000 km avec Garantie(2), Entretien plus(3) et Assistance inclus. 1er loyer de 3 900 € et 35 loyers de 360 €. Offre valable du 1er au 31 mars 2020. (1) Exemple pour une Audi Q3 Sportback 35 TFSI BVM 6 avec option incluse dans les loyers : 1 an de garantie additionnelle. **Modèle présenté : Audi Q3 Sportback 35 TFSI BVM 6 S line** avec options incluses dans les loyers : peinture métallisée, pack esthétique noir, jantes 19" en aluminium coulé Audi Sport 7 branches en hélice noir anthracite brillant, poliès brillant et 1 an de garantie additionnelle, 1er loyer de **5 900 €** et 35 loyers de **520 €** en location longue durée sur 36 mois et pour 45 000 km maximum, hors assurances facultatives. (2) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers et valable chez tous les Distributeurs présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles pour toute commande du 01/03 au 31/03/2020, 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, SA au capital de 198 502 510€. 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370. **Gamme Audi Q3 Sportback (hors RS Q3 Sportback) : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : NEDC corrélé : 4,7 – 7,7. WLTP : 5,9 – 9,0. Rejets de CO_2 (g/km) min - max : NEDC corrélé : 123 - 174. WLTP : 150 - 204.** « Tarif » au 10/09/2019 avec mise à jour au 28/11/2019. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. À partir du 1er septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2. À partir du 1er septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO_2 mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie. *Audi Occasion *plus* et Audi Service.

Audi Vorsprung durch Technik

www.bauerparis.fr

Audi Bauer Paris Saint-Ouen
78-80, rue du Docteur Bauer
93400 Saint-Ouen
01 49 18 30 00

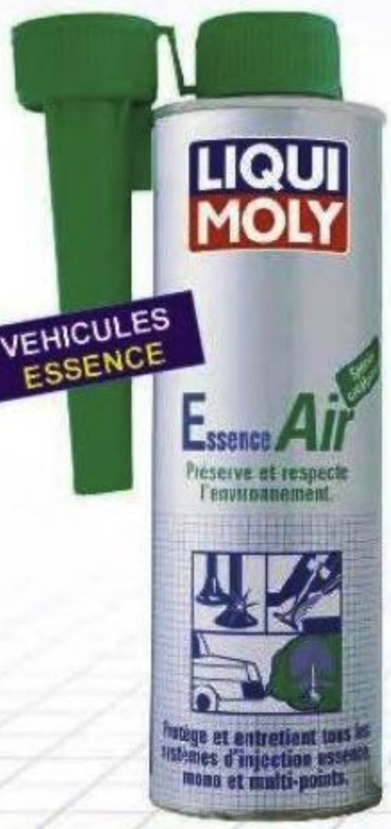
Audi Bauer Paris Wagram
21, rue Cardinet
75017 Paris
01 42 12 30 00

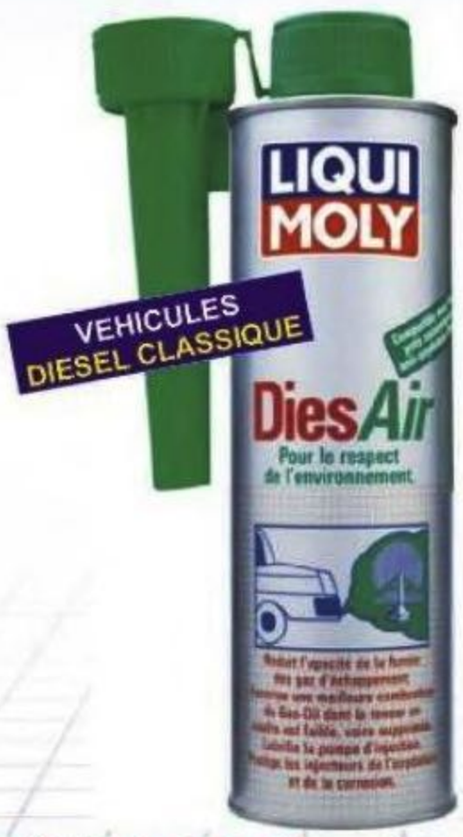
Audi Bauer Paris Roissy
1, rue des Marguilliers
95700 Roissy-en-France
01 85 74 30 00

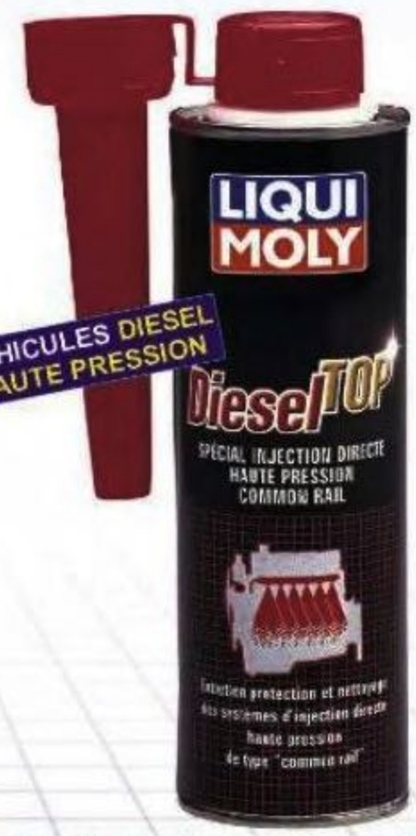
Audi Bauer Paris Nanterre*
36, av. Vladimir Ilitch Lénine
92000 Nanterre
01 85 76 30 00

Pourquoi mon moteur s'encrasse

Les conditions  de circulation actuelles favorisent l'encrassement du moteur : ce sont les  démarrages fréquents, la qualité variable  des carburants, les limitations de vitesse,  les nouvelles exigences des moteurs à haute  pression, le recyclage des  gaz d'échappement, etc . C'est pourquoi nous avons prévu de traiter votre  avec :







Dans le cas où vous ne souhaiteriez pas bénéficier de ce traitement, merci de nous l'indiquer lors de la réception de votre véhicule.

LIQUI MOLY
Le propre de votre moteur

® Copyright Liqui Moly toute reproduction même partielle est interdite

VENTE EXCEPTIONNELLE
27 VOLVO V40 BUSINESS & SIGNATURE ÉDITION*



IMMATRICULÉS NEUFS ZÉRO KM AVEC 20 À PLUS DE 35% D'AVANTAGE CLIENT

1 V40 D2 120 CH MOMENTUM BUSINESS BVM
GRIS OSMIUM MÉTALLISÉ / TISSUS ANTHRACITE – REF 366657
Commande Audio au volant – 8 Haut-Parleurs
PRIX TARIF TTC 33 020 € MALUS INCLUS
AVANTAGE CLIENT **11 470 €**
PRIX DE VENTE **21 280 €**

1 V40 D2 120 CH MOMENTUM BVM
BLEU DENIM MÉTALLISÉ / TISSUS ANTHRACITE – REF 6036987
Audio Volvo High Performance – Sensus Navigation – 8 Haut-Parleurs
PRIX TARIF TTC 30 970 € MALUS INCLUS
AVANTAGE CLIENT **8 990 €**
PRIX DE VENTE **21 980 €**

1 V40 D2 120 CH SUMMUM GEARTRONIC
GRIS OSMIUM MÉTALLISÉ / CUIR ANTHRACITE – REF 6131454
Audio Volvo High Performance – Sensus Navigation – 8 Haut-Parleurs
PRIX TARIF TTC 32 950 € MALUS INCLUS
AVANTAGE CLIENT **10 470€**
PRIX DE VENTE **22 480 €**

1 V40 T2 122 CH SIGNATURE ÉDITION BVM
BLANC CRISTAL MÉTALLISÉ / CUIR-ALCANTARA ANTHRACITE – REF 605816
Commande Audio au volant - 8 Haut-parleurs
PRIX TARIF TTC 29 253 € MALUS INCLUS
AVANTAGE CLIENT **5 513 €**
PRIX DE VENTE **23 470 €**

3 V40 T2 122 CH BUSINESS GEARTONIC
NOIR ONYX MÉTALLISÉ / TISSUS T-TEC ANTHRACITE – REF 6036953 + 6036955 + 6036957
Commande Audio au volant – 8 Haut-Parleurs
PRIX TARIF TTC 30 703 € MALUS INCLUS
AVANTAGE CLIENT **6 073 €**
PRIX DE VENTE **24 630 €**

5 V40 T2 122 CH SIGNATURE ÉDITION GEARTONIC
BLANC GLACE / TISSUS T-TEC ANTHRACITE – REF 7070246 + 7070248 + 7072279 + 7072278 + 7072280
Série Suréquipée + Commande Audio au volant + 8 Haut-Parleurs
PRIX TARIF TTC 31 423 € MALUS INCLUS
AVANTAGE CLIENT **6 243 €**
PRIX DE VENTE **25 180 €**

6 V40 T2 122 CH SIGNATURE ÉDITION GEARTONIC
4 NOIR ONYX + 2 GRIS OSMIUM + 1 BLEU BALTIQUE / CUIR ANTHRACITE
REF 7071449 + 7071452 + 7071453 + 7101713 + 7101709
Série Suréquipé + Commande Audio au volant - 8 Haut-Parleurs
PRIX TARIF TTC 32 173 € MALUS INCLUS
AVANTAGE CLIENT **6 403 €**
PRIX DE VENTE **25 770 €**

7 V40 D2 AD-BLUE 120 CH BUSINESS GEARTONIC
1 ARGENT BRILLANT + 1 NOIR ONYX + 1 BLEU DENIM + 4 GRIS OSMIUM / TISSUS T-TEC ANTHRACITE
REF 7070145 + 7070147 + 7070148 + 7070190 + 7070185 + 7070186 + 7070187
Commande Audio au volant – 8 Haut-Parleurs
PRIX TARIF TTC 32 950 € MALUS INCLUS
AVANTAGE CLIENT **6 620 €**
PRIX DE VENTE **26 330 €**

1 V40 D2 AD-BLUE 120 CH SIGNATURE ÉDITION GEARTRONIC
SABLE LUMINEUX MÉTALLISÉ / CUIR BEIGE – REF 7101620
Série Suréquipée + siège conducteur électrique + 8Haut-Parleurs
PRIX TARIF TTC 34 020 € MALUS INCLUS
AVANTAGE CLIENT **6 910 €**
PRIX DE VENTE **27 110 €**

1 V40 D2 AD-BLUE 120 CH SIGNATURE ÉDITION GEARTRONIC
BLANC CRISTAL MÉTALLISÉ / CUIR ANTHRACITE – REF 6606176
Série Suréquipée + Commande Audio au volant – 8 Haut-Parleurs
PRIX TARIF TTC 34 560 € MALUS INCLUS
AVANTAGE CLIENT **6 980 €**
PRIX DE VENTE **27 580 €**

*Volvo V40 : consommation Euromix (L/100 km) : 4,5-6,0 – CO^2 rejeté (g/km) : 118 - 139

ACTENA AUTOMOBILES

75 PARIS 16	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE
78 PORT MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 VERSAILLES	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS
78 MAUREPAS	01 30 50 67 00	ZA PARIWEST - 6, RUE ALFRED KASTLER
78 BUCHELAY	01 34 79 92 92	ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

PRIOD

© VICTORIA PARIS

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1054

du 12 mars 2020



BENOIT CHIMENES/ADDITIVE

Dacia Duster TCe 100 ch

Jusqu'à présent, pour serrer les prix, le Duster avait droit à des motorisations de "seconde main". Mais lui aussi doit surveiller ses rejets de CO_2. Il hérite donc du 3 cylindres 1.0 de 100 ch de Renault. Si le CO_2 baisse, le SUV Dacia n'y laisse-t-il pas des plumes par ailleurs ?



TIBO - YANN LEFEBVRE

Face-à-face : Peugeot e-208 vs Renault Zoe

Zut ! Voilà ce que doit se dire la Zoe. Jusqu'ici, elle avait le monopole des citadines électriques sympas. Mais la pimpante Peugeot e-208 veut renverser la table. La petite nouvelle aura-t-elle raison de l'expérience ?



Y. LEFEBVRE - A. SAUNIER

Dossier : les championnes du CO_2 !

Ça y est ! Les nouvelles normes WLTP entrent en vigueur avec, pour conséquence, un changement des rejets de CO_2. Quelles sont les autos qui s'en sortent le mieux ? *L'Auto-Journal* a sélectionné pour vous dix modèles, ni hybrides, ni électriques, qui échappent au malus.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

Et où que vous soyez, sur **SMARTPHONE et TABLETTE**

NE MANQUEZ PAS *L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4* N° 91
164 pages - 5,95 €

Les SUV de demain seront *"séduisants et performants"*. À découvrir dans ce numéro : le style musclé des Audi e-tron Sportback, Alpine AX110, Porsche Macan II et Ford Mustang Mach-E. Dans un registre plus calme, notre match entre le BMW X1 et le Range Rover Evoque.

l'auto journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer SNC (EMAS)

Actionnaire : Reworld Media France SAS

Président Axel Springer France : Frank Mahlberg

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Tél. : 01 41 33 55 94
E-mail : autojournal@reworldmedia.com
(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)
Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (55 94)
Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital (53 96)
Directeur artistique : Olivier Frampas (50 72)
Essais : Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16)
Technique : Frédéric Haas
Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction : Denis Riflade
Photographe : Yann Lefebvre
Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée (56 50)
Ont collaboré à ce numéro : Muriel Bataille, Sophie Ceugniet, Caroline Hazard, Marina Péhé, Sabine Picot-Guéraud, Jacqueline Voyant

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 : Élodie Bretaudeau Fonteilles
Contacts publicité : Caroline Soret (53 54), Paul Bellaïche (56 00)
Planning : Angélique Consoli (53 52), Stéphanie Guillard (53 50)
Trafic : Véronique Alex (50 56)

MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54
Directeur de publicité : Marc Queille
Commerciale : Julie Aldabo
Assistante/maquettiste : Sylviane Ragusa
Maquettiste : Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Dominique Aymard
Directeur de la fabrication : Isabel Delanoy
Chefs de fabrication : Alexia Froment (50 53), Valérie Brunehaut (48 42)
Responsable service prépresse : Sylvain Boularand (29 88)
Adjoint responsable service prépresse : Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager : Renaud Terrade

ÉDITEUR

Éditions Mondadori Axel Springer SNC (EMAS)
Siège social : 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Cogérants : Gautier Normand et Frank Mahlberg
Codirecteur de la publication : Gautier Normand
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur du pôle Auto : Tommaso Albinati
Associés : Reworld Media France SAS et Axel Springer France SAS
Imprimeur : Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes
N° ISSN : 0005-0768
Commission paritaire : 0323 K 82833
Dépôt légal : février 2020

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier	Allemagne
Taux de fibres recyclées	0%
Certification	PEFC
Impact sur l'eau	Ptot 0,016 kg/tonne

ACPM OJD DIFFUSION

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? **Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h).** Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9
Abonnement France : 77 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 98 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 25 numéros).

VOLVO XC40

IMAGINÉ SELON VOUS

À PARTIR DE

335 € / MOIS

EN LLD 36 MOIS(1)

1er loyer de 3 500 €

ENTRETIEN ET GARANTIE INCLUS (2)

(1) Exemple de Location Longue Durée pour un XC40 T2 Momentum Geartronic 8 pour 30 000 km, **1er loyer 3 500 €** puis 35 loyers de 335 €.
(2) Prestations de Arval Service Lease Entretien-Maintenance et extension de garantie un an au-delà garantie constructeur incluses. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant, valable jusqu'au **31/03/2020**, sous réserve d'acceptation par Arval Service Lease, 352 256 424 RCS Paris. N° ORIAS : 07 022 411 (www.orias.fr). Détails sur www.volvocars.fr. **Modèle présenté :** Volvo XC40 T2 Momentum Geartronic 8 avec options, 1er loyer **3 500 €**, suivi de 35 loyers de **380 €**.

Volvo XC40 : Consommation Euromix (L/100 km) : 1.9-7.1 - CO_2 rejeté (g/km) : 44-164.

VOLVOCARS.FR

RCS Nanterre n° 479 807 141.

ABVV AUTOMOBILES

60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830
95 GONESSE - 01 39 87 08 44
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

GROUPE DUFFORT

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54

S.A. BIDAUD

91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

75 PARIS 11e - 01 43 55 00 78
77 AVON - 01 60 74 57 77
77 CESSON - 01 64 09 61 91
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00

NOUVEL OPEL

GRANDLAND X HYBRID

+ 5 500 €

de reprise(1)

LE SUV HYBRIDE RECHARGEABLE QUE VOUS ATTENDIEZ.

Lorsque **la supériorité d'un SUV** rencontre **une technologie hybride rechargeable innovante**, l'efficacité énergétique accède à une nouvelle dimension. Avec ses différents modes de conduite et sa technologie hybride rechargeable, le Grandland X Hybrid fournit **une flexibilité optimale**. Bénéficiez de tous les avantages d'un SUV, avec en prime ceux d'une voiture électrique. Son allure audacieuse gagne encore en caractère avec le capot noir (en option) faisant écho à un toit de la même teinte. **Les jantes en alliage bicolores diamantées 19 pouces** rehaussent sa ligne athlétique. Pour un plaisir de conduite encore plus intense, il est équipé d'**une transmission 8 vitesses**, avec un levier de vitesse à commande électrique.

OPEL GRANDLAND X HYBRID À PARTIR DE 36 200 €

Sous condition de reprise(1)

(1) 5 500 € ajoutés à la valeur de reprise, estimée en point de vente, de votre véhicule d'une puissance réelle inférieure ou égale à celle du véhicule neuf acheté. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, pour toute commande jusqu'au 31/03/2020 d'un Grandland X neuf en stock, immatriculé avant le 30/06/2020, dans le réseau Opel participant. Plus d'infos sur opel.fr.

Modèle présenté : Opel Grandland X Hybrid4 Elite avec options pack apparence, rails de toit, phares antibrouillard avant : **45 100 €** sous condition de reprise(1)
Consommation mixte versions hybrides (WLTP) 1.3 – 1.5 (l / 100km) ; Emissions de CO_2, mixte (WLTP) 30 – 34 (g / km).

OPEL

R.C.S Nanterre B 342 439 320