

TOP
ventes

Du 12 au 25 mars 2020

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1054



DS 9

**Le grand retour
du haut de gamme
français ?**



Renault Morphoz



DS Aero Sport Lounge



BMW i4



Dacia Spring



Fiat Nouvelle 500



Audi A3 Sportback

**10 nouveautés
du printemps**

Elles devaient enflammer le **Salon de Genève**.
Nous les avons retrouvées pour vous !

Dossier essais

**LES CHAMPIONNES
DU PLAISIR SANS MALUS !**

Les normes se durcissent ?
Découvrez 10 voitures
sympa qui échappent
au nouveau malus, sans
hybrides ni électriques.



Citroën Ami



FACE-À-FACE

**PEUGEOT E-208
vs RENAULT ZOE**

Nouvelle star ou valeur sûre ?

M 01117 - 1054 - F: 2,00 €



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

THE X3 HYBRID



2,2 à 2,8 l/100 km



48 à 66 g/km



**Le plaisir
de conduire**



HYBRID = Technologie Hybride Rechargeable BMW avec mode électrique au quotidien et mode hybride pour vous évader.
Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW X3 Hybride Rechargeable : **2,2 à 2,8 l/100 km**. Émissions de CO₂ : **48 à 66 g/km** en cycle mixte 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.

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



Audi A3 Sportback/P. 30



Porsche Macan/P. 46



SOMMAIRE

Découvrir

12 Le retour du haut de gamme français
Alpine SUV, Citroën C5, DS 9, DS 9 Crossback, DS Aero Sport Lounge, Renault Morphoz...
26 Interview Carlos Tavares
28 Les nouveautés du printemps
Audi A3 Sportback, BMW i4 Gran Coupé, Citroën Ami, Dacia Spring, Fiat 500 La Prima, Mercedes Classe E...

Comprendre

38 L'hydrogène, l'avenir de l'électrique?

Conduire

46 **Porsche Macan GTS** 380 ch
50 **Peugeot e-208** 136 ch/**Renault Zoe** 135 ch
59 10 voitures plaisir sans malus
Renault Clio TCe 130 ch, **Peugeot 208 PureTech** 130 ch, **Audi A1** 30 TFSI 116 ch, **Ford Focus Ecoboost** 150 ch, **BMW** 118i 140 ch, **Volkswagen Golf e-TFSI** 150 ch, **Mercedes A200** 163 ch, **Mazda CX-30** Skyactiv X 180 ch, **Peugeot 3008 BlueHDi** 130 ch, **BMW 320 d** 190 ch
70 **Dacia Duster** 1.0 TCe 100 ch
74 Les Experts: **Renault Captur** 1.3 TCe 155 ch
76 **Suzuki Vitara** 1.4 Boosterjet Hybrid 129 ch
81 Le chef des essais vous répond

Vibrer

82 Citroën: le retour au Sahara
88 **Formule 1**: qui pour battre Mercedes?
92 Rétro: **Ford Escort RS Turbo**, 1985

S'offrir

96 Configurateur: **BMW Série 1**
100 Occasion: **Honda Civic**
103 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves
110 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...

Encart central broché Citroën sur la totalité de la diffusion abonnés et kiosques.

Formule 1: qui pour battre Mercedes?/P. 88



FLORENT GOODEN/DPI

Dossier 10 voitures plaisir sans malus/P. 59



Peugeot 3008



Mercedes Classe A



Mazda CX-30

Hydrogène: l'avenir de l'électrique?/P. 38



Peugeot e-208/Renault Zoe/P. 50



Citroën: le retour au Sahara/P. 82



Dacia Duster/P. 70



JUSQU'À 5 500 €⁽¹⁾ D'AIDE À LA REPRISE SUR TOUTE LA GAMME RENAULT



UNE BONNE RAISON DE CHANGER DE VÉHICULE :

(1) De 1 500 € à 5 500 € ajoutés à la valeur de reprise de votre véhicule roulant. Nous calculons cette valeur sur la base de l'observation en temps réel du marché et des transactions les plus récentes. Rendez-vous en ligne sur notre site www.cote.renault.fr pour effectuer votre estimation de reprise personnalisée. L'estimation ainsi délivrée est ensuite finalisée en concession par un professionnel de l'automobile, en votre présence. Voir conditions générales et détail des offres par modèle sur renault.fr et sur notre site www.cote.renault.fr. Offres sous condition de reprise, non cumulables et réservées aux particuliers, pour l'achat d'un véhicule neuf de la gamme Renault (hors Twizy et véhicules utilitaires), du 01/03/2020 au 31/03/2020. Gamme Renault TWINGO : consommations mixtes min/max (l/100 km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 4,4/5,5 - 5,2/5,9. Émissions CO₂ min/max (g/km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 100/116 - 117/133. Gamme Nouveau Renault CAPTUR : consommations mixtes min/max (l/100 km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 4,0/5,6 - 4,7/6,5. Émissions CO₂ min/max (g/km) (NEDC



RENAULT
La vie, avec passion



RENAULT DAYS CE WEEK-END⁽²⁾

corrélé - procédure WLTP) : 106/128 - 124/148. Gamme Nouvelle Renault ZOE : consommations min/max (Wh/km) : 172/177. Émissions de CO₂ : 0 à l'usage, hors pièces d'usure. Jusqu'à 395 kilomètres d'autonomie WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures), selon version et équipements. Gamme Nouvelle Renault CLIO : consommations mixtes min/max (l/100 km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 3,6/5,2 - 4,2/5,8. Émissions CO₂ min/max (g/km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 95/119 - 109/131. Depuis le 01/09/2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂. À partir du 01/09/2018, la procédure WLTP remplace le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), utilisé précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées selon WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon NEDC. (2) Ouverture dimanche 15 mars selon autorisation. Renault Days : Les jours Renault.



SANS ENGAGEMENT.

SEAT Ibiza Urban.

159 €/mois*

LLD 37 mois

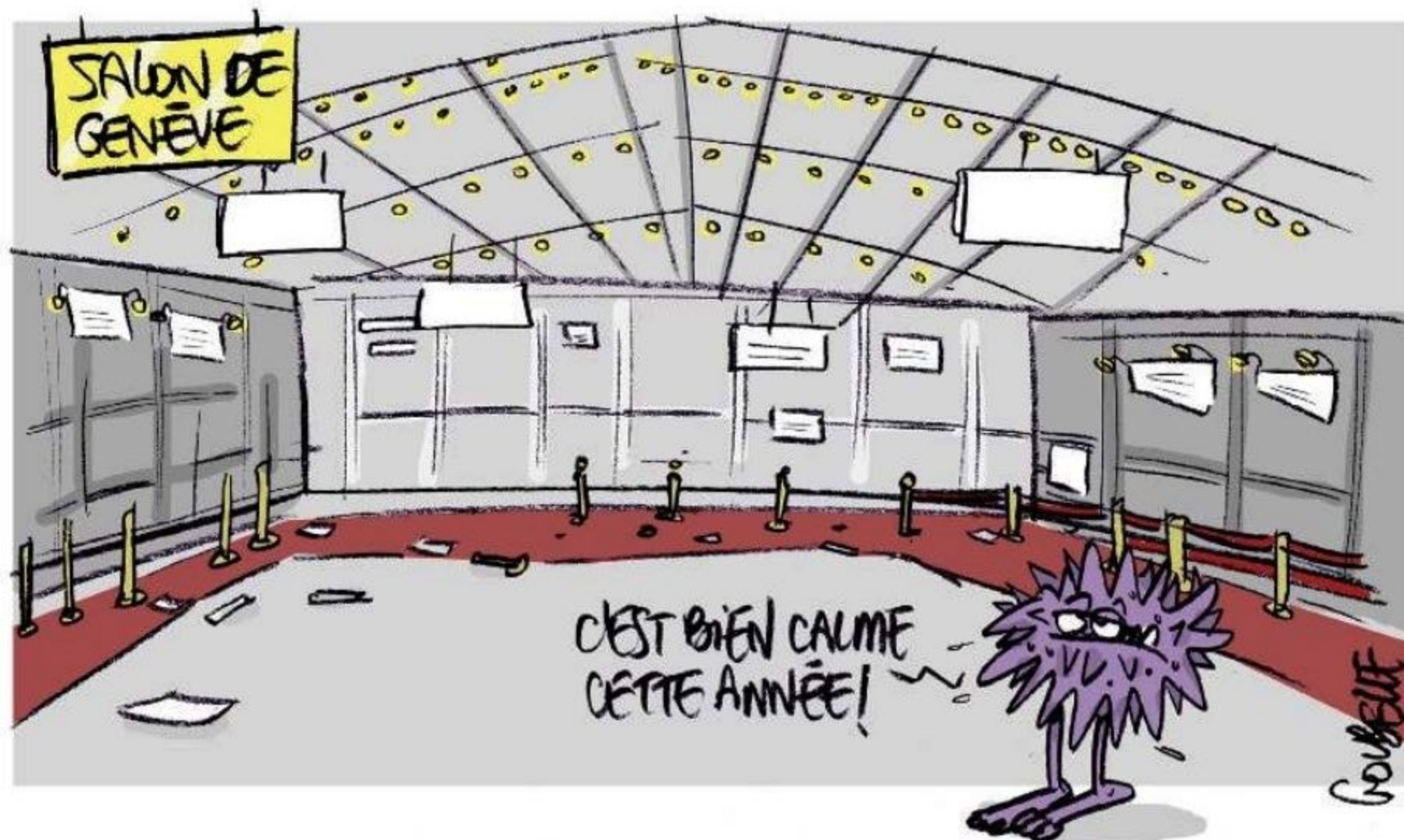
- **Offre résiliable sans frais**
- **Loyer et kilométrage ajustables**
- **À tout moment**



*Location Longue Durée sur 37 mois et 30 000 km maximum, 37 loyers de 159 € sans apport et sous condition de reprise. Possibilité de résilier à tout moment sans pénalités et d'ajuster le kilométrage pendant la durée du contrat. Loyers payés mensuellement, tout mois commencé est dû. Exemple pour une SEAT IBIZA URBAN MPI 80 ch en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT (France Métropolitaine) présentant ce financement et valable jusqu'au 31/01/2020 pour toute commande d'une SEAT IBIZA URBAN MPI 80 ch passée avant le 31/03/2020 et livrée avant le 30/06/2020, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € intermédiaire d'assurance : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.vermittlerregister.info) - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15, avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451618904. SEAT France Division de Volkswagen Group France S.A. au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS 832 277 370.

SEAT Ibiza Urban 1.0 MPI 80 ch BVM5 START/STOP : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 5,2 - 6. Émissions de CO₂ WLTP (min - max g/km) : 123 - 125.

À partir du 1^{er} septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂. À partir du 1^{er} septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC.



ABONNEZ-VOUS!

Retrouvez toutes nos offres p. 58 et sur www.kiosquemag.com

CLÉMENT CHOULOT



LE SALON FANTÔME

Depuis quelques années, les constructeurs s'interrogent sur la pertinence de continuer à participer aux grands Salons de l'auto internationaux. Leurs doutes s'accompagnent d'un complexe mouvement de tango, un pas en avant, deux pas en arrière, dont les organisateurs assimilent parfois la chorégraphie à un bal des faux-culs. En ce mois de mars 2020, la question existentielle s'est résolue d'elle-même, brutalement, sans qu'aucun des acteurs n'ait eu à donner son avis sur la question. Nous voilà donc, dans ce numéro, en train de rendre compte

d'un Salon de Genève qui n'a pas eu lieu. Pour les distraits ou les exilés sur la planète Mars, le fameux virus est bien sûr à l'origine de cette annulation de dernière minute. Verdict de cette expérimentation forcée ? Vivons-nous finalement aussi bien sans le Salon qu'avec ? Évidemment, la planète automobile ne s'est pas arrêtée de tourner. L'afflux de nouveautés prévu pour le grand rendez-vous suisse a, en grande partie, été révélé par d'autres moyens que les traditionnelles conférences sur des stands écrasés de lumière et de musique. Les constructeurs ont improvisé dans l'urgence, chacun de leur côté, des présentations réelles ou virtuelles, de vraies-fausse conférences de presse numériques, des interviews via Skype. Certains ont même préféré repousser leurs révélations. À vous de juger du résultat dans nos pages, pour ce qui concerne la qualité de l'information disponible sur ces nouveaux modèles. Au passage, cet épisode confirme l'extraordinaire agilité des constructeurs, leur capacité de réaction face à un événement imprévisible. Mais à nous, journalistes, il a laissé un petit goût de manque. Et pas seulement parce que nous n'avons pas pu refaire nos réserves de chocolat suisse. L'automobile ne se résume pas à des chiffres et à des machines. Elle est la résultante d'une multitude de talents et de personnalités avec lesquels, deux à trois fois l'an, nous avons plaisir à échanger, à partager, à communier. Derrière les voitures, il y a des hommes et des femmes, qui nous ont manqué cette année. Voilà l'enseignement de cet épisode malheureux : nous aimons les Salons pour les rencontres qu'ils permettent, pas seulement pour les carrosseries rutilantes qu'ils abritent.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Éric Ravaud

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je viens de consulter la liste des voitures les plus vendues en Europe. Il n'y a aucune Peugeot parmi elles. Les seules françaises sont la Clio et la Sandero. Or, dans tous vos essais, vous écrivez que la 308 et le 3008 sont les références de leur segment. Il me semble que pour les 480 millions d'Européens, les véritables références sont la Golf et le Tiguan en matière de SUV.

Patrick Baudouin

Nous n'avons pas la prétention de nous adresser aux 480 millions d'Européens mais, plus humblement, à nos lecteurs français et francophones. Au sein de ce cercle, le 3008 est bien l'une des références des SUV compacts, tandis que la 308 reste un modèle en termes de comportement routier. Par ailleurs, on trouve une Peugeot dans le top 10 européen : la 208, classée 7^e quand la Clio est 2^e (et le Captur 9^e). Cela n'empêche pas de reconnaître la domination de la Golf à l'échelle européenne.

En lisant votre n° 1052, je me réjouis du succès de Dacia, surtout si cela peut contribuer à renflouer Renault. En plus, c'est en phase avec l'opinion actuelle qui déteste les voitures de luxe. Mais au final, pour quel résultat ? Être le pays qui vend des Dacia à côté d'un voisin qui fabrique des BMW et des Mercedes n'est quand même pas très glorieux. Surtout, cela augure mal de l'avenir technologique de la construction automobile française.

Gilbert Puechmaile

Nous ne vous suivons pas sur l'absence de mérite à produire des voitures accessibles. C'est au contraire une tâche extrêmement difficile (au point que Dacia n'a aucun concurrent direct), d'une certaine noblesse (permettre au plus grand nombre l'accès à l'automobile), et par ailleurs très efficace commercialement : la marque est très rentable, et la Dacia Sandero pointe en tête des ventes aux particuliers en Europe.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE

ÉQUIPAGE DE CHOC

Le patriotisme éditorial, ça existe. C'est donc avec une immense fierté que nous faisons l'annonce suivante : notre consœur Mélina Priam, dont la prose et les jugements avisés ensoleillent les colonnes de *L'Auto-Journal*, répondra présent au départ du prochain Tour Auto du 20 au 25 avril prochains. Au volant d'une Opel

GT de 1972, et aux côtés d'Anne-Chantal Pauwels, en la circonstance copilote de son état et instructrice de pilotage automobile, ou encore pilote d'hélicoptère, dans sa vie professionnelle. Cet équipage 100% féminin concourra dans la catégorie "Régularité en moyenne intermédiaire". Nous en reparlerons...





LE RETOU *du haut de français*



Sommaire

p. 14 DS 9

18 Citroën C5 III

20 Renault Morphoz

24 DS Aero Sport Lounge

R

Laminés depuis trente ans par la concurrence sur le segment du haut de gamme, les constructeurs français se réveillent enfin ! DS, Citroën, Peugeot, Renault et Alpine sonnent la charge.

Par Christophe Bonnaud

gamme



YANN LEFEBVRE

A

ccrochez-vous: *“Triomphale, elle affiche une parfaite sérénité, comme si elle était sûre de sa destinée, heureuse et réussie. Ses qualités, dit-on, lui permettent de disputer le premier rang. Elle prétend aux honneurs qu’une seule peut obtenir: elle ne fait pas de sentiment, elle veut seulement se faire élire. Pour l’homme, la choisir est devenu une évidence.”* C’était il y a une éternité, quarante-cinq ans exactement, lorsque les

constructeurs français (ici, Renault avec un catalogue de sa R30 de 1975) voulaient s’affirmer, sans modestie, dans le haut de gamme. Une “évidence” selon Renault, qui s’est achevée par l’un des plus mauvais scores de production des berlines haut de gamme françaises, depuis les années 70.

La R30, avec 136 403 unités produites, devance seulement la Vel Satis (62 201) et la Citroën C6 (23 384), loin, très loin derrière la CX et ses 1 169 695 exemplaires.

La CX qui, avec la R25, est l’une des rares tricolores à avoir cartonné dans le haut de gamme. On ne parle pas de premium, ici, pas encore ! Sur le podium des berlines françaises les plus produites

dans ce segment, les trois constructeurs nationaux sont alors représentés par trois modèles qui ont soit innové (Citroën CX), soit duré (Peugeot 505), soit présenté une synthèse parfaite des attentes de la clientèle de l’époque (Renault 25).

L'HISTOIRE D'UN DÉCLIN

Modèle	Années	Production
Peugeot 505	1979-1992	1 351 254
Citroën CX	1974-1991	1 169 695
Renault 25	1984-1992	780 976
Citroën XM	1989-2000	333 405
Renault Safrane	1992-2002	310 000
Peugeot 605	1989-1999	254 501
Peugeot 607	1999-2010	168 875
Peugeot 604	1975-1985	153 252
Renault 30	1975-1983	136 403
Renault Vel Satis	2002-2009	62 201
Citroën C6	2005-2012	23 384

Passé compliqué, futur alléchant

Le haut de gamme français se serait donc éteint depuis le début des années 90, voici trente ans ? Citroën n’a plus de berline haut de gamme, Peugeot tente, avec sa 508, de surnager avec un concept – le coupé quatre portes – qu’Audi a défloré bien avant, et Renault, malgré sa bonne volonté avec trois silhouettes (Talisman, Espace et Koleos), patine. Ce serait donc la fin ? Non ! Nous retrouvons, à l’entame de la troisième décennie du troisième millénaire, une résurrection de nos couleurs, avec un nouveau venu dans cette bataille : DS. Ce dossier prouve que les constructeurs français ont appris de ces années difficiles une certaine humilité. Qu’ils veulent transformer en force, comme on vous le démontre dans ces pages.



CITROËN

Les constructeurs français ont bien compris que s’appuyer sur leur héritage pouvait être bénéfique. Citroën, avec sa CX, et Alpine, avec son A110, le confirment.

LE RÉVEIL.

DS 9 ► COMMANDEZ VOTRE CHAUFFEUR !

Le sabre guilloché "clous de Paris" qui s'impose sur le capot est le nouveau code identitaire de la marque DS.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 56 000 €

Commercialisation :
2^e semestre 2020

enfin !

La berline DS arrive enfin ! Elle n'est pas la seule à réveiller le haut de gamme français. Elle sera suivie par la Citroën C5 l'année prochaine, alors que Peugeot voit plus grand encore.

Bienvenue à bord de la DS 9 dans sa configuration "Opéra" avec des sièges chauffants, massants et ventilés, une première dans la catégorie.



GREG/DS AUTOMOBILES

ARNAUD SAUNIER



PILOU

Peu de lignes sur les flancs, seule une arête vive en partie supérieure et des galbes prononcés. Le style DS se calme...

Avec un empattement de 2,90 m, l'aisance aux places arrière est royale.

En finition Opéra, la planche de bord est intégralement gainée de cuir Nappa.



GREG/DS AUTOMOBILES



L'écran central permet de contrôler la charge de la batterie et l'autonomie de la première version commercialisée: une DS 9 hybride rechargeable de 225 ch.

GREG/DS AUTOMOBILES

Mettons immédiatement un terme au débat: DS n'aura jamais la volonté de dessiner un revival de la berline de 1955. Certains ont assez critiqué le style baroque, voire chargé, des récentes créations de la toute jeune marque, pour être aujourd'hui soulagés devant le design plutôt calme de la berline DS 9. Les designers y ont été contraints, en empruntant le soubassement de la Peugeot 508 L chinoise, que DS a encore étiré avec une longueur de 4,93 m reposant sur un empattement porté à 2,90 m. Il permet à la

DS n'aime pas le néo-rétro. Mais les feux de position en haut de la lunette arrière raviront les amateurs de la DS de 1955.



DS 9 d'abattre un atout de... taille: un confort exceptionnel aux places arrière, avec le concept "DS Lounge". La banquette peut être chauffante et ventilée, sans oublier des dossiers nantis de plusieurs fonctions de massage. Ajoutez-y un accoudoir en cuir équipé de prises USB et de commandes à portée de main – et individuelles – pour parfaire sa position de... voyage!

Ce confort est personnalisable avec des ambiances, les "Inspirations DS": Rivoli et Bastille avec une sellerie en cuir grainé, Opéra avec son cuir Nappa coloris Art Rubis et sa confection façon bracelet de montre, ou encore Alcantara noir à bord de l'ambiance Performance Line. Les commandes de la console centrale sont serties dans un guillochage "clous de Paris" – qui se prolonge à l'extérieur sur le capot moteur avec un sabre central – alors que la montre signée BRM se déploie au sommet d'une planche de bord rectiligne et entièrement revêtue de cuir. Ce confort, vous le goûterez grâce à une suspension pilotée qui anticipe tout au moyen d'une caméra qui lit la route. Il sera également écoresponsable avec trois motorisations hybrides rechargeables (225, 250 et 360 ch), cette dernière à quatre roues motrices, et une version PureTech essence de 225 ch. Le prix devrait également être royal, sans doute aux alentours de 60 000 €. Prochaine étape pour DS, la présentation de la DS 4 au Salon de Paris, en octobre !



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : **60 000 €**

Commercialisation : **2024**



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

DS 9 Crossback

MÊME PAS PEUR !

Le concept car DS Aero Sport Lounge qui devait être révélé à Genève (voir p. 24) a le mérite d'être clair et laisse envisager une présence au sommet du segment des SUV. Ainsi, en positionnant sa DS 7 Crossback de 4,57 m entre l'Audi Q3 (4,38 m) et la Q5 (4,66 m), DS ne s'oppose pas frontalement à ses rivales germaniques et laisse à la jeune marque française la possibilité d'attirer les amateurs de Q5, voire de Q7, avec une potentielle DS 9 Crossback. Le groupe PSA peaufinerait une plate-forme capable d'emmener ce type de véhicule vers ses objectifs, et qui pousserait les curseurs de l'hybridation rechargeable bien plus loin que sur ses 3008/DS 7 Crossback PHEV.



*Quatre motorisations
au menu, dont trois
hybrides rechargeables,
jusqu'à 360 ch.
Mais pas de diesel !*

CITROËN C5 III

PRAGMATIQUE

La Citroën qui viendra coiffer la gamme dérive directement du concept car CXPerience de 2016.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
31 000 €

Commercialisation :
2022

La plate-forme est celle de la 508. Elle bénéficie de la chaîne de traction hybride rechargeable.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Peut-on parler de berline haut de gamme lorsqu'on assume parfaitement de ne pas s'engager dans l'univers du premium ? Oui, car prestations et prestance sont deux valeurs qui ne nécessitent pas de s'appuyer sur le prestige pour séduire. La berline C5 de 2021 n'ambitionne pas d'aller chercher les Audi, Mercedes ou BMW, mais plus sûrement les berlines Skoda, ou celles du duo coréen Kia-Hyundai qui réalisent quand même un beau volume en Europe. La Citroën se démarque sensiblement de la nouvelle DS 9, et pas seulement par son style. Premier atout pour elle, son confort, avec une évolution du brevet des amortisseurs à butées hydrauliques progressives. Le second se trouve à bord, avec un habitacle épuré où trône une planche de type piano (horizontale) faisant la part belle aux écrans. Les sièges Advanced Comfort (pourquoi ne pas les avoir appelés Pallas ?) offriront davantage de possibilités de réglages.

La luminosité devrait également être l'un des points forts de cette Citroën, avec un pavillon vitré qui pourrait être de série sur un grand nombre de versions. Techniquement, la C5 repose sur la plate-forme EMP2 de la Peugeot 508, elle bénéficiera donc de la variante hybride rechargeable deux roues motrices (puissance d'environ 225 ch). Ce nouveau produit au prix attractif ne devrait pas arriver seul : des contrats locatifs spécifiques pourraient vous permettre de bénéficier, avec cette C5, de la future petite Citroën 100 % électrique à des tarifs avantageux.

Alliance et fusion

TOUT BÉNÉFICE ?

Avec l'Alliance Nissan-Mitsubishi côté Renault et la fusion Fiat côté PSA, les français vont enrichir leurs offres en milieu et haut de gamme. L'Alliance a mis au point une plate-forme supportant des silhouettes allant jusqu'aux routières, avec des motorisations hybrides rechargeables et 100 % électriques. Le concept car Morphoz (p. 20) préfigure d'ailleurs la silhouette du SUV tout-électrique programmé pour 2022 aux côtés du Kadjar renouvelé. Chez PSA, Peugeot pourrait bénéficier d'une mutualisation

des soubassements avec Jeep. Un gros SUV est dans les cartons, reposant sur une évolution de la plate-forme EMP2-B. Comme les Cherokee et Wrangler sont de véritables tout-terrain (ce qui n'est pas raccord avec l'ambition d'un éventuel 6008 visant une autre clientèle, américaine et chinoise), Jeep ne peut prêter ses dessous à sa fiancée française. Mais celle-ci pourra offrir sa plate-forme moderne aux modèles yankees. Plus de volume qui permettrait de réduire le ticket d'entrée du grand SUV Peugeot.

N° 88

Éclater des kilomètres de papier bulle

#TheSwiftList



Way of Life!

*Un style de vie !



Gamme à partir de
10 840 € ⁽¹⁾ | **PRIME À LA
CONVERSION
DÉDUITE**

SUZUKI SWIFT HYBRID : Et vous, que feriez-vous ?

La Swift donne vie à tous vos rêves les plus fous. Faites votre liste ! Allez plus loin avec sa **technologie hybride SHVS** ⁽²⁾, explorez de nouveaux univers avec son **système AllGrip**, et soyez en phase avec le monde grâce à sa connectivité.

Retrouvez d'autres expériences Swift et réservez votre essai sur www.suzuki.fr

Consommations mixtes gamme Suzuki Swift (NEDC corrélé - WLTP) : 4,1 - 5,0 à 4,4 - 5,9 l/100 km. Émissions CO₂ cycle mixte (NEDC corrélé - WLTP) : 94 - 113 à 101 - 132 g/km.

Équipements selon version. (1) Prix TTC de la Swift 1.2 Dualjet Hybrid Advantage, hors peinture métallisée, après déduction d'une remise de 2 200 € offerte par votre concessionnaire et d'une prime à la conversion de 1 500 €**. Offre réservée aux particuliers valable pour tout achat d'une Swift neuve du 17/02/2020 au 31/03/2020, en France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles, chez les concessionnaires participants. (2) Smart Hybrid Vehicle by Suzuki. Modèle présenté : Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid Pack : **13 890 €**, remise de 1 800 € déduite et d'une prime à la conversion de 1 500 €** + peinture métallisée : **530 €**. Tarifs TTC clés en main au 17/02/2020. **1 500 € de prime à la conversion conformément aux dispositions du décret n° 2019-737 du 16 juillet 2019 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants. Voir conditions sur service-public.fr.

Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1^{er} terme échu.



DEMAIN, *encore*

RENAULT MORPHOZ

LE LOSANGE TIRE LES RALLONGES

Le concept car Morphoz préfigure la nouvelle famille des Renault électriques, qui arrivera dans les prochaines années. Sa part de rêve s'ancre dans la fiction, avec une voiture qui grandit au gré de vos envies de voyage...

Une voiture qui s'allonge d'une vingtaine de centimètres à l'avant, pour laisser place à un complément de batterie implanté automatiquement dans le bloc avant par une plate-forme dédiée, ça vous dit au moment de partir en week-end improvisé ? Dans le même temps, elle s'agrandit d'autant à l'arrière pour offrir plus de volume de coffre et/ou plus de place aux passagers ! Vous voici en mode voyage (Travel Mode) avec 90 kWh de batterie et 700 km d'autonomie. Cette auto ne joue pas seulement à la femme élastique, elle s'adapte au contexte de votre voyage grâce à son intelligence artificielle, qui va choyer



En s'allongeant de 40 cm, dont la moitié vers l'avant, le concept car Morphoz libère l'espace nécessaire à la charge d'une batterie additionnelle, dont on peut suivre le niveau de charge sur le flanc.



3 QUESTIONS À

François Leboine *Responsable design*

L'Auto-Journal : *Morphoz est une familiale, mais n'est pas monospace. Étonnant ?*

François Leboine : On s'est mis en adéquation avec les envies et les plate-formes de notre époque. On ne veut pas écrire les mêmes histoires, avec les mêmes réponses et les mêmes objets. Il est intéressant de jouer avec l'agrandissement de l'habitacle, mais aussi avec celui d'un espace technique, pour aller plus loin...

C'est une autre réponse à la question de l'autonomie des voitures électriques ?

La réflexion de fond est de savoir ce dont on a besoin, quand on en a besoin, et de s'en suffire. Dans le cas du Morphoz, la voiture intelligente ne l'est pas seulement parce qu'elle sait s'agrandir pour plus d'autonomie, mais aussi, et surtout, parce qu'elle sait rétrécir et nous proposer le juste nécessaire en ville.

chaque occupant selon ses propres désirs. Voire anticiper ces derniers. Vous déposez votre smartphone dans un emplacement ad hoc au milieu de la console, et le voici qui s'enfonce légèrement dans le bois (oui, un bois déformable...) afin de le bloquer. Votre téléphone est alors connecté à la voiture. Dans un ample mouvement ouvrant la planche de bord, celle-ci déploie alors un écran (le Livingscreen), qui propose toutes les informations concernant votre voyage, votre agenda ou le système multimédia. Le →

meilleur!

La mission des concept cars est avant tout de nous habituer à un futur différent. Un monde meilleur? Renault et DS viennent de nous plonger dans un futur passionnant. Si, si...



concept cars Renault

Le concept car Morphoz conserve un vrai capot, un code important dans le design automobile...

C'est passionnant de raconter l'histoire de cette voiture qui s'agrandit, car nous jouons avec les codes automobiles, à l'image de ce capot long. Mais celui-ci exprime la notion "d'aller plus loin" plutôt que la notion de "puissance". Il s'agit d'une autre modernité.



La physionomie, plus aérodynamique pour les trajets autoroutiers, change en s'allongeant.

DEMAIN, *encore meilleur !*



La planche de bord est très épurée. Le conducteur décide de déployer l'écran, qui se présente sous la forme d'une dalle de 80 cm de largeur !

Dans cette configuration, le concept Morphoz permet une belle modularité grâce à ses 4,80 m de long.



mode Travel permet aussi au passager avant de basculer son siège. L'assise devient dossier, et inversement, pour faire face aux deux occupants arrière. Précisons que ce concept fut testé lors du développement du programme VBG (Véhicule Bas de Gamme) d'une petite citadine qui devait s'appeler "R2". C'était il y a... 45 ans ! Seulement voilà, les week-ends ont une fin. De retour, vous vous engagez dans une station dédiée pour déposer le pack de batterie de 50 kWh dont vous n'avez plus besoin, puisque la voiture dispose en permanence de 40 kWh au moins, une capacité suffisante pour votre semaine de travail avec 400 km d'autonomie. Cette idée de disposer de ce dont on a besoin, et uniquement de cela, a servi de fil rouge à ce concept, qui fait partie d'un écosystème global. La station de mise en place ou de

Le siège passager avant bascule – son dossier devient assise et vice versa – pour faciliter les échanges.



PHOTOS DENIS MEUNIER

dépense des packs de batteries intègre, elle aussi, cet écosystème pour des usages annexes, comme alimenter une station de recharge de vélos, voire stocker de l'électricité ou éclairer votre rue ! Le pack additionnel déposé, le véhicule rétrécit en mode City (4,40 m de long au lieu de 4,80 m). Quant à la plate-forme CMF-EV, inédite, elle a été conçue par l'Alliance pour une nouvelle famille de modèles Renault 100 % électriques.

Alpine

2022: LE SUV SE LA JOUE PREMIUM

Alpine, marque tuée en 1995 et ressuscitée en 2017, ne pourra survivre qu'à la condition d'adapter ses volumes aux investissements que sa renaissance a nécessités. Un problème commun avec la marque DS, à une échelle forcément

différente. L'idée de la silhouette du SUV Alpine est dans toutes les discussions, renforcée par l'apparition, en janvier dernier, du concept A110 Sport X. Pour autant, il faut s'enlever de la tête l'image d'une Alpine SUV façon Porsche Macan.

Si SUV il y a, il s'agira plutôt d'un coupé crossover hybride, 4x2 ou 4x4, avec, dans cette configuration, un moteur EV sur le train avant. Ce produit conservera une assiette relativement basse et sera produit à Dieppe, aux côtés de la Berlinette.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

ŠKODA KAROQ

TRACEZ VOTRE PROPRE CHEMIN



ŠKODA



À PARTIR DE
219€/MOIS⁽¹⁾
1^{ER} LOYER DE 2950€ ILLD SUR 37 MOIS
SANS CONDITIONS DE REPRISE

Vous n'aimez pas faire comme tout le monde ? Ça tombe bien, nous non plus. Notre nouveau SUV compact a été pensé pour vous permettre de transformer chaque trajet en véritable aventure avec sa transmission 4x4*. Dès le premier regard, le ton est déjà donné : son design allie dynamisme et élégance. Grâce au système Varioflex*, son habitacle n'est pas seulement spacieux mais aussi ingénieux. Avec ŠKODA Connect*, ses technologies mêlent connectivité et sécurité pour toujours plus de confort.

Modèle présenté : KAROQ Style 1.0 TSI 116ch BVM avec options, 1^{er} loyer de 2 950€ et 36 loyers de 373€, remise ŠKODA de 3 100€ déduite. Offre valable du 03/02/2020 au 31/03/2020.

(1) Ex pour KAROQ Ambition 1.0 TSI 116 ch BVM, location longue durée sur 37 mois/30 000km max, 1^{er} loyer de 2 950€ et 36 loyers de 219€, remise ŠKODA de 3100€ déduite, réservée aux particuliers, chez tous les Distributeurs présentant ce financement sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse 15 Avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - Inscription au registre des intermédiaires d'assurance : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.vermittlerregister.info). *De série, en option ou indisponible selon version. Les outils d'aide à la conduite automobile ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

Gamme KAROQ : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : NEDC corrélé : 4,3 - 6,9. WLTP : 5 - 8,8. Rejets de CO2 (g/km) min - max : NEDC corrélé : 114 - 156. WLTP : 130 - 199. CO2 carte grise : 109 - 142.

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

DS AERO SPORT LOUNGE

POÉTIQUE INTELLIGENCE

Avec son concept ASL, DS ouvre de nouvelles voies vers des intérieurs accueillant à la fois l'intelligence artificielle et des matériaux inédits, comme la paille ou le satin de coton. Et entrouvre la porte vers "des" DS ASL d'ici 2025.

Au calme plat succède chez DS une période faste, avec la révélation de la berline DS 9 et de ce concept Aero Sport Lounge (ASL). Avec ses 5 m de long, ce n'est pas le futur DS 4 Crossback qui est annoncé, mais une nouvelle philosophie de silhouettes de berlines surélevées que l'on devrait découvrir dans la gamme d'ici 2025. Passons rapidement sur sa motorisation électrique de 680 ch, et sur son design de crossover, pour pénétrer à bord d'un habitacle où les surprises ne manquent pas. Ce sont d'abord les technologies d'intelligence artificielle qui déroutent : quelques fonctions sont activées sans aucun contact et, contrairement aux commandes gestuelles que l'on commence à trouver à bord des modèles actuels de la concurrence, la DS ASL envoie une réponse sensorielle à votre déplacement de la main, avec des ondes pulsées sur votre paume, pour un ressenti proche d'une commande physique ! Grande tendance de l'avenir proche, la dématérialisation des écrans est ici concrétisée par deux grandes lames de forme aérienne qui se complètent, l'une projetant sur l'autre (habillée de satin de coton) les diverses informations de partage. Quant à la planche de bord et aux dossiers des sièges, c'est vers la paille que la marque DS s'est tournée : une marqueterie de paille en provenance de la Bourgogne. Chaque épi est séché et teinté avant d'être fendu et encollé sur les surfaces de l'habitacle. Terminons avec les panneaux de portières réalisés sur le principe du tricot, avec trois matières, et laissant se diffuser la lumière d'ambiance ! Plus qu'un concept car, cette DS est un vrai dream car...

YANN LEFEBVRE



3 questions à...

Thierry Métroz

Responsable design marque DS

L'AJ : C'est le premier concept car DS sans cuir ni bois à bord !

Thierry Métroz : On cherche toujours des solutions alternatives ! En partant du postulat qu'on maîtrise la confection du cuir, comme celle du bois, j'ai voulu étendre nos champs d'expertise sur d'autres matériaux, comme le satin de coton ou la paille ! Mais on n'abandonne pas pour autant le bois et le cuir.

Il n'y a pas non plus d'écrans tels qu'on les imagine dans une voiture autonome...

Des écrans éteints deviennent des masses noires et sans

intérêt. C'est même anxiogène ! Nous avons donc redistribué les informations avec une nouvelle ergonomie visant à répondre aux vrais besoins du conducteur et des passagers. Ces infos sont projetées sur le revêtement de la planche, en satin de coton.

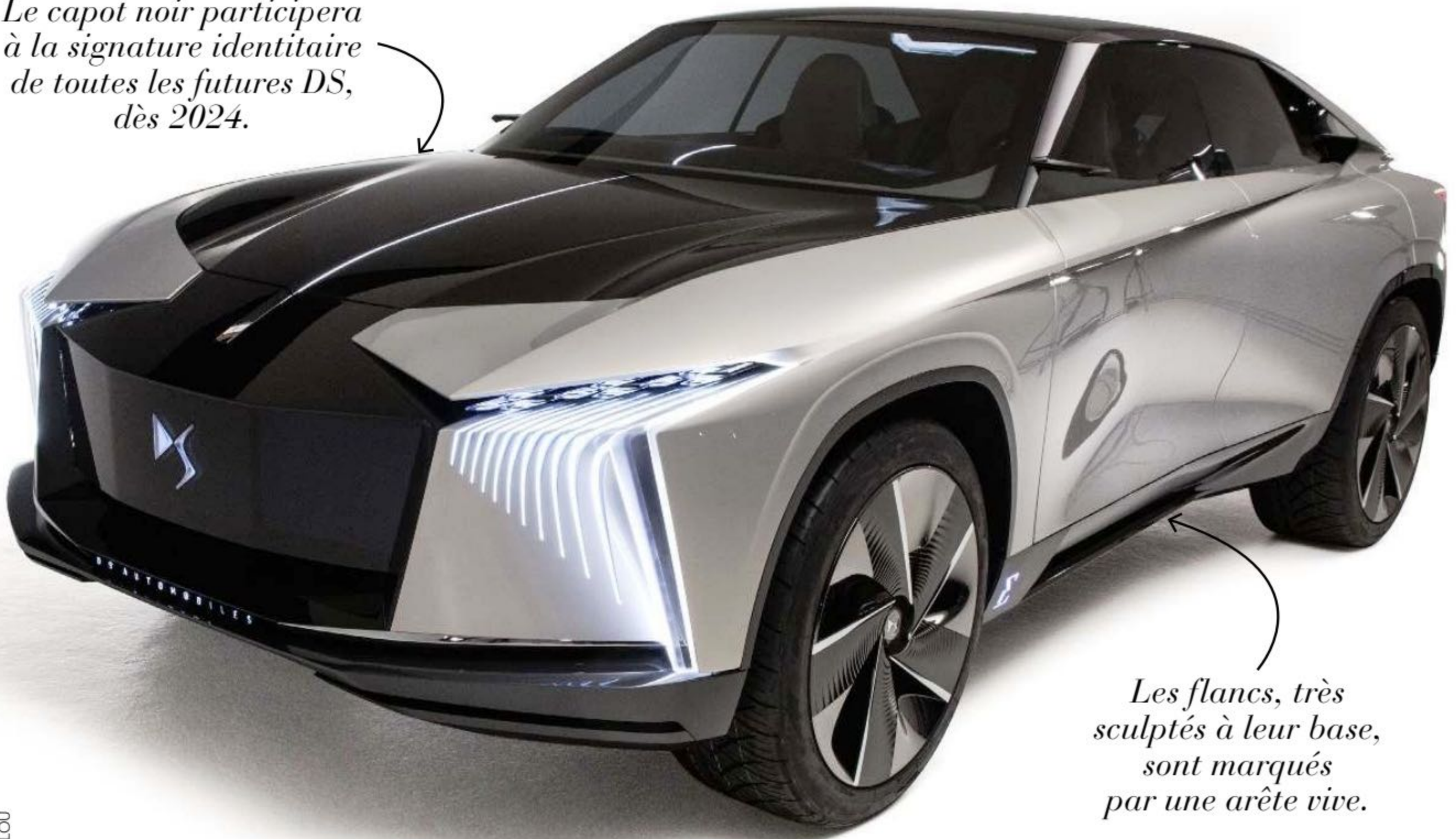
Cette silhouette ASL est-elle celle d'une berline ou d'un SUV coupé ?

ASL, c'est le nom d'une philosophie de véhicules. C'est une limousine que l'on aurait légèrement surélevée, avec un style plus expressif que celui des berlines. Il y aura plusieurs ASL dans la gamme future.

PILOU



Le capot noir participera à la signature identitaire de toutes les futures DS, dès 2024.



Les flancs, très sculptés à leur base, sont marqués par une arête vive.

Des tablettes prolongent la planche de bord. On y trouve la rétrovision et les commandes de confort.

Moquette épaisse, sièges en satin de coton, planche de bord en paille: côté confort, la DS respecte l'audace de son aïeule!



LE RETOUR du haut de gamme français

L'avis de
L'Auto-Journal

**Humilité, pragmatisme
et... succès?**

Les stratégies des constructeurs français changent de réflexion par rapport au marché du haut de gamme. Plus question de se lancer aveuglément dans une guerre perdue d'avance avec une concurrence bien en place. La stratégie de Citroën, par exemple, exclut toute intrusion dans l'univers de l'innovation à outrance.

Le ticket d'entrée du prochain haut de gamme C5 est maîtrisé. Renault est au cœur d'une réflexion qui va très certainement remettre à plat sa présence dans la sphère du haut de gamme. Géniteur des R16 et R25, le Losange ne peut pas décevoir et le renouvellement de la Talisman prendra le temps qu'il faudra pour taper

juste! Peugeot profitera de son arrivée sur le marché américain, aidé du savoir-faire de FCA, pour gonfler son offre. Reste le cas de DS, qui a d'abord besoin de volumes pour asseoir sa pérennité. C'est donc du côté du futur SUV compact DS 4 Crossback que la victoire viendra, plutôt que du côté de la DS 9... **C.B.**

“UNE MARQUE FRANÇAISE TALENTUEUSE PEUT SE BATTRE AVEC LES MEILLEURES ALLEMANDES”

Salon de Genève ou pas, le patron de PSA fait un point sur les sujets du moment. Au menu, de l'électricité, mais pas seulement...

Propos recueillis par **Jean-Éric Raoul**

INTERVIEW **Carlos Tavares** *Président du directoire de PSA*

L'Auto-Journal: Maintenant que les modèles électriques sont là, les clients répondent-ils à vos attentes?

Carlos Tavares: Notre mix de ventes de voitures électrifiées, purement électriques ou hybrides, sur les modèles qui en disposent, oscille entre 10 et 20 %. Ce n'est pas très éloigné de ce que nous avions prévu. Si nous analysons le profil de ces acheteurs, nous avons plutôt des citoyens très engagés dans la cause environnementale, qui achètent ces véhicules aussi pour faire une sorte de déclaration. De manière plus générale, notre stratégie très rigoureuse de respect des objectifs de CO₂ fonctionne très bien. Nous nous sommes imposé de les atteindre mois par mois, de sorte que cela rentre dans les mœurs de notre métier. Nous avons aussi énormément travaillé sur l'amélioration de toutes les composantes de consommation de nos véhicules, y compris thermiques. Nous avons fait de gros progrès dans ce domaine. Toute l'entreprise est mobilisée sur le CO₂, pas uniquement sur la voie de l'électrification, dont nous savons, vous comme moi, qu'elle est assez coûteuse. Ce sera d'ailleurs la grande bagarre de 2020-2025, réduire les coûts pour avoir des véhicules électrifiés abordables et de ce fait un impact environnemental significatif.

Envisagez-vous de refuser de vendre ce que les clients demandent, si cela vous fait déraiper par rapport à vos objectifs de CO₂?

J'essaie de gérer un avenir chaotique et incertain. Nous avons mis en place un processus déterminé, discipliné et rigoureux pour le pilotage du CO₂. Nous avons, je pense, une position

qui nous protège. Mais cela reste une question valable. Cependant, avant qu'elle ne se pose pour PSA, elle se posera pour bien d'autres constructeurs, et cela deviendra un sujet majeur de société.

La montée en gamme de Peugeot ne réduit-elle pas l'espace pour DS?

On peut se réjouir des résultats extraordinaires de Peugeot. La montée en gamme sur Peugeot prouve qu'une marque française rigoureuse et talentueuse peut très bien se battre avec les meilleures marques allemandes. Nous allons poursuivre évidemment dans cette voie. Pour autant, il y a énormément de place pour le déploiement de DS. Son succès montre que la sophistication à la française, dans l'expression de la créativité, les matériaux, la dimension artistique de ses véhicules, représente une forme de modernité dans l'approche du luxe. Je crois que DS a une surface d'expression absolument gigantesque, qui n'a pas à craindre la montée en gamme de Peugeot. Cela pousse encore plus DS vers le haut, ce qui est un point positif.

La marque DS est-elle viable sans un débouché chinois consistant?

Clairement, oui. Elle l'est parce que les résultats en Europe sont excellentissimes. Et parce qu'elle est construite sur un modèle d'affaires très rentable. Pour autant, ce n'est pas parce que l'on connaît du succès en Europe que l'on abandonne la partie en Chine. Nous avons créé une entreprise dédiée au pilotage commercial de DS en Chine, qui nous permettra de mieux comprendre les attentes des consommateurs chinois. Nous avons vocation à progresser



PIERRE ROUANET/PHOTOPQR

dans ce pays. Cela prendra le temps que cela prendra.

Vous avez beaucoup critiqué la législation européenne et ses objectifs de CO₂. Mais finalement, cette pression n'est-elle pas légitime?

Il faut distinguer le patron de PSA, qui prépare avec ses équipes une stratégie assurant la pérennité de son entreprise, et le citoyen, qui peut avoir un avis sur l'évolution de la société. Vous me verrez toujours prendre des décisions qui essaient de porter mon entreprise au niveau de compétitivité le plus élevé possible. Pour cela nous avons besoin d'une stratégie très agressive sur le CO₂. Mais il y a aussi une dimension éthique. Le jugement sur l'efficacité de cette démarche européenne, nous serons en mesure de le porter dans dix ou vingt ans. En tant que citoyen, j'ai envie que ça réussisse. Mais pour cela, il faut que l'on aille au-delà de simplement imposer aux constructeurs automobiles des objectifs de CO₂. Cela ne suffit pas. Il faut faire beaucoup plus de choses tout autour.

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 CO₂, mixte (WLTP) 30 – 34 (g / km).





10 NOUVEAUTÉS DU PRINTEMPS

La 500 toujours plus branchée

Fiat renouvelle son best-seller, dont la bouille craquante reste très proche de celle de sa devancière. Mais avec une propulsion électrique et un intérieur ultramoderne, elle montre ses ambitions haut de gamme, loin de la petite auto populaire d'origine.

Par **Nicolas Valeano** Photos **Max Sararotto**

Comme la mode, la Fiat 500 est un éternel recommencement. Née à la fin des années 50 dans sa version culte, la petite italienne est réapparue en 2007 dans une relecture tout aussi craquante. Depuis, elle capitalise sur son charme unique et laisse perdurer son succès au maximum : la toute récente version micro-hybride continuera à occuper sa place au catalogue. Mais il est temps pour la 500 d'évoluer après... treize ans de carrière, le double de la plupart des modèles du marché. Une version électrique est devenue désormais indispensable pour cette petite citadine. Rien à voir avec la 500e commercialisée aux États-Unis sur la précédente version, il s'agit bien ici d'une nouvelle plate-forme, explique le constructeur transalpin. Cette évolution ressemble pourtant plus à un gros restylage qu'à une réelle nouveauté. Visuellement, on la reconnaît au premier abord grâce à ses phares, désormais cerclés en filigrane dans leur partie haute par une courbe en LED sur le capot, et à son gros logo "500" sur la calandre. Elle semble toujours aussi compacte, et pourtant la petite citadine est plus large et longue de 6 cm (3,61 m) et son empattement gagne 2 cm.

L'intérieur est transfiguré, avec une planche de bord où trône un écran de 10,25 pouces au format 16/9. Le système d'infodivertissement UConnect 5 adopte le système d'exploitation Android Automotive, compatible avec Apple CarPlay et Android Auto sans fil. Il est possible de planifier à distance sa recharge, la localiser, ouvrir ou fermer ses portières et activer la

climatisation. Fiat promet plus d'espace à l'arrière pour les jambes et les coudes, mais son coffre est toujours aussi étriqué (185 dm³).

La batterie de 42 kWh logée sous le plancher autorise jusqu'à 320 km d'autonomie (WLTP), ce qui place la 500 devant ses concurrentes. Un chargeur rapide de 85 kW de série permettrait de gagner 50 km en 5 mn et 80 % de



L'absence de console centrale procure une jolie impression d'espace aux places avant.



Un service inclus permettra de louer ponctuellement une auto plus grande (et thermique) parmi les marques du groupe.

Fiat s'est offert pour sa pub les services d'une superstar, fan de voitures électriques: Leonardo DiCaprio.

Première découvrable 4 places du marché, la Fiat peut faire profiter ses passagers de son silence de roulement.

Fiat 500 La Prima

➔ À partir de **37 900 €*** Commercialisation : **automne 2020**

* Wall box (3 à 7,4 kW) incluse, hors aides d'État.

charge en 35 mn. Trois modes de conduite sont proposés: Normal, Range et Sherpa. Ce dernier est le plus économe: il limite la vitesse à 80 km/h et désactive la climatisation. Le mode Range augmente la capacité de régénération pour permettre une conduite à une pédale. Le moteur développe une puissance modeste de 87 kW (118 ch), pour une vitesse limitée à 150 km/h et un 0 à 100 km/h en 9 s. Là, la 500 marque le pas. Elle reçoit naturellement des aides à la conduite au goût du jour, avec un régulateur de vitesse adaptatif et une détection de cyclistes et piétons.

Face à elle, la 500 va trouver deux modèles citadins premium de choix, la Honda "e" et la Mini Electric, chacune avec un caractère affirmé. Pour trouver sa place, Fiat joue la carte de la *dolce vita*: le son, désormais obligatoire sur les véhicules électriques pour se faire entendre des piétons à basse vitesse, est extrait d'un film de Fellini! Comme c'est souvent l'usage, le lancement se fera avec une série limitée haut de gamme, La Prima, en version décapotable et tout équipée pour tenter de justifier son prix de 37 900 €.



L'avis de L'Auto-Journal

Jolie, raffinée et pas donnée, la nouvelle 500 électrique joue la carte premium pour trouver sa place sur les avenues chics. Elle semble plus assurer en termes d'autonomie que côté performances: les essais dynamiques diront si elle est aussi plaisante à conduire qu'à regarder.

L'A3 resserre son tir

Une carrosserie unique, des motorisations et un châssis de haut vol, sans oublier le nec plus ultra en termes d'équipements... L'A3 sait qu'elle n'a pas le droit à l'erreur.

Par Guy L'Hospital Photos Tobias Sagmeister

Les flancs sont très travaillés, avec une ligne de caisse qui remonte haut.

Audi A3 Sportback

➔ À partir de **29 200 €** Commercialisation : **mai 2020**



La nouvelle Audi A3 repose sur la dernière évolution de la plate-forme modulaire du groupe, dite MQB. Elle mesure 4,34 m de longueur pour 1,84 m de largeur, alors que sa hauteur est quasiment identique à celle de l'ancien modèle.

Aujourd'hui proposée uniquement en carrosserie 5 portes (une version tricorps devrait être lancée ultérieurement), elle module son profil pour gagner en dynamisme. Ainsi, le bloc avant s'allonge alors que le porte-à-faux arrière s'amenuise. Proposé avec ou sans barres de toit, le pavillon laisse rapidement le hayon entamer sa descente. Un becquet contribue à asseoir la voiture. Les flancs, et notamment les portières, sont travaillés en profondeur. À l'avant, les projecteurs full

LED (matriciels en option) intègrent une petite platine d'une dizaine de LED qui permet de personnaliser les différentes finitions.

À bord, comme sur les autres berlines du groupe reposant sur cet empattement, l'espace ne manque pas. Les sièges, fermes à souhait, respectent la tradition allemande. Si la finition ne surclasse pas la concurrence, elle reste soignée pour la catégorie. Du côté des équipements, l'A3 sort le grand jeu. Pour Melanie Limmer, Project Manager pour l'électronique Audi A3, "nous avons vraiment mis le paquet en termes de technologie embarquée". L'élégante planche de bord dispose de deux tailles de Virtual Cockpit et du plus large écran central multimédia disponible sur cette plate-forme. Sous le capot, les principaux blocs de la Volkswagen Golf sont proposés sur l'Audi A3 (1.5 TFSI 150 ch, 2.0 TDI 116 et 150 ch et, un peu plus tard,

Les différentes vues du Virtual Cockpit sont aujourd'hui personnalisables.

Pour Melanie Limmer, la nouvelle A3 Sportback met le paquet sur les équipements de nouvelles technologies.



Sans surclasser ses rivales, l'A3 capitalise sur le savoir-faire de la marque : l'ergonomie et la finition.

le 3 cylindres 1.0 TFSI 110 ch), y compris l'hybride rechargeable qui sera commercialisé d'ici quelques semaines. "Un autre module d'hybridation plus légère, sur la base d'un système 48 V adapté au bloc 1.5 TFSI, permet d'offrir à la fois un effet boost et un gain de consommation d'environ un demi-litre tous les 100 km", indique Melanie Limmer. Le premier prix est à 29 200 €, hors options.

L'avis de L'Auto-Journal

La nouvelle A3 joue la carte "classique mais chic" pour mieux résister aux assauts de BMW et Mercedes. Au risque que son style apparaisse un peu trop consensuel par rapport aux autres compactes du groupe Volkswagen.

questions à...

Niklas Schreier,
chef de projet Audi A3



Quelles sont les technologies utilisées pour contenir le niveau de rejets de CO₂ de la nouvelle A3 ?

Nous avons notre système mild hybrid, et nous lancerons dans quelques semaines notre nouvelle version hybride rechargeable. Pour abaisser le niveau de rejets de CO₂, nous pouvons aussi compter sur un faible coefficient aérodynamique de 0,28.

Comment fonctionne la nouvelle assistance aux feux de circulation ?

Le Traffic Light Assist communique avec les feux de circulation de certaines grandes villes (Düsseldorf et Ingolstadt,

en Allemagne, ndlr).

Concrètement, via le Virtual Cockpit, vous obtenez des informations qui vous indiquent soit à quelle vitesse vous devez rouler pour passer au feu vert sans vous arrêter, soit que vous devez ralentir afin de limiter votre attente au feu rouge.

Il est question de pouvoir personnaliser les projecteurs full LED. Comment et jusqu'à quel point ?

Pour le moment, les clients ne peuvent pas personnaliser eux-mêmes les projecteurs. Cette personnalisation dépend de chaque niveau de finition choisi.

En phase d'approche

Le concept car Spring Electric Showcar préfigure le premier modèle électrique siglé Dacia, qui lui ressemblera trait pour trait.

Par Jean Bourquin

Le Spring étrenne la future signature visuelle de Dacia, mise en valeur par des projecteurs disposés sur deux niveaux.



DACIA

Dacia Spring

➔ À partir de **15 000 €*** Commercialisation : **début 2021**

* Bonus non compris

Le terme “show-car” ne doit pas induire en erreur. Il n’est pas question, dans le cas présent, d’une “voiture de spectacle”, mais bel et bien d’un futur modèle de série présenté sous sa forme définitive, éléments de design colorés mis à part. Où l’on apprend, au passage, que les optiques positionnées sur deux étages “sont annonciatrices de la future signature lumineuse des modèles Dacia”, dicit le communiqué de presse. Dont acte.

Cette silhouette, toujours est-il, ne nous est pas inconnue. Le “show-car” Spring n’est rien d’autre que le SUV urbain K-ZE (3,74 m en longueur), commercialisé en Chine sous le label Renault, depuis le mois d’octobre

dernier. L’engin recourt à un propulseur électrique pour se déplacer, utile précision. Ce faisant, pourquoi attendre le début de l’année 2021 pour le lancer en Europe, partant du constat que tout est déjà à disposition, clé en main ? Réponse : peut-être bien parce qu’il convient d’adapter deux ou trois choses avant... À cet égard, Dacia ne se montre guère disert. Le constructeur annonce 200 km pour l’autonomie en cycle WLTP, et c’est tout. Quant à savoir quelle puissance développera l’électromoteur accordé à la version européenne (45 ch sur le K-ZE chinois), nous ne savons pas lire dans le marc de café... Une seule certitude à cette heure, le Spring de série, si telle est l’appellation retenue, ne devra pas dépasser 15 000 € avant déduction du bonus, et il ne faut donc pas s’attendre à de la mécanique “velue”.

L’avis de L’Auto-Journal

C’est acquis : la gamme Dacia intégrera un modèle électrique vendu à des tarifs imbattables, une bonne nouvelle en soi. Reste à savoir à quel prix, au sens figuré du terme cette fois, en matière de performances notamment.

De l'avant!

Si vous pensiez que l'électrique signerait la fin des designs agressifs, le concept car BMW i4 vous détrompe de manière spectaculaire. Et les perfs ne sont pas tièdes non plus...

Par Robert Puyal

Appel de phares! Même parmi la pluie de nouveautés que nous promettait le Salon de Genève, la BMW i4 ne serait pas passée inaperçue... Quelle gueule! Les designers maison, Domagoj Dukec et Adrian van Hooydonk, tenaient sans doute au paraphe géant de la double calandre. Prises d'air géantes? Sur une électrique? Non, les fameux naseaux sont, ici, le siège des nombreux capteurs liés aux assistances à la conduite. Même jeu à l'arrière, où la castration des pots d'échappement est plus que compensée par un très évocateur diffuseur aérodynamique. Entre ces deux extrémités qui jouent... l'extrême, ce Gran Coupé (c'est-à-dire une quatre portes surbaissée) voit sa longue silhouette, relativement sage, s'affiner dans le détail (plus de pli sur les portes, nouvel angle de chute du pavillon), annonçant le remplacement de l'actuelle Série 4, qui a déjà 7 ans (avec un restylage en 2017). L'habitacle se veut épuré, le logo à l'hélice se simplifie à neuf (plus de noir tournant, plus de cloisonnage entre les quartiers blancs

et bleus) et l'on retrouve par touches ce bleu électrique propre à BMW. La fiche technique démontre que la réflexion sur l'électrique se poursuit. Moteur (530 ch) et batteries, conçus par BMW, innovent: le premier en évitant le recours aux terres rares, les secondes en affinant leur rapport poids/rendement, encore inédit. Côté performances, la vitesse de pointe raisonnable (200 km/h) s'accompagne d'accélérations redoutables pour une grande quatre places (4 s de 0 à 100 km/h) et d'une remarquable autonomie (600 km en cycle WLTP). Production annoncée pour 2021, à Munich, sur les mêmes chaînes que les versions thermiques.

L'avis de L'Auto-Journal

Bonne nouvelle côté technique, la normalisation des "powertrains" n'est pas pour demain et BMW joue, comme dans le thermique, sa carte de motoriste. Le design devrait être à peine attiédi et, pour le châssis, Tesla n'a qu'à bien se tenir.

Sous sa calandre disproportionnée, le Gran Coupé électrifié cache des perfs époustouflantes: le 0 à 100 km/h en 4 s!



BMW i4 Gran Coupé

➔ À partir de 80 000 €* Commercialisation: courant 2021

* Estimation

Il en faut pour être heureux !

Une citadine électrique pour 19,99 € par mois ? Carrément alléchant, comme proposition ! C'est la promesse de Citroën, avec sa minuscule Ami. Mais comme toujours, cela vaut la peine de lire les petites lignes en bas du contrat...

Par Jean-Éric Raoul Photos Arnaud Saunier

En électrique, Citroën a déjà fait dans le bizarre. Souvenons-nous de la C-Zéro ou encore de l'e-Mehari, qui tentait de rendre sexy une Bolloré indéfendable. Avec l'Ami, Citroën propose cette fois un produit 100 % maison. Sa raison d'être ? Rendre la mobilité électrique accessible à tous. Il est question de prix, bien sûr. Mais aussi du fait que l'Ami peut être utilisée par un jeune de 14 ans sans permis. Car l'Ami n'est pas une vraie voiture, mais un quadricycle léger. Une voiturette sans permis, donc. C'est un cran en dessous de la Renault Twizy dans sa "grosse" version, par exemple, rangée parmi les quadricycles lourds. Cette distinction n'est pas sans conséquences. Poids, puissance et performances sont strictement encadrés : 425 kg hors batteries, puissance de 6 kW (8 ch) et 45 km/h maxi, avec interdiction d'emprunter les voies autoroutières... dont le périphérique parisien. De

Elle vaut le coût ?

Le chiffre claque : 19,99 € par mois, "le prix d'un forfait téléphonique ou d'un abonnement à une plate-forme vidéo", vante Arnaud Belloni, le patron de la communication Citroën. Pour de vrai ? Presque. Il s'agit d'une offre de location longue durée sur quatre ans... à laquelle il faut quand même

ajouter un apport de 2644 €. Un peu moins incroyable, mais encore très raisonnable. Si vous souhaitez l'acheter, l'Ami coûte 6900 € (moins le bonus écologique de 900 €). Par comparaison, une Renault Twizy équivalente vaut 10000 € et une Aixam eCity 14899 € ! L'Ami est donc vraiment

imbattable. Citroën propose également un système de location en autopartage, comme pour un scooter ou une trottinette. Dans ce cas, il en coûtera 0,39 € la minute sans abonnement, ou 18 € de l'heure. Ce tarif peut descendre à 0,26 € la minute en cas d'abonnement (9,90 € par mois).

vrais handicaps pour une pure citadine ? Ce n'est évidemment pas l'avis de Thierry Michel, le responsable du projet Ami : *"Faites l'expérience : en ville, réglez votre limiteur de vitesse à 45 km/h. Vous verrez qu'il est exceptionnel d'atteindre cette valeur. Et pour nous, il était important que l'Ami puisse être utilisée par des jeunes sans permis, que ce soit une véritable alternative au scooter ou à la trottinette électrique."* D'un point de vue sécurité d'usage, même sans crash-tests ni airbags, il n'y a pas photo, ce qui devrait donner des idées à quelques parents inquiets. En tout cas, l'autonomie ne sera pas un frein à son usage, avec 70 km annoncés, et une recharge en trois heures sur une prise domestique.

Spartiate, mais pas repoussante

L'autre promesse d'accessibilité, financière cette fois, a eu un impact sur sa conception globale. On sent (et on voit) que les coûts ont été traqués farouchement. L'Ami se veut une sorte de minimum automobile absolu, comme pouvait l'être la première 2CV. Il a donc fallu innover pour y parvenir : faces avant et arrière identiques, mêmes portes des deux côtés, couleur unique teintée dans la masse, absence de garnissage intérieur ou de climatisation. Quant à la navigation ou à l'infodivertissement, ils reposeront sur l'usage de votre smartphone, dont l'installation est prévue bien au milieu de l'habitacle. À bord, c'est donc spartiate, mais pas repoussant. Par ailleurs, il y a beaucoup d'espace pour deux passagers, installés légèrement décalés. Et l'on s'amuse des vitres basculantes, clin d'œil à la 2CV, tandis que le toit vitré offre une belle luminosité.

*Clin d'œil à la 2CV...
et source d'économies : les
vitres sont basculantes.*



peu

Citroën Ami

➔ À partir de **6000 €* Commercialisation : juin 2020**

* Bonus de 900 € déduit



Le compteur indique la vitesse et l'autonomie. Pour le reste, voyez votre smartphone !



Les faces avant et arrière sont strictement identiques. Seule la couleur des phares les distingue. Mais des kits d'accessoires permettront de les personnaliser.

La porte gauche s'articule sur l'arrière, pour être strictement identique à celle de droite.

L'avis de L'Auto-Journal

Avec l'Ami, Citroën met l'accent sur l'usage, à l'exception de toute autre considération. On pourra débattre du look, de la couleur, de la finition spartiate ou des limites d'une voiture sans permis. Mais un véhicule électrique fermé, réellement utilisable au quotidien, à ce niveau de prix, c'est juste inédit.

Un autre monde

À concept innovant, commercialisation différente : l'Ami peut être achetée en ligne et livrable chez vous, ou dans les réseaux... Darty et Fnac ! Autre innovation : comme l'Ami impose une

couleur unique, plusieurs packs de personnalisation seront proposés pour rendre la chose un peu plus pimpante. Cette gamme d'accessoires est destinée à s'enrichir au fil du temps.

Sobrement dynamique

Le restylage et son moteur essence mild-hybrid lui offrent un nouveau dynamisme.

La Classe E, c'est l'une des plus fascinantes sagas automobiles. Depuis 1946, cette lignée a été produite à plus de 14 millions d'exemplaires. Pas étonnant donc qu'un simple restylage prenne des allures d'événement planétaire à Stuttgart. Il faut dire que celui-ci est particulièrement réussi avec une face avant remodelée à peu de frais, mais très expressive grâce à l'adoption du fameux Shark Nose. À l'intérieur, les changements sont mineurs. Toutefois, il faut noter l'apparition d'un écran multimédia tactile et d'un nouveau volant sport doté de branches sensibles. Sous le capot, ce n'est pas non plus la révolution. Un nouveau 2.0 essence de 270 ch fait son apparition, associé à un alternodémarreur de 15 kW. Ce dernier, alimenté par une petite batterie lithium-ion et un réseau de bord 48 V, devrait autoriser une économie de carburant d'environ 0,5 l/100 km grâce à la récupération d'énergie au freinage, la possibilité d'évoluer en mode roues libres et un effet boost à bas régime.



Mercedes Classe E

➔ À partir de **53 000 €*** Commercialisation : **septembre 2020**

* Estimation

DAIMLER



Hyundai Prophecy

Le prophète flow

Ceci est un concept car de la plus pure espèce, de ceux qui font un petit tour avant de s'en aller et ne jamais revenir sous la forme d'un modèle de série. De ceux qui multiplient les éléments spectaculaires sans application immédiate, telle la planche de bord pivotante dans le

cas présent. Reste qu'un concept car est rarement gratuit. Le Prophecy prophétise l'arrivée d'un coupé quatre portes électrique dans la gamme Hyundai, sans plus de précisions, toutefois, quant à la base technique. L'apparence physique résulte d'une étude aérodynamique poussée, et il faut bien reconnaître que cette robe dépourvue d'arêtes, d'angles et autres aspérités capte l'œil.

Sportif

Premier modèle 100 % Cupra, le Formentor tente d'ouvrir la brèche du SUV Sportif. Il mesure 4,45 m de long, 1,84 m de large, et contient sa hauteur à 1,51 m. Derrière une face avant très dynamique, se cachent deux moteurs essence. Le plus puissant, un 2.0 TSI turbo, revendique la puissance maximale de 310 ch pour un couple de 400 Nm. L'autre attelage associe un 1.4 TSI 150 ch et un moteur électrique de 115 ch, alimenté par une batterie de 13 kWh pour une autonomie d'environ 50 km en mode tout-électrique. Ce dernier aura la charge de convaincre ceux qui, séduits par le corps bodybuildé et l'habitacle high-tech de ce SUV, souhaitent toutefois maîtriser leur budget carburant. Prix estimé à un peu plus de 50 000 €, prises de commande dans la foulée, mais première livraison à l'automne prochain.

HYUNDAI

La quintessence de la 911

Porsche 911 Turbo S



Prix: 221 135 €

Commercialisation: mai 2020

Avec 650 ch et 800 Nm de couple, cela commence à causer. C'est ce que développe la 911 Turbo S tirée de l'actuelle génération dite "992", par l'intermédiaire du 6 à plat 3.8 gratifié de deux turbos à géométrie variable. La boîte robotisée à huit rapports PDK, la transmission intégrale, le châssis surbaissé de 10 mm et l'indispensable aileron arrière qui signe les 911 Turbo

depuis leur apparition en 1975 complètent le tableau. À noter que la 911 Turbo S chausse dorénavant des pneumatiques différents – jantes de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière. Prix et équipements dans notre prochaine édition, dans la rubrique *L'Actu de votre marque*.



PORSCHE

de niveau supérieur

Cupra Formentor



Prix: 51 000 €*

Commercialisation: rentrée 2020

* Estimation



CUPRA

Côté style, c'est réussi! Reste à voir si le ramage se rapporte au plumage.

Et aussi...

37

Renault Talisman

Le Losange restyle la Talisman et profite de l'occasion pour augmenter son capital "techno". Combiné d'instrumentation numérique de 10,2 pouces, écran central de 9,3 pouces vertical, projecteurs à LED matriciels autoadaptatifs ou encore conduite autonome de niveau 2: la grande Renault se replace dans la course.



RENAULT

Hyundai i20 et i30

À l'opposé du concept car Prophecy, la nouvelle i20 adopte un profil anguleux à souhait, qualifié de "sensuel sportif" par les créatifs de la marque. Dévoilée en même temps que sa sœur de gamme, l'i30 restylée s'inscrit dans la même lignée. L'hybridation légère figure au programme des deux berlines siglées Hyundai.



ULI SONNTAG

Alfa Romeo Giulia GTA

La Giulia Quadrifoglio part au musée. Elle est remplacée par la Giulia GTA, laquelle reçoit le même V6 2.9 biturbo, mais avec 30 ch de plus, soit 540 ch au total. En parallèle, la version sous anabolisants de la Giulia (photo) perd une centaine de kilos. De quoi s'attendre à des performances de haut vol.



ALDO FERRERO

Aiways U6ion

Alors qu'il s'apprête à commercialiser en Europe son SUV électrique U5, le chinois Aiways dévoile le concept car U6ion, qui préfigure un SUV coupé 4 portes proposé en alternative audit U5. La robe paraît très réaliste, l'habitacle moins, avec un volant coupé sur sa partie haute.



AIWAYS

Polestar Precept

Ex-division sportive de Volvo devenue marque à part entière, Polestar entend instaurer sa propre signature visuelle. C'est la mission du concept car électrique Precept. Le résultat est loin d'être laid.

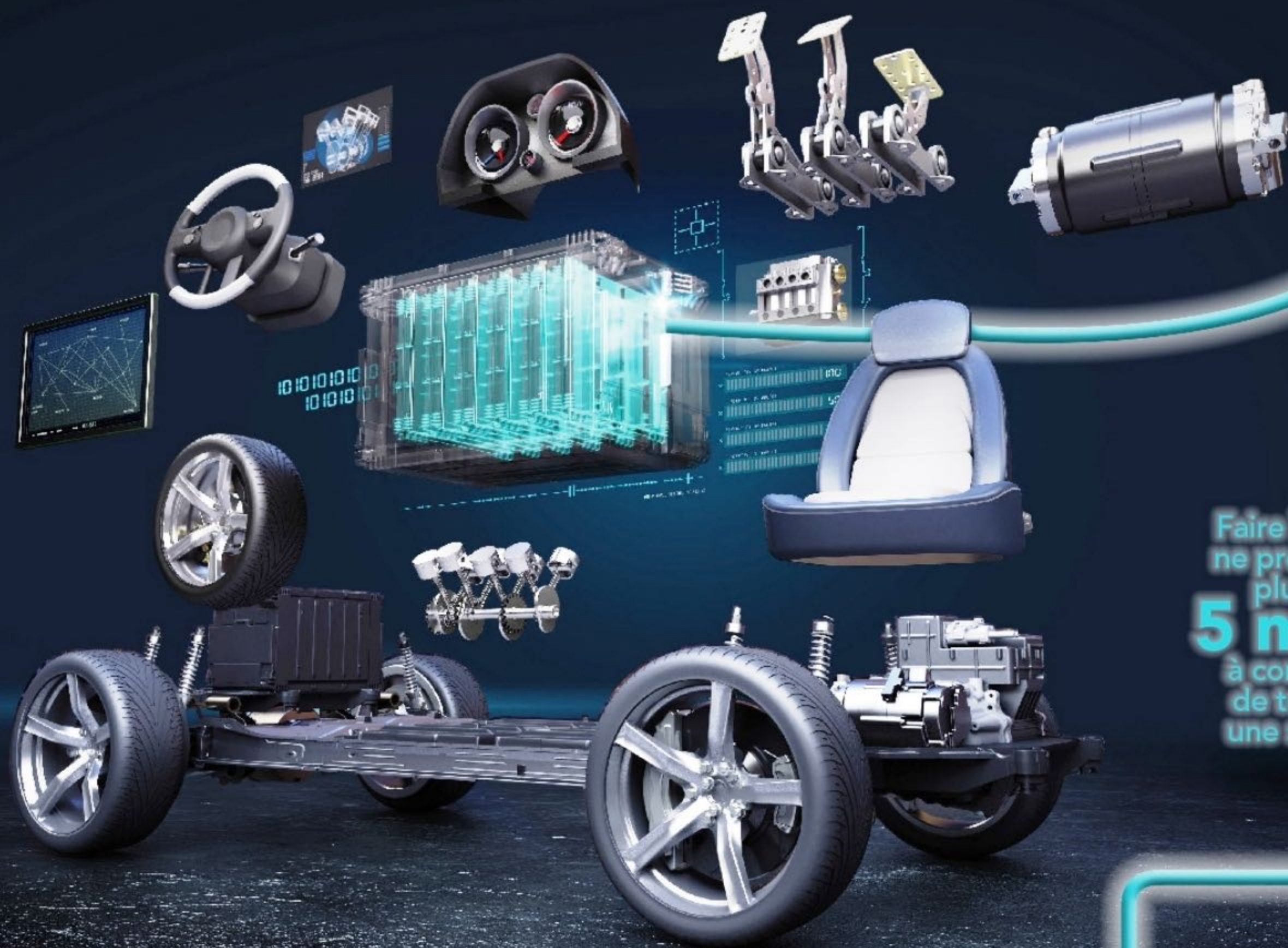


POLESTAR

L'HYDROGÈNE,

SELON UN RÉCENT RAPPORT DE L'AIE (AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE), **L'HYDROGÈNE JOUERA, DANS LES ANNÉES À VENIR, UN RÔLE TRÈS IMPORTANT POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS POLLUANTES ET DE CO₂.** CERTAINS CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES, COMME HYUNDAI, TOYOTA, MERCEDES ET RENAULT, SE LANCENT DANS L'AVENTURE H₂O. POUR LE MEILLEUR DE L'ÉLECTRIQUE ?

Christophe Bourgeois



Faire le plein
ne prend pas
plus de
5 mn...
à condition
de trouver
une station

L'AVENIR

DE L'ÉLECTRIQUE ?



POURQUOI L'HYDROGÈNE EST-IL UNE SOLUTION D'AVENIR POUR L'AUTOMOBILE ?

La réponse est simple. Parce que l'hydrogène possède tous les avantages de l'électrique sans en avoir les inconvénients. Une voiture qui embarque une pile à combustible n'émet ni polluant, ni CO₂. De plus, elle affiche une autonomie proche, voire identique à celle d'un modèle thermique moyen, soit environ 600 km, contre au mieux 500 km théoriques pour une voiture électrique à batterie. Surtout, le temps de recharge est similaire à celui d'une voiture thermique. "Faire le plein d'hydrogène ne prend pas plus de cinq minutes", déclare François Kalaydjian, directeur Économie et Veille au sein de l'Institut français du pétrole-Énergies nouvelles. Bref, sur le papier, l'hydrogène a toutes les qualités pour offrir un avenir radieux à la voiture électrique.

L'hydrogène est transformée en électricité via une pile à combustible.



BJORN WYLEZICH

POURQUOI ÇA BLOQUE AUJOURD'HUI ?

Les raisons sont nombreuses. À commencer par le problème du stockage et du transport. L'hydrogène est, en effet, un produit très léger. Il doit donc être stocké et transporté sous forme comprimée à très haute pression, à savoir 700 bars. En outre, il y a le coût de la distribution. Comptez la bagatelle d'un million d'euros pour la construction d'une station d'hydrogène. Il en existe actuellement vingt-cinq en France, dont la plupart ne sont pas ouvertes au public, et une vingtaine sont encore dans les cartons. "Beaucoup de collectivités souhaitent aujourd'hui en ouvrir pour leurs flottes de transports en commun ou de poids lourds, comme les camions-poubelles, explique Lionel French Keogh, directeur général de Hyundai Motor France. Il suffirait d'envisager, dès leur conception, de

les ouvrir au public pour développer cette énergie et baisser le coût de la distribution." Reste également le prix des voitures et, surtout, leur disponibilité. Pour l'instant, seuls deux constructeurs proposent dans leur catalogue des voitures à hydrogène : Toyota avec sa Mirai et Hyundai avec sa Nexo, respectivement vendues 78 900 € et 75 600 €. Cela demeure bien trop cher pour une diffusion "grand public", même si ces tarifs sont comparables à celui d'un Mercedes EQC (78 650 €), dont les batteries permettent seulement 415 km d'autonomie en cycle WLTP.

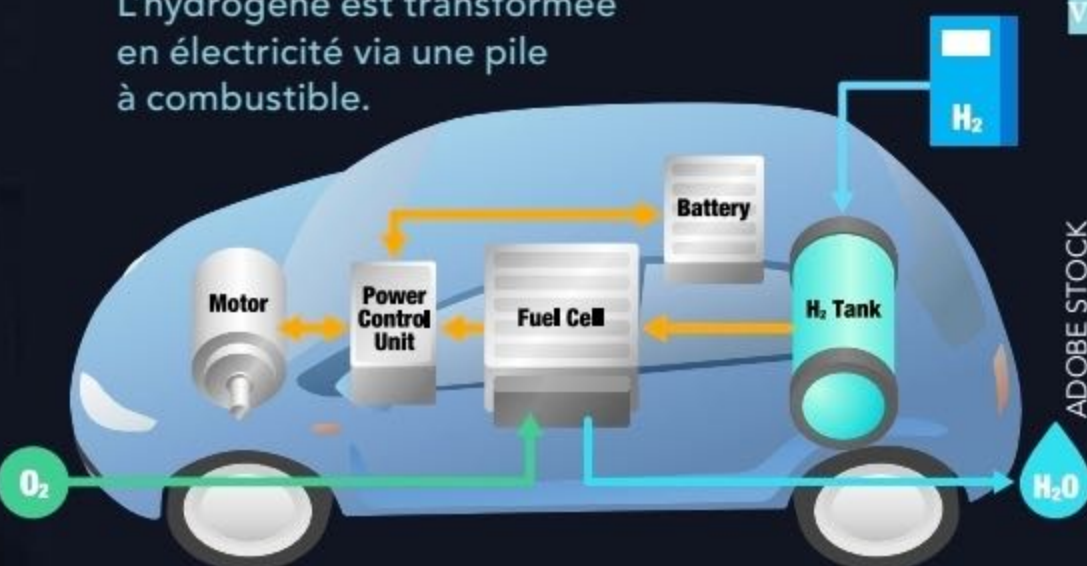
L'HYDROGÈNE EST-IL UTILISÉ DANS D'AUTRES SECTEURS D'ACTIVITÉ ?

Oui. Environ 70 millions de tonnes d'hydrogène sont consommées dans le monde chaque année, principalement par l'industrie chimique et pétrochimique. On en utilise notamment pour produire de l'ammoniac, qui entre dans la composition des engrais ou dans le raffinage de produits pétroliers.

L'HYDROGÈNE EST-IL AUSSI VERTUEUX QU'ON LE DIT ?

Aujourd'hui, la réponse est clairement non. Certes, on trouve de l'hydrogène à l'état naturel. Mais cette matière première se trouve au fond des océans et, en l'état actuel des technologies, elle est très difficilement exploitable et, surtout, pas du tout

ADOBE STOCK



ADOBE STOCK



L'idéal serait de stocker l'hydrogène à sa source.

rentable économiquement. Il faut donc produire l'hydrogène. "95 % de l'hydrogène est issu d'énergies fossiles", rappelle François Kalaydjian. Il provient principalement du gaz naturel, mais également du pétrole, voire du charbon, des sources d'énergie très émettrices de CO₂. "Faire le plein d'hydrogène revient à mettre du pétrole dans la voiture, lâche un spécialiste de la question. La seule différence avec une voiture thermique, c'est que l'hydrogène n'émet aucun polluant, uniquement de la vapeur d'eau."

L'hydrogène peut également être obtenu à partir de l'électricité, par électrolyse, mais cette technologie s'avère plus coûteuse. Dans ce cas, cette production est dite "décarbonée". "À condition que l'électricité provienne de sources énergétiques qui n'émettent pas de CO₂, comme l'éolien, le solaire ou le nucléaire", précise François Kalaydjian. Le bilan CO₂ de l'hydrogène, ce que l'on appelle du "puits à la roue", est donc très positif en France, puisque 70 % de l'électricité est, en effet, produite par des centrales nucléaires. Il l'est beaucoup moins en Allemagne ou en Chine, où les stations à charbon tournent encore à plein régime.

PEUT-ON S'ATTENDRE À UN SAUT TECHNOLOGIQUE ?

Oui. Aujourd'hui, on réfléchit à produire de l'hydrogène avec les énergies renouvelables en le stockant au pied des panneaux solaires, des éoliennes, ou à partir de la biomasse, comme le teste la société française Haffner Energy, spécialisée depuis vingt ans dans la valorisation de cette source d'énergie. "Nous allons ouvrir un centre de production expérimental à Strasbourg, fin 2021", présente

Philippe Haffner, fondateur de cette société basée dans la Marne. Sur le papier, cette solution semble cocher toutes les cases. L'hydrogène produit par la biomasse, qui provient principalement des déchets agricoles et des résidus de l'industrie du bois, coûte, pour la même puissance d'énergie produite, deux fois moins cher que le pétrole ou le gaz et quatre fois moins que l'électrolyse.

"Dans le processus que nous avons développé, 70 % de l'énergie produite pour transformer la biomasse en hydrogène peut être récupérée pour reproduire de l'hydrogène, le reste étant de la chaleur qui peut être récupérée pour le chauffage urbain, par exemple", explique Philippe Haffner. Surtout, avec cette technologie, les stations de distribution verraient le prix de l'hydrogène baisser drastiquement. "La biomasse est peu onéreuse, on supprime le coût du stockage et de la logistique, notre concept

nous permettant de produire de l'hydrogène sur place. Il n'est donc pas nécessaire de le transporter par camion de l'unité de production à la station", poursuit Philippe Haffner. Avec cette technologie, ce dernier prévoit de faire baisser le prix à la pompe de 20 à 30 %. "Nous serons moins chers qu'un plein d'essence", assure-t-il. À terme, les déchets verts d'une ville, voire les poubelles de ses habitants, pourront servir d'énergie pour produire de l'hydrogène.

Toyota prévoit une production de Mirai x10

OÙ EN SONT LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES ?

Sur ce sujet, Toyota et Hyundai ont pris une longueur d'avance. Le premier prévoit de multiplier par dix sa production de Mirai cette année, qui passerait de 3 000 à 30 000 unités, boostée par la vitrine que représenteront les Jeux Olympiques de Tokyo. De son côté, le groupe coréen prévoit de produire 500 000 modèles à hydrogène par an en 2030. À titre de comparaison, son best-seller, le Tucson, s'écoule à 700 000 unités par an dans le monde. Hyundai vient aussi de signer un accord avec Audi pour fournir, dans un avenir proche, des piles à combustible et avec Cummins, le plus important producteur américain de moteurs diesel pour poids lourds. Mercedes et Renault ont, eux, des projets très avancés dans leurs cartons pour commercialiser, à court terme, des utilitaires à hydrogène. Enfin, les équipementiers français Faurecia et Plastic Omnium investissent massivement dans cette technologie. □

Les taxis de la société parisienne Hype roulent à l'hydrogène.



DOMINIQUE FAGET/AFP

DES VOITURES À HYDROGÈNE ROULENT-ELLES D'ORES ET DÉJÀ EN FRANCE ?

Hype, une société de taxis basée à Paris, dispose d'une flotte de véhicules fonctionnant à l'hydrogène. Celle-ci est composée de Hyundai ix35 et de Toyota Mirai. Cette année, Hype est passé à la vitesse supérieure et a commandé au constructeur japonais 600 Mirai, ce qui fait de sa flotte le plus grand parc de modèles à pile à combustible roulant en France. ■

L'avis de L'Auto-Journal

L'hydrogène est clairement une piste d'avenir, mais la technologie de la pile à combustible ne remplacera pas pour autant celle de la batterie que l'on connaît aujourd'hui. Grâce à son autonomie et à la rapidité avec laquelle on peut faire le plein, l'hydrogène est parfaitement adapté pour des routières ou des gros SUV, des véhicules utilitaires, des poids lourds ou encore des bus. L'hydrogène pourrait donc compléter l'offre des moteurs thermiques pour des usages bien spécifiques, tandis que les voitures à batterie seraient réservées à des modèles plus petits, pour lesquels l'autonomie n'est pas primordiale. Mais la batterie n'a pas dit son dernier mot. On parle déjà de batteries au lithium-soufre, qui présenteraient l'énorme avantage de délivrer plus d'énergie que celles au lithium-ion pour le même encombrement.

A LA DÉCOUVERTE

DES PLUS BELLES ANCIENNES

Ce hors-série, de plus de 200 pages, est dédié aux belles anciennes produites à partir des années 1900 qui ont marqué l'ère de l'automobile classique. À travers de superbes photos studio, des anecdotes et détails techniques, il vous accompagnera dans le temps pour vous faire découvrir toutes ces légendes.

EN VENTE
ACTUELLEMENT



Suivez-nous sur



pour une info en continu



Les feux demeurent positionnés à l'horizontale, mais ils semblent prendre moins de place. La lunette est toujours aussi courte.



Le F-Pace conserve son profil général et sa surface vitrée réduite au strict nécessaire. Le changement a plutôt lieu à l'intérieur.

LE JAGUAR F-PACE FAIT PEAU NEUVE

Vient le temps de la remise à niveau pour le Jaguar F-Pace, premier SUV de la marque. L'opération se fait tout en douceur.

Les épais camouflages ne cachent pas l'évidence: il ne faut pas s'attendre au grand chambardement. Le SUV F-Pace, né en 2015, garde son apparence physique générale, assez massive il faut le reconnaître, c'est donc dans les détails que niche le changement. En mode mineur, apparemment, des optiques plus sculptées que celles qui ornent l'actuelle mouture aux feux arrière que l'on devine moins envahissants. La calandre devrait rester en l'état, à quelques brouillilles près, et les immenses prises d'air qui trouent le bouclier de part et d'autre sont redessinées. On en reste là pour l'instant.

La suite de l'exposé s'écrit au conditionnel. De fait, selon la rumeur, la remise en forme dont bénéficiera le F-Pace serait d'une tout autre ampleur à l'intérieur. En premier lieu, il ne fait guère de doute que la molette ronde faisant office de levier de vitesses sera remplacée, justement, par un levier en bonne et due forme. Le nombre de fonctionnalités proposées par le combiné d'instrumentation numérique devrait augmenter, et, au centre de la planche de bord, un second écran tactile devrait prendre place sous le moniteur principal, cette unité commandant notamment le système d'aération.

Hybridation au programme

Sur l'essentiel, l'offre moteurs du F-Pace devrait évoluer à la marge. Entendez par là que les blocs standards en cours d'activité reprendront du service, ce qui n'exclut pas quelques variations de puissance ici et là. À part ça, la rumeur rappelle que le Range Rover Sport s'offre les services d'un 6 cylindres en ligne 3.0 micro-hybridé fort de 400 ch, article auquel nous voyons mal le F-Pace échapper.

La remarque vaut pour le module hybride rechargeable dit P400e (4 cylindres essence 2.0 au cœur du dispositif et 404 ch en puissance cumulée) qui équipe le même Range Sport et son frère de gamme Range Rover.

LES INFOS CLÉS

Prix: à partir de **56 000 €**

Commercialisation:
rentrée 2020

Concurrents:
**BMW X5, Mercedes GLC,
Volvo XC90**

Land Rover fournit ses motorisations hybridées, quelle que soit leur nature. Les blocs standards actuels restent en place.

Les chiffres du marché français en février 2020



- 2,7 %

La baisse des immatriculations de voitures neuves enregistrée en février. La chute ralentit (-13, % en janvier).

38,8%

La part de marché captée par les particuliers en février – en baisse de 15,5 % par rapport à février 2019. Le marché des voitures de société progresse de 18,7 % (24,8 % de part de marché).

167784

Le nombre de voitures neuves immatriculées durant le mois de février.

- 9,8 %

La baisse des ventes du groupe Renault enregistrée en février. C'est Dacia qui "plombe" les résultats, avec une chute de 26,9 % (-3,1 % pour la marque Renault).



NISSAN

“Si les droits de douane dépassent 10 %, notre business model ne sera plus viable en Europe.”

Gianluca de Ficchy,
directeur de Nissan Europe, devant un parterre de journalistes réunis le 24 février dernier.

En décodé, Nissan fermera son usine anglaise de Sunderland en cas de Brexit dur. Ce site assemble les Juke, Qashqai et Leaf, trois modèles majeurs dont Nissan n'envisage pas de délocaliser la production sur le continent si les négociations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne tournent court.

CARTE GRISE

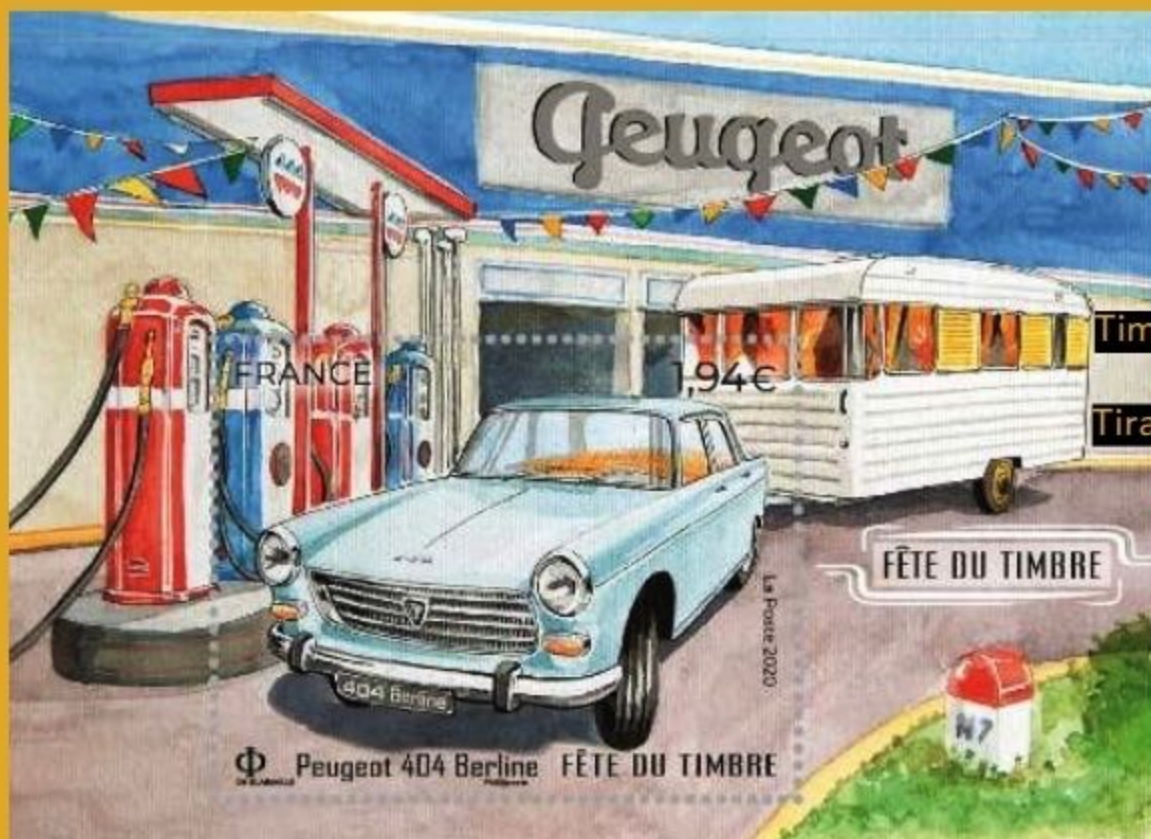
La Poste fait œuvre utile

La carte grise s'acquiert désormais via Internet. L'obtention du précieux sésame dans des délais raisonnables, en revanche, n'est pas garantie... En alternative, La Poste propose une démarche toute simple. Encore faut-il se déplacer, avec le certificat d'immatriculation, le certificat de cession, le permis de conduire et un justificatif de domicile. Une fois sur place, une borne dédiée passe tout cela au crible avant de délivrer un certificat provisoire au terme d'un quart d'heure de réflexion. La carte grise sera envoyée au domicile du requérant sous 48 heures. Ce service coûte 29,99 € (auxquels s'ajoute le coût de la carte grise elle-même). Il est en phase de test dans deux bureaux de poste de la région parisienne. Son déploiement sur l'ensemble du territoire ne saurait tarder.



LA POSTE

LA POSTE



Timbre Peugeot 404 Berline
Format: 52 x 41 mm
Tirage: 400 000 exemplaires
Valeur faciale: 1,94 €

PHILATÉLIE

L'automobile en fête

Pour la troisième année consécutive, la Fête du timbre célèbre l'automobile. L'édition 2020 consacre la route des vacances, thème superbement illustré par deux timbres mettant en scène les Peugeot 404 berline et 204 cabriolet. Trois kits dits "Voitures & vacances" regroupant chacun quatre timbres complètent le paquet cadeau – Renault 4L, Simca Aronde, Citroën Méhari et autres Fiat 500... Organisée par

la Fédération française des associations philatéliques (FFAP) et La Poste, la Fête du timbre se déroulera dans 87 villes durant le dernier week-end du mois de mars. Contact : www.ffap.net.



Timbre Peugeot 204 cabriolet
Format: 41 x 30 mm
Tirage: 900 000 exemplaires
Valeur faciale: 0,97 €

VOITURE DE L'ANNÉE

La Peugeot 208, en toute logique



C'est tout sauf une surprise. La Peugeot 208 remporte le titre de "voiture de l'année 2020", amplement mérité. De fait, et après l'essai "10000 km" publié dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, nous n'allons pas revenir ici sur les immenses talents routiers de la 208, talents qui pardonnent en partie quelques menus défauts... Tel le "style qui prime sur l'ergonomie" – selon

Guy L'Hospital. Quel style, cela dit! De manière plus prosaïque, la motorisation électrique accordée à la 208 en complément de l'offre thermique a pesé lourd dans les votes du jury, composé de 58 journalistes venus de toute l'Europe. Pour l'anecdote, nos six confrères français ont tous placé la Renault Clio en tête de leur liste. Voici le classement des sept finalistes, sur trente modèles sélectionnés.

- ▣ Peugeot 208: 281 points
- ▣ Tesla Model 3: 242 points
- ▣ Porsche Taycan: 222 points
- ▣ Renault Clio: 211 points

- ▣ Ford Puma: 209 points
- ▣ Toyota Corolla: 152 points
- ▣ BMW Série 1: 133 points



TIBO

ANDREY POPOV



MALUS

Le nouveau barème entre en vigueur

Le suspense n'aura pas duré longtemps. Depuis fin janvier, une insistante rumeur laissait entendre que le gouvernement envisageait de reporter au début de l'été la mise en application du nouveau barème de malus basé sur la norme d'homologation dite WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure). Il n'en est rien. Comme prévu, ledit barème est entré en vigueur le 1^{er} mars. Pour rappel, le cycle WLTP est jugé plus réaliste que la précédente norme NEDC, d'où des émissions de CO₂ revues nettement à la hausse. Ce faisant, le barème débute désormais à 138 g/km (50 € de malus), contre 110 g/km jusqu'au 29 février dernier. Le plafond est toujours fixé à 20000 €, à partir de 213 g/km. Pour le détail, voir *L'Auto-Journal* n° 1049 daté du 2 janvier.

MONDIALISATION Peugeot passe à la benne

Marginal en Europe, le pick-up constitue un immense marché dans le reste du monde. Peugeot, qui a une certaine légitimité dans le domaine, ne pouvait l'ignorer plus longtemps. Voici donc le pick-up Landtrek, conçu en commun avec le constructeur chinois Changan et cochant l'une après l'autre toutes les cases du genre. Charge utile au-delà d'une tonne, capacité de remorquage portée à 3 tonnes, carrosserie simple ou double cabine au choix, réducteur sur les versions 4x4: tout est là. Peugeot ajoute un châssis de son cru, sa signature visuelle et un traité de la cabine qui n'est pas sans évoquer celui de ses SUV. Le 4 cylindres essence 2.4 turbo de 210 ch et le diesel 1.9 de 150 ch, en revanche, viennent d'ailleurs. Le Peugeot Landtrek sillonnera les routes africaines et sud-américaines en fin d'année. Aucune chance de le voir chez nous.

PHOTOS: PEUGEOT





La Volvo S90 quitte la France

Volvo vient de restyler la lignée "90", laquelle regroupe la berline S90, le break V90 et son pendant typé baroud, dit V90 Cross Country. Nous autres Français n'aurons cependant plus accès aux S90 et V90 Cross Country, retirés du catalogue hexagonal. En cause : leur méforme commerciale.

La Volkswagen Arteon muscle son jeu

La voiture tourne en ce moment même dans le Grand Nord, en tenue de camouflage. Les photos qui circulent montrent une Arteon bien charpentée, équipée du bloc qui animera la prochaine Golf R, dit la rumeur. Le 4 cylindres 2.0 TSI en question développe 330 ch, rien de moins. L'Arteon R entrera en concessions en fin d'année.

MG traverse la Manche

Pour rappel, la marque anglaise MG n'est pas morte. Elle est la propriété du consortium chinois SAIC, qui commercialise au Royaume-Uni des SUV de son cru portant le badge MG. Ces derniers franchiront la Manche avec en tête de cordée l'unité dite ZS EV, équipée d'un propulseur électrique fort de 140 ch. La date du débarquement demeure inconnue à cette heure – probablement à la rentrée.



AFP/MINISTÈRE RUSSE DE L'INTÉRIEUR

CENSURE

La Batmobile part à la fourrière

Cela ne peut se passer qu'en Russie. À Moscou, plus exactement, où une réplique de la Batmobile a eu la malchance de se faire intercepter par la police. En cause, l'absence d'immatriculation et des dimensions non réglementaires (6 m en longueur et 4 m en largeur, tout de même). Plus globalement, ce véhicule "n'est pas enregistré

auprès des organismes publics et ne possède pas d'autorisation de circulation", précise la police moscovite dans un communiqué de presse. Pour récupérer son engin estimé à 770 000 €, le conducteur devra s'acquitter de plusieurs amendes (d'un montant non communiqué), dont une pour "conduite d'un véhicule interdit".

-92%

C'EST LA CHUTE DES VENTES DE VOITURES NEUVES ENREGISTRÉE SUR LE MARCHÉ CHINOIS ENTRE LE 1^{ER} ET LE 16 FÉVRIER DERNIERS.

L'impact économique de l'épidémie de coronavirus Covid-19 est sévère et immédiat. Cette crise sanitaire survient à un moment où le premier marché automobile mondial se contracte (-9,6% en 2019 par rapport à 2018).

COMMERCE

Pas de concessions pour le chinois Aiways

C'est acté. Le constructeur chinois Aiways commercialisera son SUV électrique U5 dans sept pays européens, dont la France, dès le mois d'août prochain. Sans faire appel à un réseau de concessions et autres points de vente physiques. L'engin s'acquerra en direct, via un site web dédié en cours de préparation, point barre. L'entretien après-vente sera assuré par un réseau de spécialistes agréé par la marque, utile précision.



AIWAYS

Décolllement

Désignant, à l'origine, une voiture de course (plus ou moins) civilisée, le label GTS est, à l'inverse, devenu un gage de sportivité exacerbée chez Porsche. Le SUV compact de Zuffenhausen s'efforce une nouvelle fois de le démontrer.

Par Romain Vannier



de racine

Étrennée au début des années 1960 par la divine 904, un coupé biplace à moteur central arrière d'environ 650 kg, l'appellation Gran Turismo Sport se retrouve de nos jours régulièrement associée à toutes sortes de Porsche. Y compris au Macan, dont le poids et le centre de gravité tiennent moins de son aïeule victorieuse de l'édition 1964 de la Targa Florio que de l'engin de chantier. Mieux vaut en rire qu'en pleurer. Et prendre le volant dudit SUV avant de se lamenter. En réalité, sur les routes tortueuses autrefois empruntées par le rallye du Portugal, entre Lisbonne et Sintra, le cadet du Cayenne ne laisse guère de place au sarcasme. Les virages serrés et les grandes

courbes s'enchaînent à vitesse grand V, les bosses sont avalées sans se faire désarçonner, et les files indiennes d'autocars sont remontées sans forcer. Plus facile, cela en deviendrait lassant. Mais ça ne l'est pas.

Bien qu'il partage désormais son V6 avec le Macan Turbo, le GTS n'affiche pas la même toute-puissance. À la bonne heure. En abaissant sa pression de suralimentation de 2,3 à 2,2 bars, entre autres, le 2.9 biturbo renonce à 60 ch. Ce qui, dans un sens, met un peu à l'abri de la frustration engendrée par l'obligation de laisser une bonne partie de la cavalerie à l'écurie sur route ouverte et offre l'opportunité de solliciter pleinement la mécanique. À propos, enfoncer généreusement la pédale des gaz permet d'apprécier le soin porté à la sonorité. ➔



PLUS
Qualités dynamiques
Sonorité du V6
Duo moteur-boîte
irréprochable

MOINS
Nombreuses options
"obligatoires"
Poids élevé
Faible intérêt
de la suspension
pneumatique



1



2



3



**LE GTS TIEN
À S’AFFIRMER,
Y COMPRIS FACE AU
TURBO QUI AFFICHE
UNE ORIENTATION
PLUS... GRAND
TOURISME ●●●**

Malgré la présence d'incontournables filtres à particules à l'échappement, le 6 cylindres laisse entendre un joli brin de voix, à la fois rauque et mélodieux. S'y ajoutent de sympathiques détonations au lever de pied, une fois le mode Sport ou Sport+ engagé. Loin, donc, d'avoir été poussé dans ses derniers retranchements par les motoristes de la firme, le moteur de ce deuxième Macan GTS compte néanmoins 380 chevaux, soit déjà 20 chevaux de plus que le 3.0 qu'il remplace. Il faut tout de même un peu de place devant soi pour en faire usage et, par exemple, bondir de 0 à 100 km/h en seulement 4,9 s. Voire 4,7 s en présence du pack Sport Chrono, toujours aussi mesquinement facturé en option. Au regard des deux tonnes à propulser, conducteur à bord, ces performances annoncées paraissent optimistes. Sauf que les 520 Nm de couple maxi s'étalent de 1 750 à 5 000 tr/mn, ce qui a pour effet de dissiper une bonne partie de la masse et, accessoirement, de prolonger le frisson à l'accélération. Une telle élasticité fait d'ailleurs sens sous le capot d'un engin à vocation familiale. Plutôt qu'aux expéditions en zone rouge, cette réserve d'énergie permanente se prête à une conduite rapide, mais coulée, en

maintenant l'aiguille dans les deux premiers tiers du compte-tours. Quitte à, éventuellement, anticiper le passage du rapport supérieur par le biais du mode manuel de la boîte robotisée.

La transmission PDK n'en finit plus de nous émerveiller par sa rapidité.

C'est à croire qu'elle lit dans les pensées. La palette de droite à peine effleurée, la vitesse est déjà passée. À l'image de cette réactivité, ce SUV compact demeure globalement très à l'écoute des ordres qui lui sont donnés. Mieux, il obéit, mais ne joue pas les insupportables élèves zélés. Conservant une démultiplication de direction fixe, le train avant se montre incisif sans en rajouter. L'équilibre de cette intégrale s'appréhende instinctivement. Cependant, Porsche a pris soin de revoir la gestion de la transmission. Le PTM (Porsche Traction Management) favorise davantage la répartition du couple sur l'essieu arrière, dont le différentiel actif optionnel accentue la directivité en courbe. Le GTS tient à s'affirmer, y compris face au Turbo qui, ironie des appellations, affiche une orientation plus... Grand Tourisme. En présence de la suspension pilotée métallique de série, la hauteur



4

de caisse est minorée de 15 mm, les ressorts sont 10 % plus fermes et les barres antiroulis, respectivement 5 % et 11 % plus raides à l'avant et à l'arrière. Ce supplément de rigidité paie. Virant d'un bloc, le Macan se montre agréablement réceptif aux différents ajustements apportés à la trajectoire via la direction et/ou les freins, même en plein appui.

L'avis de Romain Vannier



Je ne suis pas un grand amateur d'engins haut perchés. Même ceux avec Porsche écrit dessus.

65%
Quotient Émotionnel



❶ Comme tous les Macan restylés, le GTS peut désormais recevoir l'interface multimédia et son grand écran tactile, hérités des dernières générations de Cayenne et Panamera. ❷ Ce SUV permet au moins de se faire plaisir en famille. ❸ Le GTS se reconnaît, entre autres, à ses jantes satinées de 20 pouces. ❹ Plutôt qu'une déclinaison "boostée" du V6 3.0 du Macan S, le capot abrite une version "dégonflée" du 2.9 du Turbo. ❺ La hauteur de caisse est abaissée de 15 mm par rapport au Turbo.

Un second galop d'essai nous aura permis de prendre le volant d'une version enrichie, en option, de la suspension pneumatique et de disques de freins revêtus de carbure de tungstène. Deux suppléments qui ne font que consolider l'efficacité des trains roulants, mais atténuent la spontanéité des réactions. En contrepartie d'un confort légèrement supérieur,

l'amortissement n'inspire pas la même proximité avec la route. Quant au fameux système Porsche Surface Coated Brake inauguré par le Cayenne, reconnaissable à ses étriers de freins blancs, il affichait ici une endurance probante, au prix d'une consistance de pédale étonnamment spongieuse et d'un mordant inférieur à celui d'un système en acier. ■

PORSCHE MACAN GTS 380 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 380 ch à 5 200 tr/mn
Couple thermique maxi	■ 520 Nm à 1 750 tr/mn
Type	V6 biturbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	2 894 cm ³ /NC
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/7

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 12 m
Pneumatiques AV & AR	265/45 R 20 & 295/40 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,69/1,93/1,61/2,81 m
Poids/tractable freiné	1 910/2 400 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 4,9 s ⁽¹⁾
Vitesse maxi	■ 261 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 488 dm ³
⁽¹⁾ 4,7 s avec le pack Sport Chrono.	

LE BUDGET

Prix	■ 79 699 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 20 000 € (216 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	110 739 €
Garantie	■ 2 ans/km illimité
⁽²⁾ Avec options et malus inclus.	

Équipements de série ■

6 airbags, aide au démarrage en côte, banquette fractionnable 40/20/40, clim auto 3 zones, contrôle de la pression des pneus, échappement Sport, hayon électrique, jantes alliage 20 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV Sport électriques, suspension adaptative, système multimédia avec écran tactile, système audio 10 HP/GPS, volant multifonction...[^]

Options

Aide au parking AV/AR avec caméra de recul (1 344 €), différentiel AR piloté (1 500 €), freins carbone-céramique (8 100 €), freins carbure de tungstène (3 000 €), pack Sport Chrono (1 146 €), réservoir 75 l (120 €), surveillance d'angle mort (588 €), suspension pneumatique (1 488 €), toit ouvrant panoramique (1 620 €)...

Consommations	
Mixte	■ 9,5 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 12,1/8 l/100 km
Réservoir	■ 65 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Sans être le plus puissant des Macan, le GTS reste le plus sportif. Il parvient même à se montrer presque aussi communicatif que la première mouture. Ce qui, par les temps qui courent, s'avère une jolie prouesse. Et pour un SUV dont la conception remonte à près d'une décennie, il a de beaux restes.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PRISE DE



Commercialisée depuis 2013, la Renault Zoe domine outrageusement la catégorie des voitures électriques. Sans concurrente sérieuse, c'était facile. Mais voilà que la prometteuse Peugeot e-208 vient semer le trouble.

POUVOIR



Mine de rien, cela fait bientôt dix ans que la Renault électrique trimballe sa bouille dans nos villes. Sa première apparition remonte en effet à octobre 2010, au Mondial de l'Auto à Paris, sous la forme d'un concept car (Zoe Preview), très proche du modèle de série. Ce dernier ne fut cependant dévoilé qu'au printemps 2012, sous les projecteurs du Salon de Genève... un an avant sa commercialisation effective. Un préchauffage digne d'un vieux diesel, mais de sacrées étincelles *in fine*, la Zoe cumulant à ce jour plus de 250 000 ventes, sur un marché qui était presque inexistant avant sa commercialisation ! Une situation de quasi-monopole – elle

assure à elle seule 55 % des ventes de voitures électriques –, toutefois contestée par l'entrée en scène, ces dernières semaines, d'ambitieuses concurrentes. Parmi les plus menaçantes – en dépit de son sourire carnassier –, une certaine Peugeot e-208, dont la morphologie ne laisse en rien subodorer l'énergie dont elle se nourrit.

Parvenez-vous d'ailleurs à repérer les menus détails qui permettent de distinguer cette version électrique de ses frangines à moteur thermique ? Logo "e" sur les custodes, grille de calandre assortie à la carrosserie et absence de pot d'échappement : la "lionne" joue les militantes écologistes modérées, à l'inverse de la Zoe, dont les obédiences "vertes" transpirent nettement de son singulier design... ➔

LA VIE À BORD

À bord, l'e-208 ne diffère pas davantage des versions essence ou diesel. Les plus observateurs remarqueront simplement ce discret bouton, à droite de la console, permettant d'afficher "en live", sur l'écran multimédia de 10 pouces (de série sur la finition GT), la consommation et le flux d'énergie. Un menu reporté également du côté des originaux compteurs 3D, toujours masqués, malheureusement, par le volant, sauf à conduire avec ce dernier sur les genoux. Le sélec-

teur de la boîte automatique propose, quant à lui, un mode supplémentaire ("B" pour brake), permettant d'optimiser la récupération d'énergie lors des décélérations. Une fonction également proposée par la Zoe (nous y reviendrons), au cockpit moins spectaculaire mais à l'ergonomie mieux pensée. Instrumentation digitale claire, menus/sous-menus de l'écran central (7 pouces de série et 9,3 pouces moyennant 350 €) plus intuitifs, commandes du régulateur de vitesse au volant et non caché derrière la branche comme sur la

Peugeot ou encore réglages de la climatisation à portée de main, *versus* obligation de passer par l'écran tactile dans le camp adverse : pas besoin de chercher midi à 14 heures. Seule déconvenue sur la Zoe, la position de conduite surélevée et peu agréable. La présence des batteries sous le plancher n'excuse pas de surcroît l'absence d'assise ajustable en hauteur. Regrettable, car depuis la mise à niveau opérée l'été dernier, la qualité perçue, elle, a nettement progressé, avec des plastiques de bien meilleure facture et d'agréables habillages en tissu sur la planche de bord et les contre-portes. Sans parler des inserts en aluminium soulignant élégamment certains éléments du mobilier. Sympa ! Notre cœur penche néan-

DOUCE ET SILENCIEUSE, LA ZOE FAIT AIMER L'ÉLECTRIQUE. MAIS LA PETITE LIONNE APPORTE EN SUPPLÉMENT CETTE DOSE DE DYNAMISME QUI FAIT TOUTE LA DIFFÉRENCE ●●●



PEUGEOT E-208

- ❶ Design spectaculaire, finition léchée et dotation de série généreuse : la 208 électrique respire le très haut de gamme en finition GT. De la belle ouvrage. ❷ Fierté de Peugeot, les compteurs en trois dimensions font leur petit effet. Dommage qu'ils soient masqués par le volant... ❸ La finition GT profite de série du grand écran tactile de 10 pouces, sur lequel apparaît un nouveau menu, dédié au fonctionnement et à la consommation des batteries. ❹ Le sélecteur de la boîte automatique, semblable à celui de l'EAT8, propose un mode supplémentaire ("B") permettant de favoriser la récupération d'énergie lors des décélérations.



PEUGEOT E-208

PLUS

Dynamisme général
Confort et insonorisation
Présentation et finitions
Équipement

MOINS

Autonomie décevante
Lisibilité des compteurs
Places arrière étriquées



1

RENAULT ZOE

- ❶ À l'instar de sa rivale, la Zoe propose désormais un mode Brake, permettant d'utiliser le frein moteur pour ralentir, sans toucher à la pédale de frein.
- ❷ Point faible de la Zoe: sa position de conduite surélevée. Et pas de siège réglable en hauteur pour améliorer les choses... Dommage, car pour le reste, il fait bon vivre à bord.
- ❸ La belle tablette tactile de 9,3 pouces proposée par Renault (350 €) se distingue par sa simplicité d'utilisation.
- ❹ La Zoe profite, en guise d'instrumentation, d'une dalle numérique de 25 cm. Mais ses possibilités de personnalisation sont moins nombreuses que chez Peugeot.



2

moins pour la présentation intérieure incroyablement léchée de l'e-208, digne d'une sportive de pedigree en finition GT.

Difficile de s'imaginer à bord d'une citadine en découvrant la belle planche de bord imitation carbone de la Peugeot.

Idem pour les habillages noir laqué ou les superbes sièges en cuir et Alcantara surpiqués de fil vert, aussi sexy que confortables. Tirée à quatre épingles, cette e-208 profite en prime d'une poignée d'équipements supplémentaires, à l'instar des sièges avant chauffants (réglables en hauteur, eux!) et des airbags rideaux. Pour le reste, les deux françaises font jeu égal, notamment au chapitre sécurité. Chacune profite du freinage automatique d'urgence, de la lecture

automatique des limitations de vitesse, des détecteurs d'angle mort et de l'aide au maintien dans la voie. S'ajoutent quelques "gadgets": GPS, caméra de recul et j'en passe. Mais tout n'est pas rose, hélas, à bord de l'e-208, aux places arrière plus exiguës, notamment au niveau des genoux. Par ailleurs, les batteries, logées dans les soubassements, empiètent sur le volume du coffre, privé du bac sous plancher (35 dm³ perdus). Cela posé, la soute de la Zoe ne bat pas de record. D'autant qu'à l'image de sa camarade de jeu, elle ne peut profiter d'un plancher plat une fois la banquette rabattue, faute de tablette ajustable.

SUR LA ROUTE

Née avec une batterie de 22 kWh et un moteur électrique de 88 ch, la Zoe a régulièrement ➔



RENAULT ZOE PLUS

Rayon d'action intéressant
Douceur de conduite
Finitions en net progrès
Possibilité de louer la batterie

— MOINS

Charge rapide optionnelle
Lacunes d'équipement
Position de conduite



PEUGEOT E-208

❶ Électrique ou pas, la 208 se range parmi les citadines les moins accueillantes.

L'espace aux jambes et la largeur aux coudes à l'arrière y sont comptés.

❷ La présence de la batterie sous le plancher a contraint Peugeot à supprimer le bac logeant sous la tablette. Résultat, 35 dm³ perdus. ❸ Les phares en forme de dents de lion participent beaucoup au style. Évidemment, ils adoptent ici une technologie LED.



évolué au cours de sa carrière. Le modèle actuel, doté d'une batterie de 52 kWh, délivre désormais 110 ch et 225 Nm de couple, voire, comme ici, 135 ch et 245 Nm. En effet, la Zoe se décline en deux niveaux de puissance (600 € d'écart). Il n'en faut pas moins pour affronter l'e-208, laquelle déboule d'emblée avec 136 ch et 260 Nm dans sa besace (batterie de 50 kWh). Une puissance qu'elle ne délivre toutefois qu'en mode Sport. En mode Normal, la lionne se contente de 110 ch et 220 Nm. Le mode Eco favorise pour sa part l'autonomie, en bridant les valeurs à 80 ch et 180 Nm. Ce dernier choix excepté, et sans dénigrer l'agrément procuré par la Zoe, aux prestations plus qu'honorables, il faut reconnaître que la Peugeot régale davantage. Accélérations énergiques et relances éclair (même la 208 PureTech de 130 ch peine à suivre), nous tenons là une parfaite incarnation de la main de

fer dans un gant de velours. Cette sympathique boule de nerfs se révèle d'autant plus plaisante à conduire qu'en dépit des 310 kg supplémentaires dus aux batteries (1 502 kg au total), les trains roulants, optimisés en conséquence, permettent de préserver un comportement relativement dynamique, à l'instar de tous les modèles partageant, chez PSA, la plate-forme CMP (DS 3 Crossback, Opel Corsa).

Plus lourde encore (1 542 kg), la Zoe ne profite pas d'un train avant très incisif, ni d'une direction aussi bien calibrée. Son nez se dérobe plus volontiers dans les ronds-points et virages serrés, en particulier lorsque la pluie s'invite à la fête. Nonobstant, elle n'a pas été conçue pour s'aligner au départ d'une spéciale de rallye. Douce, volontaire et presque aussi silencieuse que sa compatriote (quelques sifflements aérodynamiques s'invitent à partir de 100 km/h), la Renault en-



Qui veut voyager loin ménage sa monture ! La e-208 fait l'inverse. Plus performante, elle a besoin de ravitailler plus souvent.

QUE DE PROGRÈS À BORD DE LA ZOE "2020"! DIFFICILE MALGRÉ TOUT DE LUTTER AVEC LA PEUGEOT, QUI A FAIT DE CETTE VERSION ÉLECTRIQUE UNE AMBASSADRICE DE CHARME ●●●

courage à une conduite écoresponsable, ce dont ses adeptes ne se sont jamais plaints.

Le fameux mode "B", intégré à la boîte automatique de ces deux polyvalentes citadines, permet de se passer, la plupart du temps, de la pédale de frein.

Il suffit en effet de soulager le pied droit pour profiter du puissant, mais progressif, frein moteur. Le jeu consiste alors à anticiper les distances d'arrêt, et parfois même l'arrêt complet de la voiture, en fonction de la vitesse. De quoi rendre la conduite de ces autos plus ludique, sachant qu'en procédant de la sorte les batteries profitent d'une énergie cinétique plus importante pour se régénérer. Tout bénéf! Le tout emballé dans la ouate, ces deux françaises "à piles" profitant d'un amortissement douillet en toutes circonstances... Ou presque, Miss Zoe rebondissant un peu plus sèchement sur les dos-d'âne et saignées les plus hostiles. Pas au point, heureusement, de faire tomber vos plombages.

BUDGET

Difficile de parler de bonnes affaires avec nos deux belligérantes, dont le tarif dépasse encore les 30 000 €, malgré le bonus de 6 000 € dont elles bénéficient. C'est encore 4 000 € de plus par rapport à leur équivalent essence, les 208 PureTech 130 ch GT Line EAT8 et Clio TCe 130 EDC Initiale Paris... Un surcoût difficile →



RENAULT ZOE

❶ La soute à bagages de la Zoe affiche un volume comparable à celui des citadines "classiques". Pas de plancher réglable en revanche, ni donc de surface plane, comme pour l'e-208. ❷ Pour rester dans le coup, la Zoe a su faire évoluer sa signature lumineuse et la technologie de ses phares au fil de la décennie. ❸ Deux adultes de grande taille peuvent sans mal prendre place à l'arrière de la Zoe. Il manque hélas quelques centimètres sous les sièges avant pour y glisser les pieds.

L'avis de **Thierry Réaumont**

Elle s'adresse à ceux que l'automobile fait encore vibrer. Même avec des batteries, la 208 donne du baume au cœur!

80%
Quotient
Émotionnel



OPTER POUR UNE ÉLECTRIQUE RESTE UNE AFFAIRE DE GROS SOUS. MÊME AVEC LE COUP DE POUCE DE L'ÉTAT, CES AUTOS COÛTENT 4 000 € DE PLUS QU'UNE ESSENCE ÉQUIVALENTE! ●●●

à amortir pour tout automobiliste parcourant moins de 20 000 km annuels, même si le "plein" d'une voiture électrique coûte quatre fois moins cher en moyenne. Pour alléger la facture, il reste possible, chez Renault, de louer la batterie plutôt que de l'acquérir avec la voiture. Il vous en coûtera 74 € par mois (hors promotions), par exemple, pour le forfait de 7 500 km annuels. De quoi économiser 8 100 € sur le bon de commande! À la revente toutefois, le potentiel acquéreur, contraint de souscrire aux mêmes clauses, pourrait bien tourner les talons...

La Zoe tire surtout avantage d'une consommation d'électricité inférieure, ce qui profite à l'autonomie: 320 km en moyenne, contre 267 km au crédit de l'e-208, sachant que nos mesures ont été réalisées avec une température extérieure n'excédant pas les dix degrés. En été, lorsque les batteries gagnent en endu-

rance, leurs rayons d'action respectifs devraient progresser d'une vingtaine de kilomètres. Mais nous attendions mieux de la Peugeot, qui ne brille pas par son endurance.

En contrepartie, l'e-208 livre, de série, un connecteur compatible avec les superchargeurs de 100 kW. Il permet de récupérer 80% de la batterie en 30 minutes.

Une fonctionnalité malheureusement facturée 1 000 € par la Renault Zoe. Elle se limite en outre aux bornes rapides de 50 kW. Cela permet néanmoins de voyager plus sereinement, avec 150 km d'autonomie récupérables en une demi-heure. La Renault profite aussi d'un chargeur "caméléon" compatible avec les Wallbox classiques (7,4 kW) et les bornes de recharge accélérées délivrant jusqu'à 22 kW (charge

complète en 2 h 20). L'e-208 se contente d'un chargeur monophasé limité à 7,4 kW (8 h sur une Wallbox) et réclame un supplément de 300 € pour accepter du 11 kW (5 h 15)... Dans les deux cas, il faudra donc passer à la caisse pour pouvoir profiter pleinement des différents types de bornes accessibles au sein de l'espace public, lesquelles réclament, pour la plupart, un abonnement spécifique (Chargemap Pass, Freshmile, KiWhi Pass, entre autres), aucune offre "constructeur" n'étant compatible avec la totalité des réseaux. Dernier détail, l'installation d'une Wallbox pour la recharge à domicile vous déléstera encore de 500 à 1 000 €... ■

VERDICTS

LA VIE À BORD: RENAULT ZOE

SUR LA ROUTE: PEUGEOT e-208

BUDGET: RENAULT ZOE

L'avis de Thierry Réaubeur

Homogénéité et pragmatisme avant tout. La Zoe ne cherche pas à en mettre plein la vue, y compris côté look.

60%
Quotient
Émotionnel

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

	Peugeot e-208	Renault Zoe
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	136 ch	135 ch
Couple maxi	260 Nm	245 Nm
Type	synchrone, aimant permanent	synchrone, rotor bobiné
Puissance fiscale	4 CV	1 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/1	automatique/1
Batterie		
Capacité/type	50 kWh/lithium-ion	52 kWh/lithium-ion
Châssis		
Diamètre de braquage	10,8 m	10,8 m
Pneumatiques	205/45 R 17	195/55 R 16
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,06/1,75/1,43/2,54 m	4,09/1,73/1,57/2,59 m
Poids/tractable freiné	1 502 kg/non autorisé	1 542 kg/non autorisé
Performances		
1 000 m d. a.	31,6 s	33,3 s
0 à 100 km/h	8,9 s	10,6 s
90-130 km/h	8,3 s	11 s
Vitesse maxi	150 km/h	144 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/67 m	10/33/67 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	21 cm	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	140/135 cm	139/139 cm
Volume de coffre	325 dm ³	310 dm ³
Niveau sonore		
À l'arrêt/90/130 km/h	29,7/65,4/67,9 dB	25,2/65/69,7 dB

LE BUDGET

Prix	37 150 €	36 600 €
Bonus écologique (CO ₂)	6 000 € (0 g/km)	6 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	32 350 €	32 490 €
Garantie	2 ans, km illimité**	2 ans, km illimité ⁽²⁾

(1) Avec bonus et options inclus. (2) Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

Équipements communs

4 airbags, accès/dém. sans clé, aide au parking AV & cam. de recul, AFIL, allumage auto des phares et essuie-glaces, clim auto, compteurs numériques, jantes alliage, lecture des panneaux, régul./limit. de vitesse, surveillance angles morts, syst. multimédia avec écran tactile et GPS...

Options

Peugeot e-208: alarme (310 €), alerte zones de danger et radars (199 €/3 ans), chargeur embarqué 11 kW (300 €), peinture métal./nacrée (550/750 €), toit noir/pano. (350/550 €)...

Renault Zoe: alarme (200 €), câble Wallbox (300 €), charge rapide 50 kW (1 000 €), écran tactile 9,2 pouces (350 €), Park Assist (400 €), peinture métal./nacrée (540/740 €), sellerie cuir (1 000 €)...

Consommations/Charge

Moyenne	17,8 kWh/100 km	16,7 kWh/100 km
Autonomie moyenne	267 km	320 km
Temps de charge sur 2,3 kW/7,4 kW/50 kW/100 kW	31 h/8 h/1 h 30/1 h 10	32 h/9 h 25/1 h 30/1 h 30
Note EuroNCAP	4 étoiles ⁽³⁾	5 étoiles
Pays de fabrication	Slovaquie	France

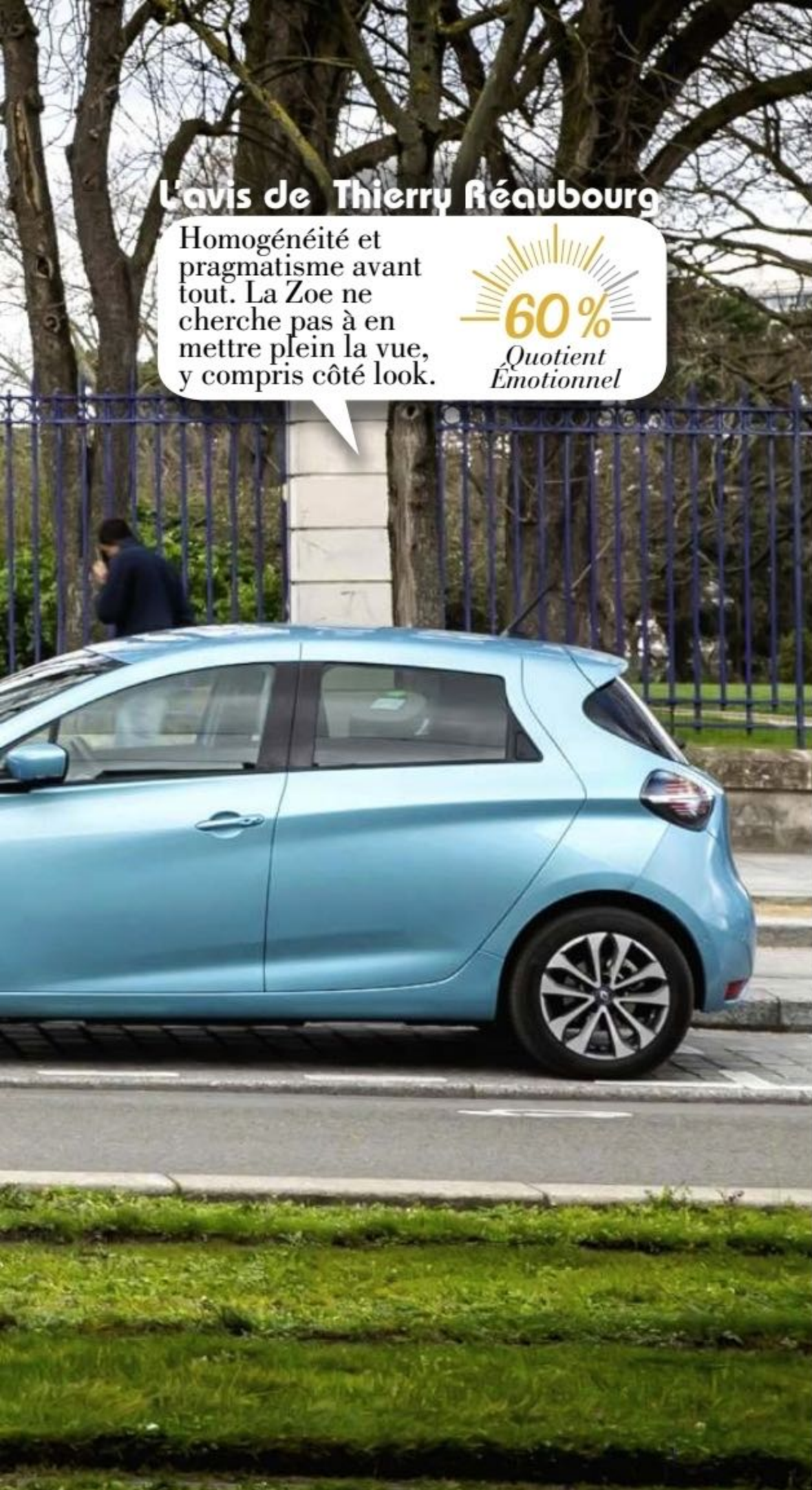
(3) Résultat Peugeot 208.

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

RENAULT ZOE

La Peugeot e-208 parvient à combiner moteur "propre" et plaisir de conduite. De quoi séduire les sceptiques. Son style joue aussi en sa faveur. Malheureusement, son autonomie déçoit. Avec un rayon d'action supérieur, la Zoe reste la plus polyvalente. Sachant qu'elle se débrouille aussi très bien en habitabilité, confort, finitions... Difficile de la considérer comme un second choix !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Derrière sa douceur de conduite et un silence sans pareil, la Zoe cache parfois une petite pointe de sécheresse en suspension.

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

Tous les plaisirs de l'automobile

Recevez directement chez vous
1 jeudi sur 2 :



L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

+ 5 Guides dans l'année

+ **EN CADEAU**
Les jumelles Vuarner
(valeur : 23€)

= **45%**
de réduction !

Avec l'offre
sans engagement :
Je paie - cher et je reçois
les jumelles vuarnet
EN CADEAU



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

+ la version numérique **offerte !**

Les jumelles pliantes Vuarner sont
légères et robustes, idéales pour
les randonnées excursions, voyages.
Poids : 210 g - Grossissement : 10x Ø 25 mm
Taille : 11 X 10 X 3,5 cm. Livrées avec une
housse néoprène, lingette et dragonne.

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

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

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

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

Je recevrai les jumelles VUARNER (1029784)

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

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

-45%

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

IBAN : _____

BIC : _____ 8 ou 11 caractères selon votre banque

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

☐ **L'AUTO-JOURNAL 1 AN :**
L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour 82€ au
lieu de ~~117,54€~~* (1029792)

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

-30%

Je choisis mon mode de règlement :

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

☐ CB n° _____

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

Nom** : _____

Prénom** : _____

Adresse** : _____

CP** : _____ Ville** : _____

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

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

Email : _____

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

Dater et signer obligatoirement

FAIT A : _____

LE : ____/____/____

Signature : _____

*Le prix de référence se compose du prix kiosque et des frais de port. ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/06/2020. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Le(s) produit(s) vous seront adressés dans un délai de 4 semaines après réception de votre règlement et dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Responsable de traitement des données personnelles : EMAS (SNC). 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 n°78-17 du 06/01/78 modifiée, vous pouvez notamment exercer vos droits d'accès, opposition, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Vous pouvez exercer vos droits en écrivant à EMAS - DPD, c/o service juridique, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge cedex, ou par mail à dpd@eworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, veuillez consulter nos CGV sur kiosquemag.com.



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

Nos conseillers vous répondent par tel : 01 46 48 48 75 - Courrier : Service abonnement de L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 EVREUX cedex 9
Editions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex

DOSSIER ESSAIS

Par Camille Pinet

CO₂

10 voitures PLAISIR

sans malus

Après de multiples atermoiements dont l'État français a le secret, l'arrivée du cycle de mesures WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) et celle du malus y attendant sont actées depuis le 1^{er} mars. Leurs effets sur les gammes des constructeurs sont massifs, particulièrement en ce qui concerne les voitures plaisir. Les coupés, cabriolets, multicylindres et autres 4x4 disparaissent à vue d'œil ou sont relégués au rang de figurants, condamnés par une surtaxe aux allures de "supervignette". Bonjour tristesse! Mais tout n'est pas encore perdu. En dehors des coûteux électriques et hybrides rechargeables, il subsiste encore quelques modèles qui font vivre la flamme du plaisir automobile au sens large. Nous avons décidé d'en sélectionner dix avec, pour conditions, un malus écologique inexistant ou mineur et une motorisation sans hybridation "lourde". Il n'est pas seulement question de performances: nous avons retenu, parmi plusieurs catégories, des voitures qui se font remarquer par leur style, leur comportement routier ou leur avance technologique. Pour se rappeler que, même en 2020, l'automobile n'est pas seulement un moyen de relier un point A à un point B!



Renault Clio 1.3 TCe 130 ch EDC p. 60



Peugeot 208 1.2 PureTech 130 ch EAT8 p. 60



Audi A1 30 TFSI 116 ch BVM6 p. 62



Volkswagen Golf 1.5 e TSI 150 ch DSG7 p. 64



Mazda CX-30 SkyActiv X 180 ch BVM6 p. 66



Ford Focus 1.5 EcoBoost 150 ch BVM6 p. 62



Mercedes Classe A 200 163 ch 7G-DCT p. 66



BMW Série 1 118i 140 ch DKG7 p. 64



Peugeot 3008 1.5 BlueHDi 130 ch EAT8 p. 68



BMW Série 3 320d 190 ch BVA8 p. 68

C'est la ouate qu'elle préfère

Avec son 4 cylindres crémeux et sa transmission à double embrayage, la Clio 1.3 TCe choisit la douceur de vivre. Une véritable alternative à un modèle du segment supérieur.

Quelle révolution ! Après avoir souffert, durant de longues années, du manque d'un moteur essence à la hauteur de ses ambitions, Renault s'est offert, avec son nouveau 1.3 TCe, une véritable petite merveille. Silencieux, très souple, totalement dépourvu de vibrations, celui-ci se permet même de donner des leçons de consommation à ses concurrents à trois cylindres, tout en assurant des performances qui se révèlent très correctes.

Et comme un bonheur ne vient jamais seul, le cycle WLTP lui permet enfin d'afficher des émissions de CO₂ en rapport avec sa sobriété.

Simplification des gammes oblige, ce moteur est obligatoirement associé, sur la Clio, à la transmission EDC à 7 rapports. Une boîte

efficace, qui pâtit, cependant, d'un manque de progressivité désagréable en manœuvre. Pour le reste, la Renault aligne d'indéniables qualités, parmi lesquelles une insonorisation de très haut niveau, une tenue de route remarquable et un amortissement performant. Dommage que le filtrage des petites irrégularités soit si perfectible : nous ne saurions trop vous conseiller de ne pas céder à la tentation des jantes de 17 pouces optionnelles. L'habitacle fait valoir une finition de haut niveau et des équipements parfaitement à la page, avec une instrumentation numérique moderne, et un système multimédia configurable et fluide dans son fonctionnement. L'ergonomie des commandes, très accessibles et simples d'utilisation, est aussi très appréciable. L'habitabilité à l'arrière, moyenne, suscite moins d'éloges, tout comme le coffre,



À bord, la Clio s'apprécie pour son ergonomie simple et évidente.

PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

qui souffre d'un seuil de chargement élevé et d'un bouton d'ouverture salissant. En dépit de ces petits défauts, la Clio TCe 130 ch est une auto très aboutie, même si elle ne fait pas le show comme sa rivale 208. Moins prétentieuse, elle se révèle d'ailleurs beaucoup plus avantageuse au chapitre prix/équipement.

LE BILAN aj ★★★★★

Performante, bien équipée et bien finie, la Clio cultive une vision très personnelle du plaisir automobile : elle se fait surtout remarquer par sa douceur de fonctionnement, rare dans sa catégorie.

127 g
CO₂*
par km

PEUGEOT 208
1.2 PureTech 130 ch EAT8
À partir de 24 200 €



*Selon les nouvelles normes WLTP au 1^{er} mars. Malus : 0 €

EN CHIFFRES • Moteur : 3 cyl. en ligne, turbo essence • Cylindrée : 1 199 cm³ • Puissance : 130 ch à 5 500 tr/mn • Couple : 230 Nm à 1 750 tr/mn • Boîte : automatique à 8 rapports • 0 à 100 km/h : 9,4 s • Vitesse maxi : 195 km/h • Reprise 90 à 130 km/h en Drive : 8,6 s. Consommation moyenne : 7 l/100 km • Émissions de CO₂ : 127 g/km.

RENAULT CLIO

1.3 TCe 130 ch EDC
À partir de 23 200 €

130 g
CO₂*
par km



EN CHIFFRES • Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo essence • Cylindrée: 1 333 cm³ • Puissance: 130 ch à 5 000 tr/mn
• Couple: 240 Nm à 1 600 tr/mn • Boîte: double embrayage à 7 rapports • 0 à 100 km/h: 9,2 s • Vitesse maxi: 203 km/h
• Reprise 90 à 130 km/h en Drive: 7,8 s • Consommation moyenne: 6,3 l/100 km • Émissions de CO₂: 130 g/km.

* Selon les nouvelles normes WLTP au 1^{er} mars. Malus: 0 €

Le choix du Grand Tourisme

Éclipsée par la version électrique qui bombe le capot pour une poignée de chevaux en plus, la plus puissante des 208 thermiques constitue pourtant, avec ses 130 ch, un vrai petit haut de gamme.

Faute de grives, mangeons des merles, dit l'adage. Sacrifiée sur l'autel des nouvelles normes WLTP, la GTi laisse (pour l'instant?) la place sur la nouvelle 208 à une version de 130 ch plus consensuelle, qui plus est disponible exclusivement avec une transmission automatique.

Autant dire que cette 208 Pure Tech 130 ch, son petit nom, ne prétend aucunement jouer les grandes sportives. Mais elle ne manque pas de nerf pour autant, grâce à son 3 cylindres coupleux et assez puissant pour briller en accélération comme en reprise. Très ouatée, cette 208 se caractérise par la souplesse de sa suspension et son silence de fonctionnement impressionnant, qui lui permettent de briller sur route et autoroute. Dans les épingles, son petit volant et sa direction très directe la

rendent amusante à conduire, même si les plus sportifs regretteront un certain manque de précision.

Ils reprocheront aussi à sa transmission automatique un léger manque de réactivité, compensé là encore par sa douceur.

Si elle n'offre plus une conduite aussi organique que sa devancière, la 208 joue les vraies petites Grand Tourisme. Une vocation renforcée par son intérieur très soigné. Proposée uniquement à partir de la finition Allure, elle bénéficie du fameux i-Cockpit et de son instrumentation numérique avec effet 3D. Il y a aussi de quoi être impressionné par la qualité des matériaux, en tout cas sur le haut de la planche de bord. Dommage que cette esthétique façon



Le fameux i-Cockpit pimente la conduite, mais il masque parfois les compteurs.

PHOTOS YANN LEFEBVRE

concept car nuise à l'ergonomie, pas simple à appréhender. Le conducteur hésite souvent face à la double rangée de boutons centraux. Regrettable aussi que la 208 ne soit pas plus habitable à l'arrière, malgré ses dimensions généreuses. Enfin, son tarif élevé, pas si éloigné de modèles de la catégorie supérieure, fait réfléchir.

LE BILAN aj ★★★★★

Avec la nouvelle 208, Peugeot a un peu laissé de côté ses valeurs sportives. La plus puissante des versions essence reste certes dynamique, mais préfère le confort à la joie de vivre. Ainsi va l'époque !

130 g
CO₂*
par km

AUDI A1
30 TFSI 116 ch BVM6
À partir de 24 260 €



EN CHIFFRES⁽¹⁾ • Moteur : 3 cyl. en ligne, turbo essence • Cylindrée : 999 cm³ • Puissance : 116 ch à 5 000 tr/mn • Couple : 200 Nm à 2 000 tr/mn • Boîte : manuelle à 6 rapports • 0 à 100 km/h : 9,5 s • Vitesse maxi : 203 km/h • Reprise 90 à 130 km/h en 4^e : NC • Consommation mixte : 4,9 l/100 km • Émissions de CO₂ : 130 g/km. ⁽¹⁾ Données constructeur

Toujours aussi affûtée

Avec son "petit" 3 cylindres, proche de celui de la Fiesta ST, la Focus dispose pourtant d'une mécanique à la hauteur de son châssis, toujours très affûté. Sans pour autant souffrir du malus écologique.

Malgré la rigueur des temps, Ford continue à cultiver un certain goût pour la sportivité. La récente Focus incarne ce penchant par son apparence plus suggestive, surtout lorsqu'elle s'affiche en finition ST Line, parée de boucliers et de détails de carrosserie suggestifs. Son premier talent réside dans ses excellentes qualités routières, au point que, dans la catégorie des compactes, elle est la seule à pouvoir vraiment rivaliser avec la Peugeot 308 en matière d'agilité. Direction incisive, assistance bien calibrée, suspensions efficaces, la Focus multiplie les atouts. Mais, attention, cela se traduit sur les versions ST Line par un amortissement très ferme : nous avons préféré, pour notre part, le compromis proposé par la déclinaison Titanium, déjà efficace, tout en restant confortable.

Le 3 cylindres 1,5 l se montre plutôt enjoué et assure de solides accélérations. Il est bien épaulé par la transmission à six rapports qui, bien qu'un peu longue, se révèle agréable à manipuler.

Il dispose, en prime, d'un mode bicylindre, heureusement peu perceptible, mais atteint cependant ses limites dans les hauts régimes.

Vraie compacte, la Focus réserve, en carrosserie cinq portes, une habitabilité confortable, mais pas aussi généreuse que son gabarit supérieur à la moyenne le laisse imaginer. Son coffre se révèle même moins volumineux que ceux de ses rivales françaises. En revanche, la qualité de son insonorisation s'avère en tout point remarquable. Malgré quelques défauts



La Focus a bien rationalisé son ergonomie, mais quelques défauts de finition persistent.

d'assemblage, la finition profite de matériaux de qualité. La Focus fait valoir, par ailleurs, un contenu technologique parfaitement à la page, avec un système multimédia assez pratique et une ergonomie enfin limpide. Comme de coutume chez Ford, le rapport prix/équipement est avantageux.

LE BILAN aj ★★★★★

Dotée de vraies qualités familiales et d'un équipement à la page, le tout bien "ficelé" avec un bon rapport prix/équipement, la Focus sort du lot grâce à son châssis très affûté.

Accro aux écrans

Malgré son style tranchant, l'Audi A1 est bien une citadine de son époque, plus technologique que sportive. Bardée d'écrans, elle n'oublie pas pour autant la polyvalence.

Inspirée par l'Audi Quattro des années 80, l'A1 est bien loin de la discrétion typique de la marque. Angles vifs, aileron saillant, petites ouïes d'aération à l'avant, son esthétique joue la sportivité exacerbée. Pourtant, point de version S ou de Quattro virulente au programme. Chasse au CO₂ oblige, sa gamme de motorisations ne compte que des moteurs "raisonnables", à commencer par le "petit" 3 cylindres 1.0 de 116 ch de la version 30 TFSI, vigoureux, souple et très peu vibrant. De quoi lui permettre d'échapper au malus en version à boîte manuelle. Les moteurs essence plus puissants, comme le 1.5 TFSI 150 ch et le 2.0 TFSI 200 ch, ne peuvent pas en dire autant. Ce 30 TFSI fait de l'A1 une vraie petite routière, polyvalente, et aussi à l'aise sur route qu'en ville. Mais, attention à ne pas forcer le trait en optant pour

le châssis Sport, inconfortable et peu efficace. Les réglages standards ménagent un compromis certes moins typé, mais bien plus confortable. Ceux qui acceptent de payer 200 € de malus... et 1 900 € de plus peuvent également préférer la transmission S Tronic, douce et rapide.

Silencieuse et raffinée, l'Audi A1 réserve une habitabilité correcte et propose l'un des plus grands coffres de la catégorie.

Hélas, il est plus difficile de s'extasier sur sa finition intérieure, composée de plastiques durs omniprésents, incongrus dans une Audi. C'est cependant bien à bord que l'A1 dégage son principal atout: son goût pour les technologies. Large écran central tactile de 10,1 pouces, instrumentation numérique



configurable à volonté, chargeur à induction, elle est la fille prodigue de la révolution numérique. Reste que cette appétence pour les technologies se paie extrêmement cher, le tarif pouvant facilement dépasser les 30 000 € avec quelques-unes des nombreuses et dispendieuses options. Dur!

LE BILAN aj ★★★★★

L'Audi A1 surprend son monde: moins sportive qu'elle n'y paraît, elle joue plutôt la douceur mécanique et le futurisme technologique. Un cocktail atypique, mais un peu cher.

FORD FOCUS

1.5 EcoBoost 150 ch BVM6
À partir de 26 700 €



132 g
CO₂*
par km

EN CHIFFRES⁽¹⁾ • Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo essence • Cylindrée: 1 498 cm³ • Puissance: 150 ch à 6 000 tr/mn • Couple: 240 Nm à 1 600 tr/mn • Boîte: manuelle à 6 rapports • 0 à 100 km/h: 8,8 s • Vitesse maxi: 210 km/h • Reprise 90 à 130 km/h en 4^e: NC • Consommation mixte: 5,8 l/100 km • Émissions de CO₂: 132 g/km. ⁽¹⁾ Données constructeur

Plaisir raisonné

Petite entorse au "zéro malus" de notre dossier, mais difficile d'en vouloir à la Série 1 qui, malgré son passage à la traction, reste une auto "plaisir", même dans sa version essence d'entrée de gamme.

Une évolution, Sire? Non, une révolution! Après quinze ans de fidélité à l'architecture propulsion, la Série 1 est devenue une traction comme une autre. Cela se voit à l'extérieur. Le long capot suggestif laisse la place à des proportions plus banales. Malgré son goût nouveau pour le consensus, la plus petite des BMW conserve une agilité qui lui permet de justifier sa présence dans ce dossier. C'est d'ailleurs dans cette version 118i, dotée du modeste 3 cylindres, que son train avant se fait le moins lourd dans les enchaînements de virages, même si l'ancien modèle offrait une direction bien plus incisive.

Malgré son avarice en nombre de cylindres, son moteur se révèle doux et peu vibrant, tout en réalisant des performances déjà suffisantes. Il joue également la sobriété et, s'il est bien

victime du nouveau malus, ce n'est qu'à hauteur de 100 €, ce qui mérite bien de faire une exception pour cette A1 dans notre dossier.

Plus habitable, dotée d'un coffre plus grand, la Série 1 cultive de nouvelles qualités familiales.

Certes, elle ne fait toujours pas partie des meilleures de la catégorie. Les passagers apprécient, cependant, l'insonorisation de haut vol et le confort de sa suspension. Avec le châssis standard, elle absorbe bien les irrégularités. Malgré quelques plastiques peu flatteurs au niveau de la console, la finition apparaît de bon niveau: les matériaux mousés sont légion et les assemblages soignés. En bonne allemande "premium", son contenu technologique est à la page. Ouverture grâce



La "Une" offre toujours une position de conduite qui participe à l'agrément.

PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

au téléphone mobile, instrumentation numérique, système audio haut de gamme, hayon motorisé, tous les raffinements modernes sont au catalogue, y compris les moins utiles comme la commande gestuelle. Mais nous parlons bien sûr d'options, toujours promptes à faire grimper la facture, déjà plutôt salée.

LE BILAN aj ★★★★★

Malgré son caractère moins trempé qu'auparavant, la BMW Série 1 reste la plus incisive des compactes de luxe, y compris avec le moteur d'entrée de gamme. L'honneur est sauf!

* Selon les nouvelles normes WLTP au 1^{er} mars. Malus: 100 €

VOLKSWAGEN GOLF

1.5 e-TSI 150 ch DSG 7
À partir de 33 225 €

130 g
CO₂
par km



EN CHIFFRES⁽¹⁾ • Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo essence • Cylindrée: 1 498 cm³ • Puissance: 150 ch à 5 000 tr/mn • Couple: 240 Nm à 1 500 tr/mn • Boîte: double embrayage à 7 rapports • 0 à 100 km/h: 9,2 s • Vitesse maxi: 224 km/h • Reprise 90 à 130 km/h en Drive: NC • Consommation mixte: 4,7 l/100 km • Émissions de CO₂: 130 g/km. ⁽¹⁾ Données constructeur

* Selon les nouvelles normes WLTP au 1^{er} mars. Malus: 0 €

BMW SÉRIE 1

118i 140 ch DKG7

À partir de 29 750 €

140 g^{*}
CO₂
par km



EN CHIFFRES • Moteur: 3 cyl. en ligne, turbo essence • Cylindrée: 1 499 cm³ • Puissance: 140 ch à 4 600 tr/mn
• Couple: 220 Nm à 1 480 tr/mn • Boîte: double embrayage à 7 rapports • 0 à 100 km/h: 8,7 s • Vitesse maxi: 209 km/h
• Reprise 90 à 130 km/h en Drive: 9,2 s • Consommation moyenne: 6,7 l/100 km • Émissions de CO₂: 140 g/km.

Première de sa classe

Rien ne ressemble plus à l'ancienne Golf que la nouvelle. Excepté à l'intérieur, où la révolution digitale est de mise. Ce qui ne l'empêche pas de conserver son rôle de première de la classe.

Si vous tenez la Golf VIII pour une Golf VII restylée, personne ne vous jettera la pierre. Il faut un œil exercé pour distinguer la nouvelle de l'ancienne. Du moins avant de s'installer à bord. Remplacée par une batterie d'écrans et de commandes digitales, l'ergonomie limpide "à la Volkswagen" n'est plus qu'un souvenir. Futuriste au premier abord, il faut, toutefois, prendre l'habitude de menus pas toujours fluides, même s'ils sont joliment dessinés... sans parler de certaines lenteurs du logiciel. Si les plus jeunes apprécieront les progrès technologiques, certains regretteront les traditions! Nous nous sommes aussi étonnés que la Golf ne soit plus la référence absolue en termes de qualité des matériaux, même si ses assemblages restent soignés. La reine aurait-elle perdu sa couronne? Que les fans se rassurent, hormis ces défauts véniels,

elle demeure un modèle d'homogénéité, grâce à une habitabilité de bon niveau, et à son coffre assez volumineux et bien aménagé.

Associé à un système d'hybridation légère lorsqu'il est secondé par la boîte DSG, le 1.5 TSI conserve son caractère de moteur à longue course.

Coupleux et linéaire, il n'aime guère les hauts régimes, mais se caractérise par son silence et ses relances aussi efficaces que peu spectaculaires. Autoroutière émérite, la Golf fait tout pour réduire son appétit, en tournant sur deux cylindres à régime stabilisé ou en comptant sur l'assistance de son alternodémarrreur discret et efficace. Côté tenue de route, la version TSI 150 hérite du train arrière multibras, qui lui permet d'offrir un filtrage plus ouaté que



PHOTOS YANN LEFEBVRE

la version 130 ch à traverse déformable. Relativement bien amortie, la Golf est confortable, mais aussi agile, même si la direction privilégie la douceur au tranchant. Bref, malgré une ergonomie quelque peu bouleversée, la Golf dispose toujours d'arguments solides pour rester la première de la classe.

LE BILAN aj ★★★★★

Confortable, habitable, silencieuse et économique, la Golf prend certes des risques technologiques, mais elle reste une référence rassurante. Un statut qui, cependant, se paie fort cher.

MERCEDES CLASSE A

200 163 ch 7G-DCT
À partir de 33 650 €136 g
CO₂*
par km

EN CHIFFRES • Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo essence • Cylindrée: 1 332 cm³ • Puissance: 163 ch à 5 500 tr/mn
• Couple: 250 Nm à 1 620 tr/mn • Boîte: double embrayage à 7 rapports • 0 à 100 km/h: 8,6 s • Vitesse maxi: 218 km/h
• Reprise 90 à 130 km/h en Drive: 8,2 s • Consommation moyenne: 6,8 l/100 km • Émissions de CO₂: 136 g/km.

Le rescapé

Un SUV essence de forte puissance qui échappe au nouveau malus: voilà qui devient une espèce rare. Le CX-30 y parvient grâce à sa motorisation SkyActiv X à combustion semi-spontanée.

À moins d'opter pour une motorisation diesel, rares sont les SUV essence, autres que les citadins de moins de 4,30 m, qui échappent au malus. Le CX-30 réalise, pourtant, ce petit exploit et de belle manière, puisque son moteur développe 180 ch. Et sans turbo, s'il vous plaît. Il y parvient en faisant fonctionner son moteur essence en partie comme un... diesel.

Sur la route, le miracle apparaît, toutefois, un peu moins éblouissant.

Les accélérations ne collent pas exactement aux sièges, comme le laisse espérer la puissance annoncée et la consommation réelle est, elle, plus élevée que promis, particulièrement en ville, où l'hybridation légère se révèle quasi inefficace. Le 2.0 atmosphérique se montre aussi un peu plus rugueux dans

son fonctionnement que les autres moteurs Mazda. En revanche, la boîte manuelle brille par sa commande, toujours aussi précise et remarquablement guidée.

Le CX-30 a d'autres atouts à faire valoir, à commencer par un style séduisant, à l'extérieur comme à l'intérieur, où sa planche de bord fluide est très joliment finie. Un bonheur n'arrivant jamais seul, le toit fuyant ne mord pas sur l'espace à la tête des passagers arrière. Pas de miracle cependant: le coffre apparaît peu pratique et peu modulable. Les amateurs de nouvelles technologies ne seront pas non plus à la fête à bord de ce SUV, dont l'écran multimédia n'est pas tactile et dont les fonctionnalités numériques ne sont pas toujours à la page. Même constat en ce qui concerne les aides à la conduite, peu performantes. En



Mazda est l'un des derniers à ne pas céder au tout-tactile, et ce n'est pas plus mal.

DAVID SMITH

revanche, le compromis de suspension apparaît plutôt satisfaisant, même si le filtrage des petites irrégularités et l'adhérence sur le mouillé pourraient être meilleurs. À noter que le CX-30 existe aussi dans des versions à transmission intégrale et boîte automatique qui n'explorent pas le malus.

LE BILAN aj ★★★★★

Le très élégant CX-30 ne joue pas seulement sur son physique: habitable, assez confortable et bien fini, il est le seul de son genre à échapper au malus, même si l'agrément de sa motorisation déçoit.

* Selon les nouvelles normes WLTP au 1^{er} mars. Malus: 0 €

Spectacle intérieur

Certes, la Classe A n'est ni la plus performante, ni la plus pratique de sa catégorie. Mais son habitacle spectaculaire et sa dotation technologique plus que généreuse impressionnent.

Si vous êtes lassés des habitacles traditionnels, faites un tour à bord de la Classe A ! Au programme : deux larges écrans de 10 pouces disposés côte à côte, des aérateurs au dessin spectaculaire et une débauche d'équipements technologiques à la saveur futuriste comme, par exemple, la commande vocale ou la réalité virtuelle que la compacte Mercedes est toujours la seule à mettre en œuvre. Précisons, toutefois, que pour bénéficier de tous ces raffinements, il ne faut pas lésiner sur les coûteuses options, qui s'ajoutent à un prix de vente plus que coquet. La finition est en rapport avec, sur les dotations les plus hautes, des détails carrément luxueux. Plus grande que sa devancière, la Classe A se montre sensiblement plus spacieuse, sans devenir pour autant une référence. Vu son gabarit, son coffre ne brille

pas par son volume. Pour le reste, elle se fait plus prévenante pour ses passagers grâce à une suspension plus douce, bien que toujours imparfaite. Bien que plutôt efficace, la Classe A ne gratifie pas son conducteur d'un immense plaisir de conduite dans les virages, faute d'une direction communicative.

Elle préfère les longues échappées sur autoroute, où elle fait valoir son excellente insonorisation et sa mécanique soyeuse.

Silencieux et particulièrement souple, le 4 cylindres, partagé avec Renault, ne fait pas de cette compacte une sportive, mais il lui permet d'afficher une polyvalence de premier ordre, grâce à des performances déjà très correctes et à une consommation mesurée. Douce et



Sans nul doute l'habitacle le plus spectaculaire du moment, mais à quel prix !

PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

rapide, la transmission à double embrayage manque, en revanche, de progressivité en manœuvre. Nous serons aussi plus réservés sur certaines aides à la conduite, qui ne réagissent pas toujours à bon escient. C'est le cas de l'aide au maintien en ligne, qui corrige les dérives par des coups de freins asymétriques intrusifs.

LE BILAN aj ★★★★★

Chère, la Classe A se fait séductrice grâce à ses technologies et son soin du détail, surtout à l'intérieur. Douce et plutôt sobre, elle offre, sur la route, la polyvalence attendue d'une compacte, malgré un habitacle étriqué.

MAZDA CX-30

SkyActiv X 180 ch BVM6
À partir de 33 800 €



133 g
CO₂
par km *

ARNAUD SAUNIER

EN CHIFFRES ⁽¹⁾ Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo essence • Cylindrée : 1 998 cm³ • Puissance : 180 ch à 6 000 tr/mn • Couple : 224 Nm à 3 000 tr/mn • Boîte : manuelle à 6 rapports • 0 à 100 km/h : 8,5 s • Vitesse maxi : 204 km/h • Reprise 90 à 130 km/h en 4^e : NC • Consommation mixte : 5,9 l/100 km • Émissions de CO₂ : 133 g/km. ⁽¹⁾ Données constructeur

Retour au diesel

Rouler en SUV thermique compact, tout en échappant au malus, implique désormais de revenir au diesel. Heureusement, quand c'est au volant d'un 3008, le sacrifice n'est pas douloureux.

Le cycle WLTP est sans pitié pour les SUV compacts essence, y compris pour la star du marché français, le 3008, qui, dans sa version 1.2 PureTech automatique, échappait jusque-là aux foudres du malus. À moins d'opter pour le très coûteux hybride, le diesel est donc devenu un passage obligé. Heureusement, le 1.5 BlueHDi de 130 ch se révèle bien adapté au SUV du Lion. Plutôt bien insonorisé, assez performant pour ce niveau de puissance, il permet d'abattre les kilomètres sans arrière-pensée et sans passer trop souvent à la pompe, grâce à une consommation modérée et à une autonomie de 868 km, selon nos mesures. De belles prestations qui doivent beaucoup à la transmission EAT8, laquelle forme, avec ce moteur, un couple bien assorti. Sans être un modèle de rapidité, elle se caractérise par sa grande douceur. Pour le

reste, le 3008 conserve toutes les qualités qui en font la coqueluche de notre marché national. Son i-Cockpit continue à produire son petit effet et il est sans aucun doute le plus facile à utiliser de la gamme Peugeot : c'est celui qui contraint le moins la position de conduite. Qui plus est, sa finition, joliment travaillée, s'avère de bon niveau. Si l'habitabilité à l'arrière n'est pas exemplaire, le coffre se révèle, en revanche, assez volumineux et modulable.

Les points forts du 3008 restent son agilité et son agrément de conduite, qui continuent à faire référence dans la catégorie.

Sa direction, directe et précise, et son amortissement bien tenu arrivent même parfois à faire oublier au conducteur qu'il est au volant d'une



Si la présentation est encore dans le coup, les technologies méritent une mise à jour.

ARNAUD SAUNIER

auto surélevée. Dès lors, il est même enclin à lui pardonner son filtrage un peu ferme et un équipement multimédia qui commence à dater, malgré la présence de l'instrumentation numérique. Un restylage, prévu d'ici la fin de l'année, corrigera cette faiblesse. N'espérez pas pour autant un prix bradé.

LE BILAN aj ★★★★★

L'un des SUV favoris des Français mérite toujours autant sa couronne grâce à son style personnel, son habitacle atypique, sa sobriété et, surtout, son châssis, le plus affûté de sa catégorie.

* Selon les nouvelles normes WLTP au 1^{er} mars. Malus : 0 €

121 g
CO₂*
par km

BMW SÉRIE 3

320d 190 ch BVA8
À partir de 41 900 €



EN CHIFFRES • Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo diesel • Cylindrée : 1 995 cm³ • Puissance : 190 ch à 4 000 tr/mn • Couple : 400 Nm à 1 750 tr/mn • Boîte : automatique à 8 rapports • 0 à 100 km/h : 7,3 s • Vitesse maxi : 221 km/h • Reprise 90 à 130 km/h en Drive : 7,2 s • Consommation moyenne : 5,7 l/100 km • Émissions de CO₂ : 121 g/km.

PEUGEOT 3008

1.5 BlueHDi 130 ch EAT8
À partir de 34 000 €

135 g
CO₂*
par km



EN CHIFFRES • Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo diesel • Cylindrée: 1 499 cm³ • Puissance: 130 ch à 3 750 tr/mn
• Couple: 300 Nm à 1 750 tr/mn • Boîte: automatique à 8 rapports • 0 à 100 km/h: 10,9 s • Vitesse maxi: 184 km/h
• Reprise 90 à 130 km/h en Drive: 10,8 s • Consommation moyenne: 6,1 l/100 km • Émissions de CO₂: 135 g/km.

CLÉMENT CHOULOT

Sans compromis

La plus capée de ce dossier est une BMW. Diesel certes, mais en version 20d, la Série 3 se montre déjà vélocité et son châssis distille un dynamisme réjouissant, tout en ménageant le confort des passagers.

Les BMW fidèles à la tradition se raréfient, mais s'il ne devait en rester qu'une, ce serait elle. Certes, la Série 3 cède à la mode de l'instrumentation numérique et n'accueille plus guère de 6 cylindres en ligne sous son capot. Néanmoins, elle demeure fidèle à la propulsion et hausse encore un peu plus son niveau de jeu en matière d'agilité.

Son train avant taille la route au scalpel et l'allemande propose un très haut niveau d'adhérence, y compris sur le mouillé. La bonne nouvelle, c'est que toutes ces belles dispositions sont offertes de série, sans avoir besoin de recourir à la suspension pilotée et encore moins à l'inutile châssis Sport qui, au contraire, nuit au confort. Sans ce dernier, celui-ci se révèle d'ailleurs plutôt bon sur cette BMW, même s'il faut souligner que le train

arrière, encore trop fermement suspendu, n'apprécie guère les raccords d'autoroute.

Le 4 cylindres diesel de 190 ch bat des records de sobriété, ce qui se traduit par des émissions de CO₂ particulièrement basses.

En prime, à ce niveau de puissance, il offre des performances déjà plus que respectables. Il a également (enfin) oublié toutes les mauvaises manières des diesels BMW d'antan, en se montrant aussi silencieux que peu vibrant, associé à une transmission douce et rapide. À l'intérieur, la finition apparaît de bon niveau. La berline emblématique de la marque fait le plein d'équipements numériques dernier cri et d'aides à la conduite sophistiquées, dont certaines, comme la conduite semi-auto-



Tout est toujours à sa place à bord, mais les compteurs ont perdu en clarté.

PHOTOS CLÉMENT CHOULOT

nome optionnelle, sont plutôt efficaces. Désormais, la Série 3 peut même être qualifiée d'habitable à l'arrière! Dorénavant, le coffre avance, lui aussi, un volume correct et se révèle modulable. Reste un défaut: le prix! Déjà très coquet, il augmente à mesure que l'on se laisse tenter par les nombreuses options.

LE BILAN aj ★★★★★

Réellement sportive, très sobre, performante, la Série 3 se montre plus polyvalente que jamais, sans renoncer à ses valeurs. Reste son prix, plus que dissuasif pour le commun des mortels.





Sous ses airs de baroudeur, ce Duster d'entrée de gamme essence affiche des performances plus adaptées à un usage urbain et périurbain.

Gentleman agrément

Le SUV franco-roumain modernise sa mécanique essence d'entrée de gamme, désormais "downsized", prometteuse d'un agrément en hausse et d'une consommation en baisse. Par Romain Vannier Photos Florian Grout

Personne ne change autant d'avis qu'un(e) journaliste auto. Un jour, il peut se faire le chantre des moteurs atmosphériques. De leur cylindrée généreuse, de leur noblesse, de leur supplément d'âme... Et le lendemain, au contraire, glorifier leurs homologues "downsized" et, par conséquent, turbocompressés. En réalité, tout dépend de l'usage auquel se destine ladite mécanique : s'il s'agit de rechercher le grand frisson ou, plus modestement, d'emmener les enfants à l'école. Les deux ne sont

pas nécessairement incompatibles. Mais, dans le cas du Duster, le choix d'un petit 3 cylindres 1.0 turbo, en lieu et place d'un plus "gros" 4 cylindres 1.6, sous le capot de sa version d'entrée de gamme, paraît assez pertinent. D'autant qu'en dépit de son mode d'aspiration naturel, le moteur SCe, aujourd'hui poussé vers la sortie, ne brillait pas spécialement par son lyrisme, ni par son charisme à l'approche de la zone rouge.

Le TCe qui lui succède le surclasse assez nettement au quotidien. La suralimentation remplit pleinement son office en permettant de relancer en souplesse depuis n'importe

quel régime, ou presque. Un léger creux subsiste sous 1 500 tr/mn, le couple maxi n'excédant pas les 160 Nm au régime relativement élevé de 2 750 tr/mn, de surcroît. Cette bonne volonté et une plage d'utilisation assez large suffisent néanmoins à compenser l'absence d'un sixième rapport. Sans "trou" rédhibitoire, l'étagement de la transmission s'accorde plutôt bien à la rondeur du moteur. Ce qui limite idéalement le recours à la commande manuelle, bien guidée, mais un rien accrocheuse. Malgré quelques à-coups engendrés par la gestion, c'est donc la douceur qui prédomine. Il est →

Le 3 cylindres 1.0 turbo fait meilleure impression que son prédécesseur grâce à sa plus grande souplesse. Mais, mesures à l'appui, les progrès restent minimes.

L'avis de Romain Vannier



Le Duster reste un SUV, mais se la joue un peu moins que les autres. C'est tout à son honneur.



❶ Ce deuxième niveau de finition Essentiel permet d'accéder, en option (550 €), au système de navigation. Cette interface multimédia, dotée d'un écran tactile, ne brille pas spécialement par ses graphismes, mais plutôt par sa lisibilité et son ergonomie. Tant mieux ! ❷ La climatisation manuelle est, elle, de série. ❸ La position de conduite donne globalement satisfaction. Mais le cruel manque de maintien des sièges engendre une certaine fatigue dès que le trajet s'allonge. À cause d'une assise courte et plate, les plus grands doivent s'asseoir sur le bout des fesses.



À DEVOIR SOLLICITER LA MÉCANIQUE, AUSSI MODERNE SOIT-ELLE, LA CONSOMMATION DE CARBURANT S'EN RESSENT FORCÉMENT ●●●

bien difficile de déceler la disparition du quatrième cylindre sous le capot de l'un des Duster les plus abordables.

Le "trois pattes" fait de son mieux pour retenir ses vrombissements et vibrations caractéristiques.

À moins, bien sûr, de le pousser dans ses derniers retranchements. Ce qui peut s'avérer nécessaire, hélas. À mesure que le centre-ville s'éloigne dans les rétroviseurs, le 1.0 TCe perd peu à peu de son souffle. Ses 100 ch restent dérisoires sur un SUV. Certes, celui de Dacia n'est pas le plus imposant du genre, mais une masse mesurée

à plus de 1 250 kg et un profil aérodynamique de coffre-fort sont déjà de trop pour une telle cavalerie, surtout sur voie rapide et autoroute. Bien que le supplément d'agrément laisse espérer le contraire, cette motorisation n'offre pas de meilleures accélérations que la précédente, certes un peu plus puissante avec ses 115 ch. Seules les reprises se révèlent moins mollassonnes. À devoir ainsi solliciter la mécanique, aussi moderne soit-elle, la consommation s'en ressent. C'est d'ailleurs amusant (ou pas) de constater, une fois de plus, que la solution du downsizing se révèle aussi concluante sur le cycle d'homologation que discutable dans des conditions réelles. Dégringolant

de 149 à 121 g/km selon les anciennes normes NEDC, les émissions de CO₂ suggèrent un appétit en chute libre, qui se traduit dans la "vraie" vie par une économie... de 0,2 l/100 km en moyenne selon nos mesures. Le malus moindre (100 € au lieu de 3 552 € précédemment) a au moins l'avantage de compenser les 500 € de surcoût de cette version TCe 100 ch face à la SCe 115 ch.

Que ce moteur affiche plus d'aisance en milieu urbain et périurbain est toutefois une bonne chose.

Sous ses attributs esthétiques de baroudeur, le Duster se montre plus citadin qu'il n'en a l'air.



DACIA DUSTER

1.0 TCe 100 ch Essentiel 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-Monthéry.

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 100 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	■ 160 Nm à 2750 tr/mn
Type	3 cyl., turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm³/5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,1 m
Pneumatiques	215/65 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,34/1,80/1,69/2,67 m
Poids/tractable freiné	1255/1000 kg

Performances

1 000 m d.a.	■ 35,5 s
0 à 100 km	■ 13,3 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e	■ 15,9/22,8 s
Vitesse maxi	■ 162 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/33/69 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 140/142 cm
Volume de coffre	■ 479 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 41,4/66,3/69,7 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 14 750 €
Malus (CO ₂)	■ 100 € (140 g/km)
Prix du modèle essayé *	16 830 €
Garantie	■ 3 ans, km illimité

* Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, allumage auto des phares, banq. 2/3-1/3, barres de toit, clim man., Bluetooth, feux de jour à diodes, lim. de vit., ordi. de bord, radio MP3 avec prises aux. et USB, siège cond. régl. en haut., vitres avant élec., volant régl. en hauteur et profondeur...

Options

Antibrouillards AV (150 €), GPS (550 €), jantes alliage 16 pouces (450 €), peinture métal. (500 €), régl.-lim. de vit. (150 €), roue de secours (130 €).

Consommations

Moyenne	■ 7,4 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,3/7/7,8 l/100 km
Réservoir/Autonomie	■ 50 l/675 km

Note EuroNCAP

3 étoiles

Pays de fabrication

Roumanie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Pas question de regretter le SCe 115 ch. Ce TCe 100 ch se montre bien plus agréable au quotidien. Mais ce nouveau moteur d'entrée de gamme limite toujours autant le champ d'action du Duster et n'apporte que très peu de progrès en termes de consommation.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Le surcoût de cette version TCe 100 ch est de 500 € par rapport au 1.6 SCe. Mais elle s'expose à un malus moindre.



❶ Malgré ses 4,34 m de long et son statut de SUV, le Duster n'offre pas plus d'espace aux places arrière qu'une simple berline compacte. ❷ Le coffre, doté d'une large ouverture et peu pénalisé par les passages de roue, semble davantage privilégié. La banquette arrière devient fractionnable à partir de ce niveau Essentiel, mais ne permet pas d'aménager un plancher plat.

Sa maniabilité en fait un compagnon agréable dans le trafic. Une qualité mise en avant par un diamètre de braquage raisonnable et une consistance de direction fort bien adaptée aux manœuvres. Revers de la médaille, cette légèreté persiste sur route, au point de donner une sensation d'imprécision. Plus globalement, le comportement de cette traction se révèle sûr, mais pas spécialement grisant. L'ergonomie perfectible du poste de conduite n'incite guère aux longs trajets non plus. À cause d'une assise courte et

particulièrement plate, les grands n'ont que les fesses en contact avec le siège. Et encore, celui-ci se règle en hauteur à partir de ce deuxième niveau Essentiel, à l'instar du volant, également ajustable en profondeur.

Pour un supplément de polyvalence, mieux vaut d'ailleurs préférer cette finition à celle de base (Access). Elle permet de profiter, entre autres, de la climatisation, d'une banquette arrière fractionnable, et donne accès, en option, à la navigation et au régulateur-limiteur de vitesse. □

PLUS
Souplesse moteur
Maniabilité
Tarif toujours contenu

—

MOINS
Performances très modestes
Comportement quelconque
Consommation décevante



LES EXPERTS AJ

Plus long, plus spacieux, plus chic, plus... tout en somme. Le Captur progresse dans de nombreux domaines. Surtout dans sa version la plus puissante et huppée. Mais le prix est à l'avenant. Nos Experts vous disent s'il en vaut la peine.



Le Captur a bien grandi (10 cm en longueur, 2 cm en largeur) et, bonne nouvelle, pas trop grossi. La tenue de route en profite, mais le confort reste parfois un peu ferme.

FLORIAN GROUT



Le Captur prend des airs de SUV compact. Les passagers ont presque autant de place qu'à bord d'un Kadjar.

YANN LEBEVRE

RENAULT CAPTUR

1.3 TCE 155 ch EDC Initiale Paris - **30 800 €**
Malus écologique : 125-230 € (141 - 146 g/km CO₂)



Le TCE de 155 ch est performant mais pas sportif! La boîte EDC qui lui est obligatoirement associée lisse les sensations pour optimiser la consommation.

FLORIAN GROUT



La présentation et la finition ont progressé de manière spectaculaire. Le grand écran tactile participe grandement à l'impression plus luxueuse qui se dégage de l'habitacle. Il est de série ici, en option sur Intens mais indisponible sur les autres versions.

ARNAUD SAUNIER



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.



Méлина Priam
(Journaliste)

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



Ghislain Bacon
(Taxi)

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

“
Ce Captur est surtout agréable grâce à son poste de conduite bien conçu et à sa bonne insonorisation. Mais les performances sont quelconques.”

L'avis du pilote



Le Captur privilégie le confort, la souplesse et la douceur de conduite. L'insonorisation du moteur et des bruits de roulement contribue à l'agrément général. Mais malgré les 155 ch annoncés, ce SUV me semble poussif. L'étagement de la boîte EDC ne l'aide pas et le temps de réponse entre le moment où j'accélère et l'arrivée effective de la puissance est trop long. Cela étant, l'absence de sportivité ne gêne pas, car elle est cohérente avec l'ensemble. La tenue de route est équilibrée. Si l'on rentre un peu trop vite dans le virage, il sous-vire forcément à l'engagement, mais l'électronique corrige le tir et le conducteur retrouve assez vite du pouvoir directionnel. Cependant, le freinage est décevant. S'il donne une sensation de mordant rassurante à faible allure, au-delà de 100 km/h, en cas d'urgence, il travaille tout de suite sur l'ABS et manque d'efficacité pure.

“
En 2020, le malus est sévère avec les SUV essence. Pour autant, l'équivalent diesel reste plus cher. Les gros rouleurs s'y retrouveront toutefois.”

L'avis de la journaliste



C'est sûr, le nouveau Captur met l'accent là où il faut. Oubliez les défauts de jeunesse et les gadgets qui n'ont pas résisté à l'épreuve du temps de la première génération, comme les sièges déhoussables! Cette version haut de gamme avance des arguments de SUV compact et dispose de vrais atouts pour devenir la voiture unique d'une petite famille: encore assez pratique et à l'aise en ville, il est aussi taillé pour la route. Mais les temps sont durs pour les versions essence. Malgré tous ses efforts, ce Captur est pénalisé par un malus qui alourdit une note déjà salée. C'est assez injuste, car dans l'absolu, il ne consomme pas énormément au regard de sa puissance, de ses performances et de l'agrément offert: 7,4 l/100 km. Ce n'est guère plus que la version dégonflée à 130 ch, elle aussi assujettie au malus. Mais celle-ci coûte tout de même 900 € de moins et fait aussi très bien le job!

“
Je ne lui trouve pas de gros défauts. C'est une voiture plaisante et homogène. Mais elle n'a rien qui me fasse dire: "C'est génial, je l'achèterais bien.”

L'avis du taxi



C'est une auto dans laquelle je me sens bien, j'ai tout de suite trouvé mes marques. Côté présentation, elle ne fait pas preuve d'une grande originalité, mais tout est bien pensé et intuitif, notamment la dalle numérique qui supporte un système multimédia très complet. Le graphisme des compteurs est simple, mais clair et lisible. L'ensemble est sans chichi mais classe, presque luxueux. La console centrale en hauteur sert l'ergonomie et le confort de conduite, tout en permettant de dégager un rangement pratique en dessous. À l'arrière, les passagers sont très bien traités: la place est suffisante, la banquette confortable et tout le monde bénéficie d'une insonorisation soignée. Pourtant, je n'arrive pas à m'enthousiasmer. Je vais être franc: je lui trouve un côté fade, trop "pépère"... Sa conduite me laisse froid, même si le TCE 155 ch est plaisant et s'accorde bien avec la boîte EDC.



NOUVEAU PLAN DE VOLT !

Véritable icône Suzuki, le Vitara cède à la mode de l'électrique. Enfin, presque : il tente une première approche avec un système micro-hybride déjà éprouvé sur d'autres modèles de la marque. Pas sûr que cela suffise à dépoussiérer son image.

Par Charles Thouluc Photos Florian Grout

Reconnu dès ses débuts, en 1988, pour ses bonnes aptitudes au franchissement, le Vitara s'est rapidement fait un nom sur la planète 4x4. Mais aujourd'hui, cette qualité ne fait guère recette auprès du grand public. Sécurité, économie de carburant et faibles rejets de CO₂ constituent des arguments plus valo-



risants. Pour ne pas se faire hara-kiri, le Vitara s'adapte aux nouveaux canons de la mode SUV. Les changements ont commencé en 2015 avec l'arrivée de cette quatrième génération (restylée en 2018), bien plus civilisée et moderne que ses devancières. Mais ce n'est pas une "gueule" plus tendance qui permet de rentrer dans les clous des nouvelles normes WLTP. Le japonais poursuit donc sa révolution avec un nouveau moteur doté d'un dispositif de micro-hybridation. Inédit sous le capot du SUV maison, ce dernier ne l'est pas chez Suzuki. Le constructeur a en effet inauguré cette technologie d'hybridation "légère", avec une batterie de 12 V, sur la Baleno en 2016, sous le

nom de SHVS. Plus récemment, la Swift et la drôle de petite Ignis y ont eu droit à leur tour. Sur le Vitara, la batterie passe à 48 V.

Mais pour le reste, le principe de fonctionnement reste strictement identique. Le 4 cylindres 1.4 essence de 129 ch est associé à un alterno-démarrreur qui l'épaule à l'accélération. Une batterie spécifique de 48 V donc, positionnée sous le siège passager, alimente le système en électricité. L'alterno-démarrreur fonctionne comme un moteur électrique d'appoint dans les phases d'accélération. À la décélération ou au freinage, il récupère l'énergie pour recharger la batterie. Le coup de main est bienvenu, mais

petite déception, il est impossible de rouler en mode 100 % électrique, même en ville, dans les embouteillages, comme c'est le cas avec un véhicule "vraiment" hybride. Le système micro-hybride est juste là pour aider ou soulager le moteur thermique. Concrètement, à l'accélération, cela se traduit par un gain de puissance de 10 kW et 50 Nm de couple en plus.

Le petit coup de jus se fait sentir au-dessus de 2 000 tr/mn et l'accélération plus volontaire améliore l'agrément.

Autre atout de la micro-hybridation, la possibilité de conserver une transmission méca- ➔

nique, contrairement aux systèmes hybrides et hybrides plug-in de la concurrence, tous obligatoirement pourvus d'une boîte automatique ou à double embrayage. La commande du Vitara est de surcroît bien guidée, avec des débattements courts, et plaisante à manipuler. Hélas, l'étagement n'est pas optimal à cause d'un sixième rapport un poil trop long.

L'inconvénient à la conduite devient toutefois un avantage pour la consommation. Suzuki annonce une valeur de 6,2 l/100 km en cycle mixte (WLTP). À l'ordinateur de bord, nous avons certes relevé un peu plus: 6,8 l/100 km en moyenne. Mais les conditions de roulage de notre essai, effectué sur les petites routes vallonnées du Finistère, balayées par un fort vent marin, n'étaient guère propices à l'économie de carburant. Le résultat reste donc assez prometteur, surtout pour un SUV de 129 ch, équipé qui plus est d'une transmission 4x4. Rare dans la catégorie! La plupart des concurrents se contentent de deux roues motrices. Mais Suzuki,



❶ L'accès à l'arrière, pas facile, nécessite de bien plier les jambes. Mais une fois installés, les passagers ne sont pas à l'étroit grâce à des cotes généreuses. ❷ Avec 417 dm³ selon nos propres relevés, le coffre s'inscrit comme l'un des plus grands de la catégorie. Grâce à la présence d'un plancher amovible, celui-ci peut former une surface quasi plane, dossiers rabattus (60/40).

fort d'une solide expérience dans ce domaine, souhaite toujours faire profiter sa clientèle de ce savoir-faire. Le Vitara se décline donc en deux ou quatre roues motrices moyennant un écart de prix de 2000 €. La transmission intégrale engendre certes un surplus de quelques kilos, mais celui-ci ne pénalise pas outre mesure la tenue de route. Un domaine dans lequel le Vitara a heureusement bien progressé.

Moins rudimentaire, le comportement a gagné en efficacité au fil des générations.

Plaisant et prévenant, le Vitara ne fait hélas pas encore jeu égal avec les Renault Captur ou Peugeot 2008

Tout d'abord, ses suspensions trépidantes dégradent le confort sur mauvaises routes. Toujours au chapitre des regrets, à bord, la présentation

L'avis de Charles Thouluc



Positivement surpris par l'agrément de ce petit moteur. Mais quelle tristesse à bord!

70%
Quotient
Émotionnel

PLUS

Agrément mécanique
Comportement rassurant
Équipement de série complet
Transmission 4x4 possible

MOINS

Qualité des matériaux
Suspensions trépidantes
Pas de mode 100% électrique



À L'ACCÉLÉRATION, LE SYSTÈME MICRO-HYBRIDE PROCURE UN GAIN DE PUISSANCE DE 10 KW ●●●



manque de fraîcheur et de modernité. Surtout, la qualité des matériaux déçoit. Les plastiques durs, fins et clinquants qui recouvrent la planche de bord, la console centrale et les contre-portes jettent un froid. Heureusement, les passagers se réjouiront de l'espace disponible, notamment pour installer leurs jambes à l'arrière. Et ce, sans pénaliser le coffre, parmi les plus volumineux de la catégorie. Autre atout, la dotation de série

pléthorique donne pleine satisfaction sur cette finition haut de gamme : système de navigation, caméra de recul, accès et démarrage mains-libres sont de série comme le toit ouvrant panoramique. Certes, à 27 790 €, ce n'est pas donné. Pourtant, comparé à ses rivaux directs (Ford Puma, Mazda CX-30...), le Vitara reste compétitif, d'autant que Suzuki est souvent plus enclin à accorder des remises (jusqu'à 12 % si vous vous y prenez bien). ■



① Richement doté dans cette finition Style, le Vitara n'affiche hélas pas une présentation très moderne. De plus, la qualité des matériaux et les assemblages ne sont pas irréprochables. ② Ne cherchez pas la batterie 48 V du système micro-hybride, elle est cachée sous le siège passager. Le 4 cylindres essence est le même, il reçoit juste un coup de pouce d'un alterno-démarrreur lors des fortes charges. ③ De plus en plus rare dans la catégorie, le Vitara existe en version 4x2 ou "vrai" 4x4. ④ Suzuki profite de cette modernisation mécanique pour rafraîchir légèrement le style de son SUV avec ces phares 100 % LED qui lui donnent une nouvelle signature lumineuse.

SUZUKI VITARA 1.4 Boosterjet Hybrid 129 ch Style Allgrip EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 129 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 235 Nm à 2 000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne turbo essence + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1 373 cm ³ /7 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,4 m
Pneumatiques	215/45 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,18/1,78/1,61/2,5 m
Poids/tractable freiné	1 245 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 10,2 s
Vitesse maxi	■ 190 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 417 dm ³ *

LE BUDGET

Prix	■ 27 790 €
Malus (CO ₂)	■ 100 € (140 g/km)
Prix du modèle essayé**	28 740 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km

* Mesure L'Auto-Journal. ** Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, accès et dém. mains-libres, AFIL, aide au parking AV/AR, alertes de trafic en marche AR, allumage auto. phares et essuie-glaces, antibrouillards, banq. AR rabatt. 2/3-1/3, Bluetooth, cam. de recul, dim auto, détect. angles morts, ESP, freinage auto d'urgence, Isofix, jantes 17 pouces, lect. des panneaux, phares 100 % LED, régl./lim. de vitesse adapt., rétroviseurs électr., syst. multimédia avec écran tactile 7 pouces compatible Apple CarPlay et Android Auto/radio MP3/lecteur CD/prise USB/syst. de navig., toit ouvrant pano., volant cuir multifonction réglable en haut. et prof.

Options

Peinture métallisée (de 530 € à 850 €).

Consommations	
Mixte	■ 6,2 l/100 km
Réservoir	■ 47 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Hongrie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le Vitara progresse, mais pas assez pour rattraper les références. Cette nouvelle motorisation micro-hybride le conforte comme outsider. Accueillant, plaisant à conduire et bien équipé, il ne manque pas d'atouts, auxquels s'ajoute sa transmission 4x4. Mais présentation, finition et confort sont en retrait.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



BRISTON

Montre Club Master Classic Pantone

Prix de vente indicatif :

à partir de 270 €

Une montre d'essence horlogère et authentique avec un mouvement à Quartz Citizen. Conçue pour être un classique intemporel dans la collection, cette gamme au style chic mais sportif propose une large palette de couleurs. Boîtier en acétate et acier de 40mm de diamètre, étanche : 100m.

www.briston-watches.com



DELAHAYE

Polo en coton piqué

Prix de vente indicatif : 75.90 €

Le polo Delahaye, imprimé de photos d'archives, rend hommage à ses voitures de courses historiques : la marque d'origine pionnière dans le milieu automobile et connue pour leurs victoires des 24 Heures du Mans durant les années 30.

www.boutiquedelahaye.com



STETSON

Chapka

Prix de vente indicatif : à partir de 69 €

Egalement appelée bonnet d'aviateur, cette chapka sera particulièrement recommandée les jours de grand froid. Souvent ornée de fourrure et doublée en polaire, elle se révélera parfaite pour la fraîcheur hivernales. www.stetson.eu

LAFUMA

Sac l'Original Ruck

Prix de vente indicatif : 99 €

Sac à dos durable et responsable (25 litres), qui ne fait aucun compromis entre le respect de l'environnement, le look et la fonction tout en restant résolument moderne.

www.lafuma.com



COLMAR

Doudoune mi-saison

Prix de vente indicatif : 399 €

Ultra légère, cette veste urbaine à capuche lamé argent se compose d'un crochet porte-clés et de sangles colorées pour accrocher divers accessoires. Dotée d'une sangle intérieure, cette doudoune mi-saison peut également être portée en bandoulière pour un look avant-gardiste.

www.colmar.it/fr-fr



MONTBLANC

Eau de Parfum Montblanc Explorer

Prix de vente indicatif : 91 € - 100 ml

Un parfum aux allures de carnet de voyage, composé d'une bergamote d'Italie, un vétiver d'Haïti et un patchouli d'Indonésie. Une alliance faisant de ce parfum une véritable invitation olfactive au voyage à travers une fragrance peu conventionnelle.

www.montblanc.com



BLUNDSTONE

Ligne Héritage

Prix de vente indicatif : 330 €

Pour fêter son 150e anniversaire, lancement de « 150 Boo ». Une édition limitée issue de la plus culte et iconique des silhouettes pour les connaisseurs qui ont fait de la marque ce qu'elle est aujourd'hui. Commercialisée à partir d'août 2020.

www.blundstone-france.com



Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT



Peugeot 2008



Un Peugeot 2008 pour remplacer ma 308 ?

Propriétaire d'une Peugeot 308 1.2 PureTech 130 ch EAT6 de 2015, je suis très intéressé par le nouveau 2008. Dans son essai, Mélina Priam indique que le 155 ch n'est pas nécessaire (n° 1 047 du 05/12/2019).

Je vais donc me tourner vers le 130 ch EAT8. Le rapport poids/puissance du 2008 est-il meilleur que celui de ma 308 ? **P.F.**

Leurs rapports poids/puissance sont identiques. Mais grâce à sa boîte EAT8 et à ses rapports plus rapprochés, le SUV devrait prendre l'ascendant sur la berline en termes de performances. Nous ne l'avons pas encore mesuré dans cette configuration. Mais, à titre d'information, en passant de la boîte EAT6 à l'EAT8, la 308 a gagné une seconde en reprise.

YANN LEFEBVRE



ÇA VOUS
EST ARRIVÉ...

CHEZ MERCEDES

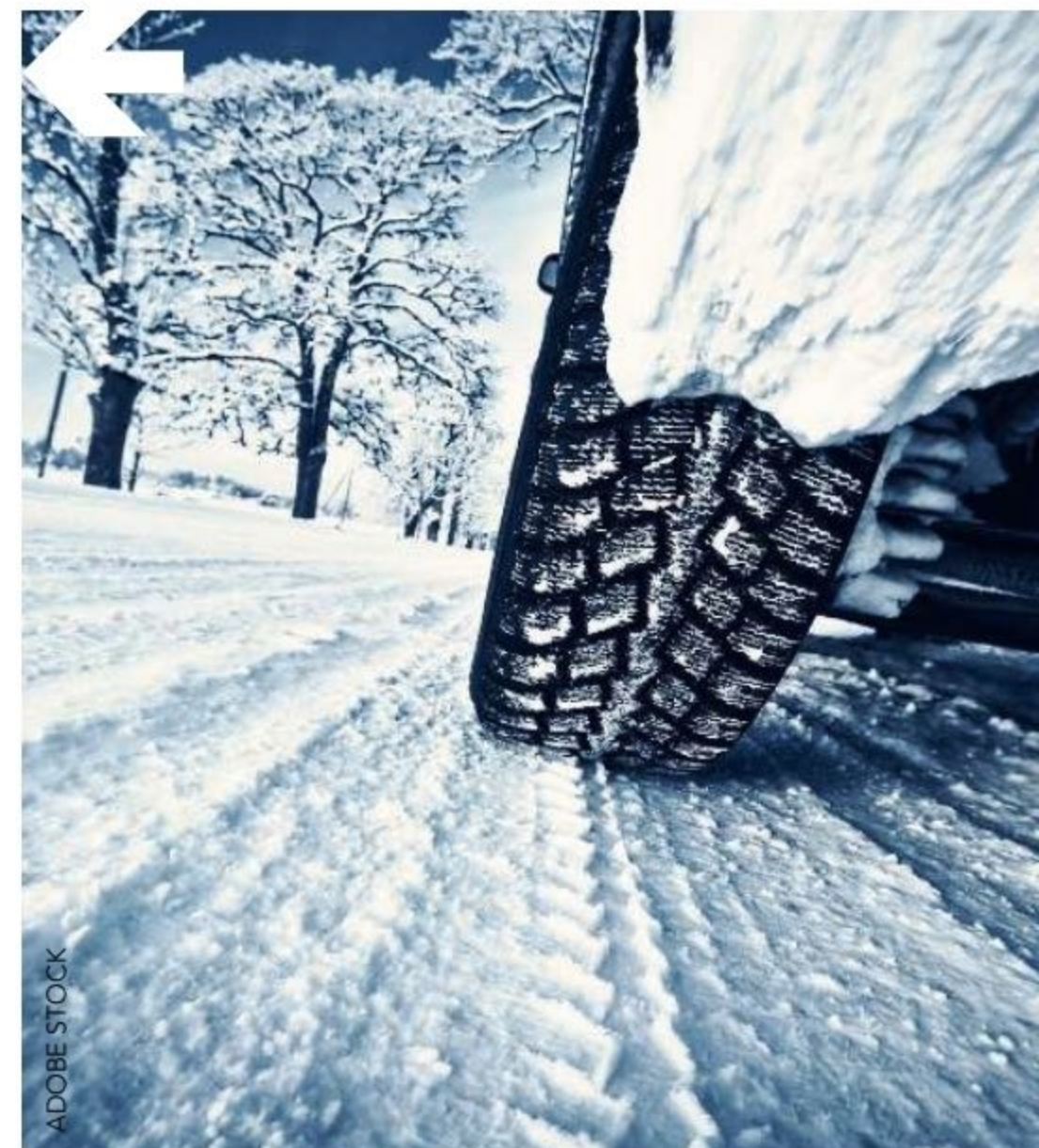
Incompétence ou malhonnêteté de la part de Mercedes ? J'ai pris livraison de ma Classe E au garage Huillier Étoile 38 de Gières (Isère) début novembre 2019. Très rapidement, je me suis rendu au garage pour faire constater que mon véhicule n'était pas conforme à mon bon de commande : absence d'affichage tête haute, ciel de pavillon gris au lieu de noir. Jusqu'à ce jour, en dépit des courriers de mon avocat, Mercedes Étoile 38 ne m'a apporté aucune solution. Pas de remplacement de mon véhicule par un véhicule conforme, et aucune indemnisation pour le préjudice subi. **Philippe Rivière**

Des CrossClimate toute l'année ?

Que pensez-vous des pneus Michelin CrossClimate certifiés hiver (3PMSF), pour SUV, en guise d'alternative à un train de pneus été et un train hiver ? **J.-C. L.**

Les CrossClimate rendent service dans les régions où il neige occasionnellement.

En revanche, l'hiver, leur efficacité est moindre par rapport à celle de véritables pneus neige. Et sous la pluie, elle est moindre par rapport à celle de pneus toutes saisons. Si vous pouvez stocker quatre jantes montées avec des pneus hiver, je vous conseille plutôt de prévoir un changement de monte le moment venu.



ADOBE STOCK

Citroën

La nostalgie est un sport de combat: il ne suffit pas de commémorer, de se remémorer, il faut honorer et, encore mieux, revivre. Citroën la parisienne, centenaire ingambe et folâtre, renoue avec ses amours africaines et prépare une nouvelle Traversée du Sahara pour 2022, avec de vieilles machines toutes neuves. Par Robert Puyal



reprend un peu de désert



ARCHIVES CITROËN



ARCHIVES CITROËN

A

u music-hall, une traversée du désert, c'est plutôt mauvais signe. Mais pour Citroën, en 1922, c'est un tout autre spectacle qui se joue : une dimension épique vient s'ajouter à l'aventure industrielle. André Citroën, qui a fait fortune dans les engrenages (les fameux chevrons qui servent aujourd'hui encore de logo à la marque), puis dans les munitions durant la Grande Guerre, vient de réussir un coup industriel époustoufflant : en trois ans, il a conçu, bâti et lancé une usine d'automobiles modernes, et le voilà déjà au coude à coude avec Renault pour le rang de premier constructeur français. Le grand André, lorgnons de technocrate et sourire malicieux, adjoint au pragmatisme un modernisme résolu, fait de la réclame tout un art, invente la notion de réseau de vente, avec des concessions à architecture et décoration communes, et une société de crédit intégrée. En un mot, le commerce automobile moderne.



ARCHIVES CITROËN



1

❶ André Citroën, stratège au long cours. ❷ Au premier plan, de gauche à droite, Denis Huille, directeur de Citroën Héritage et maître des infos historiques, Olivier Masi, "homme à idées", et Théo Péron, étudiant proactif, aujourd'hui ouvrier au conservatoire Citroën d'Aulnay-sous-Bois. ❸ Première tâche, décortiquer le Scarabée d'Or de 1922 pour capter ses secrets, sans remuer la poussière rouge, qui subsiste dans certains coffres !



ARNAUD SAUNIER

3



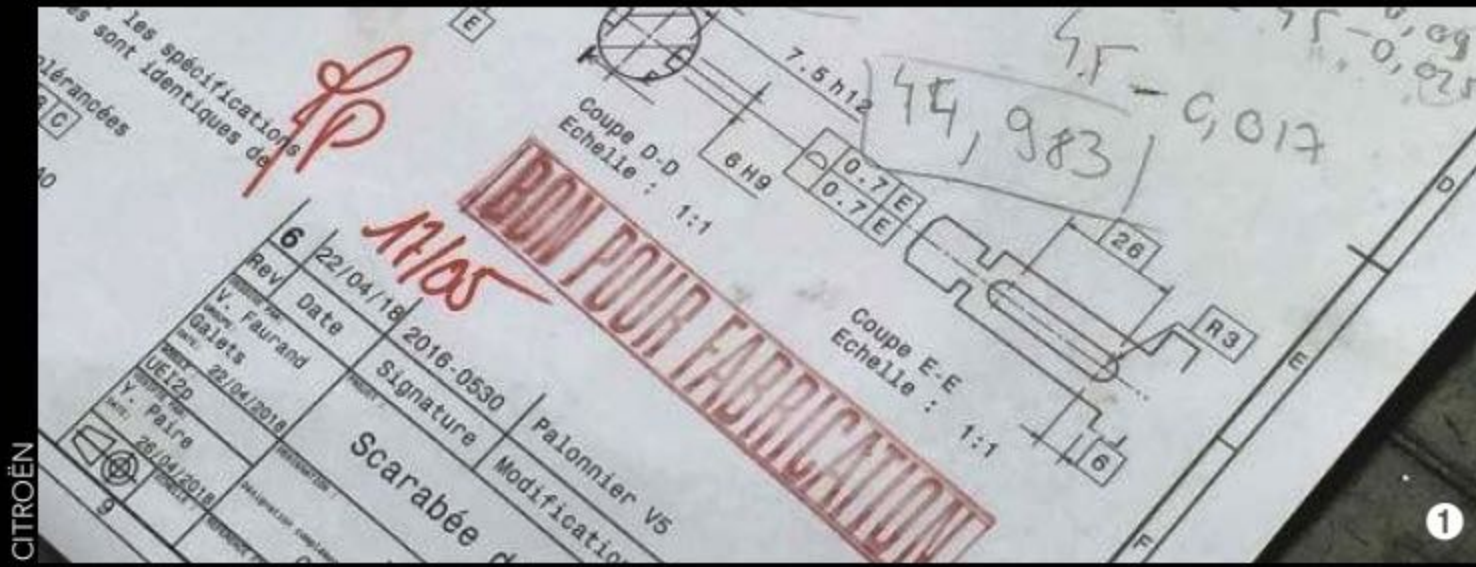
CITROËN

C'est à cet homme-là qu'Adolphe Kégresse vient proposer sa trouvaille : longtemps responsable des garages du tsar Nicolas II, cet ingénieur natif du Jura a inventé l'autochenille. Sans doute André Citroën voit-il passer dans son bureau nombre d'inventeurs en quête de subsides, mais l'industriel n'a pas son pareil pour flairer l'odeur du succès. Cette idée neuve, il ne va pas seulement l'exploiter (quelques milliers de Citroën-Kégresse patrouilleront sur les chantiers et sillonneront les coupes de bois), il va l'amplifier, l'anoblir. De l'Algérie jusqu'à la Chine, les vaillants petits tracteurs laisseront, à la une de tous les journaux, l'empreinte glorieuse de leur géniale chenille. La Traversée du Sahara de 1922, grande première automobile, est le prélude de la Croisière Noire, expédition transafricaine, puis de la Croisière Jaune, en Asie Centrale.

Aujourd'hui, Citroën produit, chaque année, quarante fois plus de voitures qu'en 1922. Des autos qui ont gagné en confort, en silence de fonctionnement et en propreté (si, si!), sans parler des performances. Mais en se domestiquant, elles ont perdu le puissant romantisme de l'époque des pionniers. Et les communicants se perdent en surenchère pour titiller nos envies bien assoupies. Alors, jugez de leur joie quand une idée novatrice leur est apportée, surtout si l'idée en question est spécifique à leur marque.

De la relique à la réplique

Voilà cinq ans, naît l'association Des Voitures et des Hommes, dont le responsable, Olivier Masi, nous détaille les objectifs : "Il s'agit, tout d'abord, de valoriser le patrimoine de la France, qui a tout de même inventé



❶ La reconstruction de l'autochenille a fait office, pendant plusieurs années, d'exercice pratique pour les élèves du lycée des Métiers de l'automobile-Château d'Épluches, à Saint-Ouen l'Aumône. ❷ Profs et étudiants de cet établissement du Val-d'Oise redécouvrent les secrets du Citroën B2, d'une puissance de 20 chevaux à 2100 tr/mn. ❸ Si le châssis d'origine est reconditionné, tout le reste est construit par les élèves. ❹ "Remplacer" ne va pas suffire ! Conserver les savoir-faire, tel est le vrai but de l'aventure.

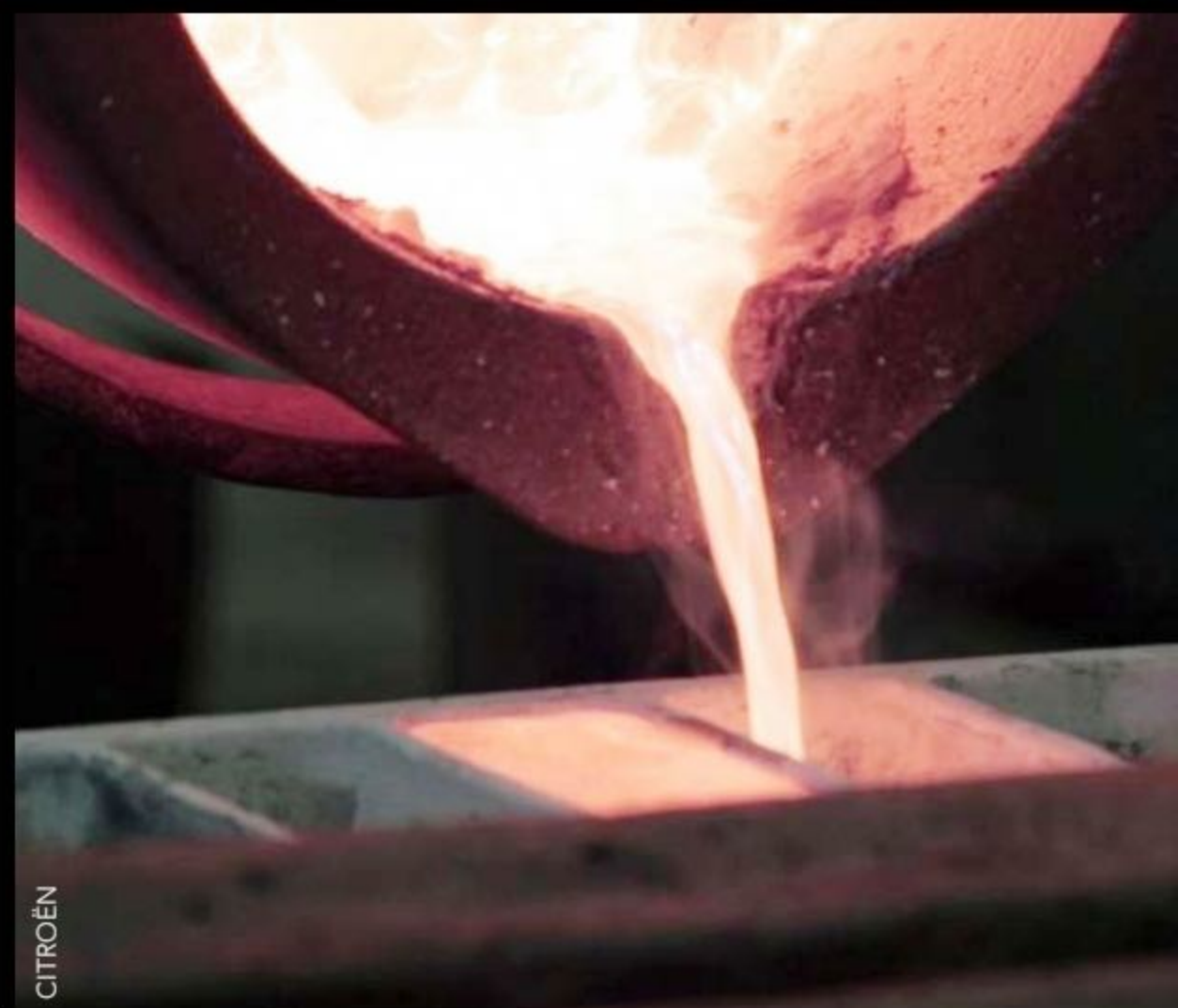


l'automobile; deuxièmement, de souligner les savoir-faire des ouvriers et artisans français; troisièmement, d'assurer la formation professionnelle, initiale ou continue, liée à ces métiers. Il nous fallait un projet qui mette en avant les formations et la transmission; nous avons décidé de faire réaliser une réplique des autochenilles de la première Traversée du Sahara. La communication de Citroën ne s'est pas contentée de donner son accord, mais a embrayé avec enthousiasme sur la proposition." Arnaud Belloni, aujourd'hui en charge de la communication de la marque et, donc, du projet Sahara, confirme: "Nous avons répondu: « Citroën, c'est l'audace et, par conséquent, nous allons vous aider. » S'en est suivi le prêt du véhicule d'origine, un soutien financier et, maintenant, le projet de cette épopée, baptisée Ê-Popée pour souligner le côté pop de l'aventure."

Il aura fallu trois années d'études et de soins pour que ce programme pédagogique aboutisse à la recreation du Scarabée d'Or, l'une des vedettes du centenaire de Citroën célébré à La Ferté-Vidame en juillet 2019, qui trônait aussi sur le stand de la marque à Rétromobile, en février dernier. Des cinq autochenilles historiques, une seule a survécu, hébergée longtemps aux Invalides, puis au musée du Mans et, enfin, au conservatoire Citroën à Aulnay-sous-Bois (qui se visite). Mais pas de plan, peu d'archives et aucun mode d'emploi. Les étudiants des Arts et Métiers, chargés de l'ingénierie, ont donc dû se muer en archéologues et en médecins légistes pour apprendre comment elles étaient faites et passer de la relique à la réplique, le plus fidèlement possible. Ensuite, les élèves du lycée des Métiers de l'automobile, à Saint-Ouen l'Aumône, ont construit la nouvelle machine sur un châssis →



À l'origine du projet de réplique du Scarabée d'Or, la fameuse autochenille de la Traversée du Sahara en 1922, l'association "Des Voitures et des Hommes" a sollicité l'Éducation nationale pour la création d'une mention complémentaire "restauration" aux CAP de l'automobile. Tôlerie, usinage, fonderie, tous les métiers sont ainsi concernés.



d'origine. Précisément, le jeune homme qui dispose le Scarabée d'Or historique pour notre photographe fait partie des élèves de ce lycée. Coup de chance? "Pour moi, sûrement, avoue Téo. Au départ, j'étais en CAP carrosserie et quand la mention complémentaire de restauration de voitures anciennes a ouvert, j'ai été tout de suite intéressé. Je préfère former la tôle, même une aile avant ou des panneaux de portes de Renault 12 (mon premier chantier!), que remplacer des pièces en plastique! À la fin de mes études, j'ai effectué mon stage au conservatoire Citroën, et maintenant, j'y suis employé! Un vrai coup de chance, oui. Ici, je vais avoir l'occasion de conduire toutes sortes de voitures... dès que j'aurai passé mon permis!"

Le rendez-vous est pris, la date fixée: le 19 décembre 2022, un siècle jour pour jour après sa devancière, la chenillette Scarabée d'Or et son cortège

quitteront Touggourt, au sud de l'Algérie, pour Tombouctou, au Mali. Cet intervalle de deux ans et demi ne sera pas de trop pour réussir la construction d'une deuxième autochenille, le Croissant d'Argent, par les mêmes élèves ingénieurs et apprentis mécaniciens ou plutôt par leurs successeurs sur les bancs des mêmes écoles. Le jour dit, les deux jeunes ancêtres seront escortées par des modèles électriques issus de la gamme normale ("Mais il y aura des surprises", nous assure Arnaud Belloni). Au respect de l'histoire et des héros du temps passé, s'ajoutera durant la croisière, au rythme des deux anciennes, l'audace toute fraîche d'un concept car 100 % électrique, qui n'existe pour l'instant qu'à l'état d'étincelle, piquante mais imprécise, dans les méninges phosphorescentes des designers de la marque centenaire. Dessine-moi un retour... ■

❶ Ci-contre à droite, la direction bloque l'une ou l'autre des chenilles par enroulement d'un câble quand on tourne le volant. ❷ On doit les croisières à Citroën, mais le brevet Kégresse était dûment honoré. ❸ Dans la vraie couleur d'origine, redécouverte par Glasurit, et frappée du logo réalisé par l'école d'Art mural de Versailles, la machine s'élance sur la route. Et bientôt dans le sable.

Pédagogie transverse aux Arts et Métiers

Interview

Cécile Messerlin

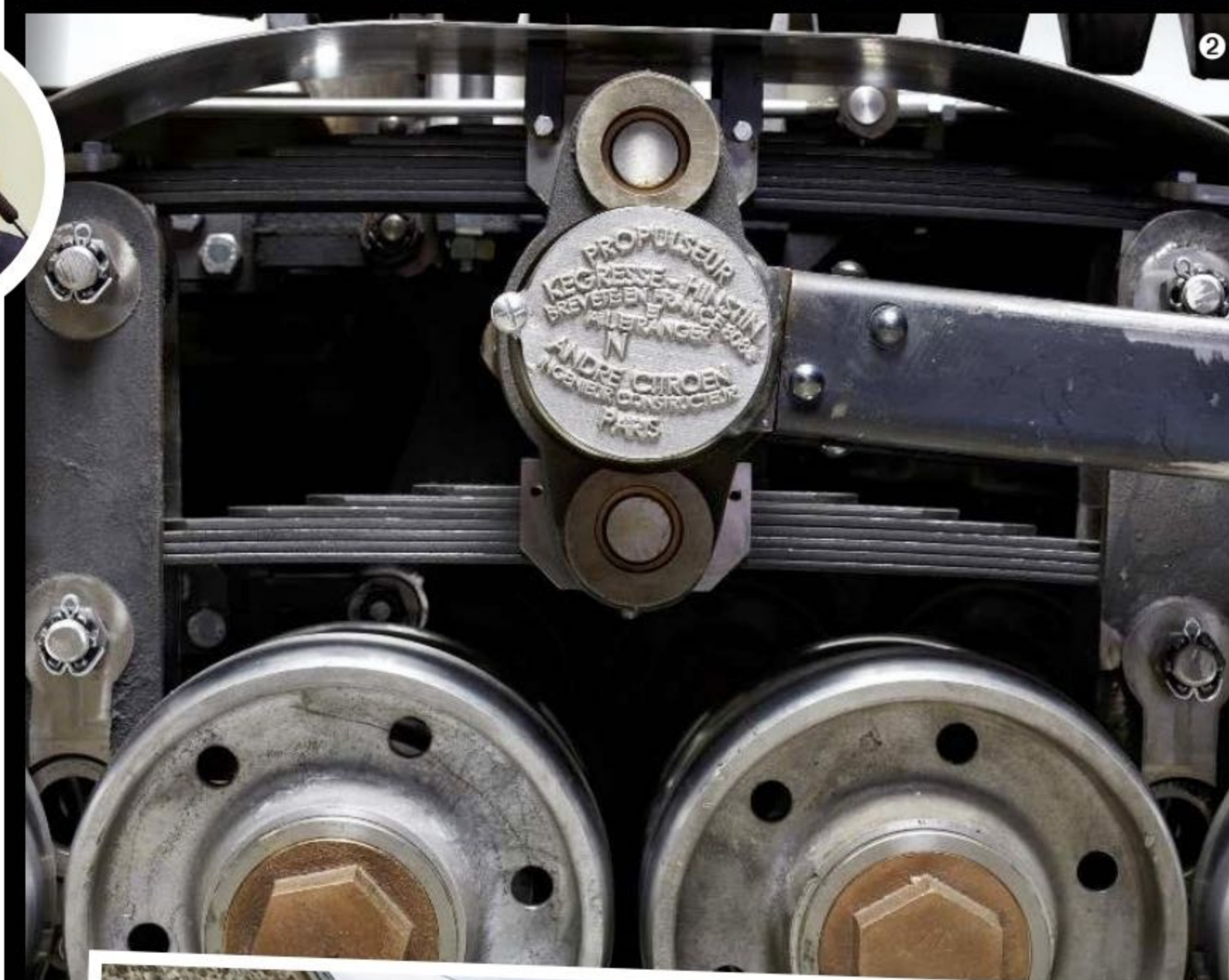
prépare, aux Arts et Métiers de Metz, un double diplôme, français et allemand, d'ingénieur généraliste. Dans le cadre de son long stage (six mois) en entreprise de deuxième année, elle a réalisé le carter de différentiel du nouveau Scarabée d'Or "en copiant" la pièce d'origine, fendue. Un exercice théorique, historique, informatique, pratique, et même franchement manuel !



A&M

« Ça m'intéressait de toucher à la fonderie. Aux Arts et Métiers, les savoir-faire qui nous rapprochent le plus de l'industrie sont privilégiés.

Mon premier travail a consisté à étudier la vieille pièce et la nature de l'alliage utilisé, un aluminium à forte teneur en cuivre. La pièce devait être étanche à l'huile, supporter le sable, être assez solide en cas de choc avec une pierre... Après une solide recherche bibliographique, je suis partie sur un alliage connu présentant les mêmes propriétés : étanchéité, élasticité, coulabilité. Alu et cuivre toujours, mais dans des proportions plus modernes. La deuxième étape a été de fabriquer le moule. Après avoir scanné en 3D la vieille pièce (un travail informatique fastidieux et pointu, mais c'est surtout le prof qui l'a fait !), il nous a fallu reconstruire un positif, puis un moule en sable, imprimé en 3D. Je pense à tous ces outils merveilleux que nous avons et dont les grands anciens ne disposaient pas ! De tout mon cursus, c'est l'aventure qui m'a le plus passionnée ! En général, dans nos TP de fonderie, les pièces réalisées sont simplement jetées. Là, « mon » carter va être monté sur l'autochenille et servir vraiment, dans le vrai désert ! »



WILLIAM CROZES

BORIS-YVAN DASSIE/CPPA

ATTRAPEZ-MOI, SI VOUS



Déjà titulaire de six titres consécutifs, l'équipe Mercedes aborde 2020 en position de force. Elle a déjà réalisé le meilleur chrono et le plus grand nombre de kilomètres durant les essais d'avant-saison.

En attendant un profond remaniement de la réglementation technique l'an prochain, la saison 2020 se présente dans un contexte de continuité technique. La plupart des équipes ont poursuivi le développement du concept utilisé les saisons précédentes. Partant de ce principe, la hiérarchie a peu de chances d'être bousculée de manière spectaculaire et l'équipe Mercedes apparaît de nouveau la plus forte sur le papier. Certes, les quelques petits soucis moteur rencontrés lors des six jours d'essais d'avant-saison suscitent quelques interrogations. Mais ils n'ont nullement empêché l'équipe championne du monde d'aligner le plus grand nombre de kilomètres sur le circuit de Barcelone, tout en signant le meilleur chrono.

Loin de s'endormir sur ses lauriers, l'équipe Mercedes a même testé une innovation qui a déjà commencé à faire couler beaucoup d'encre : le DAS, pour Dual Axis Steering, autrement dit une direction à deux axes. Cette trouvaille permet aux pilotes de changer la position du volant selon qu'ils se trouvent en ligne droite ou en virage. Ce changement de position influencerait sur le parallélisme des roues et modifierait la pince. Pour faire simple, en ligne droite, un surplus de pince permettrait de diminuer la surface de contact des pneus avec la piste, réduisant ainsi la résistance au roulement, pour améliorer la vitesse de pointe. Ce DAS permet aussi des bénéfices au niveau aérodynamique et dans la gestion des pneus. Bien sûr, les adversaires de Mercedes n'ont pas manqué de s'interroger sur la légalité de ce dispositif qui pourrait bien renforcer la domination

Si Lewis Hamilton et Mercedes partent à nouveau favoris en 2020, Ferrari et surtout Red Bull-Honda se tiennent en embuscade, prêts à exploiter les moindres failles. Les Flèches d'argent se sont d'ailleurs montrées innovantes mais faillibles durant les essais d'avant-saison.

Par Alain Pernot

POUVEZ...



FLORENT GOODEN/DPPI

des Flèches d'argent. "La FIA est au courant depuis un certain temps déjà, affirme James Allison, le directeur technique de l'écurie allemande. Les règles sont particulièrement claires et nous pensons être en conformité sur ce plan." De même, la FIA a confirmé que ce dispositif ne mettait pas la sécurité des pilotes en jeu. Seul le contrôle des commissaires techniques en amont du premier Grand Prix de la saison, en Australie, donnera un verdict officiel de la conformité. S'il est validé et aussi efficace qu'espéré, ce système pourrait devenir le cauchemar des autres équipes, qui sont dans l'incapacité de le copier dans une monoplace qui n'aurait pas été conçue pour ça.

La concurrence a donc du souci à se faire. D'autant que les essais d'intersaison n'ont pas vraiment montré Ferrari à son avantage, à l'inverse de



FLORENT GOODEN/DPPI

Plus encore que Ferrari, Red Bull-Honda pourrait contrer les efforts de Mercedes, avec l'excellent Max Verstappen et l'étonnant Alex Albon.

l'année dernière. Pire : les voitures de la Scuderia semblent avoir perdu ce qui faisait alors leur force, à savoir une vitesse de pointe supérieure. Cela s'explique par deux facteurs. Tout d'abord, une traînée aérodynamique plus importante, qui permet une meilleure adhérence dans les courbes mais se paie en ligne droite. Il s'agit là d'un choix stratégique décidé par les ingénieurs de Fiorano. Le deuxième changement est lié au moteur, qui n'est pas aussi performant que l'an dernier. Mattia Binotto, le directeur de la Scuderia, le reconnaît lui-même. Ce constat s'est imposé au moment même où la FIA a publié un communiqué très énigmatique : "La FIA annonce qu'après des enquêtes techniques approfondies, elle a conclu son analyse du fonctionnement de l'unité motrice de la Scuderia Ferrari de Formule 1 et est parvenue à un accord avec l'équipe. Les détails de l'accord resteront confidentiels."

Ferrari: petite confiance

Au-delà du caractère totalement surréaliste de cette confidentialité, ce communiqué n'a pas manqué de raviver très fortement les suspensions qui avaient entouré le regain de performance des voitures rouges en septembre dernier. Il jette aussi un voile de doute sur le potentiel de Ferrari à aller titiller Mercedes, cette saison, avec un moteur aux performances recalibrées. Sans parler d'un éventuel impact sur l'équipe italienne de l'épidémie de coronavirus qui frappe l'Émilie Romagne, où se trouve son siège (les musées Ferrari de Maranello et Modène ont été fermés et toute visite de personnes extérieures a été interdite au sein de l'usine de production).



FREDERIC LE FLOC'H/DPPI

La colonne de direction à deux axes de la Mercedes W11 a fait couler beaucoup d'encre. Mais il n'est pas encore certain que Lewis Hamilton l'utilise dès le premier Grand Prix.

Du coup, l'empêcheur de gagner en rond pourrait bien être l'équipe Red Bull, dont le moteur Honda ne cesse de monter en puissance. Déjà troisième du championnat 2019 (devant les pilotes Ferrari!), Max Verstappen se pose comme un adversaire absolument redoutable, et pas uniquement parce qu'il a signé le deuxième meilleur chrono des

essais d'avant-saison (une demi-seconde derrière Bottas). Le Néerlandais pourrait bien donner du fil à retordre à Lewis Hamilton en 2020, et il n'est pas à exclure que Red Bull prenne le pas sur Ferrari.

Le clone Racing Point

Une autre équipe espère rejoindre la cour des grands : Racing Point (ex-Force India). Déjà cliente de Mercedes dont elle utilise le groupe propulseur, la boîte de vitesses et les suspensions arrière, l'équipe de Silverstone n'a pas hésité à aligner, cette saison, une copie conforme de la Mercedes de l'an dernier ! Elle ne s'en cache pas et assume pleinement cette approche. Plusieurs équipes suspectent cette panthère rose d'avoir caché son jeu lors des essais de Barcelone (7^e chrono pour Pérez) et redoutent que ce clone de la voiture championne du monde ne joue les trouble-fête.

Voilà qui n'arrangerait pas les affaires de Renault. Cinquième du championnat l'an dernier (juste derrière McLaren, qui utilisait la même unité de puissance), l'équipe française espère se rapprocher des top teams. Elle alignera cette année Daniel Ricciardo, et un revenant : Esteban Ocon. Après une année sur le banc de touche de Mercedes, le Français retrouve enfin une place sur la grille de départ, où il côtoiera à nouveau ses compatriotes Romain Grosjean (toujours chez Haas-Ferrari) et Pierre Gasly, qui demeure au sein de l'équipe Toro Rosso, rebaptisée cet hiver AlphaTauri (du nom de la marque de sportswear lancée par Red Bull). ■

ÉQUIPES ET PILOTES

MERCEDES : Lewis Hamilton (n° 44), Valtteri Bottas (n° 77)

FERRARI : Sebastian Vettel (n° 5), Charles Leclerc (n° 16)

RED BULL-HONDA :

Alexander Albon (n° 23), Max Verstappen (n° 33)

McLAREN-RENAULT : Lando Norris (n° 4), Carlos Sainz (n° 55)

RENAULT : Daniel Ricciardo (n° 3), Esteban Ocon (n° 31)

ALPHATAURI-HONDA : Pierre Gasly (n° 10), Daniil Kvyat (n° 26)

RACING POINT-MERCEDES : Sergio Pérez (n° 11), Lance Stroll (n° 18)

ALFA ROMEO-FERRARI :

Kimi Räikkönen (n° 7), Antonio Giovinazzi (n° 99)

HAAS-FERRARI : Romain Grosjean (n° 8), Kevin Magnussen (n° 20)

WILLIAMS-MERCEDES : Nicholas Latifi (n° 6), George Russell (n° 63)



Pierre Gasly



Esteban Ocon



Charles Leclerc



Sebastian Vettel



Carlos Sainz



Lando Norris



Max Verstappen



Valtteri Bottas



Lewis Hamilton

CALENDRIER ET HORAIRES DES GRANDS PRIX 2020

AUSTRALIE, Melbourne, 15 mars, 6 h 10

BAHREÏN, Sakhir, 22 mars, 16 h 10

VIETNAM, Hanoï, 5 avril, 9 h 10

PAYS-BAS, Zandvoort, 3 mai, 15 h 10

ESPAGNE, Barcelone, 10 mai, 15 h 10

MONACO, 24 mai, 15 h 10

AZERBAÏDJAN, Bakou, 7 juin, 14 h 10

CANADA, Montréal, 14 juin, 20 h 10

FRANCE, Paul Ricard, 28 juin, 15 h 10

AUTRICHE, Red Bull Ring, 5 juillet, 15 h 10

GRANDE-BRETAGNE, Silverstone, 19 juillet, 16 h 10

HONGRIE, Hungaroring, 2 août, 15 h 10

BELGIQUE, Spa, 30 août, 15 h 10

ITALIE, Monza, 6 septembre, 15 h 10

SINGAPOUR, Marina Bay, 20 septembre, 14 h 10

RUSSIE, Sotchi, 27 septembre, 13 h 10

JAPON, Suzuka, 11 octobre, 6 h 10

ÉTATS-UNIS, Austin, 25 octobre, 21 h 10

MEXIQUE, Mexico, 1^{er} novembre, 20 h 10

BRÉSIL, São Paulo, 15 novembre, 17 h 10

ABU DHABI, Yas Marina, 29 novembre, 14 h 10

Initialement prévu le 19 avril, le **GRAND PRIX DE CHINE** a été reporté à une date encore indéterminée en raison de l'épidémie de coronavirus.

DIS DONC, ELLE ARRIVE SUPER VITE LA NOUVELLE SAISON DE FORMULE 1™

SUIVEZ L'INTEGRALITE DE LA NOUVELLE SAISON DE FORMULE 1™
ET RENDEZ-VOUS DU 13 AU 15 MARS POUR LE GP D'AUSTRALIE,
EN DIRECT ET EN EXCLUSIVITE AVEC **CANAL+** ET **CANAL+**

FORMULA 1

Chaîne disponible via mycanal.fr ou sur l'application myCANAL uniquement pour les abonnés ayant accès à la chaîne CANAL+ Sport, quelle que soit la formule d'abonnement détenue.



CANAL+



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

EN MESURES

L/I/h:
4,68 x 1,65 x 1,40 m

Poids: 1004 kg

Puissance:
130 ch DIN
à 6000 tr/mn

1000 m d.a.: 34,4 s

V. max.:
199,1 km/h

**Consommation
à 90 km/h:**
7,95 l/100 km



Cette variante RS Turbo sort le grand jeu en affichant une face avant plus moderne et agressive, grâce à l'ajout de boucliers peints et de phares longue portée.

LA FORD ESCORT RS TURBO À L'ESSAI

Heureuses années 80 ! Loin de l'inquisition écologiste et du tout-sécuritaire, chaque constructeur y va librement de sa petite bombe, les performances à l'époque n'étant pas indexées sur les rejets de CO₂, mais sur la vitesse. Et à ce petit jeu, la Ford Escort RS Turbo est assez douée...

Par **André Costa** (1985) / **Thomas Riaud** (2020)

Extraits...

■ "La Ford Escort aura connu la faveur du public plus longtemps que la Golf GTI, en France tout au moins."

■ "L'apparition de la nouvelle Escort Turbo RS vient suffisamment relancer la voiture, aussi bien au sens propre qu'au figuré, pour qu'elle puisse se maintenir en position plus ou moins offensive par rapport à ses concurrentes internationales, de création plus récente."

■ "Les cotes du moteur sont celles du 4 cylindres en ligne de 1 597 cm³ que l'on connaît depuis belle lurette sur les XR3. Ici, avec la présence d'un turbo Garrett TE, la puissance disponible atteint 130 ch DIN à 6 000 tr/mn, avec un couple maximal de 18,4 mkg à 3 000 tr/mn."

■ "Un certain nombre d'éléments du moteur se voient renforcés, dont les pistons et leurs axes, les coussinets de bielle, les soupapes d'échappement et, d'autre part, les tubulures d'admission et d'échappement."

■ "Pour la première fois sans doute, une traction avant de série a été munie d'un différentiel à glissement limité par accouplement visqueux – horrible chose –, dont les possibilités maximales avoisinent 25 %."

■ "L'Escort RS Turbo est une petite sportive dont le profil a déjà remporté un vif succès. Les moulures des pare-chocs, du spoiler avant, des enjoliveurs de bas de caisse et du becquet arrière sont assorties à la teinte de la carrosserie."



Le tableau de bord de l'Escort RS Turbo est de présentation simple, mais il est clair et ergonomique.

“ Cette Escort Turbo est le premier véhicule suralimenté proposé en grande série par Ford Europe. ”

↑ Ses qualités

DE BONNES PERFORMANCES

“Lancée sur l’anneau de vitesse de Montlhéry avec deux personnes à bord, l’Escort Turbo nous a fourni une vitesse de pointe de 199,1 km/h qui, sans atteindre aux sommets généreusement attribués à la voiture par certains – ah, les correctifs! – n’en correspondent pas moins assez précisément aux valeurs annoncées par le constructeur, à savoir 200 km/h.”

UN MOTEUR SOUPLE

“Grâce à la bonne volonté du moteur, le conducteur peu enclin à jouer de la boîte ne sera pas trop défavorisé par rapport au virtuose du levier de boîte et du compte-tours.”

UNE BOÎTE MANIABLE

“Ladite boîte est ferme, mais elle accepte d’être maniée énergiquement, bien que, à dire vrai, le moteur ne soit pas tellement amateur des régimes élevés.”

↓ Ses défauts

UN FONCTIONNEMENT QUELQUEFOIS BRUYANT

“Le fonctionnement à haut régime n’est pas un modèle de discrétion, avec, en circonstance atténuante, une qualité mélodieuse que les puristes sauront apprécier.”

UNE TENUE DE CAP DISCUTABLE

“Gâté peut-être par mon commerce avec d’autres voitures, dotées en particulier d’une excellente tenue de cap à grande vitesse, je n’ai pas tellement apprécié les petits écarts de trajectoire déclenchés par la moindre baisse de qualité du revêtement routier.”

UNE SUSPENSION RAIDE

“Les Escort ont rarement été citées en exemple pour la qualité de leur suspension, mais en ce qui concerne la Turbo RS, les ingénieurs paraissent avoir voulu faire un petit effort...”



❶ Avec ses grosses jantes, son spoiler et son imposant aileron, l’Escort RS Turbo bénéficie d’un “grand méchant look” pour le moins suggestif, plus en tout cas que celui d’une Renault 11 Turbo... ❷ L’habitabilité, identique à celle des autres Escort, est pour le moins correcte. Les places avant bénéficient de sièges Recaro aussi enveloppants que confortables. ❸ Bien que sportive, cette Escort n’en demeure pas moins un minimum pratique, grâce à son hayon et à sa banquette fractionnable et rabattable.



“ L’Escort Turbo peut se targuer d’une évidente bonne volonté qui lui permet de se plier à tous les styles de conduite et à tous les terrains. ”



❶ La redoutable Escort RS Turbo avait pour principales rivales l'indétrônable Volkswagen Golf GTI, mais aussi des engins tout aussi pétillants et plus exotiques, comme la Fiat Ritmo Abarth. ❷ En 1985, c'est souvent sous cet angle que la performante RS Turbo se laissait – furtivement – apercevoir des autres automobilistes! ❸ Le moteur, un 4 cylindres 1.6 largement éprouvé sur la XR3, est ici coiffé d'un turbo Garrett T3, pour en extraire 130 ch DIN à 6000 tr/mn.



Extraits...

■ "Les ressorts hélicoïdaux ont été durcis, les ancrages de bras de suspension renforcés et, à l'arrière, une seconde barre antiroulis a été montée en série."

■ "En ce qui concerne la nervosité, les 400 m départ arrêté ont été couverts en 15,9 s et les 1 000 m en 29,5 s. Avec toujours deux personnes à bord."

■ "Ayant de la sorte sacrifié au dieu Chrono, je dirai, de surcroît, que le moteur réagit au pied de manière très plaisante, bien que le filtrage des vibrations soit quand même relatif."

■ "Si l'on compare les consommations, relevées par nos soins, de la Turbo à celles d'une XR3 atmosphérique, on s'aperçoit que la nouvelle venue fait payer sa puissance le prix qu'il convient."

■ "Malgré un caractère sous-vireur marqué, la barre se situe à une altitude telle qu'en adoptant sur routes ouvertes la cadence de conduite la plus vive qui soit, l'ensemble demeurera la plupart du temps quasi inamovible, sans que l'avant ait tendance à se dérober de façon notable."

■ "L'application sans retenue, et en cours de virage, du couple disponible à régime moyen est de nature à nuire autant à l'adhérence qu'à la motricité proprement dite. Mais si l'on s'y prenait de la même manière avec une propulsion, les réactions seraient également désagréables."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Bien qu'imparfaite, cette Escort RS Turbo a marqué les esprits. Une performance qu'elle doit à son look ravageur, mais aussi à son caractère moteur! Depuis, Ford a appris et progressé de façon spectaculaire en matière de comportement routier, au point de se poser en référence avec les Focus ST et RS, dignes héritières de cette Escort. Mais à l'instar de ses rivales (comme la Renault Mégane R.S.), la Focus RS se trouve désormais condamnée par le malus, et une fiscalité devenue confiscatoire...

BMW SÉRIE 1

Tout comme la Mercedes Classe A a renoncé à sa silhouette de monospace, la nouvelle Série 1 est devenue, elle, une traction, au profit d'une plus grande polyvalence.

Par **Camille Pinet** Photos **Clément Choulot**

Le long capot, l'habitacle plus exigu que la moyenne et le comportement de sportive étaient devenus indissociables de l'image de BMW, plus particulièrement de la Série 1, seule compacte du marché encore adepte des roues arrière motrices depuis 2004. Mais la nouvelle génération commercialisée en 2019 met fin à la tradition. Le capot raccourci et la ligne de caisse rehaussée traduisent l'adoption de la plate-forme traction à

moteur transversal du groupe. La petite BMW rejoint ainsi ses deux principales concurrentes, les Audi A3 et Mercedes Classe A, et leur oppose désormais une gamme très similaire, en adoptant même, ô sacrilège, un 3 cylindres pour les modèles d'entrée de gamme 118i et 116d. Le reste de la gamme est exclusivement composé de 4 cylindres, y compris, ô nouveau sacrilège, la version la plus sportive M135i, qui abandonne le "6 en ligne" et

reçoit une transmission intégrale pour faire passer ses 306 ch. Ce conformisme technique n'est pas sans avantage pour l'acquéreur, puisque la Série 1 propose un coffre plus grand et une habitabilité en progrès. Elle joue également les technologiques avec l'arrivée des dernières aides à la conduite et de l'instrumentation numérique. Alors que la gamme vient de s'étoffer, il est temps de faire le point sur cette nouvelle offre.



Les proportions très traditionnelles de la Série 1 trahissent son passage à la traction avant.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Série 1	Lounge	Édition Sport	Luxury	M Sport	M135i xDrive	Malus écologique ⁽¹⁾
Diesel	116d	27 300 €	29 050 €	32 300 €	31 050 €	35 400 €	–	0-150 €
	118d	30 350 €	31 450 €	♥ 34 700 €	36 450 €	37 800 €	–	0-360 €
	120d	36 550 €	37 650 €	♥ 40 900 €	42 650 €	44 000 €	–	0-740 €
Essence	118i	27 450 €	28 550 €	♥ 31 800 €	33 550 €	34 900 €	–	0-1 504 €
	M135i	–	–	–	–	–	54 650 €	4026-7086 €

(1) Malus WLTP applicable à partir du 1^{er} mars 2020.



La Série 1 est une traction efficace, mais elle ne crée pas l'événement en matière de plaisir de conduite.



La finition est en rapport avec les prétentions de BMW.

LES TRANSMISSIONS

♥ MANUELLE

Contrairement à sa grande sœur Série 3, la Série 1 laisse encore une place à la transmission manuelle à la commande agréable. Et dans tous les cas de figure, elle demeure également la moins gourmande en carburant.

♥ DOUBLE EMBRAYAGE (DKG)

Moyennant 2 300 € de supplément, la Série 1 associe à ses motorisations 3 cylindres une transmission à double embrayage à 7 rapports signée Getrag, rapide et plutôt douce. Sur la 118i, celle-ci occasionne, cependant, une surconsommation d'un litre, selon nos mesures.

♥ AUTOMATIQUE

Imposée sur la 120i et sur la M135i, et proposée en option sur la 118d contre un supplément de 2 300 €, cette transmission reste un modèle de douceur et de rapidité.

INTÉGRALE

De série sur la M135i, le système xDrive de la compacte munichoise est facturé 2 000 € sur la 120d et occasionne une légère hausse du malus. S'il offre un surcroît de sécurité dans les régions montagneuses, il ne modifie pas le comportement typé "traction" de la Série 1.

L/I/h/empattement: 4,32/1,80/1,43/2,67 m

MOTEURS DIESEL	116d*	116d DKG	♥ 118d*	118d BVA	♥ 120d BVA*	120d xDrive
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 4000	116 à 4000	150 à 4000	150 à 4000	190 à 4000	190 à 3800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1750	270 à 1750	350 à 1750	350 à 1750	400 à 1750	400 à 1600
Performances						
Vitesse maxi (km/h)	200	188	211	216*	231	230*
Accélération 0-100 km/h (s)	10,3	10,2	8,5	9,7	7,3	7,6
Reprise 90-130 en 4 ^e /5 ^e /6 ^e ou en D (s)	NC	10,8	NC	8,5	NC	7,6
Budget						
Consommation moyenne (l/100 km)	4,5	5,6	4,7	5,7	4,9	6,4

MOTEURS ESSENCE	♥ 118i*	118i DKG7	M135i xDrive
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 4600	140 à 4600	306 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1480	220 à 1480	450 à 1750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	213	209	250*
Accélération 0-100 km/h (s)	9,7	8,7	5,2
Reprise 90-130 en 4 ^e /5 ^e /6 ^e ou en D (s)	NC	9,2	4,6
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	5,7	6,7	8,8

* Données constructeur

LES MOTEURS

DIESEL

116d

Malgré sa puissance limitée, ce petit diesel fait bien son boulot grâce à ses 270 Nm de couple. Contre toute attente, le 3 cylindres parvient à limiter ses vibrations et son niveau sonore. Une entrée de gamme recommandable.

♥ 118d

Même en traction, la Série 1 garde un certain tempérament sportif, qui se révèle vraiment à partir de la 118d forte de 150 ch. Très civilisé, ce diesel se montre à la fois silencieux et peu vibrant.

♥ 120d

Le moteur 20d joue le rôle du haut de gamme diesel et fait l'impasse sur la boîte de vitesses manuelle. Avec 190 ch, la Série 1 devient un modèle performant, également proposé avec la transmission intégrale.

ESSENCE

♥ 118i

En attendant l'arrivée hypothétique d'une 120i, la 118i reste la seule essence "raisonnable" disponible. Déjà vu sous le capot de la Mini, son 3 cylindres apparaît souple, performant et peu vibrant, tandis que son poids plume profite à l'agilité du châssis.

M135i xDrive

La disparition du 6 cylindres laisse quelques inconsolables, mais la M135i xDrive n'amuse pas le terrain avec ses 306 ch et sa transmission intégrale. Néanmoins, les effets de couple prononcés dans la direction et sa sonorité très artificielle laissent un goût un peu amer, tout comme son malus écologique élevé.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, AFIL, allumage automatique des phares, banquette arrière fractionnable, Bluetooth, climatisation automatique monozone, freinage automatique d'urgence, jantes alliage 16 pouces, phares à LED, rétroviseurs électriques et dégivrants, services connectés, système multimédia sur écran tactile 8,8 pouces avec ensemble audio et deux prises USB, volant cuir multifonction ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Série 1	Lounge	Édition Sport	Luxury	M Sport	M135i xDrive
Affichage tête haute	910 €	910 €	910 €	910 €	910 €	910 €
Amortissement piloté	510 €	510 €	510 €	510 €	160 €	♥ 160 €
Navigation haut de gamme et instrumentation digitale	2 450 €	2 450 €	1 200 €	série	série	série
Ouverture mains-libres	♥ 510 €	♥ 510 €	♥ 510 €	♥ 510 €	♥ 510 €	♥ 510 €
Park Assist	960 €	960 €	960 €	960 €	960 €	série
Régulateur de vitesse adaptatif	760 €	♥ 460 €	♥ 460 €	♥ 460 €	♥ 460 €	♥ 460 €
Sièges électriques	990 €	990 €	990 €	990 €	990 €	990 €
Sellerie cuir	1 720 €	1 720 €	1 420 €	série	♥ 1 420 €	♥ 1 420 €
Système audio haut de gamme	860 €	860 €	860 €	860 €	860 €	♥ 860 €
Toit ouvrant	1 150 €	1 150 €	1 150 €	♥ 1 150 €	♥ 1 150 €	1 150 €



❶ L'offre en matière de moteurs essence est étonnamment limitée, une version 120i se faisant attendre. ❷ Similaire à celle de la Série 3, l'instrumentation numérique, de série à partir de la finition Luxury, ne brille pas par sa lisibilité, ni par ses possibilités de personnalisation. ❸ Le système multimédia offre trois possibilités de commande : la traditionnelle molette rotative, l'écran tactile et même la synthèse vocale, encore très perfectible. ❹ Le volume de coffre augmente, mais pas autant qu'on aurait pu l'espérer compte tenu du changement d'architecture. ❺ La Série 1 progresse en habitabilité. L'espace aux jambes s'améliore sensiblement et les grands gabarits ne courbent plus l'échine.



LES FINITIONS

SÉRIE 1

La Série 1 est l'une des rares BMW à proposer une finition de base avec toutes les motorisations, sauf la M135i. L'équipement de série est déjà assez complet, mais révèle des choix étranges : l'écran tactile de 8,8 pouces, les projecteurs à LED, les services connectés et les jantes alliage sont de série, mais pas le régulateur de vitesse !

LOUNGE

Facturée 1 100 € de plus, elle n'apporte en sus que le régulateur de vitesse, le siège passager réglable en hauteur, le Park Assist, un kit rangement et des écrous antivol. Pas très "premium".

♥ ÉDITION SPORT

Par rapport au prix de base, elle exige entre 4 350 et 5 000 € selon les moteurs. Mais les équipements sont en rapport : jantes 17 pouces, enjoliveurs de carrosserie noir brillant, seuils de porte en aluminium... À bord, place à l'instrumentation numérique, aux sièges Advanced et à la navigation. Mais toujours pas de climatisation bizona : mesquin !

LUXURY

La plus bourgeoise de la gamme reprend les fonctionnalités de l'Édition Sport et ajoute la sellerie cuir, des chromes extérieurs, la navigation haut de gamme. Reste que le supplément de 6 100 à 6 750 € commence à être très élevé pour une compacte.

M SPORT

La plus sportive des Série 1 est aussi la plus chère avec un surcoût de 7 450 à 8 100 €. Cette dotation inclut les jantes de 18 pouces, qui altèrent toutefois le confort de suspension, un kit aérodynamique, des enjoliveurs de carrosserie spécifiques et une décoration intérieure en rapport. Elle profite des équipements de la Luxury, excepté la sellerie cuir.

M135i xDrive

Associée au 4 cylindre de 306 ch, cette version joue une partition à part. Elle s'offre le différentiel autobloquant, les freins M Sport et une présentation extérieure plus voyante (becquet arrière, diffuseur arrière, double sortie d'échappement...).

La Série 1 se décline depuis peu en version Série 2 Gran Coupé dotée des mêmes motorisations, en attendant une version coupé deux portes, dont on ignore encore si elle sera traction ou propulsion.



YANN LEFEBVRE

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACKS D'AGRÉMENT

(1 300 À 1 850 €)

Si vous aimez être assisté, le pack Confort propose le hayon électrique, l'accès confort, les sièges électriques et chauffants, ainsi que l'ouverture mains-libres. Le pack Evasion ajoute à l'option toit ouvrant le vitrage calorifuge et le compartimentage du coffre. Des offres relativement intéressantes par rapport aux prix individuels des options, mais encore faut-il en avoir l'utilité... et l'envie.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACKS TECHNOLOGIQUES

(750 À 3 600 €)

Par rapport à la Série 3, la Série 1 fait un effort sur le prix de ses packs technologiques qui comportent, il est vrai, moins de fonctionnalités. Elle en compte deux : le ConnectedDrive (750 à 2 650 €), qui cumule l'alarme, la navigation haut de gamme, la commande gestuelle, le wi-fi et l'accès à distance. Le pack Innovation (2 500 à 3 600 €) ajoute les rétroviseurs rabattables électriquement, la conduite semi-autonome, la navigation haut de gamme, l'affichage tête haute et la connectivité avancée.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (CONNECTEDDRIVE)

COMMANDE GESTUELLE

(310 €)

Le constructeur munichois conserve l'exclusivité de cette fonctionnalité, laquelle permet de commander le volume sonore sans avoir à manipuler le moindre bouton. Impressionnante au premier abord, la commande gestuelle se révèle, en définitive, agaçante au quotidien. En effet, les erreurs d'interprétation des gestes du conducteur sont monnaie courante. Un pur gadget.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

BMW LIVE COCKPIT PRO

(1 200 À 2 450 €)

Présent de série sur les finitions Luxury et M Sport, le Live Cockpit Navigation Pro intègre l'instrumentation numérique, un écran central de taille supérieure (10,25 pouces), le disque dur de 32 Go ou encore la commande vocale qui, soit dit en passant, brille par son inefficacité. À moins d'être un véritable fondu de technologie, le bénéfice réel apporté par ces équipements au quotidien s'avère des plus discutables.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX 118i BVM Édition Sport

31 800 € - Malus écologique : 0 - 1 504 €

Devenue une compacte presque comme les autres, la BMW Série 1 offre un excellent compromis dans sa motorisation d'entrée de gamme. Le pétillant 3 cylindres se révèle déjà très suffisant pour apprécier ses réelles qualités dynamiques. La finition Édition Sport permet de lui donner un petit air sportif sans faire trop gonfler la facture. De quoi laisser une menue part de budget pour choisir quelques options ! Les gros rouleurs se laisseront, quant à eux, séduire par la 118d, performante et sobre, surtout avec la boîte manuelle.

Retrouvez l'essai
dans L'AJ n° 1 049

LES TEINTES

Peinture gratuite



Schwarz



Alpinweiss (uniquement sur M Sport et M135i)

Peintures métallisées 890 €



Glaciersilber



Saphirschwarz



Seaside Blue



Mineralweiss



Mineralgrau



Melbourne Rot



Mediterranean Blau



Misano Blau (sur M Sport)

Peinture métallisée BMW Individual 1 340 €



Storm Bay

LES JANTES



16 pouces, de série sur Série 1 et Lounge 118i et 118d.



17 pouces, de série sur Série 1 et Lounge 120d.



17 pouces, de série sur Luxury.



17 pouces (470 à 2 050 €).



18 pouces, de série sur Édition Sport.



18 pouces (410 à 2 460 €).



18 pouces, de série sur M135i en Cerium Grey et sur M Sport en Orbit Grey.



19 pouces, en option avec pack M Performance (660 €).

HONDA CIVIC

Cette iconique Honda porte le même nom depuis... 1972.
La dixième de la lignée, 100 % nouvelle, continue de faire honneur
à la réputation de robustesse du modèle. Par Didier Laurent Photos Pilou

Pour son millésime 2017, la Civic a tout changé: design, base technique, motorisations. Côté gabarit, avec 15 cm de plus en longueur (4,52 m) que sa devancière, elle est devenue la berline compacte la plus imposante du segment. Le régulateur de vitesse adaptatif, la lecture automatique des panneaux et le freinage automatique d'urgence sont de série. Autres points forts: la climatisation automatique et les sièges avant chauffants, qui intègrent le premier niveau de finition. La tenue de route est servie par les réglages dynamiques du châssis, et des suspensions bien calibrées préservent les passagers. L'insonorisation est de bon niveau, même avec le moteur 3 cylindres, notre recommandation et la version la plus présente en occasion. Le coffre, enfin, profite du gabarit de la voiture: 480 dm³ selon nos mesures (417 dm³ pour la Type R). En revanche, tout n'est pas parfait en finition, et le style extérieur peut être discuté. Mais la fiabilité est là, et la Civic constitue une bonne affaire en occasion.

LA GAMME Modèles		Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.0 turbo BVM6/CVT	126/129	6,4/6,7	Un 3 cylindres séduisant et qui est le plus répandu en occasion. Agrément de conduite au rendez-vous et consommation mesurée. Un bon attelage, pas trop vibrant pour une telle architecture, et bien insonorisé. Aussi disponible avec une boîte à variation continue, peu agréable, mais qui reste économique.
	1.5 turbo	182	6,6	Une motorisation qui a du peps, à mi-chemin entre la sage 1.0 et l'extravagante Type R, mais assez peu répandue car plus onéreuse à l'achat et à l'usage. Mais elle ne manque pas d'intérêt, notamment pour les petits rouleurs.
	Type R	320	8,6	Si vous aimez vous faire remarquer, rouler sur circuit ou vous faire plaisir, la sportive de la famille est faite pour vous. Toutefois, n'oubliez pas que cette version n'est pas la plus confortable et qu'elle est plus fatigante sur un long trajet. Un collector, compte tenu des malus actuels.
Diesel	1.6 i-DTEC BVM6/ BVA9	120	5,6/6,2	La sagesse du diesel pour les gros rouleurs qui cherchent une version plus économique. À choisir si vous faites souvent de longs trajets et non pas des petits parcours quotidiens en milieu urbain. Proposée aussi en version automatique avec une boîte à convertisseur et 9 rapports, plus rare à dénicher en occasion.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 17 000 €
Diesel : à partir de 18 000 €
Génération : actuelle (10 ^e)
Commercialisation : octobre 2016
Restylage : janvier 2020
Carrosserie : berline compacte
Modèles en circulation : env. 6 000



LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEUR 1.0 TURBO

Sur les versions 1.0 turbo essence, il arrive que la courroie de distribution, qui passe dans un bain d'huile, s'use prématurément. En cause: un défaut d'alignement des poulies menante et menée, qui génère un frottement sur les joues des poulies. La courroie peut

finir par lâcher, et provoquer la casse du turbo, voire du moteur. Sur les voitures concernées, le problème est toujours survenu avant 15 000 km. Ce qui veut dire que les exemplaires qui présentent un kilométrage supérieur en occasion ne sont, a priori, pas concernés. Dans tous les cas, cette avarie est prise en garantie.

AUTRES DÉFAILLANCES

CAPTEUR DE STATIONNEMENT

Des cas de déclenchements intempestifs ont été observés lors de forte pluie (modèles 2017 à 2019). La raison: le design du capteur (une légère boursoffure), voire de la calandre, qui empêche la parfaite évacuation de l'eau et qui devient un obstacle pour le capteur. Le dessin des pièces a été très légèrement modifié pour que l'eau ne stagne pas à cet endroit.

FEUX ARRIÈRE

Certains souffrent d'un problème d'assemblage. En résulte un défaut d'étanchéité, et de l'eau peut s'infiltrer. Aucune solution après-vente, hormis le remplacement pur et simple de la pièce. Ne pas confondre ce défaut avec la présence de condensation dans les optiques.

AIDES À LA CONDUITE

La caméra CMOS ADAS, logée en haut du pare-brise, peut souffrir d'un circuit imprimé défectueux. Le régulateur de vitesse adaptatif, le freinage autonome d'urgence et l'aide au maintien dans la voie ne sont alors plus disponibles. Il faut remplacer la caméra pour retrouver ces fonctionnalités.

SYSTÈME HONDA CONNECT

L'écran se fige et devient inopérant. Il s'agit d'un problème de hardware (pièce physique), et non de software (logiciel). Il faut alors remplacer tout l'ensemble.

CLIMATISATION

Certains tuyaux peuvent entrer en vibration et causer des désagréments sonores. Leur design a été revu, et les pièces incriminées sont remplacées sous garantie.

LES RAPPELS

MAJEURS

Aucun

& MINEURS

MANUEL D'UTILISATION (EN COURS)

Sur 898 véhicules, le manuel d'utilisation comporte une erreur au niveau des indications concernant

le point vertical du crochet d'attelage. Honda procède actuellement au remplacement des manuels.

LE BILAN FIABILITÉ

La solidité mécanique des modèles Honda n'est pas une légende. Pas de rappel, ou presque, pour cette Civic: sa fiabilité générale continue de séduire les clients. La Civic est une valeur sûre depuis dix générations, même pour cette dernière version, qui se veut plus technologique.

NOTRE CHOIX

1,0 I-VTEC 126 CH

EXECUTIVE

de 2018
1^{er} prix prospecté: **18 000 €**
20 000 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	126 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 2 250 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne essence, turbo
Cylindrée/puissance fiscale	988 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,6 m
Pneumatiques	215/55 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,52/1,80/1,43/2,70 m
Poids/tractable freiné	1 346/1 200 kg

Performances

1 000 m d. a.	33,3 s
0 à 100 km	11,7 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	11,5/14,7/17,5 s
Vitesse maxi	205 km/h ⁽¹⁾
Freinage à 90/130 km/h	30/62 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	27 cm ⁽²⁾
Largeur aux coudes AV/AR	151/145 cm
Volume de coffre	480 dm ³ ⁽³⁾

(1) Donnée constructeur. (2) 27 cm pour la Type R.
(3) 417 dm³ pour la Type R.

LE BUDGET

Assurance ⁽⁴⁾ : 811 €	Carte grise ⁽⁵⁾ : 199,80 €
----------------------------------	---------------------------------------

Consommations

Moyenne	6,4 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,9/6,1/6,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	718 km/46 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV ⁽⁶⁾	352 €	Kit de distribution	235 €
Amortisseurs AR ⁽⁶⁾	290 €	Embrayage	423 €
Disques AV	180 €	FAP	non
Disques AR	149 €	Pneus ⁽⁶⁾	230 €
Plaquettes AV ⁽⁷⁾	210 €	Feu AV	552 €
Plaquettes AR ⁽⁷⁾	160 €	Feu AR	290 €
Filtre à air	33 €	Bouclier AV	575 € ⁽⁸⁾
Filtre à huile	17 €	Bouclier AR	756 € ⁽⁸⁾

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(4) Base de calcul: automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (5) Base de calcul: moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (6) La paire. (7) 2 jeux. (8) Éléments déjà peints.



CIRCUIT DE LA TERRE À LA MER DANS LA SPLENDEUR DES BALKANS MONTÉNÉGRO - ALBANIE - CROATIE

8 JOURS / 7 NUITS

2 DÉPARTS

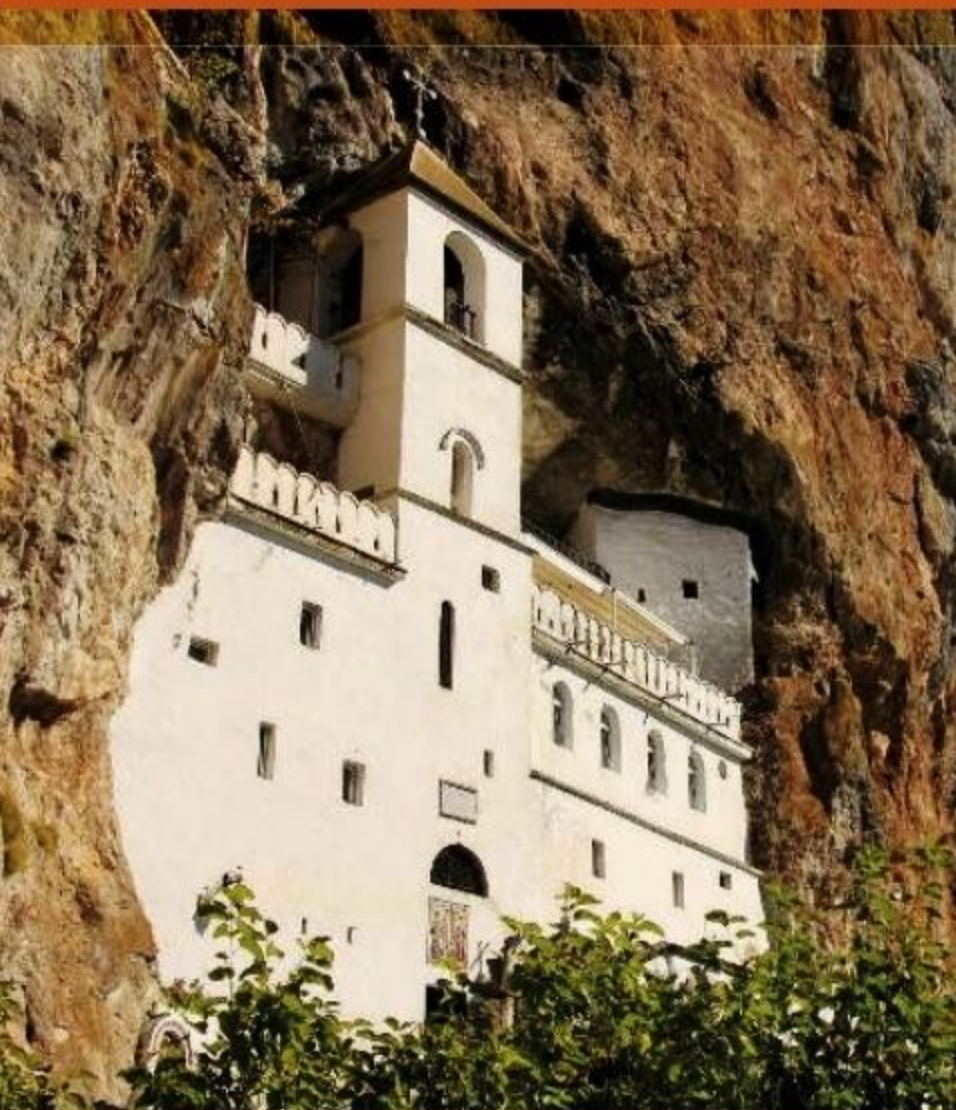
➔ du 7 au 14 MAI
➔ du 17 au
24 SEPTEMBRE
2020

LES POINTS FORTS DE VOTRE CIRCUIT

- Un **circuit original varié** qui allie merveilles naturelles et trésors du patrimoine classés par l'Unesco.
- La découverte des plus beaux lieux du Monténégro : **Kotor** à l'architecture médiévale, la visite du **Lac Noir** et tant d'autres **paysages époustoufflants**.
- L'incontournable **Dubrovnik** cité-trésor baroque.
- Un itinéraire **spécialement concocté** pour vous où vous imprègnerez des **coutumes locales** et **dégusterez des mets traditionnels**.
- L'accompagnement par un **guide francophone** chevronné et captivant et un **hébergement de grande qualité**.
- A partir de 1490€ par personne, **vol inclus**.



Vol A/R de Paris



Informations & réservations au **01 41 33 59 81** (du lundi au vendredi de 9h30 à 12h et de 14h à 18h, en précisant le code AUTO-JOURNAL)

Téléchargez la documentation complète sur www.croisières-lecteurs.com/aj

Demandez votre brochure sans engagement en retournant ce coupon à : L'auto-journal - Circuit Monténégro - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

Nom* : Prénom* :

Adresse* :

CP* : Ville* : Tél.:

Pour bénéficier des offres de L'auto-journal et de ses partenaires, email

Avez-vous déjà effectué une croisière (maritime ou fluviale) ☐ OUI ☐ NON

*A renseigner obligatoirement pour traiter votre demande.

Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique fondé sur votre consentement et destiné à Reworld Media France SAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont l'envoi de la brochure et les offres relatives aux voyages avec nos partenaires si vous y consentez. L'inscription au voyage implique l'acceptation des conditions générales et particulières de vente de Bleu Voyages au dos du bulletin de réservation joint à la brochure. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à : Reworld Media France - DPD Service juridique, 8 rue François Ory 92543 MONTROUGE ou par mail : dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr Crédits Photo : Istock, Bleu Voyages et Shutterstock.

SB20MONTP

Nouvelle grille de calcul
du malus écologique

LE PRIX DU NEUF

ALFA ROMEO

TYPE CV B/M* PRIX

GIULIETTA

1.4 T-Jet 120 ch	7	M	1 761	22 700
1.6 JTDm 120 ch	6	M	150	25 500
2.0 JTDm 170 ch Executive TCT	6	M	260	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	5 404	40 400
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M	10 980	57 000
2.2 Diesel 136 ch Auto.	7		0	36 700
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	8		0	43 000
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10		0	45 400
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	M	1 074	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	15 506	55 100
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	M	16 810	62 100
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	M	898	41 500
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M	898	48 600
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	M	2 205	60 400
Surcoût Super : "base" + 4 700 €				
Surcoût Sprint : Super + 4 500 €				
Surcoût Ti : Sprint + 3 300 €				
Surcoût Veloce : Ti + 500 €				

ALPINE

TYPE CV B/M* PRIX

A110

Pure	15	M	1 629	54 700
S	18	M	1 901	66 500
Surcoût Légende : Pure + 3 800 €				

ASTON MARTIN

TYPE CV B/M* PRIX

Vantage V8	NC	M	20 000	155 295
DB11 V8 Coupé	NC	M	20 000	184 585
DB11 AMR Coupé	NC	M	20 000	220 430
Vanquish S Ultimate	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	150	27 970
40 TFSI S line S tronic	11	M	818	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 €				

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	6 375	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		0	27 420
35 TFSI	8	M	100	29 490
40 TFSI Quattro S tronic	11	M	1 074	35 870
S3 Quattro S tronic	20	M	4 279	56 110
RS3 Quattro S tronic	29	M	20 000	64 220
30 TDI	6		0	28 970
35 TDI S tronic	8	M	75	33 200
40 TDI Quattro S tronic	8	M	740	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	230	34 740
40 TFSI Quattro S tronic	11	M	1 901	41 120
S3	20	M	6 724	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	400	41 980
45 TFSI	14	M	898	44 620
TTS	19	M	4 279	62 900
RS	28	M	17 490	77 000
Surcoût S line : "base" + 5 400 €				

TT ROADSTER

Surcoût : coupé + 3 000 €

Q3

35 TFSI	8	M	280	34 330
40 TFSI Design Quattro S tronic	11	M	11 488	44 660
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	10 011	47 360
RS	29	M	20 000	69 100
35 TDI Quattro	8	M	3 552	39 360
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M	5 715	46 860
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €				

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 €				

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 €				

A4 AVANT

Surcoût : berline + 1 700 €

A4 ALLROAD

45 TFSI Design S tronic	14	M	3 552	52 600
40 TDI Design S tronic	10	M	818	51 600
45 TDI Design Tiptronic	13	M	5 105	55 750
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				

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 €				

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	2 049	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 €

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	2 918	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 €				

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 €

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	20 000	100 800
60 TFSI e Avus	22		0	127 400
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	4 818	95 370
Surcoût Avus : "base" + 14 100 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €				

Q7

55 TFSI Advanced	23	M	20 000	76 080
45 TDI Advanced	14	M	20 000	70 350
50 TDI Advanced	18	M	20 000	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	20 000	76 400

50 TDI Tiptronic	18	M	20 000	79 710
SQ8 TDI	32	M	20 000	115 100
Surcoult S line : "base" + 6 900 €				

Surcoût M Sport : Lounge + 2 750 €			
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €			
SÉRIE 3			
320i Lounge	10		125 40 900
330i Lounge Auto.	15		260 46 800
M340i xDrive	25		4 026 66 850
330e Lounge	8		0 51 800
318d Lounge	8		0 38 450
320d Lounge	10		0 41 900
330d Lounge xDrive	16		540 53 400
Surcoût Edition Sport : Lounge + 4 100 €			
Surcoût Luxury : Edition Sport + 5 450 €			
Surcoût M Sport : Edition Sport + 5 150 €			
SÉRIE 3 TOURING			
Surcoût : Berline + 1 550 €			
SÉRIE 4 COUPÉ			
420i Lounge	10		1 629 42 500
440i Lounge Auto.	21		4 818 56 400
M4	32		20 000 89 250
M4 Pack Competition	34		20 000 96 050
420d Lounge	10		240 44 500
430d Lounge xDrive Auto.	15		4 543 56 350
Surcoût Luxury : Lounge + 10 100 €			
Surcoût M Sport : Lounge + 9 600 €			
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ			
Surcoût : coupé + 0 €			
SÉRIE 4 CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €			
Z4			
sDrive20i	11		280 46 300
sDrive30i	15		330 54 700
M40i	23		6 375 67 650
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €			
Sucoût M Sport : Sport + 2 100 €			
X3			
xDrive20i Lounge Auto.	11		3 119 48 250
xDrive30i Lounge Auto.	15		8 254 53 950
M40i Auto.	25		16 149 76 150
M	38		20 000 99 200
M Competition	41		20 000 107 750
xDrive30e Lounge	8		0 58 950
sDrive18d Première Auto.	7		330 44 750
xDrive20d Lounge Auto.	10		2 153 52 450
xDrive30d Lounge Auto.	16		3 784 58 950
M40d Auto.	21		5 105 75 150
Surcoût Lounge : Première + 2 750 €			
Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €			
Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €			
Surcoût M Sport : xLine + 2 200 €			
X4			
xDrive20i Lounge Auto.	11		7 851 51 800
xDrive30i Lounge Auto.	15		8 254 57 500
M40i Auto.	25		15 506 78 650
M	38		20 000 101 700
M Competition	41		20 000 110 250
xDrive20d Lounge Auto.	11		2 205 56 000
xDrive30d Lounge Auto.	16		4 543 62 500
M40d Auto.	21		10 980 77 650
Surcoût xLine : Lounge + 5 850 €			
Surcoût M Sport : xLine + 2 250 €			
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €			
SÉRIE 5			
520i Lounge Auto.	10		330 49 450
530i Lounge xDrive Auto.	15		2 205 59 400
540i Lounge xDrive Auto.	23		12 500 66 200
M550i xDrive	43		20 000 96 200
M5 Auto.	52		20 000 129 450
M5 Competition Auto.	55		20 000 138 500
530e iPerformance Lounge	13		0 58 000
518d Lounge Auto.	8		0 46 450
520d Lounge Auto.	10		0 51 000
530d Lounge Auto.	15		260 61 000
540d Lounge xDrive Auto.	20		1 761 68 650
M550d xDrive Auto.	28		5 404 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		8254 74 850
620d Lounge Auto.	10		983 61 150
630d Lounge Auto.	16		3 331 69 400
640d Lounge xDrive Auto.	20		5 105 77 400
Surcoût Luxury : Lounge + 5 350 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 4 350 €			
SÉRIE 8 COUPÉ			
840i xDrive	23		20 000 101 650
M850i xDrive	49		20 000 128 700

M8 Compétition	55		20 000 173 000
840d xDrive	20		7 086 103 250
Surcoût M Sport : "base" + 5 600 €			
Surcoût M Sport Technic : M Sport + 4 150 €			
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ			
Surcoût : coupé + 550 € à + 950 €			
SÉRIE 8 CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 8 000 €			
X5			
xDrive40i Lounge Auto.	23		20 000 74 300
M50i	44		20 000 98 400
M Competition	56		20 000 145 400
xDrive45e Lounge	15		0 82 900
xDrive25d Lounge	12		5 715 65 900
xDrive30d Lounge Auto.	16		9 550 72 400
M50d Auto.	28		20 000 100 350
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 050 €			
X6			
xDrive40i Lounge	23		20 000 81 000
M50i	44		20 000 101 650
M Competition	56		20 000 148 200
xDrive30d Lounge	16		9 550 79 100
M50d	29		20 000 103 600
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €			
Surcoût M Sport : xLine + 850 €			
SÉRIE 7			
740 Li xDrive	22		11 488 106 650
750i xDrive	43		20 000 116 950
M760Li xDrive	51		20 500 183 650
745e	13		0 104 450
730d xDrive	16		2 370 97 750
740d xDrive	20		3 331 104 750
750d xDrive	28		4 279 116 150
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €			
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 750 €			
X7			
xDrive40i	23		20 000 96 300
M50i	44		20 000 120 450
xDrive30d	16		20 000 94 400
M50d	28		20 000 120 450
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €			
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €			
i8			
Hybride rechargeable	11		0 142 050
i8 ROADSTER			
Hybride rechargeable	11		0 157 050

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-monthery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
C-ZERO			
Confort	1		6 000 26 900
C1 (3 PORTES)			
1.0 VTI 72 ch Live	4		0 11 050
Surcoût Feel : Live + 1 800 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 400 €			
C1 (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			
C3			
1.2 PureTech 82 ch Live	4		0 14 450
1.2 PureTech 110 ch Feel	5		0 17 500
Surcoût Feel : Live + 1 550 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 850 €			
Surcoût Origins : Shine + 1 500 €			
C3 AIRCROSS			
1.2 PureTech 110 ch Live	6		125 18 200
1.2 PureTech 130 ch Shine Auto.	6		280 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		50 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	M	260	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	M	983	35 400
C5 AIRCROSS				
1.2 PureTech 130 ch Start	7	M	260	24 700
1.6 PureTech 180 ch Shine Auto.	10	M	1 504	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	1 276	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	450	22 400
1.2 PureTech 130 ch Feel Auto.	7	M	740	26 000
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M	125	23 350
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	7	M	170	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	100	9 590
0.9 TCe 90 ch Confort	5	M	170	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	400	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	170	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	170	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	400	13 960
1.5 Blue dCi 95 ch	4		0	15 860
LODGY				
1.3 TCe 100 ch Essentiel	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	
DS 3 CROSSBACK				
1.2 PureTech 100 ch Chic	5		0	23 900
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	6	M	150	26 900
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M	170	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 €				

ABARTH 124 SPIDER				
1.4 Turbo 170 ch	9	M	400	34 500
Surcoût Turismo : "base" + 3 000 €				
Surcoût GT : Turismo + 3 400 €				
QUBO				
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4	M	818	17 680
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	M	818	18 180
DOBLO				
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	M	2 544	22 340
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M	2 544	22 840
Surcoût Trekking : Lounge + 1 300 €				
DOBLO MAXI				
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M	2 544	23 640
FORD				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
KA+				
1.2 70 ch Essential	4	M	210	10 450
1.2 85 ch Ultimate	5	M	150	12 150
1.5 TDCi 95 ch Ultimate	5		0	14 150
Surcoût White Edition/Black Edition : Ultimate + 600 €				
KA+ ACTIVE				
1.2 85 ch	5	M	740	13 850
1.5 TDCi 95 ch	5		0	15 850
FIESTA (3 PORTES)				
1.1 75 ch	NC		0	13 900
1.0 EcoBoost 95 ch Cool & Connect	NC		0	17 050
1.0 EcoB. 100 ch Cool & Connect Auto.	NC	M	250	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	818	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	740	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		0	20 200
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0	22 700
1.5 EcoBlue 95 ch Trend	NC		0	20 990
1.5 EcoBlue 125 ch Titanium	7	M	75	23 700
Surcoût Titanium : Trend + 1 710 €				
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 000 €				
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		0	26 200
1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line	10		0	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		0	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 €				
KUGA				
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	NC	M	360	26 600
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	NC	M	330	30 500
2.5 Duratec PHEV 225 ch Titanium	NC	M	260	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		0	37 550
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M	190	41 350
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 750 €				
MONDEO SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				

S-MAX				
2.0 EcoBlue 150 ch ST-Line	8		818	41 050
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium Auto.	10		2 205	45 050
2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto.	14		2 544	47 450
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 700 €				
GALAXY				
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8		983	43 050
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10		2 370	46 950
2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto.	14		2 544	49 450
EDGE				
2.0 EcoBlue 238 ch ST-Line Auto. AWD	15		16 810	53 500
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 400 €				
MUSTANG FASTBACK				
GT	36		20 000	48 800
Bullitt	37		20 000	55 400
Surcoût 55 : "base" + 3 200 €				
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 000 €				
TOURNEO COURIER				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5		400	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		1 276	22 540
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5		230	24 280
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		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
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	0	18 190
1.5 i-VTEC 130 ch Dynamic	7	0	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	0	24 920
1.5 i-VTEC Sport Plus	10	0	32 130
Type-R GT	21	M 8 671	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	0	33 240
HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	0	24 490
Sport	10	M 330	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 1 629	30 760
1.5 i-VTEC 193 ch Exclusive 4WD CVT	11	M 12 552	45 280
Hybrid Comfort	7	M 650	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 €			

i20				
1.2 75 ch Initia	4		0	14 400
1.2 84 ch Intuitive	5		0	17 200
1.0 T-GDi 100 ch Initia	5		0	15 700
Surcoût Intuitive : Initia + 2 450 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
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		0	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		0	22 700
1.4 T-GDi 140 ch N Line	7		0	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 €				
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 Hyb. 48V 185 ch Executive HTrac Auto.	3 552	M		45 300
Surcoût Creative : Intuitive + 2 100 €				
Surcoût Premium : Creative + 4 200 €				
Surcoût Executive : Premium + 3 900 €				
Surcoût N Line : Executive + 0 €				
NEXO				
Hydrogène	NC	B	6 000	72 000
SANTA FE				
2.0 CRDi HTrac 185 ch Executive Auto.	11	M	450	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	
XE				
P250 S	NC	M	3 781	46 550
P300 S AWD	NC	M	7 851	52 340
D180	NC	M	260	43 450
Surcoût SE : S + 3 270 €				
Surcoût HSE : SE + 4 420 €				

Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €			
KIA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
PICANTO			
1.0 67 ch Motion	4	0	11 100
1.2 84 ch GT Line	4	0	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	50 14 590
1.0 T-GDI 100 ch Urban Edition	5	0	17 390
1.0 T-GDI 120 ch Urban Edition	5	0	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 €			
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	0	21 090
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	0	21 590
1.4 T-GDI 140 ch Motion	7	M	75 22 590
GT DCT	11	M	1 276 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	0	27 590
1.0 T-GDI 140 ch GT Line	7	M	141 28 590
GT DCT	12	M	1 276 35 890
1.6 CRDi 136 ch GT Line	7	0	30 990
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €			
XCEED			
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	M	100 24 990
1.0 T-GDI 140 ch Motion	8	M	210 25 990
1.6 T-GDI 204 ch Launch Edition	11	M	983 33 990
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	M	125 27 590
1.6 CRDi 136 ch Motion	7	0	28 590
Surcoût Active : Motion + 2 500 €			
Surcoût Launch Edition : Active + 2 000 €			
Surcoût Premium : Launch Edition + 3 000 €			
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	4 026 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			
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
RANGE ROVER EVOQUE			
P200 AWD Auto.	12	M	14 881 46 050
P250 AWD Auto.	16	M	15 506 50 300
P300 AWD Auto.	20	M	16 149 54 950
D150	9	M	1 761 39 750
D180 AWD Auto.	11	M	4 026 47 100
D240 AWD Auto.	15	M	4 818 50 900
Surcoût S : "base" + 5 150 €			
Surcoût SE : S + 10 500 €			
Surcoût HSE : SE + 4 100 €			
DISCOVERY SPORT			
P200 AWD Auto.	12	M	17 490 44 450
P250 AWD Auto.	16	M	18 905 48 650
D150	9	M	1 276 38 100
D180 AWD Auto.	11	M	5 715 45 400
D240 AWD Auto.	15	M	6 724 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	16 810 58 700
P300 Auto.	20	M	20 000 62 200
D180 Auto.	11	M	3 552 58 700
D240 Auto.	15	M	4 543 62 900
D275 Auto.	18	M	10 011 65 430
D300 Auto.	20	M	10 011 67 200
Surcoût S : "base" + +6 600 €			
Surcoût SE : S + 3 900 €			
Surcoût HSE : SE + 8 000 €			
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 €			
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 €			
RC			
300h Luxe	9	M	125 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	898 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 €			
RX			
450h Pack	15	M	2 726 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 €			
RX L			
Surcoût : RX + 3 00 €			
LS			
500 F Sport 4WD	32	M	20 000 125 990
500h	10	M	2 370 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	5 404 111 990
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	13 682 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	14 881 103 550
Surcoût Granlusso : "base" + 11 650 €			
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €			
MAZDA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

200 d Avantgarde Line Auto.	8	0	46 100
220 d Avantgarde Line Auto.	10	0	49 600
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	1360	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	230	40 350
200 Avantgarde Line Auto.	10	190	46 350
43 AMG 4Matic Auto.	29	18 905	74 800
63 AMG S Auto.	42	20 000	111 800
220 d Avantgarde Line Auto.	10	0	49 850
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	14	360	55 850
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 550 €			

CLASSE C CABRIOLET

Surcoût : coupé + 7 800 €

SLC

200	10	898	42 100
300 Auto.	14	2 544	50 000
43 AMG Auto.	25	10 488	66 800
Surcoût Executive : "base" + 4 700 €			
Surcoût Sportline + Executive + 3 000 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 3 500 €			

GLC

300 Avantgarde Line 4Matic	16	5 105	61 450
43 AMG Matic	25	20 000	72 450
63 AMG S Matic+	42	20 000	111 450
200 d Avantgarde Line	9	240	53 900
220 d Avg Line Launch Edition 4M.	11	260	56 650
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	1 172	60 250
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	5 404	68 150
Surcoût Avantgarde Line : Avantgarde Line Launch Ed. + 1 100 €			
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 1 700 €			

GLC COUPÉ

300 AMG Line 4Matic	16	5 105	66 300
43 AMG 4Matic	25	20 000	75 600
63 AMG S Matic 9G-MCT	42	20 000	114 600
220 d AMG Line Launch Edition 4Matic	11	360	61 500
300 d AMG Line 4Matic	14	1 761	65 100
400 d AMG Line 4Matic	22	5 105	73 000
Surcoût AMG Line : AMG Line Launch Edition + 1 100 €			

EQC

400 AMG Line 4Matic	8	0	79 250
Surcoût Edition 1886 : AMG Line + 13 200 €			

CLASSE E

200 Avantgarde Line Auto.	NC	1 074	54 900
450 Avantgarde Line 4Matic Auto.	25	13 109	73 450
53 AMG 4Matic+ Auto.	NC	14 881	94 650
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	20 000	136 350
300 e Avantgarde Line	10	0	60 250
200 d Avantgarde Line Auto.	7	0	52 650
220 d Avantgarde Line Auto.	10	0	56 750
350 d Avantgarde Line Auto.	17	818	65 650
400 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	450	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	2 918	64 750
400 d 4Matic Auto.	23	8 254	77 550

CLASSE E COUPÉ

200 Avantgarde Line Auto.	NC	1 386	56 400
300 Avantgarde Line Auto.	NC	1 629	61 150
450 Avantgarde Line	NC	13 682	74 950
53 AMG 4Matic+ Auto.	NC	14 881	96 150
220 d Avantgarde Line Auto.	10	230	58 250
400 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	3 331	73 450
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 700 €			

CLASSE E CABRIOLET

Surcoût : coupé + 6 900 €

CLS COUPÉ

450 Executive 4Matic Auto.	26	6 375	76 100
300 d Executive Auto.	NC	360	71 900
400 d Executive 4Matic Auto.	23	2 544	82 900
Surcoût AMG Line+ : Executive + 9 200 €			

GLE

450 Avantgarde Line	25	10 011	78 050
53 AMG 4Matic+	33	20 000	97 350
300 d Avantgarde Line	15	6 375	67 650
350 d Avantgarde Line	17	14 481	68 650
400 d Avantgarde Line	22	14 481	74 650
Surcoût AMG Line+ : Avantgarde Line + 4 000 €			

GLE COUPÉ

400 4Matic Auto.	NC	20 000	74 900
43 AMG 4Matic Auto.	26	20 000	91 600
63 AMG 4Matic Auto.	48	20 000	134 500

63 S AMG 4Matic Auto.	51	20 000	145 000
350 d 4Matic Auto.	16	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	7 462	105 200
560 Fascination 4Matic Auto.	36	20 000	127 900
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	53	20 000	189 100
650 Maybach Auto.	36	20 000	218 300
560 e Limousine	22	0	120 000
350 d Executive Auto.	17	1 504	94 600
400 d Executive 4Matic Auto.	22	3 784	101 800
Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €			
Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €			

CLASSE S COUPÉ

450 Executive 4Matic	26	20 000	123 400
560 Executive 4Matic	36	20 000	149 400
63 AMG 4Matic+	53	20 000	200 050
Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €			

CLASSE S CABRIOLET

560 Executive	36	20 000	162 300
63 AMG 4Matic+	54	20 000	216 050
Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €			

SL

400 Auto.	25	16 810	106 750
500 Executive Auto.	35	20 000	136 650
Surcoût Executive : "base" + 7 900 €			

GLS

400 d Executive	NC	20 000	98 000
Surcoût AMG Line : Executive + 4 250 €			

AMG GT COUPÉ 4 P.

43 4Matic+	NC	20 000	105 850
53 4Matic+	NC	20 000	122 850
63 S 4Matic+	NC	20 000	173 650

AMG GT

GT	35	20 000	132 050
GT S	41	20 000	151 050
GT C	47	20 000	162 850
GT R	52	20 000	179 650
GT R Pro	NC	20 000	223 450
Surcoût : coupé + 12 700 €			

CLASSE G

500 Style Line Auto.	NC	20 000	110 700
63 AMG Auto.	NC	20 000	164 500

CITAN TOURER LONG

112 Pure	NC	650	22 728
108 CDI Pure	NC	330	22 416
109 CDI Pure	NC	210	22 824
111 CDI Pure	NC	310	23 940
Surcoût Plus : Pure + 2 886 €			
Surcoût Prime : Plus + 3 918 €			

CITAN TOURER EXTRA-LONG

111 CDI Pure	NC	310	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	0	19 200
One 102 ch	5	0	20 600
Cooper 136 ch	7	0	22 300
Cooper S 192 ch	11	0	26 900
John Cooper Works	13	740	34 500
John Cooper Works GP	NC	NC	44 900
Cooper SE Greenwich	NC	6 000	37 600
Surcoût Yours : Greenwich + 3 200 €			

MINI 5 PORTES

Surcoût : 3 portes + 900 €

MINI CABRIO

One 102 ch	6	0	25 000
Cooper	7	0	26 700
Cooper S	11	0	31 300
John Cooper Works	13	1 074	38 900
Surcoût Sidewalk : One/Cooper/Cooper S + 7 000 €/7 000 /6 200 €			

CLUBMAN

One	6	0	25 400
Cooper	7	0	27 400
Cooper S	11	210	31 700
John Cooper Works	20	1 074	44 900
One D	6	0	28 400
Cooper D	8	0	30 400
Cooper SD	10	0	35 900

COUNTRYMAN

One	8	0	26 900
Cooper	8	0	28 900
Cooper S	11	210	33 600
John Cooper Works All4	20	1 629	46 800
e-All4	NC	0	40 000
One D	8	0	29 900

Cooper D	8	0	31 900
Cooper SD	11	0	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	3 331	25 490
--------------------------------	---	-------	--------

ECLIPSE CROSS

1.5 T-Mivec 163 ch Invite	9	2 205	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

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	0	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 €			

JUKE

1.0 DIG-T 117 ch Visia	6	0	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	6 000	35 400
--------------	---	-------	--------

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	2 049	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	540	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	190	27 300
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	M	1 504	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	1 074	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	260	28 100
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	M	1 761	38 500
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	M	50	34 300
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	M	1 386	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	210	35 050
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	M	540	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	190	39 050
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	9	M	330	43 550
Surcoût Allure : Active + 3 000 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 400 €				
Surcoût GT : GT Line + 4 300 €				
508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				
RIFTER				
1.2 PureTech 110 ch Active	6	M	818	23 500
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5	M	170	24 300
1.5 BlueHDi 130 Active	7	M	190	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	4 279	57 170
T	19	M	8 671	66 170
S	24	M	9 103	69 740
GTS	25	M	20 000	80 179
GT4	32	M	20 000	95 299
718 BOXSTER				
2.0	19	M	4 279	59 209
T	19	M	4 543	68 210
S	24	M	9 103	71 780
GTS	25	M	20 000	82 219
Spyder	32	M	20 000	95 299
911 COUPÉ (TYPE 992)				
Carrera	27	M	15 506	106 654
Carrera S	34	M	14 881	122 255
911 CABRIOLET (TYPE 992)				
Carrera	27	M	18 188	121 055
Carrera S	34	M	16 810	136 655
TAYCAN				
4S	NC	0	108 632	
Turbo	NC	0	155 552	
Turbo S	NC	0	189 152	
PANAMERA				
4	22	M	8 254	99 676
4S	33	M	7 462	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	193 033	
Surcoût Edition 10 ans : "base" + 16 920 €				

PANAMERA SPORT TURISMO				
Surcoût: berline + 2 880 € à + 5 040 €				
MACAN				
2.0	16	M	5 715	61 460
S	25	M	14 273	67 099
Turbo	33	M	20 000	93 859
CAYENNE				
3.0	24	M	16 149	78 657
S	34	M	18 905	96 297
Turbo	47	M	20 000	144 177
E-Hybrid	21		0	94 101
Turbo S E-Hybrid	42		0	175 377
CAYENNE COUPE				
3.0	23	M	19 641	85 737
S	33	M	19 641	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 €				
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	150	11 490
0.9 TCe 90 ch	5	M	150	12 490
CLIO V				
1.0 SCe 65 ch Life	4		0	14 100
1.0 SCe 75 ch Life	4		0	14 600
1.0 TCe 100 ch Zen	5		0	18 000
1.3 TCe 130 ch Intens EDC	7		0	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 €				
CAPTUR				
1.0 TCe 100 ch Life	5		0	18 600
1.3 TCe 130 ch Zen	7	M	150	22 100
1.3 TCe 155 ch Intens EDC	8	M	125	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		0	21 600
1.3 TCe 140 ch Zen	7		0	25 400
1.3 TCe 160 ch Intens	8	M	125	28 900
R.S.	17	M	4 543	38 300
R.S. Trophy 300	19	M	5 105	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	230	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	280	27 000
1.3 TCe 140 ch Zen	7	M	280	28 200
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	650	35 100
1.7 Blue dCi 120 ch Zen	6	M	125	30 300
1.7 Blue dCi 150 ch Intens	8	M	150	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	240	28 000
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	9	M	400	34 900
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	6		0	29 800
1.7 Blue dCi 150 ch Intens	8	M	125	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		650	34 200
1.8 TCe 225 ch Intens EDC	13		7 851	38 400
1.7 Blue dCi 150 ch Zen	8		310	32 500
2.0 Blue dCi 160 ch Limited EDC	8		450	35 900
2.0 Blue dCi 200 ch Intens EDC	11		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 €				
KOLEOS				
2.0 Blue dCi 150 ch Life X-Tronic	8		2 370	34 250
2.0 Blue dCi 190 ch Zen X-Tr. All-Mode 4x4-i	11		3 784	40 850

SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FORTWO			

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

EQ Pure	1	B 6 000	24 150
Surcoût Passion : Pure + 1 650 € à + 2 175 €			
Surcoût Urbanshadow Edition : Passion + 0 €			
Surcoût Perfect : Passion + 125 €			
Surcoût Prime : Perfect + 1 125 € à + 2 025 €			
Surcoût Brabus Style : Prime + 1 750 € à + 1 950 €			

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			

Essence	9	M 1 386	26 990
Diesel	7	M 230	21 990
Surcoût T-Pop : "base" + 3 000 €			
Surcoût Limited : T-Pop + 3 000 €			

KORANDO

Essence	NC	M 2 544	22 990
Diesel	NC	M 280	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 3 552	27 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 1 000 €			

XV

1.6i 114 ch Confort Lineartronic	6	M 4 279	28 490
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 1 000 €			

LEVORG

2.0i 150 ch Confort Lineartronic	NC	M 8 254	29 999
Surcoût Luxury : Confort + 6 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 2 000 €			

FORESTER

2.0i 150 ch Confort Lineartronic	8	M 5 715	33 490
Surcoût Luxury : Confort + 3 000 €			

OUTBACK

2.5i 173 ch Premium GPS Lineartronic	10	M 8 671	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
CELÉRIO			

1.0 WT 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 360	15 990
1.0 Boosterjet Hybrid Pack	5	0	18 190
Sport	7	0	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	0	17 490
Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €			

JIMNY

1.5 WT Avantage	6	M 3 784	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 260	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 310	25 390
Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €			

TESLA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL 3			

Autonomie Standard Plus	4	B 3 000	48 600
Performance	9	0	68 800

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 €			

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 €			

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 €			

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 €			

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
------------------	---	---------	--------

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 7 851	32 490
Surcoût Blue Racing : "base" + 4 110 €			

GR SUPRA

"Base"	23	M 6 724	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 170	26 650
GTI DSG	11	M 898	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 75	27 810
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M 4 279	35 760
R	19	M 8 254	45 500
1.6 TDI 115 ch Lounge	6	M 50	29 550
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M 10	31 500

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

- Directeur de publicité : Marc Queillé -
- Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54
- Service commercial : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - jaldabo@reworldmedia.com
- Graphiste : Alexandre Guillard - aguillard@reworldmedia.com

VENTE D'ENTREPRISE

REPRENEZ
UNE ENTREPRISE LEADER
DANS LE DOMAINE
DES VEHICULES
DE COLLECTION



Vous êtes passionné de voitures anciennes. Faites de votre passion un retour de rentabilité important. Pour réussir ce projet, vous êtes avant tout un entrepreneur dans l'âme et disposez d'un apport conséquent. En reprenant cette Société, vous pourrez continuer à développer cette entreprise à fort potentiel de croissance dont la bonne rentabilité est confirmée depuis des années.

**BUSINESS
CONSULTING**
group

Contact sous référence : 20016908
www.business-consulting-group.fr
contact@business-consulting-group.fr
Tél : 04.72.19.19.89



Nouveau Renault CAPTUR

**RENAULT DAYS
DU 12 AU 16 MARS**

**UNE BONNE RAISON
DE CHANGER DE VÉHICULE**



À partir de

179 €/mois⁽¹⁾

LLD 49 mois.

1^{er} loyer de 2 400 €.

Sous condition de reprise.

INCLUS EASY PACK | **4 ANS** Entretien avec pièces d'usure
Garantie
Assistance 24h/24⁽²⁾

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

(1) Exemple pour Nouveau Renault CAPTUR Life TCe 100. (1)(3) Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km. Offre sous condition de reprise d'un véhicule roulant. En fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par DIAC, SA au capital de 659 334 050 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93160 Noisy-le-Grand - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny. (2) Pack Intégral Renault comprenant l'entretien, les prestations d'usure (hors pneumatiques), l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1^{er} des deux termes atteint) inclus dans le loyer pour 10 €/mois. Voir détail de l'offre Pack Intégral en point de vente et sur renault.fr. Offres réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'un Nouveau Renault CAPTUR neuf du 01/03/2020 au 31/03/2020. Gamme Nouveau Renault CAPTUR : consommations mixtes min/max (l/100 km) (NEDC corrigé - procédure WLTP) : 4,0/5,6 - 4,7/6,5. Émissions CO2 min/max (g/km) (NEDC corrigé - procédure WLTP) : 106/128 - 124/148. Voir détail de la procédure d'homologation sur site. Easy Pack : Pack tout inclus.

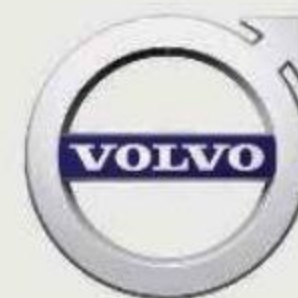
Concessions RENAULT
www.losangeautos.fr



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

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 Suréquipée + 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 + 8 Haut-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 - CO₂ rejeté (g/km) : 118 - 139

ACTENA
AUTOMOBILES

75 PARIS 16 01 44 30 82 30
92 NEUILLY 01 46 43 14 40
92 LA GARENNE 01 56 47 06 60
78 PORT MARLY 01 39 17 12 00
78 VERSAILLES 01 39 20 17 17
78 MAUREPAS 01 30 50 67 00
78 BUCHELAY 01 34 79 92 92

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 00 60

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS
ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

PRIOD

© VICTOR PARIS

LE JAPON CULTIVE LA SÉRÉNITÉ

LE FORESTER HYBRIDE VOUS L'APPORTE



SUBARU

Confidence in Motion®



L'HYBRIDE AUTONOME PAR SUBARU FORESTER e-BOXER

GAMME À PARTIR DE
39 990 €⁽¹⁾

RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU SUR SUBARU.FR | SUIVEZ NOUS SUR [FACEBOOK](#) | [YOUTUBE](#)



***La Confiance en Mouvement.** Prix pour un Subaru Forester e-BOXER Comfort au tarif de 39 990 € TTC. Modèle présenté : Forester e-BOXER luxury au tarif de 46 990 € TTC. ** L'extension de garantie véhicule neuf Subaru bénéficie à l'acquéreur sans préjudice des garanties légales prévues par le Code de vente et le Code de la consommation. Cette garantie commerciale couvre uniquement les prestations suivantes : assistance routière, déplacement ou remorquage du véhicule, mise à disposition d'un véhicule de remplacement, hébergement, réparation du véhicule réparé, rapatriement du véhicule à l'étranger, envoi de pièces détachées, panne mécanique prise en charge du coût des réparations (main d'œuvre et pièces de rechange) en vue de la remise en état de fonctionnement du véhicule. L'extension de garantie véhicule neuf Subaru est en vigueur à compter de l'expiration de la garantie constructeur Subaru, soit trois (3) ans à compter de la date d'acquisition du véhicule, pour une durée de deux (2) ans. Cette extension de garantie vous est proposée moyennant le prix de 2000 euros. Ne sont pas en charge que les pannes survenues en France métropolitaine (Corse incluse), Principauté de Monaco, Principauté d'Andorre ainsi que dans les pays non-membres de la carte verte. La présente garantie vous est proposée par la société OPTIVEN Services, dont le siège social est situé 25 et 33 rue Louis Guérin, 69100 VILLEURBANNE, 333 375 426 RCS LYON. Transport, préparation, plaques de police, 5 litres de carburant et taxe PHU (directive CE 2007/46) inclus. Frais d'immatriculation en sus. Prix susceptibles de variations à tout moment, sans préavis, tarifs TTC publics maximum conseillés au 20 janvier 2020. SUBARU FRANCES A.S. au capital de 1 215 000 €, RCS Paris 387 829 922, P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Rief - BP 10432 Saint Quentin 59035 Cergy-Pontoise Cedex. Consommation et émission de CO₂ (sur parcours mixte) NEDC corrigé : de 6,7 à 7,3 l/100 km - 154 g/km. WLTP : 185 CO₂ g/km.

CIT	SAVOIE MOTORS	SAVOIE MOTORS	SAVOIE MOTORS	SAS RLC	FAVRET AUTOMOBILES	NOUVEAU FAVRET AUTOMOBILES
356 route de Lyon 01960 PERONNAS /Bourg en Bresse Tél : 04.74.32.71.71	515 avenue Joseph Fontanet - Parc Olympique 73200 ALBERTVILLE Tél : 04.79.37.19.99	258 rue de la Françon 73420 VOGLANS/CHAMBERY Tél : 04.79.71.35.99	39 Chemin de la fruitière 74960 MEYTHET/ANNECY 04.50.67.89.11	2 rue Gaspard Monge 74100 ANNEMASSE Tél : 04.50.38.09.55	158 Route de Letraz 74700 DOMANCY /SALLANCHES Tél : 04.50.93.90.06	12 rue de l'Europe 74200 THONON LES BAINS Tél : 04.50.75.01.90

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1055

du 26 mars 2020



CHEVROLET

Chevrolet Corvette C8

Pour réussir son come-back, la mythique américaine fait sa révolution. Exit la propulsion et le moteur avant, il s'installe en position centrale arrière. Mais il s'agit bien toujours de l'orgasmique V8 6,2 litres atmosphérique. Premier essai aux États-Unis, bien sûr !



YANN LEFEBVRE ADRIEN CORTESI



NICOLAS SOLER

Face-à-face : Peugeot 2008 et 3008

C'est bien connu, les petits frères veulent toujours imiter les grands... au point de leur piquer la place ! En prenant du galon, le (plus si) petit 2008 est-il de taille à vraiment rivaliser avec le 3008 ?



Voitures de société : faut-il passer à l'électrique et à l'hybride ?

Dès qu'il s'agit de confier une voiture à leurs collaborateurs, les entreprises sortent la calculatrice. Les voitures électrifiées promettent beaucoup, mais sont-elles vraiment le nouvel eldorado ?

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

NE MANQUEZ PAS L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N° 91
164 pages - 5,95 €

Les SUV de demain seront "séduisants et performants". À découvrir dans ce numéro : le style musclé des Audi e-tron Sportback, Alpine AX110, Porsche Macan II et Ford Mustang Mach-E. Dans un registre plus calme, notre match entre le BMW X1 et le Range Rover Evoque.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer SNC (EMAS)



Actionnaire: Reworld Media France SAS

axel springer

Président Axel Springer France: Frank Mahlberg

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 55 94

E-mail: autojournal@reworldmedia.com

(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (55 94)

Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (53 96)

Directeur artistique: Olivier Frampas (50 72)

Essais: Méline Priam (chef de rubrique, 54 16)

Technique: Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Photographe: Yann Lefebvre

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (56 50)

Ont collaboré à ce numéro: Muriel Bataille, Sophie Ceugniet, 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 Brétaudeau Fontelles

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: mars 2020

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier	Allemagne
Taux de fibres recyclées	0%
Certification	PEFC
Impact sur l'eau	Ptot 0,016 kg/tonne



DIFFUSION

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? **Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h).** Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9

Abonnement France: 77 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 98 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (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⁾

SANS APPORT, SANS CONDITION
ENTRETIEN ET GARANTIE INCLUS⁽²⁾



RCS Nanterre n° 479 807 141.

(1) Exemple de Location Longue Durée pour un XC40 T2 Momentum BM6 pour 30 000 km, 36 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 **30/04/2020**, 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 R-Design T2 BM6 avec options, 36 loyers de 405 €.**

Volvo XC40 : Consommation en cycle mixte (L/100 km) : NEDC corrélé : 0-6.5, WLTP : 0-7.9
CO₂ rejeté (g/km) : NEDC corrélé : 0-147, WLTP : 0-179.

VOLVOCARS.FR

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 11^e - 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



VOTRE VÉHICULE
VOLÉ EST ICI

Un véhicule de perdu, un véhicule de retrouvé.



COYOTE SECURE

LOCALISATION ET RÉCUPÉRATION APRÈS-VOL

Grâce à sa **technologie radio exclusive Traqueur®** et en partenariat avec les forces de l'ordre, Coyote est le seul à localiser et récupérer votre véhicule volé, partout en Europe, y compris dans les parkings et zones blanches. L'Application Coyote, incluse, permet d'éviter les dangers de la route et de rouler en sécurité.



COYOTE | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

moncoyote.com

Offre soumise à abonnement.