

SEP M  
TOP  
ventes

Du 5 au 18 novembre 2020

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

# l'auto-journal

N°1070



**DACIA SPRING**  
Une électrique convaincante  
à moins de 12000 €



**ALPINE A410**  
Une vraie rivale  
de la Tesla Model 3



**RENAULT ARKANA**  
À bord de l'élégant  
SUV coupé

**RENAULT MÉGANE E-VISION**  
Plus techno,  
plus haut de gamme



**Dossier  
spécial**

## Renault se relance !

**FACE-À-FACE**  
Quelle est la meilleure citadine hybride ?

Toyota Yaris **VS** Renault Clio



**ESSAI**  
**BMW SÉRIE 4**  
Un coupé au caractère  
bien trempé



**ENQUÊTE**  
Face au  
WWF,  
la vérité  
sur les  
SUV

L 14595 - 1070 - F: 3,90 €



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

# BMW SÉRIE 1 ÉDITION DÈS 295 €/MOIS\*

AVEC MAJORATION DU 1<sup>ER</sup> LOYER DE 2600 €,  
ENTRETIEN\*\* ET EXTENSION DE GARANTIE INCLUS.



Le **plaisir** de conduire

\*Exemple pour une BMW 116i Édition Sport. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30000 km intégrant l'entretien et l'extension de garantie. 36 loyers linéaires de 294,29€/mois, et avec majoration du premier loyer de 2505,71 €.

Modèle présenté : BMW 116i Édition Sport avec options. Loyer : 300,00 €/mois, et avec majoration du premier loyer de 2600,00 €.

# SPORT



Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'une BMW 116i Édition Sport jusqu'au 31/12/2020 dans les concessions BMW participantes. Exclusion faite des montants relatifs aux bonus ou malus écologiques susceptibles de s'appliquer. Sous réserve d'acceptation par BMW Financial Services - Département de BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles B 343 606 448 - TVA FR 65 343 606 448. Courtier en Assurances immatriculé à l'ORIAS n° 07 008 883 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). Consommations en cycle mixte : **5,8 l/100 km**. CO<sub>2</sub> : **132 g/km** selon la norme européenne WLTP. \*\* Hors pièces d'usure.



**ŠKODA**

# PRENEZ PLACE DANS LA NOUVELLE ŠKODA OCTAVIA.

Scannez cette annonce avec Google Lens.

skoda.fr

 **Profitez de contenu exclusif**  
avec Google Lens



**Téléchargez**  
l'application Google sur  
l'App Store (iOS)  
Ou l'application Google  
Lens sur Google Play  
(Android)



**Ouvrez**  
Google Lens sur votre  
appareil mobile.  
Dirigez votre appareil  
photo vers la photo  
devant vous



**Cliquez**  
sur la vidéo pour  
en savoir plus !



BMW 420d Coupé/P. 44

Dossier Renault: Dacia Spring, Renault eVision/P. 12



Partir en vacances en voiture électrique/P. 84



Cupra Formentor/P. 48



## SOMMAIRE

### Découvrir

Renault: la reconquête

14 Dacia Spring

22 Renault Arkana et Mégane eVision

28 Alpine AX110 et A410

### Comprendre

36 SUV: les approximations du WWF

### Conduire

44 BMW Série 4 Coupé 420d 190 ch

48 Cupra Formentor 2.0 TSI 310 ch

54 Toyota Yaris 1.5 Hybride 116 ch/

Renault Clio E-Tech 140 ch

62 Porsche Cayenne GTS Coupé

64 Volkswagen Golf eHybrid

Voitures de société: les duels franco-français

72 Citadines: Citroën C3/Peugeot 2008/Renault Clio

74 Petits SUV: Citroën C3/Renault Captur

76 Premium: DS 3 Crossback/Peugeot 2008

77 Breaks diesel: Peugeot 308 SW/Renault Mégane Estate

78 SUV moyens: Peugeot 3008/Renault Kadjar - Citroën C5/Renault Koleos

80 Gros SUV: DS 7 Crossback/Peugeot 5008

81 Berlines: Peugeot 508/Renault Talisman

82 Le chef des essais vous répond

### Vibrer

84 Témoignages: ils sont partis en vacances en électrique

90 Endurance: en 2020, les grandes classiques s'enchaînent

92 Rétro: Citroën Xantia break (1996)

### S'offrir

96 Configurateur: Mercedes GLA

100 Occasion: Volvo XC40

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...

Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec Sport Auto n°706



Hybrides: la Renault Clio face à la Toyota Yaris/P. 54



Endurance: les forçats du volant/P. 90



Volkswagen Golf eHybrid/P. 64



Les voitures de société: Citroën C3 Aircross/P. 74

# Nouvelle Renault ZOE

Leader de l'électrique  
en France et en Europe<sup>(1)</sup>



À partir de  
**109 €/mois<sup>(2)</sup>**

Avec 30 jours de prêt d'un véhicule thermique par an inclus<sup>(3)</sup>

LLD sur 37 mois - 1<sup>er</sup> loyer de 1 800 €  
7 000 € de bonus écologique déduits  
Prime à la conversion de 2 500 € déduite<sup>(4)</sup>

MODÈLES PRÉSENTÉS : NOUVELLE RENAULT ZOE INTENS R110 AVEC OPTIONS PEINTURE MÉTALLISÉE (GRIS TITANIUM OU BLEU CÉLADON) ET JANTES ALLIAGE 17" À **190 €/MOIS<sup>(5)</sup>**, 1<sup>ER</sup> LOYER DE 11 300 € RAMENÉ À 1 800 € DÉDUCTION FAITE DU BONUS ÉCOLOGIQUE DE 7 000 € ET DE 2 500 € DE PRIME À LA CONVERSION. NOUVELLE RENAULT ZOE INTENS R110 AVEC OPTIONS PEINTURE MÉTALLISÉE BLANC QUARTZ ET JANTES ALLIAGE 17" À **196 €/MOIS<sup>(6)</sup>**, 1<sup>ER</sup> LOYER DE 11 300 € RAMENÉ À 1 800 € DÉDUCTION FAITE DU BONUS ÉCOLOGIQUE DE 7 000 € ET DE 2 500 € DE PRIME À LA CONVERSION.

(1) Renault ZOE, 1<sup>er</sup> véhicule électrique le plus vendu aux particuliers et aux professionnels avec 231 020 ventes en Europe entre 2012 et août 2020, dont 112 315 en France. Source AAA Data (Association Auxiliaire de l'Automobile). (2) Exemple pour Nouvelle Renault ZOE Life R110. (2)(5)(6) Location Longue Durée 37 mois et 22 500 km. Restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par DIAC, SA au capital de 415 100 500 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - Siren 702 002 221 RCS Bobigny. (3) Le VR Liberté est un service inclus dans le loyer pour 10 €/mois pour les versions Life et pour 1 €/mois pour le reste de la gamme (hors Série Très Limitée Team



**RENAULT**  
La vie, avec passion



## Rendez-vous dans le réseau Renault ou sur [renault.fr](https://www.renault.fr)

Rugby) vous permettant, durant votre Location Longue Durée, de bénéficier d'un véhicule de location allant de TWINGO (Catégorie B) à SCENIC (Catégorie D) ou similaire en fonction des disponibilités locales, pendant 30 jours/an pris consécutivement ou non et sans limitation de kilométrage. Ce service vous est proposé, dans le cadre d'un partenariat avec DIAC, par AXA ASSISTANCE France. Il est réservé aux clients de DIAC, propriétaires ou locataires d'un véhicule électrique et ayant souscrit, à cet effet, un contrat auprès de DIAC. VR Liberté est un service d'AXA ASSISTANCE France, SA au capital de 2 082 094 € - Siège social : 6 rue André Gide 92320 Châtillon - SIREN 311 338 339 RCS Nanterre. Voir détail du VR Liberté en concession. (4) Déduction faite de la prime à la conversion de 2 500 € sous condition de mise au rebut d'un véhicule particulier ou camionnette Diesel mis en circulation avant 2011 ou essence mis en circulation avant 2006 (selon décret n° 2020-955 du 31 juillet 2020) et d'éligibilité. Voir détail sur [www.primealaconversion.gouv.fr](https://www.primealaconversion.gouv.fr). Offres non cumulables réservées aux particuliers, valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une Nouvelle Renault ZOE neuve du 01/11/2020 au 30/11/2020. Nouvelle Renault ZOE est disponible également en achat avec location de batterie, voir conditions en points de vente.

**Gamme Nouvelle Renault ZOE : consommations min/max (Wh/km) : 172/177. Émissions de CO<sub>2</sub> : 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. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

# LE MOIS DE L'ÉLECTRIQUE

C'EST LE MOMENT DE CHANGER D'ÉNERGIE.  
VENEZ DÉCOUVRIR NOS OFFRES ÉLECTRIQUES  
ET HYBRIDES RECHARGEABLES.



## PEUGEOT e-208

À PARTIR DE  
**169 €/MOIS<sup>(1)</sup>**

APRÈS UN 1<sup>ER</sup> LOYER DE 2 290 €  
DÉDUCTION FAITE DU BONUS ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA PRIME À LA CONVERSION<sup>(2)</sup>  
ASSISTANCE ET GARANTIE INCLUSES PENDANT 4 ANS

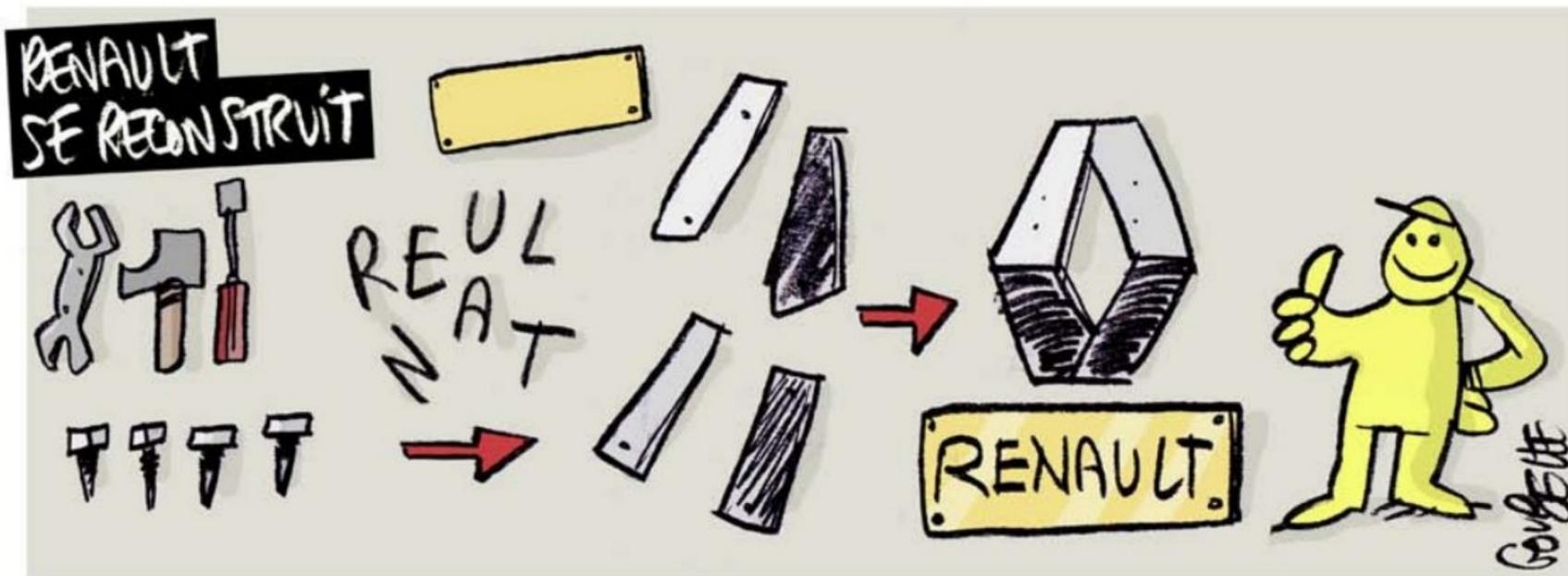
 Achetez sur [store.peugeot.fr](https://store.peugeot.fr)

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

(1) Location longue durée 49 mois 40 000 km. Exemple pour la location longue durée (LLD) d'une PEUGEOT e-208 Active neuve, hors options, incluant assistance et extension de garantie 49 mois. **Modèle présenté** : e-208 GT options peinture métal Bleu Vertigo, toit Black Diamond : **199 €/mois**, 1<sup>er</sup> loyer 4 500 €, déduction faite du bonus écologique et de la prime à la conversion<sup>(2)</sup>. Montants exprimés TTC hors autres prestations facultatives. (2) Après déduction du bonus écologique d'un montant de 7 000 € et de la prime à la conversion gouvernementale de 2 500 € sous condition de reprise d'un véhicule diesel immatriculé avant le 01/01/2011 ou d'un véhicule essence immatriculé avant le 01/01/2006, selon décret en vigueur. Offre valable du 01/11/2020 au 31/12/2020, sous condition de reprise, réservée aux personnes physiques pour un usage privé pour toute LLD d'une e-208 neuve dans le réseau participant, si acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138 517 008 €, RCS Versailles n° 317 425 981, ORIAS 07004921 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)), 2-10 bd de l'Europe 78300 Poissy. Offre non valable pour les véhicules au prix PEUGEOT Webstore ou sur le site [store.peugeot.fr](https://store.peugeot.fr). Le Contrat de Service Pack Extension peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau participant. \* Les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> indiquées sont conformes à la procédure WLTP du 01/09/2018, qui remplace le cycle européen de conduite (NEDC). Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs tels que : les équipements spécifiques, les options et les types de pneumatiques.



**ABONNEZ-VOUS!**

Retrouvez toutes nos offres p. 70 et sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)



CLÉMENT CHOULOT

## DEUX ROUES HORS DE L'ORNIÈRE

S'il est sans doute un peu trop tôt pour déclarer Renault définitivement guéri, le ciel semble enfin s'éclaircir du côté de "Billancourt". Financièrement, le groupe reste dans le rouge et le cours de Bourse est toujours aussi malmené. Sur les derniers mois, dans un marché mondial en baisse de 4%, les ventes globales ont encore reculé de plus de 6%, plombées par le marché brésilien totalement à l'arrêt. Mais les bonnes nouvelles s'enchaînent avec d'autres marchés – russe, notamment – qui redémarrent. Autre petit coin de ciel bleu, les ventes de Zoe (+ 157% sur un an) placent le groupe "en ligne" avec les objectifs de réduction

d'émissions de CO<sub>2</sub> à atteindre sur l'année 2020. Ce qui éloigne, de fait, le risque d'être pénalisé par Bruxelles.

Ce début de redressement n'est, certes, pas uniquement le fruit de la nouvelle équipe dirigeante. Nombre de décisions salutaires aujourd'hui ont été prises sous l'ère Carlos Ghosn. Toutefois, la stratégie impulsée par Luca de Meo donne beaucoup de force au message qu'essaie de faire passer l'entreprise. Comme le montre notre dossier, les trois principales marques du groupe ont reçu une feuille de route claire. À Dacia la responsabilité de séduire et d'innover, tout en gardant l'ADN de la marque franco-roumaine. À Renault la montée en gamme, en commençant par le segment C (Mégane, Kadjar), pour privilégier la "profitabilité aux volumes". Enfin, à Alpine la charge d'animer l'image du groupe. Par le sport automobile (Formule 1, Le Mans...) en premier lieu, qui devra avoir pour conséquence d'offrir davantage de visibilité "internationale" au coupé A110, mais aussi par le développement de nouveaux produits. Si le patron de Renault ne lâche rien sur ce sujet, comment ne pas voir l'intérêt pour Alpine de s'emparer de la très prometteuse plate-forme CMF-EV (Common module family-Electric vehicles) pour développer une véritable rivale de la Tesla Model 3. Pour cela, le constructeur va devoir faire montre de patience, renflouer les caisses et tisser de nouveaux liens forts avec son partenaire Nissan, codéveloppeur de la nouvelle plate-forme 100% électrique.

Si le groupe – l'Alliance? – semble avoir sorti deux roues de l'ornière, il convient de rester très prudent. Ce fragile redressement peut être balayé par un durcissement durable des règles sanitaires ou par une dégradation du contexte géopolitique. Avec la Turquie, par exemple, le 5<sup>e</sup> marché de Renault – leader sur les véhicules particuliers – et, surtout, principal site (à Bursa) de production de la Clio.

Rédacteur en chef adjoint  
[glhospital@reworldmedia.com](mailto:glhospital@reworldmedia.com)

G. L'Hospital

### ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je constate que l'idée de taxer les véhicules au (sur)poids fait son chemin... Il est vrai que plus une voiture est lourde, plus il faut d'énergie, fossile ou électrique, pour la mouvoir. Ne serait-ce pas la fin programmée des véhicules hybrides ou tout-électriques?

**Pierre Thomas**

Cette mesure pourrait entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2022 (voir p. 42) et ne devrait pas concerner les véhicules hybrides et électriques. Ce qui la rend encore moins lisible. Double peine pour les voitures thermiques déjà taxées par leurs rejets de CO<sub>2</sub> (liés à la consommation et donc, au poids) et blanc-seing pour les modèles électrifiés, dont le taux de rejets de CO<sub>2</sub> (entre 0 et 50 g/km) ne tient pas compte de l'énergie nécessaire à la fabrication et au recyclage des batteries.

Je me suis rué sur L'AJ n° 1069 pour regarder l'autonomie des voitures électriques. Quelle déception, vous ne donnez pas les autonomies sur autoroute.

**Richard Boulanger**

Nous aurions pu les donner, puisque nous les mesurons. Nous avons fait le choix, sans doute à tort, de nous limiter à l'autonomie moyenne et en ville (la plus généreuse et, pour nombre de lecteurs, la plus utile). Il est vrai qu'il existe une différence assez nette entre les autonomies route / autoroute / ville. Ainsi, pour une e-208 : 291 / 200 / 312 km.

ON A AIMÉ,  
CETTE QUINZAINÉ

# THÉORIE DE LA RELATIVITÉ

Comme le montre notre enquête (p. 36), il y a SUV et SUV. Celui-ci, le Rolls-Royce Cullinan, vaut une vingtaine de Dacia Duster. Il pèse plus de 2,5 tonnes. Son V12 biturbo flirte avec les 600 ch, consomme plus de 16 l/100 km et rejette au minimum 355 g de CO<sub>2</sub> tous les 100 km. Ceci en conditions

normales d'utilisation... C'est sans doute beaucoup plus ici, à gravir les dunes d'un désert moyen-oriental. Juste pour le "spirit of extasy", selon son insouciant – et sans doute richissime – propriétaire, qui n'avait probablement pas pris le temps de lire le rapport du WWF.







# *Spécial Renault* **La reconq**

Après l'annonce, en début d'année, de chiffres catastrophiques, Renault sort de chez le médecin avec une ordonnance longue comme le bras. Les actions pour guérir ne manquent pas, à commencer par celle touchant le nerf de la guerre : le produit.

Dossier réalisé par Christophe Bonnaud



GENESE DESIGN/RENAULT

# uête

**L**a chute de Carlos Ghosn, l'échec de la fusion avec le groupe FCA, le départ précipité de son directeur général Thierry Bolloré, les ventes trop modestes des Talisman, Scénic, Espace: les mauvaises nouvelles ont ébranlé le groupe Renault et l'Alliance tout entière. Les chiffres ont confirmé l'état de fragilité du français, avec 141 millions d'euros de pertes en 2019, contre des bénéfices de 3,3 milliards en 2018. Le feu a nécessité des mesures d'urgence. En février, Clotilde Delbos – qui joua le bien vilain rôle d'intérim après le départ de Thierry Bolloré et la venue de Luca de Meo au poste de directeur général de Renault en juillet dernier – a confirmé que le groupe entamait une coupe de 2 milliards d'euros sur ses coûts structurels au cours des trois prochaines années. Les mesures implacables s'enchaînent alors, avec la fermeture du site de Choisy-Le-Roi d'ici 2022 et l'annonce de près de 15 000 suppressions d'emplois dans le monde, dont 4 600 en France. Une fois l'émotion passée et avec l'arrivée de Luca de Meo arraché au groupe Volkswagen, Renault a repris ses esprits, sans négliger que le combat pour revenir aux avant-postes prendra du temps. Et comme toujours lors de ces cycles qui fragilisent parfois les grands groupes automobiles (Renault déjà en 1985 et 2009, PSA en 1983 puis 2011...), ce sont les produits qui peuvent sauver ces géants aux pieds d'argile. Parmi les 22 lancements qui étaient dans les cartons, Luca de Meo a fait le ménage dans les petites voitures, peu profitables, et a réorienté la gamme en déclarant le 15 octobre dernier lors des journées "eWays" sur la mobilité électrique de demain, que *"la prochaine offensive va être dans le segment C avec différentes silhouettes, et nous allons capitaliser sur notre force dans le véhicule électrique et dans l'hybride, c'est aussi simple que ça"*. De Meo a également confirmé que *"la plate-forme CMF-EV 100 % électrique est un signe de notre engagement important. Elle a beaucoup de potentiel en étant capable de supporter des voitures de 4,20 m à 4,70 m, soit pratiquement la moitié du marché européen. La famille des Mégane (berline fin 2021) va concurrencer les Volkswagen ID. Face à Toyota, on a une autre réponse avec notre technologie E-Tech. Avec elle et la CMF-EV, on est au niveau des leaders avec ces deux leviers qui nous permettront de relancer Renault."* Comme l'a souligné Gilles Le Borgne, en provenance du groupe PSA et depuis peu directeur de l'ingénierie chez Renault, *"on peut aussi avoir un peu de chance en arrivant dans une entreprise"*.

## Les chiffres clés

### Du bon et du mauvais

# 55 537 M€

Le chiffre d'affaires 2019

# 141 M€

Les pertes en 2019

# 2 357 093

Les ventes Renault, véhicules particuliers + utilitaires en 2019

# 179 565

Le nombre d'employés dans le monde

# 134

Le nombre de pays où Renault est présent



Les dessous de la Spring  
sont pratiquement ceux  
de la Renault K-ZE  
100 % électrique vendue  
en Chine.

# Les recettes du magicien

*La Spring intègre les barres de toit en série pour asseoir son look de petit baroudeur des villes.*



*La sécurité de cette petite Dacia a été adaptée aux marchés européens, avec notamment six airbags de série.*

*Par rapport à la Renault K-ZE chinoise, la Spring change de bouclier et adopte évidemment le logo Dacia.*

“ La plate-forme a été renforcée pour supporter une batterie de 280 kg. Son poids total n'excède pas les 955 kg. ”

**Emmanuelle Desbrosse** Directrice du programme Spring

## Dacia Spring

➔ À partir de 16 000 €\* Commercialisation : été 2021

\* Estimation hors bonus.

**Comment proposer une urbaine quatre places, 100 % électrique pour environ 10 000 €, bonus déduit ? Emmanuelle Desbrosse, directrice programme en charge de cette petite Dacia, a bien voulu nous révéler son tour de magie !**

**E**lle est plus longue que la Twingo électrique (3,73 m contre 3,61 m) et sans doute moitié moins cher que la Renault Zoe. Elle est électrique, comme ses cousines, et embarque quatre personnes et son coffre de 300 dm<sup>3</sup> n'est pas encombré par le pack de batteries qui se situe sous la banquette. Une recharge par semaine (5 à 6 €) suffira à vos déplacements quotidiens avec une autonomie de près de 300 km en ville. La Spring Electric, avec son look de petit SUV des villes, sera disponible à la commande au printemps 2021 pour une livraison à l'été. Bonus déduit, la petite devrait naviguer dans la zone des 10 000 €. Comment est-ce possible ? Emmanuelle Desbrosse, directrice du programme, nous révèle ce tour de magie : “*Tout d'abord, nous sommes partis d'une plate-forme de l'alliance, éprouvée et amortie.*” Il s'agit de la CMF-A, une version très basique de la CMF globale, utilisée pour les ➔



L'habitabilité à l'arrière est surprenante par rapport au gabarit. Les aumônières des dossiers semblent fragiles.



Avec 300 dm<sup>3</sup> et une modularité classique, la Dacia fait presque autant que la Renault Zoe (338 dm<sup>3</sup>)

PHOTOS YANN LEFEBVRE

### CARACTÉRISTIQUES

#### Dacia Spring EV

Longueur	3,73 m
Largeur	1,62 m
Hauteur	1,48 m
Empattement	2,42 m
Moteur	33 kW (44 ch)
Batteries	26,8 kWh
Autonomie maxi	295 km
Volume coffre	300 dm <sup>3</sup>
Vitesse maxi	125 km/h

La Dacia ne mesure que 12 cm de plus que la Twingo et offre une autonomie supérieure à celle-ci (180 km). Avec ses 44 ch, elle ne peut rivaliser avec les 135 ch de la Zoe : sa vitesse plafonne à 125 km/h contre 140 km/h pour la Renault.



DACIA

*L'identité plagie celle des Duster et Sandero, mais la Spring adopte un éclairage de proue à deux niveaux.*

petites urbaines. On la trouve chez Renault en Inde pour les Kwid (cousine de la Spring), Triber (véhicule 7 places de... 3,99 m de longueur) et, en Chine, sur la Renault K-ZE (cousine encore plus proche de la Spring, car elle aussi électrique). La CMF-A est également utilisée pour Datsun, la marque low cost de Nissan, avec le modèle Redi-Go. "Nous l'avons électrifiée sans la modifier fondamentalement. Nous l'avons également renforcée pour qu'elle supporte une batterie de 280 kg qui remplace le réservoir de la version thermique." Cette dernière est commercialisée en Inde sous la marque Renault et le petit nom de Kwid. C'est justement elle qui a servi de développement d'une version cette fois produite en Chine, 100 % électrique et commercialisée l'an dernier sous le nom de Renault K-ZE. C'est cette voiture qui a servi à l'élaboration de la Dacia Spring Electric. "Ce n'est pas tout →



YVES FORESTIER

## Questions à...

### Emmanuelle Desbrosse Directrice du programme Dacia Spring

**L'Auto-Journal: La Dacia Spring fait-elle un croc-en-jambe à la Twingo électrique ?**

**Emmanuelle Desbrosse** Non, car le client Dacia recherche le juste nécessaire et un achat malin. Le client Renault est plus dans le plaisir, à la recherche d'une voiture personnalisable. Ce sont deux clientèles différentes.

**La Spring est importée de Chine. Cela a-t-il un impact sur son prix ?**

C'est une logistique à mettre en place,

mais la Chine a développé la Route de la soie par le train qui permet à la Spring de venir par les rails en plus du bateau. Ces schémas logistiques existent aujourd'hui. Oui, cela a un coût, mais vous le verrez, le prix reste très compétitif.

**Faire "le plein" d'une Spring Electric, ça revient à combien ?**

Nous avons travaillé sur le poids. Avec sa batterie, la Spring ne pèse que 955 kg, d'où une consommation d'environ 12 kWh aux 100 km, soit moins de 2 € le plein. ■

# Nouvel iPhone 12. Des performances remarquables sur le réseau Orange, aujourd'hui comme demain.



DAS tête : 0,99W/kg  
DAS tronc : 0,99W/kg  
DAS membre : 3,80W/kg

**4G**  
**5G**  
Réseau 5G  
disponible  
à partir de  
décembre  
2020  
Compatible 5G\*

## Apple iPhone 12



avec forfait mobile 150 Go  
compatible 5G\* et offre de reprise

Prenez rendez-vous, nous préparons  
votre venue en boutique : [orange.fr](https://orange.fr),  
appli Orange et moi, 0 800 02 55 55  
(appel et service gratuits)

Soit 379€ avec un forfait mobile 150Go pour client Pack Open compatible 5G\* à 49,99€/mois pendant 12 mois puis 64,99€/mois<sup>(1)</sup>, soit 15€ remboursés pour les nouveaux clients avec portabilité<sup>(2)</sup> (engagement 24 mois) – 50€ de remise immédiate – 328€ d'offre de reprise<sup>(3)</sup>.

\*L'accès à la 5G nécessite un terminal et une offre compatibles 5G qui fonctionneront en 5G à compter de l'ouverture du futur réseau 5G d'Orange, uniquement dans les zones qui auront fait l'objet d'un déploiement technique. Conditions détaillées et couverture sur [orange.fr](https://orange.fr). Offre soumise à conditions, valable en France métropolitaine jusqu'au 18/11/2020, réservée aux particuliers, propriétaires de mobiles éligibles. Kit mains-libres recommandé.

(1) Tarif réservé aux particuliers, dans la limite de 4 forfaits mobile par Pack Open, incluant une remise sur le tarif du forfait 150Go avec mobile à 64,99€/mois du 8/10 au 18/11/2020. Perte de la remise en cas de : changement d'offre, résiliation du Pack Open, demande de suppression de la remise par le client Pack Open. (2) Offre de remboursement différé de 15€/mois pendant 12 mois sur facture avec portabilité du numéro mobile. Offre de remboursement non cumulable. Détail et formulaires sur [orange.fr](https://orange.fr). (3) Pour la reprise d'un mobile en bon état ayant une valeur minimum de 328€ après diagnostic. Par exemple, vous pouvez rapporter un iPhoneXs dont la valeur minimum de reprise en bon état est de 328€. Remise et conditions en boutique Orange.



La planche de bord très classique est évidemment en matériaux durs, comme celle d'un... Duster

La radio, comme l'écran du système multimédia Media Nav, est optionnelle. L'écran est de taille 7 pouces.

PHOTOS YANN LEFEBVRE

à fait la même voiture, tempère Emmanuelle Desbrosse. Par rapport à la version chinoise, nous n'avons pas la même charge qui est ici de type européen Combo 2. Nous avons ensuite modifié tout ce qui est lié à la connectivité, en implantant le système Dacia. De plus, nous proposons les services connectés identiques à ceux de la Zoe." Et surtout, la Dacia se met au niveau sécuritaire des européennes avec six airbags de série et une colonne de direction rétractable. Avec la Spring d'entrée de gamme, vous aurez le même moteur, la même autonomie et le même volume

## Pas si basique que ça

habitacle que sur les autres versions. Les principales options resteront la roue de secours, la climatisation et le système multimédia. "Vous pourrez →



La Spring s'offre un ordinateur de bord de 3,5 pouces comme support d'instrumentation.



L'option multimédia dispose de la navigation, la radio, le Bluetooth, d'une prise USB et même de la reconnaissance vocale.



La recharge est possible sur une prise domestique, ou en option sur Wallbox ou borne DC.

DACIA



Audi Service

# Profitez de tout ce que l'hiver peut vous offrir.



Jusqu'au 11 décembre 2020, profitez de nos offres sur les pneumatiques hiver d'Origine Audi® sur [audi.fr/offres-entretien](https://www.audi.fr/offres-entretien)

> Pneumatiques Hiver

**30 € ou 80 €** de remise immédiate<sup>(1)</sup>

pour l'achat et la pose de 2 ou 4 pneumatiques d'Origine Audi® de 17 pouces ou plus.

> Assurance pneumatiques

**3 ans** offerts<sup>(2)</sup>

contre les crevaisons, les chocs de trottoir et le vandalisme.

> Pneumatique d'Origine Audi® (AO)

**50 critères** de performance

requis pour être labellisés AO : sécurité, tenue de route, confort de conduite et efficacité.



Offres réservées aux particuliers, valables jusqu'au 11/12/2020, en France métropolitaine, chez les Partenaires Audi Service participant à l'opération, et non cumulables avec tout autre promotion en cours. (1) Remise sur le prix TTC, pour l'achat et la pose simultanés de 2 ou 4 pneumatiques hiver d'Origine Audi® identiques sur les marques Bridgestone, Continental, Dunlop, Goodyear, Hankook, Michelin et Pirelli, à partir de la dimension 17 pouces et plus, et selon disponibilités. (2) L'assurance pneumatiques est un service offert sous réserve de l'achat et de la monte de pneumatiques ou roues complètes hiver dans le réseau Audi. Voir conditions dans le Passeport Assurance Pneumatiques disponible chez votre Partenaire Audi Service. Pneumatiques remboursés à 100% la première année, 50% la deuxième et 25% la troisième. Les frais d'installation (montage, valves, équilibrage) restent à votre charge.

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



*La commande du mode Eco, au centre, permet de pousser l'autonomie jusqu'à plus de 300 km.*



*Les sièges avant offrent une assise correcte et intègrent les appuie-têtes.*



*Un bouton rotatif situé entre les sièges permet de sélectionner la marche avant, arrière ou le neutre.*

PHOTOS YANN LEFEBVRE

*Avec 28 cm de plus seulement que la Citroën C1, la Dacia offre une belle habitabilité et un vrai coffre.*



DACIA

DACIA

aussi opter pour la caméra de recul, les aides au stationnement...”, enchérit Emmanuelle Desbrosse. Quant à l'autonomie, elle a été calculée sur une base fort pragmatique: “On sait que la moyenne des trajets quotidiens tourne autour des 30 km. Nous voulions proposer une semaine d'utilisation avec une seule charge. L'autonomie est ainsi de 225 km, et même de près de 300 km en utilisation urbaine, voire 320 km en utilisant le mode Eco.” La Dacia Spring est rechargeable en une nuit sur une prise domestique, en 5 heures avec une Wallbox et vous pourrez accéder aux infrastructures publiques sans souci. Avec ce développement de la gamme Dacia, faut-il craindre à terme une dérive tarifaire au vu des technologies de plus en plus récentes (connectivité, modules de chargement, etc.), utilisées désormais pour cette marque low cost? Luca de Meo se veut rassurant: “Dacia aura un parcours parallèle aux autres marques. Le potentiel de son offre peut désormais être de 360 degrés, alors qu'elle était gérée jusqu'alors avec une sorte de plafond de verre à ne pas dépasser. Désormais, elle va se développer comme elle le mérite tout en restant assez fidèle au concept original d'offrir des voitures accessibles.” Une recette qui fonctionne, comme le rappelle Denis Le Vot, directeur régions commerce et marketing:

*“Je rappelle que la voiture la plus vendue aux particuliers en Europe, c'est la Sandero!”*



Audi Service

# L'exigence comme ligne de conduite.



**Jusqu'au 11 décembre 2020**, découvrez l'ensemble de nos offres pour l'entretien et la réparation sur [audi.fr/offres-entretien](http://audi.fr/offres-entretien).

#### > Car Check

**30 points de contrôle offerts<sup>(1)</sup>** essentiels à votre sécurité.

#### > Carrosserie

**120€<sup>(2)</sup> de remise** sur votre franchise en cas de sinistre déclaré ou **15%<sup>(3)</sup> de remise** en cas de réparations à votre charge.

#### > Pare-brise

**Balais d'essuie-glace offerts<sup>(4)</sup>** pour tout remplacement de pare-brise ou forfait réparation d'impact à partir de **69€<sup>(5)</sup>**.

Offres réservées aux particuliers, valables jusqu'au 11 décembre 2020 en France métropolitaine chez votre Partenaire Audi Service participant à l'opération et pour l'ensemble des véhicules de la gamme Audi, hors modèles R8. Elles sont cumulables entre elles mais ne le sont pas avec toute autre promotion en cours. (1) Ce contrôle est un constat visuel de l'état externe des pièces le jour du contrôle et ne préjuge en rien de tout problème non apparent. Les pièces d'usure sont à remplacer dès lors que la cote minimum d'usure indiquée par le constructeur est atteinte. Devis gratuit sur simple demande si une remise en état est nécessaire. (2) En cas d'accident déclaré à l'assurance et de paiement d'une franchise, participation sur la franchise à hauteur de 120€ TTC pour toute facture supérieure ou égale à 750€ TTC. (3) En cas d'accident non déclaré à l'assurance, remise applicable sur le montant TTC des travaux. Remise d'un montant maximum de 500€ TTC. Hors sinistre pris en charge par l'assurance, réparation et remplacement de pare-brise. Pièces et main-d'œuvre incluses. (4) Balais d'essuie-glace avant offerts uniquement en cas de remplacement de pare-brise et dans la limite des stocks disponibles. Référence selon modèle de véhicule. (5) Prix TTC conseillé valable pour la réparation d'un impact sur pare-brise (89€ TTC pour deux impacts).

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



## Renault Arkana

➔ À partir de 25 000 €\* Commercialisation : printemps 2021

\* Estimation

# La montée en gamme



Proche de celle du Captur, dotée d'une finition haute, la planche de bord est ici dans sa définition RS Line.

**P**our parler de l'Arkana, qui applique la stratégie de montée en gamme, François Laurent a fait une escale en région parisienne, en provenance de Corée, là où l'Arkana européen sera produit, aux côtés du Samsung XM3, son jumeau. Première constatation en le découvrant (il sera commercialisé début 2021), son gabarit en impose : 4,57 m contre 4,49 m à l'actuel Kadjar. Et il n'a rien à voir avec ce dernier, car il repose sur le soubassement des Clio et des Captur ! *“La plate-forme CMF-B de la Captur est capable, en termes de sécurité, d'efficacité économique et d'aides à la conduite, de supporter des systèmes qu'on n'a pas sur Kadjar. Attendre la nouvelle génération aurait été trop long, nous voulions être les premiers à arriver sur ce segment du SUV compact*



## Questions à...

### François Laurent Directeur du programme Arkana

**L'Auto-Journal: L'Arkana est déjà connu, il est vendu en Russie...**

**François Laurent:** Le modèle russe est conçu sur une plate-forme de Duster pour répondre aux besoins spécifiques de ce marché. L'euro, lui, repose sur la plate-forme du Captur. Ils ont à peine 5% de pièces communes sur les 2 500 qui composent l'Arkana européen.

**Pourquoi avoir décidé de lancer ce concept de coupé SUV en Europe?**

On voit ce que font les constructeurs premium allemands avec les Sportback chez Audi, les GL chez Mercedes ou X chez BMW. C'est dans l'ADN de Renault de démocratiser les innovations:

nous sommes le premier généraliste en Europe à proposer un coupé SUV. Lors des tests, à chaque fois la voiture était identifiée comme un premium allemand. Cette montée en gamme tire la marque Renault vers le haut.

**Pourquoi, si l'Arkana repose sur la plate-forme du Captur, n'a-t-il pas de version hybride rechargeable?**

L'Arkana n'est disponible qu'avec des motorisations hybrides. Aujourd'hui, on laisse à Captur l'hybride rechargeable, c'est une adéquation entre le besoin des clients, le marché et l'offre. On sait faire l'hybride rechargeable sur l'Arkana, et si le marché le demande, on le fera.

PHOTOS YANN LEFEBVRE



**Premier SUV coupé chez les généralistes en Europe, l'Arkana bombe le torse avec une certaine idée de la montée en gamme. Explications du directeur du programme, François Laurent.**

*dynamique*”, explique François Laurent. La montée en gamme de l'Arkana s'adosse sur quatre piliers: “Outre ses dimensions, premier pilier, on s'appuiera sur son niveau d'équipements, la qualité perçue et les matériaux utilisés...”

### Des détails qui n'en sont pas

“Le troisième pilier, poursuit-il, c'est l'usine coréenne de Pusan qui le produit. Elle assemble des produits pour un marché coréen exigeant, notamment dans l'univers du haut de gamme. C'est l'une des meilleures de l'Alliance pour ce type de production. Enfin, notre concept nouveau en Europe nous positionne sur un créneau où l'on ne trouve que des constructeurs premium!” À bord de la finition RS Line, cette montée en gamme se niche dans les détails. François

Laurent met l'accent sur ce que le client voit: les sièges, la planche, l'habillage. “L'ambiance claire des autres versions est remplacée par une ambiance noire, qui exprime un certain dynamisme. On retrouve cet habillage sombre sur les ébénisteries et sur le pied de pare-brise, dont l'habillage avec ce grain très fin est synonyme de qualité perçue. Tous les matériaux sont moussés, sauf le bac à carte en bas de portière. On a mis de l'argent dans des détails qui n'en sont pas: triple couture sellier, couture biton sur les accoudoirs, volant spécifique RS Line...” Ajoutons les sièges en cuir et suédine, les ceintures de sécurité avec deux coutures rouges et les sièges arrière avec une double surpiqure, y compris sur les appuie-tête. “Tout ceci nous donne une ambiance qui montre que l'on n'a plus rien à envier à un premium allemand.” Je laisse les clés aux (prochains) essayeurs pour valider ce propos volontaire!



*La berline Mégane de 2021 sera 100 % électrique et elle connaît déjà sa cible : la Volkswagen ID.3.*

PHOTOS : YANN LEFEBVRE

*Un nouveau langage formel apparaîtra avec la nouvelle famille de Renault électriques.*

*Si les optiques différeront en série, le mouvement en "S" des LED serait conservé en 2021.*



## Renault Mégane eVision

➔ À partir de 37 000 €\* Commercialisation : fin 2021

\* Estimation

# Première de cordée

**La Mégane actuelle accueillera, dès la fin 2021, une nouvelle famille de voitures 100 % électriques. Première d'entre elles : cette berline qui bouscule les codes et qui est protégée par 300 brevets !**

**L**e directeur général de Renault, Luca de Meo, a présenté lui-même ce show-car, représentatif à 95 % de la berline Mégane 100 % électrique qui sera industrialisée en fin d'année prochaine. "Cette berline, nous l'avons appelée Mégane, et grâce à la toute nouvelle plate-forme de l'Alliance, nous avons révolutionné la taille, l'usage, le design et son efficacité énergétique. C'est une voiture puissante (près de 220 ch) et amusante à conduire, qui dispose d'une autonomie

de 450 km. Cette Mégane n'est qu'une première étape, car une famille complète de véhicules verra le jour sur notre plate-forme CMF-EV." De son côté, Laurens van den Acker, qui prend la responsabilité du design du Groupe (Renault, Dacia, Alpine et une quatrième entité e-Mobilité), évoque les proportions inédites de cette berline. "On sait qu'une voiture électrique sera plus haute que la moyenne parce qu'elle embarque ses batteries sous le plancher. Avec la Mégane eVision, l'architecture profite de batteries très fines. Pour compenser le fait que les voitures électriques sont un peu plus ➔



## Scénario

C'est un road movie.  
La voiture ne démarre pas.  
Fin.

Une voiture mal entretenue,  
c'est aussi navrant au quotidien qu'au cinéma.

**FORFAITS ECONOMY À PARTIR DE 99€\***  
Le Service Entretien pour votre Volkswagen de plus de 5 ans.



\*Prix client TTC (TVA: 20%) conseillé au 01/01/2020, pièces et main-d'œuvre comprises. Offre réservée aux particuliers et non cumulable avec toute autre offre en cours, valable dans le réseau Volkswagen participant en France métropolitaine. Pour les modèles Fox, Polo de 2010 à 2014 (hors moteurs avec FAP) et Polo avec moteurs à partir de 105 ch. Offre comprenant le changement de l'huile 502 00/505 00 ou 505 01 tous les 15000 km ou 1 an selon le modèle de véhicule, du filtre à huile, du bouchon et les contrôles prévus dans le plan d'Entretien Constructeur, pièces et main-d'œuvre incluses. **Economy: Économie.**

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



Grandes roues, arrière fuyant et dynamique, surfaces vitrées contenues: voici la Mégane EV de 2021.

hautes, il faut appliquer quelques astuces de style, comme des pneus de plus grande taille pour casser les proportions. L'autre possibilité mise en avant sur eVision, ce sont des porte-à-faux très courts qui, associés à un très long empattement, donnent l'impression d'une voiture basse." Et si malgré son architecture 100 % électrique, la Mégane eVision conserve son capot plat, très automobile, c'est parce que Renault n'a pas choisi la même voie que Volkswagen avec son ID.3. "On a choisi de ne pas aller



La trappe de recharge est située vers le moteur positionné à l'avant, et non à l'arrière comme sur sa rivale Volkswagen ID.3.

L'empattement de 2,70 m (longueur de 4,21 m) rend possible de nouvelles proportions grâce à la plate-forme CMF-EV.



## La version de série



La Mégane 100 % électrique, qui sera produite en fin d'année prochaine, conservera les dimensions et les proportions de ce show-car. La signature lumineuse différera légèrement, puisqu'en Europe, la législation interdit encore d'avoir des "logos" éclairés. Dommage! À bord, on retrouvera une planche de

bord proche de celle du concept-car Symbioz (photo ci-dessus) de 2017, avec un écran en forme de "L" descendant du volant à la console. La planche sera dégagée car, grâce à la compacité du moteur EV l'avant, le compartiment moteur accueille le bloc de climatisation, habituellement logé sous le tableau de bord.

dans la voie d'un design monocorps, car même si le volume habitable est exceptionnel, on désirait avant tout dessiner une voiture sexy, pas un monospace! On a choisi une silhouette qui donne envie." La future Mégane et ses différentes silhouettes seront produites en France, dans l'usine de Douai, inaugurée pour produire en 1976, la... R14! La eVision de série adoptera un moteur assemblé dans l'usine de Cléon, et ses batteries viendront d'Europe, et non de Chine. Même si Renault n'a pas encore rejoint "l'Airbus" de la batterie européenne, le constructeur met à mal l'image des voitures électriques aux seuls composants asiatiques!

# EN TOUTE OCCASION, VOTRE VÉHICULE MÉRITE TOUTE NOTRE ATTENTION.

## CONTRATS D'ENTRETIEN BMW SERVICE FLEX.



### BMW Service



De 3 à 6 ans, choisissez  
la durée qui vous correspond  
le mieux avec un kilométrage  
allant de 40 000 à 120 000 km.



Des services  
à tarifs fixes.



Votre contrat est  
cessible lors de la revente  
de votre BMW.



L'entretien est réalisé  
uniquement avec des  
Pièces d'Origine BMW.



Calculez vous-même vos  
tarifs entretien et prenez  
rendez-vous en ligne sur  
[BMW.fr/entretenir](http://BMW.fr/entretenir)

Flashez ce QR Code pour télécharger  
l'application **BMW Connected\***

\*L'application BMW Connected fonctionne avec les  
véhicules équipés de la carte SIM ConnectedDrive et  
du service Fonctions «Ma BMW à distance». Plus  
d'informations sur [www.bmw.fr/connecteddrive](http://www.bmw.fr/connecteddrive)



# Le point sur les A

Qui mieux que Luca de Meo pouvait évoquer l'avenir d'Alpine ? Nous l'avons questionné sur le devenir de la marque, et il nous a confié les trois voies sur lesquelles Alpine doit s'engager.

**C**e fut l'une des annonces surprises de la rentrée : Alpine devient l'un des bras armés du groupe Renault. En compétition, tout d'abord, avec Le Mans et la F1. À moyen terme, ensuite, avec une offre de produits évoluée. *“On va en F1 dès 2021 avec Alpine, pour lui donner une notoriété internationale, nous explique Luca de Meo, directeur général de Renault. Avec cette visibilité au niveau mondial, on va sortir Alpine d'une niche, au point de vue image. À partir de là, on va développer la marque parce que l'Alpine A110 est une voiture excellente. Je pense qu'il faut qu'on gère son cycle de vie de façon plus ambitieuse, la voiture a encore du potentiel.”* On attend une évolution de la gamme, comme Porsche sait si bien l'exécuter avec sa 911 : Targa, cabriolet, version musclée... Tout est sur la table ! *“Ensuite, on doit imaginer quel est le point de contact entre la marque Alpine et les modèles de Renault, parce que je crois qu'il y a, ici encore, des possibilités.”* Pas d'inquiétude, on sait que Luca de Meo est un homme de produit assez avisé pour ne pas refaire le coup du label Gordini apposé sur une Twingo... *“Enfin, troisième piste, c'est comprendre jusqu'où on peut utiliser Alpine pour donner de l'émotion aux voitures électriques.”* C'est sans doute la piste qui demande le plus de temps et de développements, mais la plate-forme CMF-EV des Nissan Ariya et Renault Mégane eVision pourrait servir de base à une Alpine SUV sportive autant qu'à un coupé

dynamique, une berlinette à quatre portes. D'autant que ce soubassement est capable d'adapter son bloc arrière avec un second moteur électrique, même si l'ADN de légèreté d'Alpine pourrait conduire cette potentielle nouveauté à se limiter à une seule machine électrique.

## Créer de l'émotion

Pas question, pour autant, de plonger dans un délire de “gamme” Alpine : *“Je pense qu'il faut être modeste ! Je ne crois pas qu'il faille regarder Alpine avec un prisme classique. Il n'est pas question de concevoir une gamme de dix produits, ce ne serait pas raisonnable. On ne peut pas se le permettre, et ce n'est même pas nécessaire ! Alpine est, pour nous, une marque qui donne une crédibilité à tout le groupe et qui le tire par le haut. Elle démontre jusqu'où l'entreprise peut aller pour créer de l'émotion et de la technologie. Je me suis rendu compte qu'on avait des unités d'ingénierie très performantes chez Renault Sport et une usine à Dieppe qui avait, évidemment, un problème d'utilisation de ses capacités. Quand je suis arrivé, l'entreprise ne voyait dans ces entités que des coûts. Mais si vous les combinez – et je dis cela parce que je suis Italien –, ça donne naissance à une structure de type “mini-Ferrari”, habillée en bleu France ! C'est justement cet exercice qu'on est en train de construire.”*



*Le coupé SUV dynamique  
100 % EV pourrait  
apparaître sur  
la plate-forme  
CMF-EV pour  
contrer le Macan  
100 % EV.*



## Alpine AX110

➔ À partir de 79 000 €\* | Commercialisation : printemps 2023

\* Estimation

## Alpine A410

➔ À partir de 76 000 €\* | Commercialisation : fin 2023

\* Estimation

*La "berline" Alpine 4 portes  
deviendrait une mini-Porsche  
Taycan, tout en chassant  
sur les terres de Tesla.*





AUGUSTIN DETIENNE/CAPA PICTURES/RENAULT

# Examen de conduite

Derrière des chiffres implacables, qui montrent la fragilité du groupe, Renault a entamé une restructuration chronophage et impérative. Côté produits, une révolution s'engage. Nous avons interrogé Luca de Meo sur sa vision de l'avenir.

## Renault accélère

### Au top dans l'électrification

Avec la plate-forme CMF-EV dédiée aux véhicules 100 % électriques, avec la technologie E-Tech de l'hybridation non rechargeable, avec celle de l'hybridation rechargeable, Renault – comme le rappelle Luca de Meo – propose toutes les formules: “Nous avons tous les leviers, Renault est dans une position très forte dans ce domaine!”



PAGECRAN

### Surfer sur les icônes

Lors de la table ronde du 15 octobre dernier, Luca de Meo n'a pas fermé les portes à la renaissance d'une icône de l'histoire Renault (la R5, par exemple), même si cela n'est pas la priorité. “On connaît l'histoire de Renault, ses points forts. On doit reconnecter Renault avec son histoire et ses produits iconiques. On va utiliser cela pour redorer l'image et le business de la marque.”

JEAN-CHRISTOPHE MOUNOURY/RENAULT DESIGN





**BOSCH**

Des technologies pour la vie

# Des Technologies pour la vie

[www.bosch.fr](http://www.bosch.fr)

Le groupe Bosch est un important fournisseur mondial de technologies et de services. Bosch considère que la voie vers une mobilité sans émissions doit être technologiquement neutre et tenir compte des différents scénarios d'utilisation. La solution consiste en un mix énergétique entre moteurs à combustion très efficaces et moteurs électriques de pointe.



## Renault accélère (suite)

### Futur plan produit

Après seulement 24 heures chez Renault, Luca de Meo a bouleversé le plan produit: "On a commencé à travailler, au design, sur la gamme de produits. Je crois qu'on a cassé sept ou huit projets et qu'on en a relancé cinq ou six nouveaux. On a recentré l'offre future de Renault dans des segments où on pense pouvoir faire de la marge. On est en train de changer notre précédente philosophie de la stratégie du volume vers celle de la valeur."

### Réorganisation du design..., comme chez PSA

Luca de Meo: "Nous sommes en train de réorganiser Renault, c'est un mouvement fondamental. Et le premier endroit où cela s'est matérialisé est le design. Laurens van den Acker est le chef du design, et son équipe va se partager sur les quatre marques (Renault, Dacia, Alpine et la marque de l'e-mobilité NDA). Alejandro Mesonero prend Dacia, Gilles Vidal va s'occuper de Renault et Antony Villain prend en charge Alpine. On communiquera plus tard sur la quatrième marque. Ce n'est pas trop différent de ce qui se passe chez PSA ou Volkswagen, ou comme je l'ai vu, chez Fiat."

## Renault cale

### Internationalisation d'Alpine

Sur 4 835 Alpine vendues en 2019, 3 172 l'ont été uniquement en France. La F1 servira donc à renforcer l'image avant de développer – mais à quel rythme? – la marque dieppoise.



YANNICK BROSSARD

### Faiblesse de certains produits



RENAULT

Quid des véhicules de haut de gamme, tels le Koleos, les berlines et breaks Talisman et, surtout, l'Espace, véhicule iconique? Luca de Meo a été très clair concernant la présence de la marque

dans le haut de gamme: "Il y a beaucoup de discussions sur ce thème. Tout le monde s'excite là-dessus, mais l'histoire de Renault a aussi connu beaucoup d'échecs dans ce secteur. L'Espace est dans un segment qui ne représente plus grand-chose. Franchement, ce n'est pas notre priorité. Mais on va continuer de le produire jusqu'à la fin de son cycle de vie."

### Des réactions tardives

Être faiblard sur le segment des SUV compacts, là où Peugeot étouffe la concurrence avec ses 3008-5008, c'est l'une des faiblesses de Renault, comme le reconnaît Luca de Meo: "Nous ne sommes pas assez performants sur le segment des SUV du segment C, nous n'avons pas assez de variantes, mais vous l'avez vu avec Arkana, on est en train de corriger cette faiblesse et de recentrer Renault sur le segment C avec une offre assez puissante."



RENAULT

### Le positionnement de Renault à l'international

Luca de Meo: "Quand je regarde la stratégie d'internationalisation de Renault, il y a du positif. Renault est un peu partout, grâce à la plate-forme Global Access. Mais il y a une chose qui n'a pas été faite: développer la présence de la marque dans le cœur du marché. On ne veut plus que Renault soit considéré, dans certains pays, comme des véhicules d'entrée de gamme. Dacia peut devenir une marque mondiale, à condition qu'on pousse le centre de gravité de Renault vers le haut. Le travail reste à faire, ce sera long..."

## L'avis de L'Auto-Journal

Renault a fait le choix, comme Volkswagen, de dédier une plate-forme spécifique à sa gamme de futures modèles 100% électriques. Il faudra patienter jusqu'à la fin de

l'année prochaine pour que cette offre fasse ses premiers pas. C'est plus d'un an après le groupe allemand, et presque deux par rapport à la stratégie du groupe PSA, qui se

"contente" d'une plate-forme multi-énergie – essence, diesel, électrique – pour ses actuelles Peugeot, Citroën, DS et Opel. Le temps sera un facteur décisif dans la reconstruction de

Renault. Mais il est compté. Heureusement, le dynamisme et le bon sens insufflés par Luca de Meo, et un recentrage sur les segments les plus porteurs, devraient être salvateurs.

**J'AI ÉTÉ RÉVISÉE ET GARANTIE  
POUR LE MEILLEUR ET  
UNIQUEMENT LE MEILLEUR**



**PAS DE FRAIS D'ENTRETIEN PENDANT 1 AN  
OU 15 000 KM SUR TOUTES NOS OCCASIONS\***

NOS VOITURES N'ATTENDENT PLUS QUE VOUS

**SPOTiCAR**



PLUS DE 30 000 VOITURES D'OCCASION  
RÉVISÉES ET GARANTIES DISPONIBLES **EN LIGNE**  
ET **CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE LE PLUS PROCHE\*\***

**SPOTICAR.FR**

\* Pendant un délai de 12 mois à compter de leur livraison jusqu'à ce que le kilométrage de 15 000 km soit atteint ou premier des deux termes atteint (garantie Spoticar Premium). Voir conditions auprès de votre concessionnaire Spoticar le plus proche.

\*\* Voir conditions sur [spoticar.fr](http://spoticar.fr)

# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Jaguar XE

JAGUAR

## Jaguar

**XE** Jaguar soumet à l'hybridation légère le seul diesel accordé à la berline familiale XE. Au passage, le 4 cylindres 2.0 en question gagne 24 ch, soit 204 au total, et il répond désormais à l'appellation D200 MHEV (D180 auparavant). Ce bloc entraîne les roues arrière par l'intermédiaire d'une boîte

automatique à 8 rapports. Une transmission intégrale est proposée en alternative. XE D200 MHEV : de 45 810 à 53 680 € au rythme de trois finitions. Les prix de la gamme parallèle R-Dynamic varient de 48 300 à 56 230 € au rythme des mêmes finitions (S, SE et HSE).

De  
à Z

Par Jean Bourquin

Malus mini/maxi : 0 €/150 €. Rajoutez 2 260 € pour la transmission intégrale. Dans ce cas, le malus débute à 190 € et culmine à 450 €.

## Mercedes

Mercedes Classe A



### Classe A & Classe A Berline

Norme de dépollution Euro 6d-Full oblige (entrée en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021), Mercedes abandonne le diesel 1.5 de 116 ch fourni par Renault sur ses modèles d'entrée de gamme. Une variante du bloc maison 1.95 réduite à la même puissance occupe désormais la place, toujours sous l'appellation 180 d. Sur la Classe A, cette nouvelle mécanique fait cause commune avec la boîte automatique à 8 rapports 8G-DCT (boîte robotisée à 7 rapports au précédent épisode), en alternative à la BVM6. Classe A 180 d 116 ch BVM6 : de 31 200 à 35 700 € au rythme de trois finitions. Rajoutez 2 250 €



Mercedes Classe A Berline

pour la BVA8. Pas de malus à déplorer. La Classe A Berline pareillement motorisée réclame, pour sa part, un supplément de 650 €, les deux transmissions confondues. Malus interdit de séjour, bis repetita.

### CLA & CLA Shooting Brake

Mercedes remet le couvert sous les capots du coupé 4 portes CLA et de son dérivé Shooting Brake. Là encore, l'appellation 180 d couvre la variante du diesel 1.95 réduite à 116 ch, en remplacement du précédent 1.5 délivrant la même puissance. CLA 180 d BVM6 : 37 350 ou 39 300 € sous les finitions Progressive Line et AMG Line. Rajoutez 2 250 € pour la BVA8. Malus inconnu au bataillon, quelle que soit la transmission. Le CLA Shooting Brake pareillement motorisé réclame, quant à lui, un supplément de 1 200 €, les deux transmissions confondues. Il échappe au malus.

Mercedes CLA Shooting Brake



# Lexus

**UX** Le SUV de classe intermédiaire UX se branche sur le secteur. L'électromoteur retenu développe 204 ch (150 kW), entraîne les roues avant et puise son énergie dans les tréfonds d'une batterie dont la capacité s'élève à 54 kWh. L'autonomie régresse de 315 à 305 km au fur et à mesure que l'on monte en gamme. UX 300e: 49 990, 54 990 et 61 990 € sous les finitions respectives Pack, Luxe et Executive. Les deux premières donnent droit au bonus de 3 000 €. La troisième est privée de bonus.



# Opel

## Crossland

Pas de surprise sous le capot du Crossland restylé sur le modèle du Mokka, déclassé X par la même occasion. Hormis le diesel 1.5 de base gratifié

de 10 ch supplémentaires (110 au total), les motorisations réquisitionnées sont reconduites telles quelles, transmissions auxquelles elles sont associées incluses. La gamme,

pour le reste, s'enrichit de la nouvelle finition baptisée GS Line, laquelle se distingue par sa teinte bicolore (toit noir), sa ligne de vitrage rouge et ses jantes alliage de 17 pouces noires. La banquette arrière coulissante est disponible de série à partir de cette livrée. L'écran central de 7 pouces (radios numériques DAB, interface smartphone) équipe de série les trois premières livrées. La plus haute en gamme, alias Ultimate, reçoit à la place un écran de 8 pouces (GPS 3D). Au bilan, et en toute logique, le Crossland revient moins cher que le Mokka à motorisations et niveaux de gamme comparables. En prenant l'exemple de l'ensemble mécanique 1.2 PureTech 130/BVM6 commun aux deux SUV urbains de la gamme Opel, les écarts de prix progressent de 1 235 € à 1 735 € en partant de la finition Elegance jusqu'à la finition Ultimate.

**Classe B** Le monospace Classe B reçoit, lui aussi, le diesel 180 d "nouvelle formule". Classe B 180 d 116 ch BVM6: 34 350, 36 450 et 38 550 € sous les finitions Style Line Edition, Progressive Line Edition et AMG Line Edition. Chose curieuse, la BVA8 se vend aux mêmes prix sous les mêmes finitions. Le malus ne s'invite pas à la fête.

## Classe B



## LA GAMME OPEL CROSSLAND

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
<b>Essence</b>			
1.2 83 ch BVM5	0 €/260 €	Edition	19 950 €
1.2 Turbo 110 ch BVM6	0 €/240 €	Edition/Elegance/GS Line	21 165 €/22 120 €/23 465 €
1.2 Turbo 130 ch BVM6	0 €/170 €	Elegance/GS Line/Ultimate	23 065 €/24 410 €/26 865 €
1.2 Turbo 130 ch BVA6	210 €/360 €	Elegance/GS Line/Ultimate	24 865 €/26 210 €/28 665 €
<b>Diesel</b>			
1.5 Diesel 110 ch BVM6	NC	Elegance/GS Line/Ultimate	23 695 €/25 040 €/27 495 €
1.5 Diesel 120 ch BVA6	NC	Elegance/GS Line/Ultimate	25 945 €/27 290 €/29 745 €



ADOBE STOCK

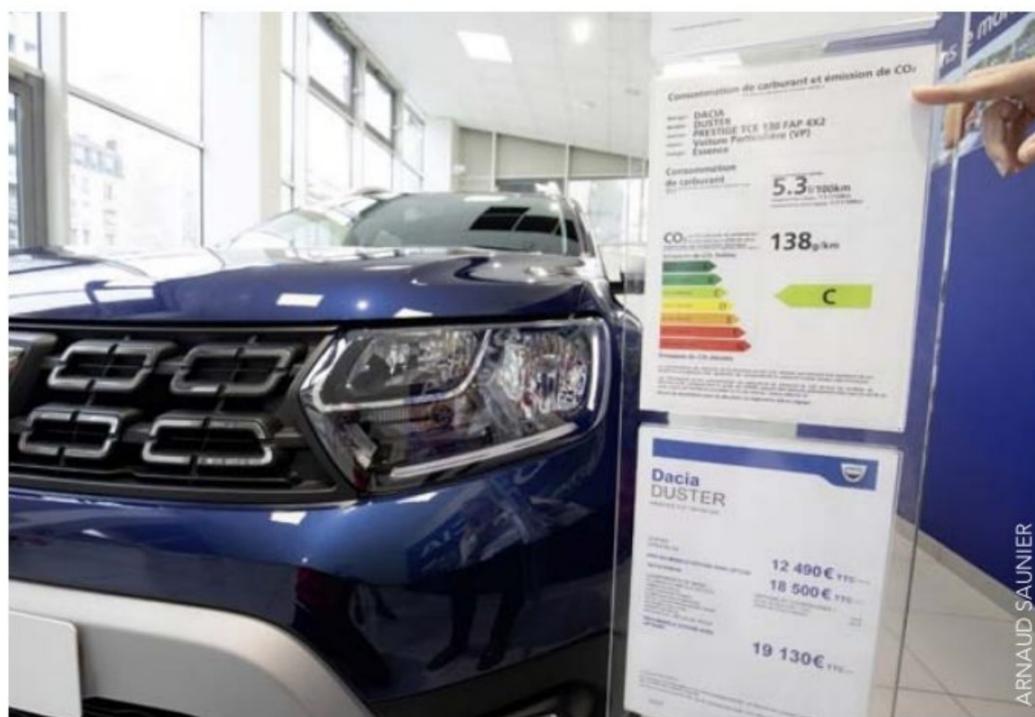
# SUV

## FAUX

### LES SUV SONT LES PRINCIPAUX RESPONSABLES DE L'AUGMENTATION DU CO<sub>2</sub> SUR LA PLANÈTE

Certains mots-clés rattachés sur internet au rapport du WWF <sup>(1)</sup> daté du 6 octobre donnent le ton: "suv-catastrophe-climatique". La célèbre organisation non gouvernementale symbolisée par un panda indique: "Alors que la voiture individuelle compte encore pour 16 % des émissions de GES (gaz à effet de serre) du territoire français, les émissions moyennes homologuées des véhicules neufs n'ont pas diminué entre 2016 et 2019." Oui, les émissions moyennes de véhicules neufs n'ont pas baissé depuis 2015. Les données de l'ADEME <sup>(2)</sup> montrent que la moyenne CO<sub>2</sub> du marché français a stagné au cours des cinq dernières années dans la fourchette des 110 à

112 g/km de CO<sub>2</sub>. Or, de 2005 à 2015, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> ont chuté de 3 à 4 points par an, passant de 152 à 111 g/km. L'accroissement des ventes des SUV serait-il la cause du plateau de ces dernières années? Marginalement seulement, car l'affaire Volkswagen (le dieseldate), en 2015, a discrédité le diesel et poussé les acheteurs vers les motorisations essence. Celles-ci consomment plus de carburant et sont davantage émettrices de CO<sub>2</sub>, de 3 à 5 g/km par an, selon l'ADEME. Au cours des cinq dernières années, la part des diesels dans les ventes est passée de 57 % à 34 %. Mathématiquement, ce report correspond à 2 g/km de CO<sub>2</sub>.



ARNAUD SAUNIER

### CO<sub>2</sub> et poids: les vrais écarts entre SUV et berlines correspondantes

(modèles les plus vendus du marché français)

Modèle	Peugeot 3008 PureTech 130	Peugeot 308 PureTech 130	Écart
Poids (en kg)	1 320	1 203	10 %
CO <sub>2</sub> (en g/km)*	147	138	7 %
Modèle	Renault Captur TCe 100	Renault Clio TCe 90	Écart
Poids (en kg)	1 190	1 082	10 %
CO <sub>2</sub> (en g/km)*	139	118	18 %
Modèle	Peugeot 2008 PureTech 100	Peugeot 208 PureTech 100	Écart
Poids (en kg)	1 192	1 090	10 %
CO <sub>2</sub> (en g/km)*	127	127	0 %
Modèle	Citroën C3 Aircross PureTech 110	Citroën C3 PureTech 110	Écart
Poids (en kg)	1 179	1 090	10 %
CO <sub>2</sub> (en g/km)*	135	130	4 %
Modèle	Peugeot 5008 BlueHDi 180	Peugeot 508 SW BlueHDi 180	Écart
Poids (en kg)	1 607	1 540	5 %
CO <sub>2</sub> (en g/km)*	165	154	8 %
Modèle	Volkswagen T-Roc 1.5 TSi 150	Volkswagen Polo 1.0 TSi 95	Écart
Poids (en kg)	1 347	1 163	16 %
CO <sub>2</sub> (en g/km)*	142	120	19 %
Modèle	Volkswagen Tiguan 1.5 TSi 150 DSG	Volkswagen Golf 1.5 eTSI 150 DSG	Écart
Poids (en kg)	1 541	1 366	13 %
CO <sub>2</sub> (en g/km)*	160	133	21 %
Modèle	Toyota C-HR 1.8 Hybride	Toyota Corolla 1.8 Hybride	Écart
Poids (en kg)	1 420	1 285	11 %
CO <sub>2</sub> (en g/km)*	109	112	- 2 %

(\*) Valeur maximale.

(1) WWF : World Wide Fund for Nature (Fonds mondial pour la nature). (2) ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

# LES APPROXIMATIONS DU WWF

DANS UN RAPPORT PUBLIÉ LE 6 OCTOBRE, LE WWF<sup>(1)</sup> AFFIRME QUE LES SUV ONT "UN IMPACT ÉCRASANT SUR LE CLIMAT" ET RÉCLAME DES MESURES POUR LIMITER LES ACHATS DE SUV. MAIS ATTENTION AUX CONTRE-VÉRITÉS. DÉCRYPTAGE.

Par Bertrand Gay

## 2005 - 2020 : les SUV ont remplacé les breaks et monospaces

### Segment B

Peugeot 206 - 207 - 208

	2005	2010	2015	2020
Modèle	206 SW 1.6 16v 	207 SW 1.6 Vti 	208 1.6 	208 PureTech 130 
Poids	1 075 kg	1 235 kg	1 080 kg	1 192 kg
Puissance	109 ch	120 ch	120 ch	130 ch
Coffre	315 dm <sup>3</sup>	335 dm <sup>3</sup>	350 dm <sup>3</sup>	405 dm <sup>3</sup>
Consommation NEDC*	6,7 l/100 km	6,1 l/100 km	5,9 l/100 km	5,7 l/100 km
CO <sub>2</sub> **	161 g/km	140 g/km	135 g/km	132 g/km

\* NEDC: ancien cycle de mesures. Cycle de mesures WLTP en 2020. Sources : L'Auto-Journal - Peugeot.

\*\* Valeur maximale.

### Segment C

Renault Scénic - Kadjar

	2005	2010	2015	2020
Modèle	Scénic II 1.5 dCi 100 	Scénic III 1.5 dCi 110 	Kadjar 1.5 dCi 110 	Kadjar Blue dCi 115 
Poids	1 340 kg	1 430 kg	1 380 kg	1 530 kg
Puissance	101 ch	110 ch	110 ch	115 ch
Coffre	430 dm <sup>3</sup>	435 dm <sup>3</sup>	470 dm <sup>3</sup>	472 dm <sup>3</sup>
Consommation NEDC*	5,1 l/100 km	4,5 l/100 km	3,8 l/100 km	5,0 l/100 km
CO <sub>2</sub> *	138 g/km	136 g/km	99 g/km	131 g/km

\* NEDC: ancien cycle de mesures. Cycle de mesures WLTP en 2020. Sources : L'Auto-Journal - Renault.

\*\* Valeur maximale.

## Qu'est-ce qu'un SUV?

Le WWF désigne le SUV comme l'une des incarnations du mal absolu, mais comment définit-on un SUV? Selon le WWF, ce sont "des véhicules de loisirs dotés d'une carrosserie de véhicule tout-terrain dite « bicorps », dont le châssis est rehaussé et forme, à l'avant, une surface frontale faiblement aérodynamique". Rien de bien clair. Si l'on cherche des critères mathématiques et objectifs, il est possible de raisonner à partir de la hauteur du véhicule. Pourquoi pas 1,60 m? Mais cela élimine les Peugeot 2008, Renault Captur et de nombreux SUV du segment B. Et quid des barres de toit? Cette seule caractérisation n'est pas suffisante. Le WWF a la solution: "Le terme de SUV, en ce qu'il désigne une tendance,

ne renvoie pas nécessairement à un « gros véhicule » dans l'absolu, mais bien à un « véhicule plus gros que » son équivalent normalement constitué". Ce qui laisse la place à toutes les interprétations. Que se passe-t-il dans un segment où le SUV est la seule offre, tel le Nissan Qashqai? Bref, la définition du SUV manque de clarté. Pourquoi, dès lors, vouloir montrer du doigt une famille de véhicules? Brandir le spectre de leur amoralité environnementale permet d'amener l'idée de leur interdiction à long terme, et en attendant, de suggérer une taxe additionnelle. Ce n'est pas par hasard si cette étude du WWF apparaît alors que les premières discussions concernant le budget 2021 se tiennent au Parlement.

YANN LEFEBVRE / NICOLAS SOLER / PEUGEOT / RENAULT

## FAUX

### LES SUV NE SERVENT À RIEN

Que ces véhicules se nomment SUV ou crossovers, ils rencontrent un grand succès sur le marché. En 2019, huit des vingt premiers véhicules vendus sur le marché appartenaient à cette famille de véhicules. Plus exactement, ils ont représenté 38 % des ventes de voitures l'an dernier en France contre 49 %

pour les berlines. Ces véhicules sont apparus en 2006 avec le Nissan Qashqai, suivi en 2009 par le Peugeot 3008. Ils ont répondu aux souhaits des possesseurs de monospaces compacts et de ludospaces, tels le Renault Kangoo et le Citroën Berlingo, désireux de marier la position de conduite rehaussée avec un style plus

ludique. Poussés par le marketing astucieux des constructeurs, les SUV ont drainé les clients venant des monospaces compacts et attiré certains clients provenant de la berline et du break. En quinze ans, les ventes de monospaces compacts sont passées de 15 % du marché à 4 % l'an passé.

## FAUX

## LE SUV, PLUS COÛTEUX DE 30 %



YANN LEFEBVRE

**P**armi les mots-clés rattachés au rapport du WWF sur internet, on trouve : "SUV-gouffre-financier". Pourquoi ? L'étude indique : "Un SUV de moyenne gamme coûte près de 30 % plus cher à l'achat qu'une berline de moyenne gamme." C'est hasardeux, car les acheteurs d'un SUV viennent autant d'un vé-

hicule du même segment que de la catégorie supérieure. De nombreux propriétaires de la précédente Citroën C4 se sont ainsi tournés vers le C3 Aircross, plus court mais aux prestations comparables. De même, le "petit" Peugeot 308 a attiré d'anciens possesseurs de 308, du premier 308 ou des 508 berline et break. L'étude s'intéresse également au pouvoir d'achat des automobilistes les plus modestes : à l'horizon 2035, il leur en coûtera 408 € de plus par an. Cette vision à long terme repose sur des hypothèses incomplètes. Ainsi, puisqu'un grand nombre de SUV sera présent sur le marché de l'occasion, pourquoi leur valeur ne baisserait-elle pas, en raison d'une offre supérieure à la demande ? L'étude ne prend pas cette possibilité en compte. Pourtant, et cela non plus n'est pas évoqué, si les SUV récoltent dans les années à venir une mauvaise réputation comparable à celle qui frappe actuellement les diesels, l'achat d'occasion pourrait constituer... une bonne affaire.

## VRAI... MAIS

## LES SUV SONT PLUS LOURDS ET CONSOMMENT PLUS

**P**lus hauts et plus lourds que leurs homologues berlines, les SUV émettent plus de CO<sub>2</sub> que celles-ci. Mais dans quelle proportion ? L'étude du WWF met en avant le chiffre de 20 %. Dans les faits, la différence entre les huit SUV les plus vendus sur le marché français et leur berline de référence (voir tableau p. 36) est en moyenne de 9,2 % selon les normes WLTP. La fourchette est large, allant de - 2 % pour le Toyota C-HR à 21 % pour le Volkswagen Tiguan. Sur le même échantillon, la masse des SUV est plus élevée de 12 %. Mais ces émissions de CO<sub>2</sub> accrues ne viennent pas sans avantages : les deux les plus évidents sont

la position de conduite haute plébiscitée par les acheteurs et un coffre plus volumineux. Par ailleurs, le marché a montré ces dernières années que les possesseurs d'une berline se tournaient assez fréquemment vers un SUV du segment inférieur, passant ainsi de Mégane à Captur ou de 308 à 2008.

Par ailleurs, l'augmentation de poids ne concerne pas uniquement les SUV, mais toutes les voitures. Les constructeurs tentent de maîtriser cette tendance par l'utilisation accrue de matériaux légers, plastiques mais également aluminium ou aciers à haute limite élastique. Cette prise de poids répond

à deux demandes provenant à la fois de la réglementation et des clients. En effet, sous l'impulsion du législateur et d'organismes tels EuroNCAP, de nombreux équipements de sécurité, ESP, nombreux airbags, régulateur de vitesse avec radar ou système de freinage d'urgence, sont désormais présents dans les voitures. Ils sont devenus soit obligatoires, soit nécessaires pour séduire l'acheteur. De plus, ce dernier est de plus en plus exigeant en matière d'équipements de confort souvent pondéreux tels la climatisation automatique, les vitres arrière électriques ou la boîte automatique, pour n'en citer que trois.

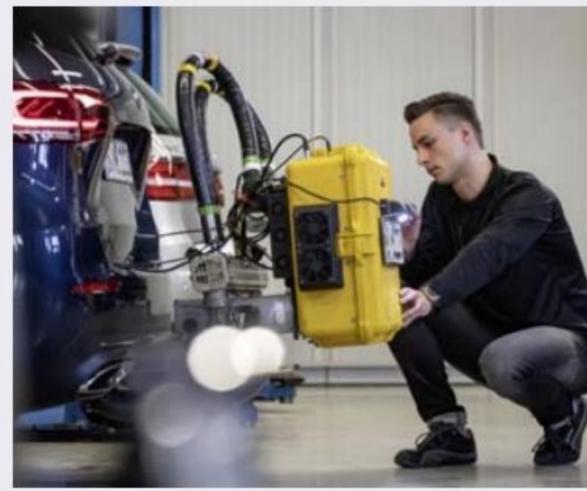


MERCEDÉS

## FAUX

## LES SUV, DÉPASSÉS TECHNOLOGIQUEMENT

**L'**étude du WWF occulte les progrès réalisés au cours de ces dernières années par les véhicules et tout particulièrement leurs motorisations. Ainsi, en quinze ans, de la 206 SW à la seconde génération de 2008, les émissions de CO<sub>2</sub> sont passées de 161 g/km (NEDC) à 132 g/km (WLTP). L'optimisation des motorisations, de l'aérodynamique et de la résistance au roulement ont permis ces progrès alors même que les prestations ont fait un bond majeur en quinze années. En moyenne lissée, les émissions de CO<sub>2</sub> ont fortement baissé depuis le début de l'année 2020. Celles-ci oscillent depuis le début de l'année entre 96 et 101,5 g/km de CO<sub>2</sub>, avec une tendance à la baisse depuis mai. En septembre 2020, la moyenne des ventes était de 96,4 g/km soit 10 g/km de moins qu'il y a un an. Les objectifs européens d'émissions imposés aux constructeurs sont passés par là. Par ailleurs, au cours des neuf premiers mois de l'année, les SUV ont accru leur part du marché français d'un point, ce qui montre que la question de la silhouette du véhicule est secondaire face à l'électrification des motorisations.



MERCEDÉS

## L'AVIS DE L'AUTO-JOURNAL

Désigner le SUV comme l'ennemi constitue un raccourci un peu simpliste. Évidemment, les SUV haut de gamme peuvent sembler trop massifs, voire anachroniques en ville. Mais ceux-ci représentent une part infime des ventes. Désormais, l'offre est très large et démarre désormais avec le petit Dacia Spring électrique (voir p. 14). Le choix est là, laissons l'acheteur décider librement du véhicule qui lui plaît.



**DS AUTOMOBILES**  
Spirit of Avant-Garde

# DS 3 CROSSBACK

*SAVOIR-FAIRE & CARACTÈRE*



Existe en essence, diesel et électrique

[DSautomobiles.fr](https://www.dsa.com)

DS préfère TOTAL - CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DE DS 3 CROSSBACK E-TENSE : DE 0 L/100 KM ET 0 G/KM.  
Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199. Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde.



Une poupe coupée nette, une lunette très inclinée, une ligne de toit droite (façon de parler) et un vitrage rétréci: l'EQS SUV présente un profil peu banal.



Les dimensions du spécimen ne nous sont pas encore connues, mais, c'est sûr, ce SUV classé S en impose vu de dos.

## MERCEDES EQS SUV : COMME UNE ÉVIDENCE

**Un gros SUV électrique? De la part de Mercedes, cela n'étonne pas grand-monde. Mais cela arrive plus tôt qu'attendu...**

**C'**est acté. La nouvelle Classe S aura une sœur vaguement jumelle, nourrie à l'électricité, baptisée EQS. Et ladite EQS aura son pendant haut perché, comme en témoignent les photos glanées par notre service de renseignements. Ce dernier pousse son devoir jusqu'à récupérer des images de la planche de bord, lesquelles confirment l'appartenance de l'engin à la famille S. L'immense écran central posé à la verticale et légèrement incliné, signe particulier de la Classe S nouvelle formule, ne trompe pas sur la marchandise.

Nos espions, néanmoins, ont encore du pain sur la planche. Il leur reste à nous donner les dimensions de cet imposant EQS SUV, que nous estimons, pour notre part, aux alentours de 5,30 m pour ce qui est de la longueur. Le véhicule, en contrepartie, n'est pas si haut perché que mentionné en début d'exposé. La hauteur paraît sous-dimensionnée quand on la rapporte au reste de la carrosserie, avec, à la clé, un vitrage latéral plutôt réduit s'agissant d'un SUV de cette nature. Ce parti pris esthétique, pour autant, ne range pas le futur navire amiral Mercedes dans la sous-catégorie des SUV coupé, comme pourrait le laisser penser la forte inclinaison de la lunette arrière. La ligne de toit reste droite (ou presque...) de bout en bout, de fait.

La calandre fermée typique des modèles électriques badgés Mercedes. Derrière, nichent 500 ch bien tassés, pour ce que nous en savons.

### 700 km d'autonomie, dit la rumeur

Ce qui suit n'est pas affaire de conjecture, mais s'écrit, quand même, au conditionnel. Ce dérivé de l'EQS devrait recevoir les mêmes ensembles mécaniques que sa matrice, en toute logique. D'après ce que nous en savons à cette heure, cela donnerait deux propulseurs électriques (un sur chaque essieu), totalisant environ 500 ch, une batterie dont la capacité maximale atteindrait 130 kWh (c'est énorme), et au bout du bout, une autonomie plus qu'enviable de 700 km. Du lourd, donc, non malussé...

### LES INFOS CLÉS

Commercialisation :  
début 2022

Prix : à partir de 150 000 €

Concurrent du :  
Tesla Model X,  
en l'état actuel du marché



# 532 km/h

C'EST LA VITESSE À LAQUELLE A ÉTÉ "FLASHÉE"  
L'UNE DES CENT SSC TUATARA PRODUITES,  
SUR UNE ROUTE FERMÉE DU NEVADA (ÉTATS-UNIS).  
Jusqu'au 10 octobre dernier, aucune automobile "de série"  
n'avait dépassé la barre des 500 km/h, pas même la Bugatti  
Chiron – 482 km/h "maxi" relevés. L'hypercar américaine  
SSC Tuatara reçoit un V8 5.9 biturbo riche de 1775 ch.  
Prix: environ 1,3 million d'euros hors taxes.



JAMES LIPMAN



KIA

## KIA STINGER

### Un V6, sinon rien

Ce n'est pas aux lecteurs de *L'AJ* que nous allons l'apprendre, l'heure n'est plus aux gros moteurs thermiques dispensés d'assistance électrique de quelque ordre que ce soit. En Europe, du moins. Dans ce contexte de chasse aux sorcières automobiles, la Kia Stinger restylée a tout de la fée Carabosse aux yeux de certains – pas les nôtres... Qu'on en juge. Un V6 3.3 biturbo de 366 ch (BVA8 + transmission intégrale), et c'est tout. Rien d'autre pour animer ce coupé 4 portes, le 4 cylindres essence 2.0 T-GDi de 245 ch et le diesel 2.2 CRDi de 200 ch n'étant pas reconduits. On appelle ça le sens de l'à-propos. Ou de la provocation... Prix: 63 190 €. Malus plein pot plus que probable.

## SÉRIE

### Carlos Ghosn, sa vie, son œuvre

De son ascension jusqu'au sommet de l'alliance Renault-Nissan à son évasion du Japon digne d'un thriller, Carlos Ghosn a tout ce qu'il faut pour devenir un personnage de roman. Ou de série télé. Le livre n'est toujours pas écrit (cela viendra), mais la série, elle, est d'ores et déjà en préparation. Les plus grands noms du genre sont sur le coup, à savoir le scénariste américain Mark Goffman (*New York, unité spéciale* et *Elementary*, notamment) et la réalisatrice Charlotte Brändström, à qui l'on doit certains épisodes de *Grey's Anatomy* et d'*Outlander*. La série se limitera à six épisodes d'une heure chacun, et sera diffusée au début de l'année 2022.

À voir sur quelle plate-forme. Le nom de l'acteur qui incarnera Carlos Ghosn n'est pas dévoilé à cette heure.



NABIL MOUNZER/EPA/MAXPPP



MITSUBISHI

## MITSUBISHI

### L'Eclipse ne s'éclipse pas

Rembobinons le film. Mitsubishi maintiendra sans tarder une présence symbolique sur le marché européen, avons-nous rapporté dans le numéro 1064 de *L'AJ*. Les remplaçants des modèles en cours de commercialisation ne seront pas introduits sur le Vieux Continent, et, à terme, la gamme se réduira au pick-up L200. Nous ne nous dédions pas, même si, pour le coup, ladite gamme retiendra deux unités. Pour une raison simple: en annonçant l'arrivée de l'Eclipse Cross "restylée" sur le sol européen au printemps prochain, Mitsubishi joue sur les mots. "Restylage" n'est pas synonyme de "toute nouvelle voiture", selon l'expression du constructeur. Nuance... L'Eclipse Cross "rhabillé" fera sien un module hybride rechargeable composé, en partie, de deux électromoteurs (un sur chaque essieu), sans plus de précisions à cette heure.



YVES FORESTIER

*“La taxe sur le poids est complètement inutile. La demande se porte sur des véhicules plus gros. Or, le client est roi. Je ne vois pas pourquoi on devrait le culpabiliser ainsi.”*

**Jean-Philippe Senard**, président de Renault, dans une interview accordée au Monde.

*“On veut préserver les emplois dans la filière automobile? Commençons par alléger la fiscalité sur la mobilité”*,

poursuit **Jean-Philippe Senard**.

Cela n'en prend pas le chemin.



## VIDÉO

### Kyocera photocopie l'automobile

Cette robe néorétro, un rien décalée, dissimule un habitacle futuriste. Saisissant contraste.



Tout le monde veut sa voiture électrique, y compris les entreprises dont les activités se situent à des années-lumière de la filière automobile. Citons Sony avec la Vision S, et, désormais, le japonais Kyocera, spécialiste de la photocopieuse et autres équipements de bureau. La voiture répond à l'appellation Moeye et se déplace de manière totalement autonome. Titree Kyocera Moeye Concept,

la vidéo visible sur YouTube montre que l'engin n'a ni volant ni pédales, et se pilote donc du bout des doigts, via une multitude d'écrans. Quant au style, nous vous laissons apprécier. La Moeye restera à l'état de concept, c'est entendu. L'acte, de la part de Kyocera, n'est cependant pas gratuit. Une nouvelle marque automobile se profilerait-elle à l'horizon? À surveiller.



# 1551

C'EST LE NOMBRE DE VOITURES DU GROUPE PSA ACHETÉES PAR LA POLICE ESPAGNOLE.

En remplacement des Citroën C4 Picasso qui équipent la police espagnole depuis des lustres, PSA fournira, notamment, 642 Citroën C5 Aircross, 225 Peugeot 3008, 365 Peugeot 308 et 244 Opel Astra. En retour, la gendarmerie française passe commande de 17 Seat Leon Cupra...

## MALUS AU POIDS Un an de sursis

Après avoir écarté la perspective d'un malus calculé en fonction de la masse du véhicule, le gouvernement introduit la mesure dans le projet de loi de finances 2021. Elle n'entrera en application qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, convient-il de préciser. Dans le détail, cela donne quoi? Rien de plus simple. À partir de 1801 kg en ordre de marche (poids à vide + 75 kg), c'est 10 € par kilo superflu. Des dérogations sont prévues. De fait, les véhicules

électriques, hybrides rechargeables et accessibles en fauteuil roulant ne seront pas concernés. Les foyers fiscaux comprenant au moins trois enfants, de même, bénéficieront d'une réfaction

de 200 kg par enfant, "dans la limite d'un seul véhicule d'au moins cinq places", précise l'amendement rendu public le 26 octobre dernier. Enfin, les véhicules d'au moins huit places acquis dans le cadre professionnel donneront droit à une déduction de 400 kg. Le malus au poids s'ajoute au malus "ordinaire". Si le total des deux malus excède le montant maximal du malus CO<sub>2</sub>, soit 40 000 € en 2022, c'est ce dernier qui s'applique.



ADOBESTOCK



## TÉLÉVISION

### Gerry et Aurélien sont de retour

L'auteur de ces lignes le confesse, il a découvert l'émission *Wheeler Dealers France* durant le premier confinement. Depuis, il a usé et abusé de la fonction replay, deux fois pour certains épisodes. C'est dire. Le scénario est immuable. Gerry part en quête d'une ancienne, youngtimers incluses, l'essaie et la négocie avec le vendeur. Aurélien, ensuite, la restaure en expliquant de manière pédagogique ce qu'il fait et non sans pester contre l'ampleur de la tâche, que Gerry a tendance à sous-estimer. Le numéro de duettistes est parfaitement orchestré. Les compères, à la fin, partent en goguette au volant de la voiture restaurée, et Gerry la revend dans le but d'en tirer un joli bénéfice. Cela marche à tous les coups. La saison 5 de *Wheeler Dealers France* débute le 12 novembre, à 21 heures, sur la chaîne RMC Découverte.



JÉRÔME DOMINE/ABACA/RMC DÉCOUVERTE

## Les chiffres du marché européen en septembre 2020



# 41,8 %

C'est la hausse des ventes de la marque Audi en septembre. Suivent Dacia (33,1%), Jeep (24,7%), Skoda (16,5%) et Toyota (10,5%).

# 9,5 %

C'est la hausse des ventes en Italie en septembre. Parmi les marchés majeurs, l'Allemagne progresse de 8,4%. L'Espagne, le Royaume-Uni et la France chutent respectivement de 13,5, 4,4 et 3%.

# 1 300 048

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe de l'Ouest (Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni, Suisse) au cours du mois de septembre.

# 1,1 %

C'est la hausse des immatriculations enregistrée au mois de septembre par rapport à septembre 2019 (- 29,3% sur les neuf premiers mois de l'année).



## HUMMER

### Démesure électrique

Il fallait s'y attendre, Hummer ne fait pas dans la finesse et le léger. Y compris quand le constructeur, aujourd'hui propriété de General Motors sous le label GMC, se convertit à la locomotion électrique. Proche du monstre par la taille (5,50 m en longueur et 2,20 m en largeur sans les rétroviseurs), le pick-up double cabine EV libère 1 000 ch, développe 16 000 Nm de couple, parcourt 560 km sur une seule charge et gambade dans la nature à l'aide de quatre roues directrices, motrices par ailleurs, et d'une suspension pneumatique chargée d'élever la garde au sol à des hauteurs himalayiques. Le Hummer EV entrera en production en fin d'année prochaine. Il ne prendra pas le bateau pour se rendre en Europe. Par la voie officielle, en tout cas.

### Audi plaide pour les moteurs thermiques

Mesures fiscales toujours plus lourdes, restrictions de circulation programmées, les moteurs thermiques ne sont pas à la fête. À tel point que bon nombre de constructeurs envisagent d'abandonner leur production à plus ou moins long terme. Ce n'est pas le cas d'Audi, qui se résoudra à cette extrémité quand la loi le lui ordonnera. Pas avant. C'est son patron, Markus Duesmann, qui le dit. Cela vaut pour les diesels, qu'Audi continuera de produire tant que cela sera possible.

### Opel planche sur l'hydrogène

Ce n'est pas nouveau, au demeurant. Opel étudiait déjà la question du temps où il appartenait à General Motors. Son patron, Michael Lohscheller, confirme que le constructeur reprend ses études, à l'état très avancé, semble-t-il. Les premiers prototypes rouleront dans quelques mois. Le ludospace Zafira, le dérivé VP du fourgon moyen Vivaro, servira de cobaye.

### Renault/Fiat: divorce définitif

Renault arrête la production du Fiat Talento, clone du fourgon Trafic. Certes, il s'agit d'un utilitaire, lequel décline toutefois une version VP dite Panorama. Avis à la clientèle éventuellement intéressée.

# ENTRE **AUDACE**

# **ET**

Les coupés se font de plus en plus rares sur le marché automobile, et nul doute que l'arrivée de cette nouvelle BMW Série 4 devrait alimenter bon nombre de conversations entre les fans de la marque. Mais outre son style spectaculaire, la Série 4 possède d'autres cordes à son arc...

Par David Bouillaux Photos Yann Lefebvre



# SPORTIVITÉ !



**V**ous ne le savez peut-être pas, mais les imposants naseaux qui caractérisent cette nouvelle Série 4 ne sont pas un fait inédit chez BMW. Pour cela, il suffit de se replonger dans le passé de la marque pour s'apercevoir que les emblématiques BMW 303, de 1933, la 503 coupé des années 50, ou encore, plus récemment, les fameuses 3.0 CSi et CSL arboraient déjà le "double haricot" tout en hauteur. Outre ce clin d'œil historique, le constructeur nous explique qu'il veut mettre fin à la standardisation esthétique de ses modèles. Au regard d'une gamme de plus en plus riche, l'idée est plutôt la bienvenue, vous en conviendrez. Mais au-delà des apparences, la Série 4 profite de

nombreuses évolutions. Tout d'abord, elle s'agrandit de 13 cm en longueur et de 3 cm en largeur par rapport au modèle précédent. Plus en profondeur, le châssis bénéficie de renforts supplémentaires afin d'accentuer la rigidité. Pour apprécier ses innovations et juger la tenue de route, et donc l'efficacité du coupé, il suffit de s'engager sur une jolie petite route sinueuse. Bonne nouvelle, malgré son embonpoint (1 680 kg), la Série 4 se révèle plutôt à l'aise sur l'exercice des enchaînements de virages. Mais surtout, le coupé BM distille une sensation de légèreté assez étonnante. Chose que l'on ne perçoit pas forcément au volant d'une Série 3, par exemple. Avec la Série 4 et son châssis sport spécifique (de série sur M Sport), les virages se succèdent avec →

## L'avis de David Bouillaux



Voici une Série 4 bien imposante. Mais une fois au volant, cet aspect s'estompe et laisse place au plaisir.

80%  
Quotient  
Émotionnel



Sur la route, la Série 4 sait quasiment tout faire. Elle se révèle aussi bien à son aise sur les petites routes que sur les grands axes.

une certaine facilité. Et comme l'équilibre des masses est idéal, la BM se montre réactive sans jamais être piégeuse. Au lancement, vous aurez le choix entre deux moteurs essence (420i de 184 ch et 440i de 374 ch) et un bloc diesel (420d de 190 ch). Suivront, dès l'année prochaine, des 6 cylindres diesel, la sulfureuse version M4 Compétition de 510 ch et, même, une déclinaison 100 % électrique baptisée "i4", dont l'autonomie approcherait les 600 km, selon BMW ! En attendant, nous nous sommes installés au volant de la 420d dotée du réputé 2.0 diesel de 190 ch. Ici, ce dernier a pour particularité de recevoir un système d'hybridation légère de 48 V. Si le 4 cylindres diesel s'avère relativement discret à l'usage, on profite tout de même d'un petit "ronron" qui ne colle pas à l'image d'un coupé sportif. Cela dit, les 190 ch assurent des performances tout à fait honorables, et le couple de 400 Nm disponible assez bas dans les tours (dès 1 750 tr/mn) offre à la BMW une aisance d'utilisation à basse vitesse remarquable.

**Cette agréable sensation d'onctuosité est appuyée par la présence (imposée) de la boîte automatique à 8 rapports.**

Véritable référence, cette dernière profite d'une gestion aux petits oignons. Elle s'adapte instantanément à tous les styles de conduite. En somme, cette Série 4 donne la possibilité de



❶ Ici, la finition M Sport met l'accent sur le look sportif, ainsi que sur la modernité des équipements. Les compteurs digitaux ou le large écran tactile central de 10,25 pouces font partie de la dotation. ❷ À l'arrière, deux passagers profitent d'un espace appréciable. En revanche, les plus de 1,80 m y seront un peu moins bien installés à cause de la garde au toit limitée. ❸ La calandre en impose, mais elle abrite de nombreux dispositifs (caméra, radar) pour le fonctionnement des différentes aides à la conduite. ❹ Pratique et profond, le grand coffre de 440 dm<sup>3</sup> permet de transporter facilement plusieurs valises.





**PLUS**  
Coupé polyvalent  
Agilité dans  
les virages  
Habitabilité  
correcte

—

**MOINS**  
Gabarit en ville  
Prix élevé



❶ Véritable référence en termes de qualité de fabrication, la planche de bord ne souffre d'aucune critique. Les assemblages sont au millimètre.

❷ L'instrumentation 100% numérique, livrée de série sur M Sport, offre une excellente lisibilité des informations.

voyager pendant des centaines de kilomètres en toute sérénité, tout en permettant de se faire plaisir lorsque la route s'y prête.

### La faible consommation fait également partie des points forts de la 420d.

Après notre essai long de 250 km, réalisé en grande partie sur le réseau secondaire à un rythme plus ou moins soutenu, nous avons consommé un peu plus de 6 l/100 km (6,2 l). Au vu des prestations du 2.0, cette valeur est très raisonnable. Autre avantage du coupé: son confort. Pourtant, avec une monte pneumatique généreuse (19 pouces en option), le pari n'était pas gagné d'avance! Au final, les suspensions filtrent parfaitement les inégalités du bitume, et jamais elles ne ternissent le confort.

Ce coupé sait aussi soigner le bien-être de ses passagers. Et cela passe forcément par l'aspect qualitatif. Similaire à celle de la Série 3, la planche de bord profite d'une qualité de fabrication remarquable. L'ensemble des matériaux est assemblé avec une précision chirurgicale. D'autre part, et c'est devenu quasi systématique chez BMW, l'ergonomie des différentes commandes se révèle intuitive et bien pensée. Nul

besoin de quitter la route trop longuement des yeux afin de trouver les différentes commandes. D'ailleurs, afin de disposer des compteurs digitaux (12,3 pouces) et du grand écran tactile central (10,25 pouces), optez pour la finition M Sport. D'autant que cette version met également l'accent sur l'aspect sportif du coupé, avec la présence d'un kit carrosserie spécifique M, des jantes alu de 18 pouces, ou encore le châssis sport (Suspensions DirectDrive). Cependant, ne vous emballez pas, les équipements les plus modernes comme le régulateur de vitesse adaptatif, les phares Laser ou encore l'affichage tête haute se situent, malheureusement, dans la colonne des options. Ainsi, l'addition peut vite devenir salée, notamment si vous décidez d'opter pour deux, trois options sympas...

Ce coupé devrait aussi séduire les jeunes couples avec enfants. Les places arrière sont suffisamment logeables pour deux personnes mesurant moins d'1 m 80 et, surtout, le grand coffre d'une capacité de 440 dm<sup>3</sup> est plutôt pratique. Mieux, grâce aux dossiers rabattables de la banquette 40/20/40, il est possible de charger des objets un peu plus encombrants. Et si les SUV n'avaient pas le monopole de la polyvalence? ■

# BMW SÉRIE 4 COUPÉ 420d 190 ch M Sport EN CHIFFRES

## DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 190 ch à 4000 tr/min
Couple maxi	■ 400 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne diesel + alterno-démarrreur
Cylindrée/puissance fiscale	1995 cm <sup>3</sup> /10 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques AV/AR	225/40 R19 - 255/35 R19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,77/1,85/1,38/2,85 m
Poids/tractable freiné	1680/1600 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 7,1 s
Vitesse maxi	■ 240 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 440 dm <sup>3</sup>

## LE BUDGET

Prix	■ <b>54 600 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (127g CO <sub>2</sub> /km)
Prix du modèle essayé*	69 660 €
Garantie	■ 2 ans (km illimités)

\* Avec options et malus inclus.

## Équipements de série ■

Airbags frontaux, latéraux et rideaux, allumage automatique des phares et des essuie-glaces, antibrouillards à LED, banquette 40/20/40, climatisation automatique trizone, commande vocale, démarrage sans clé, projecteurs full LED, park assist avec caméra de recul et assistant de marche AR, instrumentation numérique 12,3 pouces, écran tactile 10,25 pouces avec GPS et Apple CarPlay, jantes alu 18 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie Alcantara/similicuir...

## Options

Jantes 19 pouces (1 000 €), freins M Sport (750 €), sièges avant chauffants (400 €), sièges M Sport (1 000 €), toit ouvrant pano. (1 450 €), suspensions pilotées (650 €), phares laser (2 050 €), conduite semi-autonome (2 350 €), affichage tête haute (1 270 €)...

Consommations	
Mixte	■ 4,8 l/100 km
Réservoir	■ 59 l

Note EuroNCAP	<b>5 étoiles</b>
Pays de fabrication	<b>Allemagne</b>

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Le style de la Série 4 ne devrait pas faire l'unanimité. Néanmoins, cette dernière ne manque pas d'atouts pour séduire ceux qui aiment conduire. Confortable, agile, plaisant, moderne et suffisamment logeable, ce coupé polyvalent apporte, par ailleurs, une vraie bouffée d'oxygène à un marché automobile de plus en plus normé.**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

# SUV MAIS PAS TROP



Cupra, jeune marque distinctive et sportive, prend ses distances avec Seat en lançant son premier modèle "maison". Et comme la firme espagnole entend rencontrer le succès, il s'agit forcément d'un SUV. Voici donc... le Formentor.

---

Par Laurent Pinel Photos Florian Grout



**PLUS**

Présentation  
et habitabilité  
Comportement  
et motorisation  
Technologie embarquée

**MOINS**

Attention au malus!  
Un peu trop  
"tuning", non?  
Ergonomie discutable

Becquet, grandes jantes, imposante signature lumineuse et quadruple sortie d'échappement: le Formentor affiche ostensiblement ses attributs sportifs.



**L**es puristes ne le répéteront jamais assez: un SUV ne peut pas être sportif! Trop haut. Trop lourd. Pourtant, chez Cupra, marque née avec un SUV Seat rebadgé (l'Ateca), on persiste et signe en lançant le Formentor: le premier modèle 100% "maison", fait en interne et dont la marque Seat ne disposera pas. Sauf que l'engin n'est pas véritablement un SUV: avec seulement 1,51 m de haut (sans les barres de toit), soit 5 cm de plus qu'une Volkswagen Golf, il évoque davantage la compacte rehaussée que le 4x4 d'aventurier. Alors, oui, peut-être que celui-ci mérite d'être classé parmi les modèles sportifs...

❶ Signé du logo de la marque, le volant accueille deux boutons satellites. Celui de droite sert à démarrer/couper le moteur. Celui de gauche, visible ici, permet de sélectionner les programmes de conduite, dont le très sonore mode Cupra.  
❷ L'instrumentation numérique s'ajuste selon l'humeur: six présentations distinctes sont proposées. ❸ La position de conduite ne mérite que des éloges. Et les prestations routières du Formentor jonglent entre celles d'un agréable SUV familial et celles d'une compacte sportive.

**Pour pouvoir prétendre à ce statut, le Formentor accueille entre ses pattes avant un 2.0 l turbo de 310 ch.**

Et, bonne nouvelle, il y aura encore plus puissant à l'avenir, avec un probable 5 cylindres d'environ 400 ch. La gamme comptera un total de huit motorisations, dont un diesel 150 ch et deux hybrides rechargeables. En attendant, ce 4 cylindres turbo, déjà rencontré sous de nombreux capots de voitures du groupe Volkswagen (dont Cupra est la treizième marque!), permet à l'espagnol de se catapultier de 0 à 100 km/h en





❶ On ne manque pas d'espace à l'arrière, mais la place centrale souffre d'un dossier et d'une assise trop fermes. Le toit ouvrant figure parmi les options (1 300 €). ❷ Le volume de coffre du Cupra Formentor ne bat pas des records, mais ses 420 dm<sup>3</sup> suffisent amplement pour un week-end en famille. Les dossiers sont fractionnables 60/40.



moins de 5 s. Tout en laissant le choix entre une sonorité mécanique naturelle et un brouhaha artificiel... Chez Cupra, comme chez d'autres constructeurs, le bruit du moteur peut passer par les haut-parleurs (en mode sport), et s'encanailler en mode Cupra via une fréquence vibratoire transmise au pare-brise. Là, le bruit, beaucoup trop présent et uniquement audible depuis l'intérieur, évoque une motorisation V8, mais demeure fatigant. Un mode de conduite personnalisable permet, heureusement, de le désactiver. Toutefois, cette sonorité semble traduire la philosophie d'une marque jeune, parfois trop concentrée sur le spectacle et la recherche de détails chics, ou, plutôt, chocs. En témoigne ce "total look tuning", avec cette

## LE CUPRA AVALE LES COURBES AVEC ENVIE ET PRÉCISION, SANS OUBLIER D'OFFRIR AU CONDUCTEUR SON LOT DE SENSATIONS ●●●

couleur cuivre omniprésente, du logo jusqu'aux optionnels étriers de freins Brembo, les très originales teintes de carrosserie proposées, ces nombreux effets de style et tous ces artifices dits sportifs, comme les boutons-pression du volant, les quatre sorties d'échappements ou le becquet. Ce "SUV coupé", comme le définissent les ser-

vices internes, est clivant. On aime ses attributs sportifs et voyants, ou, au contraire, on déteste.

**Mais le Formentor mettra tout le monde d'accord avec ses prestations routières.**

En plus de reprises canons, d'une transmission DSG rapide et d'une motorisation TSI souple et très volontaire, l'engin dispose d'un châssis remarquable. Reposant sur la plate-forme MQB Evo de la Seat Leon et répondant aux lois d'un amortissement piloté DCC paramétrable, le Cupra avale les courbes avec envie et précision, sans oublier d'offrir au conducteur son lot de sensations. La direction, dont la consistance évolue avec les programmes de conduite, →

### L'avis de Laurent Pinel



En apparence, c'est un petit SUV. Au volant, cela ressemble à une berline compacte de 310 ch. Miam!

75%  
Quotient  
Émotionnel

1,53 m de haut, 4,45 m de long et un pavillon fuyant : la nouveauté Cupra évoque autant la compacte rehaussée que le véritable SUV.



LA SUSPENSION, IDÉALEMENT CALIBRÉE, PERMET DE  
CONSERVER SUFFISAMMENT DE MOELLEUX POUR OFFRIR  
LE CONFORT QU'EST EN DROIT D'EXIGER UNE FAMILLE ●●●



Reprenant les codes stylistiques avec la Cupra Leon, dont la gendarmerie nationale disposera bientôt, le Formentor partage avec elle sa plate-forme MQB Evo et son tableau de bord.

donne une idée assez précise de l'état de la chaussée. La transmission intégrale contribue à générer une excellente motricité. Et les aides à la conduite partiellement déconnectables permettent de transformer ce pseudo-SUV en un réjouissant jouet. Au chapitre dynamique, avec un comportement sain et sécurisant mais incisif, c'est une vraie réussite. D'autant que la suspension, idéalement calibrée, permet de conserver suffisamment de moelleux pour offrir le confort qu'est en droit d'exiger une famille. Pour elle, le caractère sportif du Formentor ne l'empêche pas de s'avérer pratique et fonctionnel.

### Le volume de coffre suffit pour transporter les bagages indispensables à un week-end, poussette comprise.

Et l'habitabilité à l'arrière permettra à un ou plusieurs adultes de voyager confortablement. La vie de famille en Formentor ? Simple formalité. Il faudra, en revanche, un peu de patience aux occupants installés à l'avant pour maîtriser

l'interface multimédia. Le parti pris du groupe Volkswagen demeure discutable lorsqu'il devient indispensable de se concentrer sur ses mouvements pour ajuster la température, la ventilation ou le volume de l'autoradio. Pas de molette à tourner ni de bouton à presser ; il faut entrer en contact avec les fines commandes sensibles ou, pour certaines actions, s'en remettre un écran tactile dont la multiplicité des fonctions dessert la simplicité. Au chapitre de l'ergonomie, le Formentor reprend le tableau de bord de la Leon, qui elle-même singe une Golf devenue parfois complexe à utiliser. On appréciera, en revanche, le soin accordé à la finition, la présentation (surtout avec la planche de bord revêtue de similicuir, en option), la mince commande de boîte DSG et la position de conduite, qui semble correspondre à tous les gabarits. Mention spéciale, enfin, à l'instrumentation digitale fournie en série, qui dispose d'une demi-douzaine de présentations pour que chacun y trouve son compte, entre design et lisibilité. □



1 À l'image de ce Gris Graphène (900 €), le Formentor propose d'originales teintes de carrosserie. 2 Les jantes de 19 pouces sont fournies en série. Pas les étriers Brembo mordant des disques de freins de 370 mm de diamètre, proposés en option (2250 €). 3 Ici doté d'un 2.0 essence de 310 ch, le Formentor sera également décliné en diesel, avec un TDI 150 ch, ainsi qu'en hybride rechargeable.



## CUPRA FORMENTOR 2.0 TSI 310 ch DSG7 4Drive EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 310 ch à 5450 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, ess., injec. dir., turbo, 16 soupapes
Cylindrée/puissance fiscale	1984 cm <sup>3</sup> /17 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	robotisée/7

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,4
Pneumatiques	245/40 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,45/1,84/1,53/2,68 m
Poids/tractable freiné	■ 1644 kg/2000 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 4,9 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 420 dm <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Prix	■ 44 670 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 8 671 € (193 g/km)
Prix du modèle essayé*	60 961 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

\* Avec options et malus inclus.

### Équipements de série ■

6 airbags, accès/démar. mains-libres, maintien actif dans la voie de circulation, cam. de recul, recon. des panneaux, régl. adaptatif de vitesse, passage codes/phares automatique, freinage d'urgence autonome, assist. de conduite en embouteillages, Bluetooth, clim auto à 3 zones, suspension pilotée, syst. multimédia avec écran tactile 12 pouces, vitres arrière surteintées, sièges avant baquets, recharge de smartphone par induction, hayon motorisé...

### Options

Freins Brembo (2250 €), cam. 360° (560 €), syst. audio Beats (500 €), toit ouvr. pano. (1300 €), alarme (250 €), sièges avant et volant chauffants (395 €), siège conducteur élec. (700 €), sellerie cuir et tableau de bord similicuir (1500 €), peinture spécifique (650 à 2000 €), jantes couleur cuivre (300 €).

Consommations	
Mixte	■ 8,6 l/100 km
Réservoir	■ 55 l

Note EuroNCAP	NC
Pays de fabrication	Espagne

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'original Formentor ne fera pas l'unanimité, mais il séduira par ses prestations routières, son équipement riche et son sens de l'accueil. Avec un tarif placé à 44 670 € (hors malus et options) pour cette version 310 ch, voici une alternative aux Jaguar E-Pace, BMW X1, Mercedes GLA et Volvo XC40.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

54 [ FACE-À-FACE ] **TOYOTA YARIS 1.5 Hybride 116 ch Première**

**RENAULT CLIO E-Tech 140 ch Intens**



# STARS

## EN MUTATION

Vedette incontestable du marché français, la Clio s'attaque à la star incontestée des citadines hybrides: la Toyota Yaris, qui vient tout juste de faire peau neuve.

Par Laurent Pinel Photos Yann Lefebvre

**L'**une a glané vingt-deux fois le titre de voiture la plus vendue en France depuis 1991. L'autre restera dans l'histoire comme étant la première citadine hybride commercialisée en Europe. La française, dont la cinquième génération est supportée par

les carrelages des concessions Renault depuis l'été 2019, vient enfin de goûter à l'hybridation. La nipponne, dont la quatrième mouture vient d'être lancée, débute sa campagne publicitaire intitulée "*La liberté en mouvement*". Sans oublier de préciser qu'elle est fabriquée en France, Toyota ayant fait de son lieu de production, situé près de

Valenciennes, l'un de ses arguments phares. En parallèle, il est probable que peu de propriétaires de Clio aient été informés du site d'industrialisation de leur "française", délocalisé en Turquie. Mais aujourd'hui, l'important est ailleurs: qui, entre la star tricolore et sa rivale asiatique, présente les meilleurs arguments? →



**SUR LA ROUTE**

Dans le domaine de l'hybridation, Toyota avance une solide expérience. Au siècle dernier, en 1997, le Japon voyait déjà rouler les premières Prius pendant qu'en France, le *Club Dorothee* enregistrait sa dernière émission et le service militaire était remplacé par la Journée d'appel de préparation à la défense! Et il aura fallu attendre 2020, année du pangolin, pour que Renault lance sa première motorisation hybride, baptisée E-Tech, sur la Clio, après n'avoir juré que par le tout-électrique et sa Zoe, .

Un tel retard à l'allumage n'a pas empêché le constructeur français d'innover: les ingénieurs ont pris le contrepied de Toyota, notamment en ce qui concerne la transmission. En lieu et place du train épicycloïdal agissant telle une boîte à

variation continue de la Yaris, Renault a pondu une vraie originalité: une boîte robotisée sans embrayage, à crabots, dont les rapports sont synchronisés par l'un des moteurs électriques. C'est clair pour tout le monde? Pas vraiment, mais peu importe.

**La transmission inédite de la Clio, composée de quatre rapports mécaniques et deux électriques, s'avère efficace et agréable.**

Il perdure bien quelques à-coups de temps à autre et des hésitations mais, de manière générale, cette boîte de vitesses se fait oublier. En comparaison, celle de la Yaris se révèle encore plus douce et progressive en ville. Mais à la relance, sur les voies d'accélération ou lorsqu'il

s'agit d'effectuer un dépassement, elle entraîne une hausse significative du régime moteur, comme toujours sur les Toyota hybrides. Toutefois, la progression est plus que notable: cela reste un peu bruyant, mais jamais dérangeant, démontrant une nouvelle fois la polyvalence de cette Yaris capable de tout, qui étrenne une nouvelle déclinaison – GA-B pour les intimes – de la plate-forme modulaire de la maison Toyota, baptisée TNGA. Ces dénominations ressemblent à du chinois, c'est vrai, mais elles ont de vraies significations: cette nouveauté technique apporte davantage de rigidité, abaisse le centre de gravité et modifie le gabarit. Et c'est tout bénéf! Cette Yaris quatrième du nom se révèle plus sympa à conduire, plus précise et plus dynamique. Elle profite de son poids contenu pour ne plus être aussi placide que pouvait l'être sa devancière, et elle figure désormais parmi les modèles agréables à mener.

Apte à des accélérations suffisantes, la Toyota ne peut rien, en revanche, face à la cavalerie de la Renault. Quand son moteur hybride à ->



**TOYOTA YARIS**

1 Devant le levier de vitesses, au pied de la console, la Yaris dispose d'une recharge de smartphone par induction, proposée en option chez Renault.

2 Elle a conservé sa transmission à variation continue, mais la Yaris a progressé: l'emballement de son moteur à la relance est devenu plus discret.

3 La finition souffre légèrement de la comparaison avec la Clio. Mais l'ensemble s'avère plaisant, avec une ergonomie soignée.



**TOYOTA YARIS**

**PLUS**

Maniabilité et agrément en ville  
Rapport prix/équipement  
Consommation et douceur

—

**MOINS**

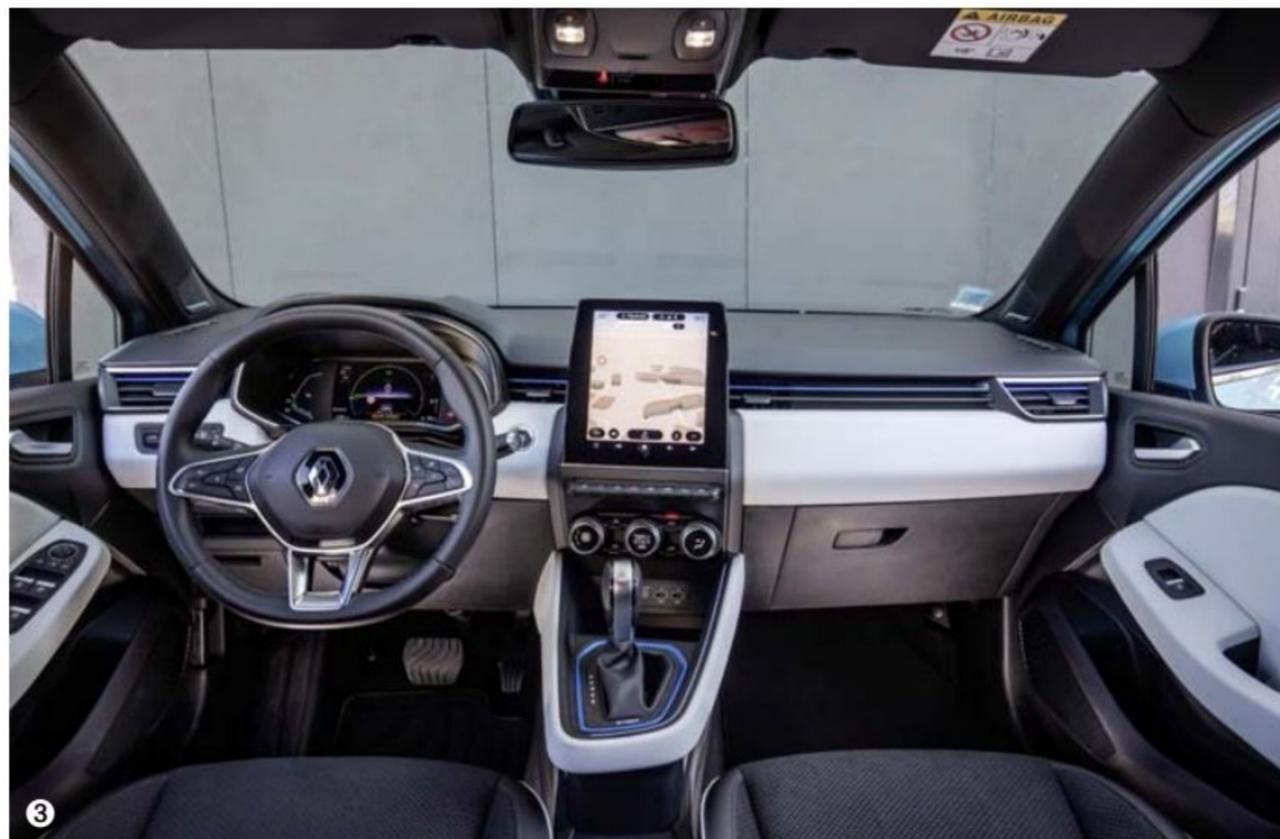
Garde au toit à l'arrière  
Détails de finition  
Insonorisation moins soignée



1



2



3

**RENAULT CLIO**

1 À l'image du maintien actif dans la voie, que l'on déconnecte ici d'une simple pression, l'ergonomie est très soignée à bord de la Clio. 2 Côté transmission, Renault a innové: la boîte robotisée ne dispose pas d'embrayage. 3 C'est le point fort de la française: lorsque l'on voyage ici, face à cette planche de bord très horizontale, on a l'impression d'être à bord d'une voiture de la catégorie supérieure.



**RENAULT CLIO**

**PLUS**

Agrément et polyvalence  
Présentation et finition  
Performances et consommation maîtrisée

**MOINS**

Tarif élevé  
Quelques à-coups de transmission  
Petites lacunes d'équipement

IL AURA FALLU ATTENDRE 2020 POUR QUE RENAULT LANCE SA PREMIÈRE MOTORISATION HYBRIDE, BAPTISÉE E-TECH, SUR LA CLIO ●●●



### TOYOTA YARIS

❶ Malgré son gabarit inférieur, la japonaise affiche des cotes d'habitabilité légèrement plus généreuses que celles de la Clio. Mais la garde au toit à l'arrière est insuffisante. ❷ Selon nos mesures, le volume de coffre est identique à celui de la Renault. ❸ Simple et fonctionnel, le système multimédia se contrôle depuis cet écran tactile de 8 pouces.

3 cylindres développe 116 ch, celui de la Clio, avec un piston supplémentaire, en propose 140. De quoi justifier un écart de performances (et de prix...) significatif. La voiture préférée des Français, unanimement saluée pour ses prestations routières, n'a toutefois rien à envier à sa rivale. Elle aussi sait tout faire, et même mieux. Sans consommer plus. Lorsqu'il s'agit de rouler loin, longtemps, sur les grands axes, la Clio est mieux armée : précision, sécurité, confort, agrément, tout y est ! Elle se montre un peu plus silencieuse, aussi, à vitesse élevée. Même malmenée, la Clio accepte son sort, donnant l'impression d'une maîtrise totale de la route. Et, comme sa rivale, elle est tout à fait apte à circuler régulièrement en mode électrique en ville, sur quelques centaines de

mètres ou dans les embouteillages. À noter que nos deux citadines polyvalentes disposent d'un mode "B" sur leur boîte de vitesses, qui permet de régénérer davantage d'énergie à la décélération, mais aussi et surtout, de proposer plus de frein moteur. Tant et si bien qu'avec un peu d'habitude et une lecture anticipée de la route, il est possible de s'arrêter au feu... sans même toucher les freins.

### VIE À BORD

Certains d'entre vous se souviennent sans doute du fameux slogan de la campagne publicitaire de la première génération de Clio : "Elle a tout d'une grande". Vingt ans plus tard, c'est toujours vrai ! Avec sa présentation très horizontale, dont la sobriété et le sérieux pourraient sembler alle-



La quatrième génération de Yaris dispose d'une vraie personnalité. Ses ailes galbées et ses feux arrière proéminents masquent son gabarit très compact, qui se limite à 3,94 m.



Pas de bouleversement esthétique pour cette cinquième génération de Clio, qui reprend les codes stylistiques de sa devancière. Reposant sur la plate-forme CMF B qui sert également de base au Captur, la Clio s'étend sur 4,05 m.



**MÊME MALMENÉE, LA CLIO ACCEPTE SON SORT, DONNANT L'IMPRESSION D'UNE MAÎTRISE TOTALE DE LA ROUTE ●●●**

mands, la Clio a le sens de l'accueil. Son tableau de bord, plutôt épuré et bien fabriqué dans cette finition haut de gamme Intens, donne même l'impression de voyager à bord d'une voiture du segment supérieur. L'ergonomie irréprochable s'en remet à un écran tactile de 9,3 pouces (500 €), mais Renault a eu le bon goût de conserver de classiques molettes pour les réglages de la climatisation. Tout est simple, pratique et fonctionnel : un sans-faute ! La Yaris, elle, s'étend sur 3,94 m de longueur, contre 4,05 m pour la Clio. Malgré cela, les cotes d'habitabilité de la nipponne indiquent qu'elle offre un peu plus d'espace à l'arrière. Pour autant, les passagers s'y sentent plus →



**RENAULT CLIO**  
 ❶ En adoptant une motorisation hybride, la Clio a perdu 63 l de coffre.  
 ❷ Cet écran tactile de 9,3 pouces est facturé 500 €. Mais la navigation figure parmi les équipements de série, alors qu'elle nécessite un supplément chez Toyota. ❸ Avantage Renault pour le bien-être à l'arrière, grâce à une garde au toit permettant aux plus de 1,80 m de voyager sans se décoiffer.

## L'avis de Laurent Pinel



Belle surprise que cette Yaris toujours sobre, mais devenue plus dynamique et réjouissante.

75%  
Quotient  
Émotionnel



à l'étroit, peut-être à cause d'une garde au toit moins généreuse. Mais voyager à bord de cette Yaris reste agréable, quel que soit le siège sélectionné, pourvu que ça ne soit pas au centre, à l'arrière. À l'avant, la présentation demeure jeune, joviale malgré les matériaux sombres et un peu austères de notre modèle d'essai, et les rangements sont nombreux.

**Les plastiques de la Yaris, certes majoritairement durs et moins élégants que ceux de la Clio, entachent à peine la qualité perçue.**

Et pour parfaire le tout, la position de conduite profite de sièges implantés plus bas qu'auparavant. Regrettons toutefois la présence de (trop) nombreux boutons sur un volant agréable au toucher. L'écran tactile de 8 pouces retranscrit l'image d'une caméra de recul et côtoie une sellerie mi-cuir, elle-même mise en valeur par le

## POUR COMPENSER SON INSTRUMENTATION DE BORD PLUS CLASSIQUE, LA TOYOTA AJOUTE UN AFFICHAGE TÊTE HAUTE ●●●

toit panoramique. Autant d'équipements fournis de série sur cette finition baptisée Première, que la Clio fait figurer dans les options ou... aux abonnés absents ! Et pour compenser son instrumentation de bord plus classique, composée de trois petites dalles numériques, la Toyota ajoute un affichage tête haute. N'en jetez plus, la coupe est pleine.

Au chapitre des aspects pratiques, la japonaise souffre, toutefois, d'un coffre très légèrement moins spacieux, mais au seuil de chargement

plus bas, donc plus accessible. Les deux modèles profitent de dossiers fractionnables 2/3-1/3 qui, une fois repliés, agrandissent l'espace de chargement, mais ne ménagent pas un plancher plat.

### LE BUDGET

La Yaris aurait-elle le toupet de marquer la Clio à la culotte en tarif ? En apparence, oui. Dans les faits, elle embarque une dotation beaucoup plus fournie. À sa décharge, la Renault affiche une puissance nettement supérieure et des performances plus flatteuses (sauf en reprises). Mais avec elle, hélas, la surveillance des angles morts, la recharge de smartphone par induction, la version grand écran tactile du système multimédia et les jantes de 17 pouces s'accompagnent tous d'un supplément tarifaire. Notons également que la Toyota, un peu plus sobre selon nos mesures, conserve une valeur supérieure sur le marché de l'occasion, et qu'elle

## L'avis de Laurent Pinel

Confortable, plaisante et accueillante, la Clio sait vraiment tout faire.



profite d'une année de garantie supplémentaire. Sans compter, pour les plus prudents qui craignent les soucis de fiabilité, que Toyota jouit de plus de vingt ans d'expérience sans souci majeur dans l'univers de l'hybridation, que Renault découvre. ■

## VERDICTS

LA VIE À BORD: **CLIO**  
SUR LA ROUTE: **CLIO**  
LE BUDGET: **YARIS**



## TOYOTA YARIS

### 1.5 Hybride 116 ch Première.

## RENAULT CLIO

### E-Tech 140 ch Intens

# 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.

	Toyota Yaris 1.5 Hybride 116 ch Première	Renault Clio E-Tech 140 ch Intens
<b>Moteur/Transmission</b>		
Puissance maxi	■ 92 ch + électrique 80 ch (1)	■ 91 ch + électriques 49 ch et 20 ch (2)
Couple maxi	■ 120 Nm à 3600 tr/mn + 141 Nm	■ 144 Nm à 3200 tr/mn + 205 Nm + 50 Nm
Type	3 en ligne, ess. + 1 électrique	4 en ligne, ess. + 2 électriques
Cylindrée/puissance fiscale	1490 cm <sup>3</sup> /5 CV	1598 cm <sup>3</sup> /5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatisée à variateur	automatisée à crabots/4+2
(1) Puissance cumulée: 116 ch. (2) Puissance cumulée: 140 ch.		
<b>Batterie</b>		
Type	lithium-ion	lithium-ion
Capacité	NC	■ 1,2 kWh
<b>Châssis</b>		
Diamètre de braquage	■ 11 m	■ 10,8 m
Pneumatiques	205/45 R 17	205/45 R 17
<b>Dimensions/poids</b>		
L/l/h/empattement	3,94/1,75/1,51/2,56 m	4,05/1,80/1,44/2,59 m
Poids/tractable freiné	1 162/450 kg	1 302/900 kg
<b>Performances</b>		
1 000 m d.a.	■ 33,1 s	■ 31,8 s
0 à 100 km/h	■ 11,4 s	■ 9,6 s
90-130 km/h en Drive	■ 9,8 s	■ 10,4 s
Vitesse maxi	■ 173 km/h	■ 170 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 9/32/66 m	■ 10/32/66 m
<b>Habitabilité/Coffre</b>		
Longueur aux jambes AR	■ 21 cm	■ 20 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 141/139 cm	■ 138/137 cm
Volume de coffre	■ 295 dm <sup>3</sup>	■ 293 dm <sup>3</sup>
<b>Niveau sonore</b>		
Au ralenti/90/130 km/h	■ 50/66,4/70,3 dB	■ 51,8/66/67,9 dB

## LE BUDGET

	25450 €	25100 €
Prix	■ 25450 €	■ 25100 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (97 g/km)	■ 0 € (98 g/km)
Prix du modèle essayé (1)	26150 €	27500 €
Garantie	■ 3 ans, 100 000 km	■ 2 ans, km illimité

(1) Avec options et malus inclus.

## Équipements communs

6 airbags (9 sur la Yaris), accès et démar. sans clé, banq. AR rabattables 60/40, clim auto, détect. pluie/luminosité et fatigue conducteur, freinage auto d'urgence + détect. piétons, Isofix, jantes alliage, lect. des parreaux, phares LED et passage codes/phares auto, régul./limit. de vitesse, syst. multimédia avec écran tact./Bluetooth/Apple CarPlay/Android Auto/prises USB...

## Options

**Toyota Yaris Première:** syst. navigation GPS (700 €).

**Clio E-Tech Intens:** aide au parking AV/AR + caméra 360° (600 €), jantes alliage 17 pouces (300 €), peinture métal. (250 à 750 €), recharge smartphone induction (250 €), surveillance angles morts (300 €), syst. multimédia avec écran tactile 9,3 pouces (500 €).

## Consommations

Moyenne	■ 4,8 l/100 km	■ 5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 4,1/4,9/5,5 l/100 km	■ 4,2/5,1/5,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 750 km/36 l	■ 780 km/39 l
Note EuroNCAP	■ 5 étoiles	■ 5 étoiles
Pays de fabrication	■ France	■ Turquie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL: **RENAULT CLIO**

Grâce à son homogénéité et à sa polyvalence, la Clio, pourtant plus onéreuse, s'impose. Mais la Yaris fait mieux que rivaliser: son gabarit, sa maniabilité et sa riche dotation en font un modèle idéal, notamment en ville. Au point d'hésiter entre elle et une Clio.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

# HIPPO SPRINTEUR

Les modèles Porsche affichant le label GTS se placent généralement entre leurs versions S et Turbo. Théorie ici vérifiée avec, en prime, le retour du V8 sous le capot de ce Cayenne de troisième génération.

Par Cyril Biotteau Photos Nicolas Soler

## L'avis de Cyril Biotteau



Le V8 fait plaisir. Même s'il sonne un peu étouffé dans ce gros bébé surprenant d'efficacité.

80%  
Quotient  
Émotionnel

### "DÉGONFLÉ" À 460 CH...

La deuxième génération de Cayenne utilisait un V8 dans sa version GTS, jusqu'à son restylage de 2014 où elle était passée au V6 (de 440 ch quand même). La troisième génération revient au V8 avec un 4 litres biturbo bien connu dans le groupe: c'est le même, peu ou prou, que dans le Cayenne Turbo de 550 ch, mais "dégonflé" à 460 ch. De quoi catapulter cet hippopotamidé de 0 à 100 km/h en 4,8 s, avec un kilomètre départ arrêté franchi en 24,4 s! Des "perfs" de vraie sportive, qui laisseront toutes les GTI loin derrière. Ce V8, malgré sa courbe de couple plate, pousse fort très tôt, mais il semble s'éveiller vers 3000 tours, comme un atmo. Dommage de ne pas pouvoir profiter un peu plus de sa belle sonorité!

### TROIS SORTES DE FREINS, AU CHOIX

Des roues de 21 pouces en série, avec une monte de 285 à l'avant et 315 à l'arrière: rien que ça! Énormes, elles peuvent accueillir des freins généreux, de 390 mm à l'avant et 354 mm à l'arrière.

Le Cayenne 3 a été le premier à proposer des freins PSCB, dont les disques sont revêtus de carbure de tungstène. Contrairement aux modèles céramique (PCCB), ils ne résistent pas mieux à l'échauffement, mais leur longévité est d'environ 30% supérieure à celle des freins classiques. C'est optionnel sur le Cayenne GTS (3000 €). Mais si vous conduisez souvent "un peu vite", nous vous conseillons vivement la version céramique, malgré le prix élevé de l'option (9012 €).



## PORSCHE CAYENNE GTS Coupé

# 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	■ 460 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	■ 620 Nm à 1 800 tr/mn
Type	V8 essence biturbo
Cylindrée / puissance fiscale	3 996 cm <sup>3</sup> / 35 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique / 8

#### Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Pneumatiques AV/AR	285/40 ZR 21/315/35 ZR 21

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,94/2/1,66/2,90 m
Poids/tractable freiné	■ 2 262/3 500 kg

#### Performances

1 000 m d.a.	■ 24,4 s
0 à 100 km	■ 4,8 s
90-130 km/h en Drive	■ 4,3 s
Vitesse maxi <sup>(1)</sup>	■ 270 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/64 m

(1) Donnée constructeur.

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 31 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 158/152 cm
Volume de coffre	■ 525 dm <sup>3</sup>

#### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 43,2/65/68,5 dB
------------------------	-------------------

#### LE BUDGET

Prix	■ <b>120 777 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 20 000 € (306 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(2)</sup>	152 889 €
Garantie	■ 2 ans km illimité

(2) Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série ■

Apple CarPlay (Android Auto non dispo), clim auto 2 zones, feux avant 100% LED adaptatifs, GPS, hayon élec., pack Sport Chrono avec launch control, Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), régul. de vitesse, sellerie cuir, suspension pilotée (non pneumatique), toit panoramique fixe, système audio 10 HP 150 W...

#### Options

4 roues directrices (2064 €), clim auto 4 zones (828 €) contrôle de roulis actif (3 300 €), régul. de vitesse adaptatif (1 716 €), surveillance des angles morts (780 €), suspension pilotée pneumatique (2 154 €)...

#### Consommations

Moyenne	■ 12,5 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■ 15,4/11,5/10,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 720 km/90 l

#### Note EuroNCAP

**5 étoiles (en 2017)**

#### Pays de fabrication

**Allemagne**

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Rien à dire, il impressionne et flatte les sens. Certains vont adorer cette version coupé, qui n'enlève pas grand-chose en habitabilité et ajoute un petit côté ostentatoire. Mais quitte à choisir un Cayenne avec un V8, pourquoi ne pas prendre le Turbo et ses 550 ch ? Lui aussi existe en coupé...

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

### PRÉSENTATION IMPECCABLE

Avec la troisième génération de Cayenne, Porsche a abandonné la logique "une fonction égale une touche". L'environnement est moins fouillis, et le côté tactile donne un aspect high-tech presque indispensable à ce niveau de gamme. La qualité de présentation mérite la mention "impeccable", heureusement à ce prix ! Mais l'équipement, plutôt complet, peut s'enrichir de très nombreuses options, aussi bien fonctionnelles que décoratives. Par exemple, le fond rouge du compteur situé au-dessus du grand écran central s'affiche à 348 € : il n'y a pas de petits plaisirs ! Quant aux places arrière de ce coupé, sachez qu'elles gardent la même habitabilité et, notamment, la même garde au toit que dans le Cayenne normal grâce à une assise de banquette abaissée.

### TECHNO PARADE

Ce gros bébé de presque 2,3 t (pas si lourd dans la catégorie) fait feu de tout bois pour gommer son gabarit : suspension pilotée pneumatique avec châssis abaissé de 10 mm, PTV (dispositif envoyant plus de couple sur les roues extérieures), mais aussi, en option, contrôle de roulis actif et roues arrière directrices...

Grâce à cet arsenal technologique, l'engin bluffe par son efficacité et sa vitesse de passage en courbe. Le coupé bénéficie en outre d'un centre de gravité un peu plus bas. Seul un braquage trop rapide du volant entraîne un léger sous-virage, mais si vous évitez cela, l'arrière pivote aussi bien en entrée qu'en sortie, façon propulsion : un plaisir !

# *Mi-figue,*



# mi-raison

Les constructeurs veulent nous en convaincre : l'hybride rechargeable est une alternative au diesel. La Golf hybride rechargeable de 204 ch abandonne donc son orientation sportive. Plus raisonnable certainement, mais pas forcément plus polyvalente.

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





**E**n 2020, Volkswagen joue à fond la carte électrique et le fait savoir. Avec le lancement de l'ID.3 et de l'ID.4 et son plan de communication bien rodé, on pourrait même imaginer que tout ce qui est électrifié chez Volkswagen est nouveau. Pourtant, le géant allemand compte dans sa gamme des hybrides rechargeables depuis 2015, date de lancement d'une certaine Golf 7 GTE, qui figurait dans la gamme des Golf sportives avec la GTD et la GTI. La compacte était alors dotée d'un 1.4 TSi de 150 ch associé à un moteur électrique intégré dans sa transmission DSG6, soit très précisément l'architecture de la "nouvelle" Golf 8 eHybrid. Soyons justes : cette dernière bénéficie d'une grosse mise à jour, depuis sa batterie qui est passée de 8,7 kWh à 13 kWh, jusqu'à sa gestion hybride entièrement revue. Contrairement aux versions essence, elle n'a, cependant, pas troqué le 1.4 contre le 1.5 et la DSG6 contre la DSG7. Si sa puissance n'a pas évolué, elle a abandonné son badge "GTE" à une

#### DIGITALISÉE

① L'habitacle de la Golf eHybrid ne diffère en rien de celui des versions thermiques. Le système multimédia présente, pour sa part, quelques défauts de jeunesse, sans doute corrigés lors de prochaines mises à jour. ② Il est possible, bien entendu, de modifier la couleur de fond de l'instrumentation numérique.



**PLUS**  
 Silence  
 de fonctionnement  
 Performances  
 batteries pleines  
 Habitabilité  
 à l'arrière

—

**MOINS**  
 Confort dégradé  
 Coffre nettement  
 amoindri  
 Tarif trop élevé



Contrairement à la Golf GTE, la version eHybrid joue la discrétion la plus absolue et ne se reconnaît qu'à sa trappe de recharge située à l'arrière de l'aile avant gauche.



- ❶ L'habitabilité à l'arrière n'est nullement altérée par la présence des batteries.
- ❷ Le coffre perd 151 dm<sup>3</sup> de volume : gare aux départs en vacances !
- ❸ Le système de bord intègre, bien sûr, des menus spécifiques à la version hybride.
- ❹ La recharge par induction est en série dès la finition Style 1<sup>st</sup>, la seule disponible au lancement avant l'arrivée des gammes définitives.

version plus puissante de 245 ch. Il lui revient désormais le rôle de proposer une alternative au diesel, ce que le bonus écologique lui permet effectivement de faire : moins de 1 000 € la séparent de la Golf TDI 150 DSG7 en finition Style 1<sup>st</sup>, la seule disponible pour l'instant sur l'hybride. Dépourvue des fanfreluches de la finition GTE, cette Golf hybride rechargeable joue la normalité la plus absolue. Elle ne se reconnaît qu'à sa trappe de recharge située en arrière de la roue

avant et à son badge eHybrid. Une manière de la rapprocher encore un peu des thermiques classiques. À l'intérieur, elle n'avait d'ailleurs pas besoin d'être plus futuriste que ses sœurs. On se perd déjà assez dans les menus du système multimédia. Et on hésite encore face aux nouvelles commandes tactiles de réglage de son et de climatisation. Il faut reconnaître que l'ambiance est au diapason de la motorisation : futuriste. Le petit levier de vitesse minimaliste, l'éclairage

d'ambiance multicolore (en série) et l'instrumentation numérique configurable à volonté font tout pour vous convaincre que cette Golf est en phase avec le nouveau monde. Comme sur les autres modèles de la gamme, la qualité de finition ne soulève plus un enthousiasme délirant, même si les assemblages sont corrects et la sellerie en velours, chaleureuse.

### La présence de batteries impose tout de même quelques concessions.

La plus grande se situe au niveau du coffre, qui passe, selon nos mesures, de 431 dm<sup>3</sup> à 280 dm<sup>3</sup>. Soit 151 dm<sup>3</sup> de différence qui transforment radicalement les départs en vacances, même si l'on peut toujours réaliser un plancher continu en rabattant la banquette. Même par rapport à l'ancienne GTE, le déficit est de 21 dm<sup>3</sup>. Au moins l'habitabilité à l'arrière, excellente pour la catégorie, n'évolue-t-elle pas.

Même lorsque la batterie est déchargée, la Golf eHybrid démarre en priorité en mode électrique. Elle offre alors un silence appréciable, mais fait sentir dès les premiers mètres l'inconvénient de ses 210 kg de masse en plus par rapport au modèle 1.5 eTSI DSG7 : un confort nettement dégradé, y compris avec l'option amortissement piloté DCC. Même en poussant à fond le curseur vers le mode confort, les percussions à basse vitesse se font beaucoup plus présentes. Et ce n'est pas parce qu'elle cherche un plus important dynamisme. Sa direction conserve sa plus grande démultiplication, et son agilité est également en retrait par rapport aux modèles essence, malgré son train →

arrière multibras. Les performances sont, en revanche, au rendez-vous lorsque la batterie est pleine et que l'on active le mode Sport. En dépit de sa puissance identique, elle gagne même 0,5 s par rapport à l'ancienne GTE dans l'exercice du 0 à 100 km/h. La concurrence s'est cependant réveillée depuis: la Mercedes Classe A 250e la devance, là encore, de 0,5 s. Là où la Golf déçoit, c'est lorsque les batteries sont vides. Elle demande alors 0,8 s de plus au 0 à 100 km/h, 1,5 s de plus au 1 000 m D.A. Ses performances se rapprochent ainsi dangereusement de celles de la version 1.5 eTSI 150 ch. Une différence nettement perceptible au volant et que l'on ne retrouve pas chez les concurrentes les plus directes. Et pas question de recharger sur autoroute pour retrouver un peu de nerf: avec son chargeur de 3,7 kW, la Golf ne se recharge, au mieux, qu'en 3 h 30 sur une Wallbox.

**Ce sentiment mitigé prédomine au moment de mesurer l'autonomie en mode électrique.**

Certes, les 46 km de moyenne que nous avons mesurés ne constituent pas un mauvais résultat en soi, d'autant que l'ancienne GTE se conten-

## PAS QUESTION DE RECHARGER SUR AUTOROUTE POUR RETROUVER UN PEU DE NERF: AVEC SON CHARGEUR DE 3,7 KW, LA GOLF NE SE RECHARGE AU MIEUX QU'EN 3 H 30 SUR UNE WALLBOX ●●●

tait de 31 km. On s'étonne toutefois qu'un Opel GrandlandX Hybrid4, plus lourd mais doté de la même capacité de batterie, fasse pratiquement aussi bien. Quant à la Classe A déjà citée, elle survole les débats avec ses 56 km. Lorsqu'il s'agit de basculer sur l'essence pour un long trajet, la Golf hybride rechargeable sait conserver une certaine sobriété grâce à l'usage immodéré qu'elle fait de la fonction roue libre. Contrairement à la Passat GTE, elle privilégie, en effet, l'économie de carburant à la récupération

d'énergie au freinage: une fois la batterie déchargée, on roule très peu en électrique, mais les longues périodes de roulage moteur thermique éteint permettent de rester à 6,5 l/100 km de moyenne. L'écart s'élève à 0,4 l de plus par rapport à la eTSI 150 ch et à 1,2 l/100 km en comparaison avec la version diesel TDI 150 DSG7. Nous l'avons dit, le bonus écologique permet à la Golf eHybrid de se positionner avantageusement face au diesel, même si cela sera de courte durée: le bonus de 2 000 € alloué aux hybrides rechargeables sera divisé par deux à partir de l'an prochain. Et face aux essence de la gamme, l'écart de prix n'a rien de négligeable: bonus toujours inclus, il atteint 3 345 € face à la version eTSI 150 ch. Sur les longs trajets, cette dernière se montre à la fois plus sobre et presque aussi performante, tout en offrant plus de volume de coffre. Mais la vraie menace pour la Golf eHybrid vient, une fois de plus, de chez Seat: la Leon Xcellence e-Hybrid, dotée de la même motorisation est, en effet, proposée à 32 950 € bonus inclus, tout en offrant un équipement de série proche. Pour celui qui recherche à tout prix un modèle rechargeable, l'hésitation est donc plus que permise! ■

### L'avis de Camille Pinet



L'électrification a sans doute du bon, mais elle pèse trop lourd et nuit à l'agrément de conduite.



La différence de performances entre batterie vide et pleine est élevée, particulièrement sur autoroute.





## LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	150 ch + 54 ch (électrique)
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn + électrique (NC) / 350 Nm cumulé
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 395 cm <sup>3</sup> /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	Automatique/ 6
Batterie/Capacité	lithium-ion/13 kWh

### → Diagramme des vitesses

Dotée de seulement six rapports contre sept pour les modèles essence, la Golf est dotée d'un étagement plus long, mais le couple du moteur électrique permet largement de compenser... quand la batterie est pleine. Dans le cas inverse, la chute des performances est nette. La transmission se montre par ailleurs dans l'ensemble plutôt douce et rapide : elle est bien aidée par le couple total cumulé important.

#### Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1<sup>re</sup> = 6,74 km/h En 2<sup>e</sup> = 11,35 km/h En 3<sup>e</sup> = 18,45 km/h  
En 4<sup>e</sup> = 27,18 km/h En 5<sup>e</sup> = 35,14 km/h En 6<sup>e</sup> = 44,01 km/h



Le moteur thermique de la Golf eHybrid est encore l'ancien 1.4 TSI de 150 ch.

Châssis	
Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques	225/45 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,29/1,79/1,49/2,63 m
Poids/tractable freiné	1 569 kg/1 500 kg



Comme toute hybride rechargeable, la Golf eHybrid se justifie en usage urbain.

## 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.

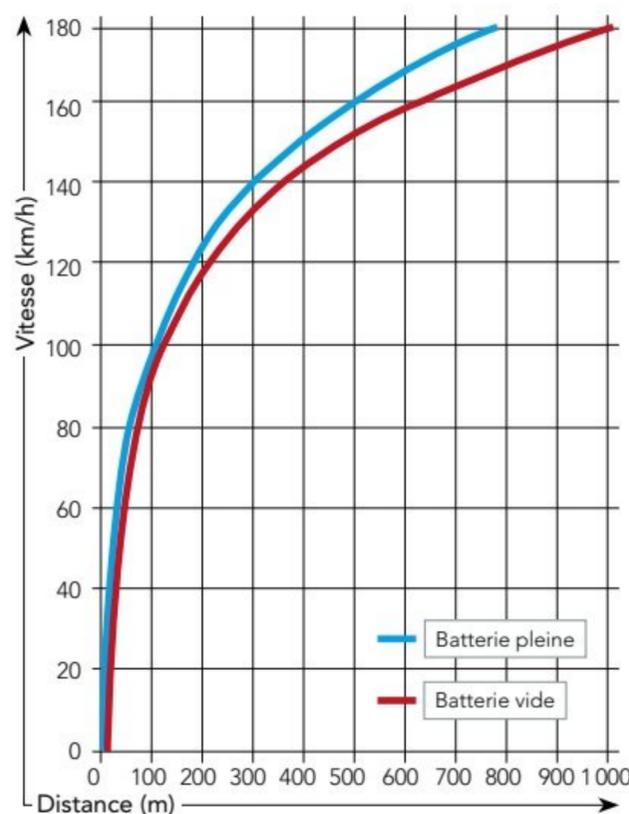
## LA CONDUITE

Performances	
1 000 m départ arrêté	28,1/29,6
400 m départ arrêté	15,6/16,3 s
0 à 100 km/h	7,6/8,4 s
Vitesse maxi	220 km/h*

\*Donnée constructeur

### → Courbe d'accélération

L'assistance du moteur électrique est nettement perceptible jusqu'à 130 km/h. D'ailleurs, les accélérations restent consistantes jusque-là..., sauf lorsque la batterie se vide. C'est, en effet, sur autoroute, au dessus de 120 km/h que le déficit de puissance se fait le plus sentir, ce que les relevés confirment.



Reprises	
90 à 130 km/h en Drive	5,8/6,0 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en D	10,6 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en Drive	366

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

## LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/144 cm
Garde au toit AV/AR	101/96 cm
Volume de coffre	280 dm <sup>3</sup>
Seuil de chargement	67 cm

Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	38,4/64,9/67,6 dB

## LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>40 710 €</b>
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	2 000 € (21 g/km)
Prix du modèle essayé*	40 205 €
Garantie	2 ans, km illimité

\* Avec options et bonus inclus

### Équipements de série

6 airbags, dém. mains-libres, alerte angle mort, chargeur à induct., clim. auto trizone, cond. auton., compatibilité Android Auto Apple Carplay, détect. pluie/luminosité, jantes alliage 17 pouces, éclair. d'ambiance, freinage d'urgence auto, instrum. numérique, LED, rétro jour/nuit automatique, nav. avec écran tactile central 10 pouces, prises USB, volant cuir...

### Options

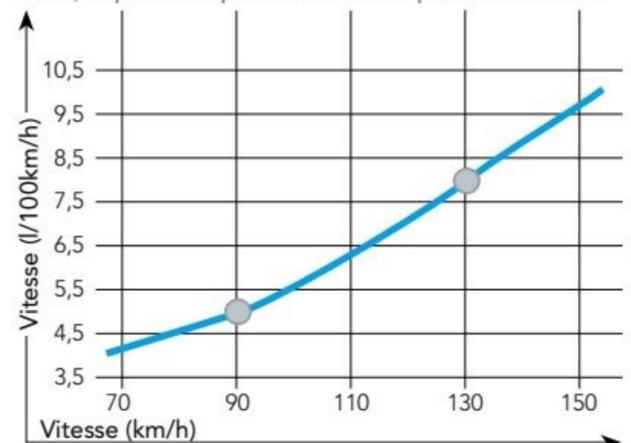
Affichage tête haute (740 €), caméra de recul (315 €), ouv. mains-libres (470 €), pack hiver (590 €), peinture métallisée/nacrée (710 €/1 055 €), roue de secours (265 €), sièges ergonomiques (970 €), suspension pilotée (910 €), toit ouvrant électrique (1 140 €).

Consommations	
Moyenne	3,8/6,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	5,0/6,3/0,0 l/100 km
Réservoir/Autonomie	40 l/661 km

<b>Note EuroNCAP</b>	<b>5 étoiles</b>
<b>Pays de fabrication</b>	<b>Allemagne</b>

### → Consommation à vitesse stabilisée

Batterie déchargée, la Golf eHybrid déçoit par sa consommation en ville élevée. Sur autoroute, elle réclame 1,3 l/100 km de plus que le diesel qui reste l'arme des très gros rouleurs. Dans l'ensemble elle reste sobre, mais pas autant que sa petite sœur 1.5 eTSI, la plus compétitive des compactes essence.



## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Contrairement aux versions essence de la Golf, qui creusent l'écart en matière de sobriété par rapport à leurs rivales, l'eHybrid rechargeable 204 ch ne marque pas une rupture. Les sacrifices qu'elle impose en matière de confort et de volume de coffre doivent faire réfléchir avant de passer le pas : à moins de pouvoir recharger et rouler au quotidien en électrique, le choix d'une version eTSI 150 ch s'impose.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

# 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 Vuarnet  
(valeur : 23€)

= **44%**  
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 ~~12,51€~~

Les jumelles pliantes Vuarnet 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.

+ la version numérique offerte !

## 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 !

**-44%**

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi + 5 guides  
dans l'année pour **6,99€ par mois seulement** au lieu de ~~12,51€\*~~

Je recevrai les jumelles Vuarnet (1132935)

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

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  
- 40, av. Aristide Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex - 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 ~~116,34€\*~~ (1132943)

**-30%**

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

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 30/01/2021. 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°78-18 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, 40, av. Aristide Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, veuillez consulter nos CGV sur kiosquemag.com.

**KiosqueMag** + simple + pratique + rapide... Abonnez-vous sur [www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal](http://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 - Éditions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux

# DUEL FRANCO-FRANÇAIS À TOUS LES ÉTAGES

**Peugeot, Renault, DS ou Citroën ? Dans les entreprises aussi, le choix de nouveaux véhicules tourne à l'affrontement entre les marques françaises. Un regain de concurrence entre Renault et Peugeot, le retour en grâce de Citroën et l'arrivée de DS en outsider haut de gamme rendent les choix plus difficiles et la concurrence encore plus accrue.**

Par **Jean-Pierre Lagarde**

Êtes-vous plutôt 208 ou Clio, Captur ou C3 Aircross, DS 7 ou 5008, Talisman ou 508... ? Jamais les gammes de modèles proposés par les marques françaises n'ont été aussi étoffées. Jamais, non plus, la concurrence entre les

constructeurs nationaux n'a été aussi marquée depuis l'époque ancestrale où s'opposaient la Renault Super 5 et la Peugeot 205 ou encore, la DS 19 et la Peugeot 404. Plus récemment, la bipolarisation de la vie politique française s'accompagnait aussi d'une opposition droite-gauche entre "Peugeo-istes" et "Renault-istes". Parmi ces deux marques, l'une équipait plutôt le personnel ministériel; l'autre, les grands patrons de l'industrie. Cette rivalité entre les constructeurs français se poursuit, et à l'heure des choix pour équiper le parc automobile des entreprises, le classico entre PSA-Renault tourne au duel entre les différentes marques de ces groupes. Explications autour de huit duels franco-français.



72



74



81



76



80



77



79



78

## SOMMAIRE

Citroën C3/Peugeot 2008/Renault Clio.....	72
Citroën C3 Aircross/Renault Captur.....	74
DS 3 Crossback/Peugeot 2008.....	76
Peugeot 308 SW/Renault Mégane Estate.....	77
Peugeot 3008/Renault Kadjar.....	78
Citroën C5 Aircross/Renault Koleos.....	79
DS 7 Crossback/Peugeot 5008.....	80
Peugeot 508/Renault Talisman.....	81

# Quel bon choix pour les citadines ?

Choisir, c'est se priver un peu. Et surtout, répondre à l'expression de ses besoins, affirmer ses goûts. Alors, au moment de comparer les trois citadines stars du marché automobile français, les critères doivent être bien définis.



CLEMENT CHOULOT

**PEUGEOT 208**  
PureTech 130 EAT8 Allure Business



ARNAUD SAUNIER

**CITROËN C3**  
PureTech 110 ch BVM Shine Business

Prix (TTC)	LLD <sup>(1)</sup>	CO <sub>2</sub>	Malus	TVS <sup>(2)</sup>
<b>Citroën C3 PureTech 110 ch BVM Shine Business</b>				
21 050 €	201 €	124 g/km	0 €	558 €
<b>Peugeot 208 PureTech 130 EAT8 Allure Business</b>				
20 100 €	199 €	123 g/km	0 €	553,50 €
<b>Renault Clio Intens TCe 100 ch</b>				
20 900 €	206 €	119 g/km	0 €	238 €



NICOLAS SOLER

**RENAULT CLIO**  
TCe 100 ch Intens

Ma première culmine en tête des ventes depuis toujours. Elle se renouvelle avec succès au fil des années en proposant une ligne moderne, des équipements dans l'air du temps et un vrai sens pratique. Ma deuxième monte un peu plus en gamme et adopte un design racé. Elle procure un véritable plaisir de conduite grâce à son châssis et sa tenue de route rassurante. Ma troisième vient de faire peau neuve. Si elle conserve son look de baroudeuse des centres urbains, elle se distingue par une face avant à double optique LED et un confort sans égal aux places avant. Avec ses capacités de personnalisation, elle ne ressemble à aucune autre. Mon tout, enfin, illustre la richesse et le savoir-faire des marques françaises sur le segment des petites berlines polyvalentes. Renault Clio, Peugeot 208 ou Citroën C3, chacune répond à des goûts variés et à des besoins bien distincts. La Clio est la plus conformiste. Mais au plan fiscal, elle affiche une TVS réduite, tandis qu'à bord, elle offre la meilleure habitabilité et le coffre le plus vaste avec 391 dm<sup>3</sup> (80 dm<sup>3</sup> de plus que ses concurrentes). En finition Intens, la Clio propose le freinage actif d'urgence avec détection des piétons et

cyclistes, l'alerte de survitesse avec reconnaissance des panneaux, l'aide au parking arrière et le système multimédia Easy Link avec écran 7 pouces. Cette version essence 100 ch est silencieuse, mais ne brille pas par son dynamisme au démarrage. Tout l'inverse de la Peugeot 208 qui séduit par ses qualités routières, la qualité de son moteur PureTech 100 ch bien plus dynamique que le Renault, et par ses équipements. En finition Active Business, la Peugeot embarque la reconnaissance des panneaux de signalisation, un écran tactile de 7 pouces, l'alerte active de franchissement de

ligne et bas-côtés et l'i-Cockpit avec le combiné tête haute. Hélas pour les passagers, l'accès aux places arrière est réduit. Enfin, la Citroën C3 restylée se veut plus fraîche avec ses airbumps et sa silhouette. Plaisante, ludique et enthousiaste avec sa motorisation 110 ch, elle peut compter sur son confort pour séduire, ainsi que sur ses équipements. Elle offre alerte de franchissement de ligne, reconnaissance des panneaux de vitesse, Connect Nav, tablette tactile 7 pouces avec reconnaissance vocale, Tom Tom Traffic et signalement des zones de danger, et aide au stationnement arrière. Les commandes manquent hélas d'un peu d'ergonomie, et le coffre est le plus petit des trois.

## LE CHOIX DE l'aj

### RENAULT CLIO

**On ne peut pas plaire à tout le monde, mais on peut séduire le plus grand nombre. Et ça, la Clio le fait depuis trente ans. Elle demeure la voiture la plus vendue en France. Avec 26 000 ventes auprès des entreprises depuis le début de l'année, la Clio devance largement les Peugeot 208 (13 440 unités), elle-même talonnée par la Citroën C3 (12 957 unités). Si elle ne se distingue pas par des qualités déterminantes, elle n'a pas non plus de points faibles. Peut-être la recette du succès sur ce segment de vente ?**

(1) Exemple de loyer mensuel pour une location longue durée (LLD) sur 48 mois et 60 000 km, avec une majoration du premier loyer (Source Arval). Les éléments de fiscalité pris en compte sont propres à l'année en cours. (2) TVS : taxe sur les véhicules de société.



**Audi** Fleet Solutions.

# Audi A6 Berline TFSI e Business Executive.

À partir de  
**740€**  
par mois<sup>(1)</sup>  
sans apport

[audi.fr/fleet](http://audi.fr/fleet)



Location longue durée sur 48 mois avec Perte Financière<sup>(2)</sup>, Contrat de Maintenance aux Professionnels et véhicule de remplacement inclus<sup>(3)</sup>. Offre valable du 1<sup>er</sup> juillet 2020 au 30 novembre 2020. (1) Offre de location longue durée sur 48 mois et 45 000 kms pour une Audi A6 Berline Business Executive 50 TFSI e avec option peinture métallisée, 48 loyers de 740 € TTC. **Modèle présenté** : Audi A6 Berline 50 TFSI e Compétition avec options incluses dans le loyer : peinture métallisée, Jantes en aluminium coulé style

## 881€ TTC

5 branches en V, gris contrasté, partiellement polies, 48 loyers de **881€ TTC** en location longue durée sur 48 mois et 45 000 kms maximum, hors assurances facultatives. Réservée à la clientèle professionnelle, hors taxis, loueurs et flottes, chez tous les distributeurs Volkswagen présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Fleet Solutions division de 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 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS : 08 040 267 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). Montants exprimés TTC, hors prestations facultatives. (2) **Perte Financière obligatoire incluse** dans les loyers souscrite auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - RCS Le Mans 775 652 126 et MMA IARD - Société Anonyme au capital de 537 052 368 euros - RCS Le Mans 440 048 882 - sièges sociaux : 14 bd Marie et Alexandre Oyon - 72030 Le Mans cedex 9. Entreprises régies par le code des assurances. (3) **Contrat de Maintenance obligatoire** souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH ; **Garantie Véhicule de Remplacement incluse** dans les loyers, souscrite auprès d'Europ Assistance France SA - RCS Nanterre 451 366 405 : Entreprises régies par le Code des assurances et soumises à l'Autorité de Contrôle Prudentiel (ACP) - 61 rue Taitbout 75009 PARIS. Volkswagen Group France S.A. - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370. **Consommations WLTP en cycle mixte (l/100km) : 1,5 - 2. Émissions CO<sub>2</sub> WLTP en cycle mixte : 35 - 44.** « Tarif » au 18/06/2020. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Fleet Solutions = Solutions Flotte.

# SUV : les deux extrêmes

Si le Renault Captur s'est embourgeoisé et se montre beaucoup plus cossu que par le passé, le Citroën C3 Aircross conserve son apparence ludique et extravertie. Très opposés, ils ont pourtant chacun leurs atouts et, surtout, leurs faiblesses.

**A**vec 5 640 ventes dans les entreprises pour le Captur depuis le début de l'année et 3 420 pour le C3 Aircross, ces modèles n'atteignent pas des sommets. Pourtant, malgré l'écart que laissent entrevoir ces chiffres, ils sont assez proches, notamment dans ces versions essence d'entrée de gamme.

Le nouveau Renault Captur dispose, certes, d'une meilleure qualité perçue, d'un confort accru et se montre mieux conçu et plus fonctionnel à l'usage avec sa console centrale. Allongé de 11 cm, il offre aussi plus de modularité à son bord, notamment avec sa banquette arrière coulissante sur 16 cm. À son bord, en finition Business, on trouve le système multimédia Easy Link 7 pouces



**CITROËN C3 AIRCROSS** PureTech 110 BVM6 Feel Business

avec navigation, des projecteurs 100% full LED, l'aide au parking arrière, une caméra de recul, la carte mains-libres ou encore l'alerte de survitesse avec reconnaissance des panneaux. Côté motorisation, le 1.0 TCe de 100 ch, en revanche, ne met pas en valeur les qualités du Captur. Le couple de seulement 160 Nm (à 2 750 tr/mn) ne contribue pas à l'agrément de conduite.

À ses côtés, le Citroën C3 Aircross a pour lui son look de baroudeur enjoué et des éléments de personnalisation séduisants. Son moteur

PureTech 110 est surtout plus volontaire que le 100 ch Renault. Son couple de 205 Nm (à partir de 1 750 Nm) apporte un dynamisme, ainsi qu'un bel agrément de conduite à ce petit SUV. Hélas, le C3 Aircross affiche aussi quelques lacunes. Il manque un peu de confort, notamment sur la banquette arrière, laquelle ne coulisse pas comme celle du Captur. De même, l'équipement à bord est un peu chiche. Le C3 Aircross propose essentiellement la lecture des panneaux de vitesse et recommandation, le régulateur-limiteur de vitesse, l'alerte de franchissement involontaire de ligne et l'aide au stationnement arrière.

**RENAULT CAPTUR** TCe 100 Business



## LE CHOIX DE L'aj

### RENAULT CAPTUR

Malgré son moteur un peu creux à bas régime, on apprécie le Renault Captur pour la qualité de sa présentation et ses nombreux équipements à bord, mais aussi pour son habitacle spacieux, modulable et un peu plus feutré. Il devance le C3 Aircross également par l'effort apporté en termes d'ergonomie.

Prix (TTC)	LLD <sup>(1)</sup>	CO <sub>2</sub>	Malus	TVS <sup>(2)</sup>
<b>Citroën C3 Aircross PureTech 110 BVM6 Feel Business</b>				
21 600 €	196 €	134 g/km	0 €	603 €
<b>Renault Captur TCe 100 Business</b>				
21 800 €	206 €	135 g/km	0 €	607,50 €

(1) Exemple de loyer mensuel pour une location longue durée (LLD) sur 48 mois et 60 000 km, avec une majoration du premier loyer (Source Arval). Les éléments de fiscalité pris en compte sont propres à l'année en cours. (2) TVS : taxe sur les véhicules de société.

# Nouvelle SEAT Leon

Style Business



## Sans engagement.

Comme en affaires,  
la souplesse a du bon.

**399 €** TTC/ Mois\*

LLD 37 mois  
Offre résiliable sans frais  
Kilométrage ajustable à tout moment

**SEAT FLEET SOLUTIONS**

**SEAT Leon Style Business 1.0 TSI 110 ch BVM6 START/STOP : consommation mixte WLTP (min-max l/100 km) : 5,4 - 5,6. Émissions de CO<sub>2</sub> WLTP (min - max g/km) : 123 - 128.**

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

\*Location Longue Durée sur 37 mois et 45 000 km maximum. 37 loyers de 399 €, contrat de maintenance obligatoire, coût mensuel de 22,19 € inclus dans les loyers. Exemple pour une SEAT LEON STYLE BUSINESS 1.0 TSI 110 ch BVM6 avec option peinture métallisée. Possibilité de : résilier à tout moment, changer de véhicule (sous réserve d'acceptation du nouveau dossier par VOLKSWAGEN BANK), d'ajuster les kilomètres. Tout loyer commencé est dû. Offre LLD réservée aux professionnels hors taxis, loueurs et flottes chez tous les Distributeurs SEAT (France métropolitaine) présentant ce financement et valable jusqu'au 30/11/2020 pour toute commande d'une SEAT LEON STYLE BUSINESS 1.0 TSI 110 ch BVM6 avec option peinture métallisée passée avant le 30/11/2020 et livrée avant le 31/03/2020. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200 € - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15, avenue de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904. Montants exprimés TTC, hors prestations facultatives. Contrat de Maintenance souscrit auprès de VOLKSWAGEN BANK GmbH.

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

Conditions sur [seat.fr](http://seat.fr)

# Les risques du premium

À vocation premium et mieux pourvu en équipements, le DS 3 Crossback mérite-t-il son prix ? Face au Peugeot 2008, moins cher, plus puissant et au design séduisant, on se pose la question.



**PEUGEOT 2008**  
PureTech 130 ch Allure  
Business EAT8

YANN LEFEBVRE



**DS 3 CROSSBACK**  
PureTech 100 ch BVM  
Business



## LE CHOIX DE L'aj

### PEUGEOT 2008

Dans son registre chic et urbain, le DS 3 Crossback présente de nombreux atouts appréciables. Cependant, ses obligations premium ne doivent pas s'affirmer au détriment de qualités pratiques. Des allures de "petit" 3008 et une polyvalence d'usage : c'est certainement ainsi que le Peugeot 2008 s'est déjà vendu à 10 240 unités, contre 3 400 pour le DS 3.

Prix (TTC)	LLD <sup>(1)</sup>	CO <sub>2</sub>	Malus	TVS <sup>(2)</sup>
<b>DS 3 Crossback PureTech 100 ch BVM Business</b>				
29 100 €	322 €	127 g/km	0 €	571,50 €
<b>Peugeot 2008 PureTech 130 ch Allure Business EAT8</b>				
28 500 €	241 €	139 g/km	100 €	625,50 €

FLORIAN GROUT

**C**réer sa propre concurrence, c'est la méthode de base pour mieux conquérir son marché. On ne s'étonnera donc pas, au sein de PSA, de voir un DS 3 Crossback venir glaner des ventes sur le terrain de jeu du Peugeot 2008. Plus luxueux, mais aussi moins polyvalent, le DS 3 met en avant son originalité. Avec sa finition soignée et son design déstructuré, il entend représenter le "luxe à la française" et se montrer d'avant-garde avec ses poignées de portes affleurantes.

À bord, pour raffiné que soit son habitacle, on s'y sent un peu à l'étroit. Son coffre réduit à 250 l fait pâle figure à côté de celui de 405 dm<sup>3</sup> du Peugeot 2008. Surtout, le DS 3 Crossback

dans sa finition business offre le programme minimum : feux et projecteurs à LED, alerte de franchissement de ligne, reconnaissance des panneaux de vitesse, régulateur-limiteur de vitesse, la navigation avec Mirror Screen et aide au stationnement arrière.

Heureusement, la conduite vient au secours du DS 3, qui peut s'appuyer sur les qualités et les 98 ch de son moteur PureTech pour proposer une conduite enlevée. Toutefois, son couple de 205 Nm suffit pour manœuvrer avec souplesse les 1 250 kg du DS, mais pas pour faire mieux que 11 s sur le 0 à 100 km/h.

Nettement plus polyvalent, le Peugeot 2008 affiche, lui aussi, un design séduisant. À tarif sen-

siblement égal avec celui du DS 3, il offre la boîte auto EAT8, 130 ch et la finition Allure Business (caméra de recul, aide au stationnement avant et arrière, démarrage mains-libres, navigation 3D connectée avec écran tactile 10 pouces, reconnaissance des panneaux de signalisation et préconisation de vitesse, et l'i-Cockpit pour ceux qui l'apprécient sur ce modèle).

Si le comportement routier et le confort du 2008 ne procurent que des satisfactions, les 130 ch du BlueHDi remplissent leur mission, sans plus. Quant à la direction et au châssis, ceux-ci semblent moins convaincants en termes de vivacité et de précision au regard des impressions de conduite ressenties habituellement sur une Peugeot.

# Diesel... les derniers jours d'un condamné ?

Peugeot annonce la fin de ses diesels d'ici 2025, Renault propose déjà l'hybride. Ainsi, dans la catégorie des compactes "breaks", la Mégane Estate est déjà proposée en version hybride plug-in quand la 308 carbure toujours au diesel. Duel!

**PEUGEOT 308 SW**  
BlueHDi 130 EAT8  
Allure Business



TIBO

L'hybride rechargeable à la place du diesel, c'est un choix auquel il va falloir s'habituer. C'est le cas ici entre une Peugeot 308 "break" équipée de l'excellent BlueHDi 130 ch et la nouvelle Renault Mégane, qui adopte la technologie hybride rechargeable de 160 ch. Si la 308 portait dès ses origines les gènes du succès, elle n'a fait que s'améliorer au fil des ans, en annihilant toute concurrence et en portant même la contradiction dans le camp de la Volkswagen Golf. Son confort, la précision de sa tenue de route, son agrément de conduite et son obsolescence

"retardée" pour séduire une seconde fois sur le marché de l'occasion en font une référence; et la version SW, un modèle de savoir-faire automobile. Dans sa finition Allure Business, elle embarque à son bord l'i-Cockpit 100 % numérique, des projecteurs full LED, le visiopark avec fonction Park Assist, un volant cuir, un écran central tactile, la fonction Mirror Screen et la navigation 3D. Face à la Peugeot, la nouvelle Mégane surprend par le niveau de qualité perçue atteint désormais, mais aussi par le soin apporté à l'agrément de conduite de cette version plug-in.

Le nouveau train arrière fait merveille pour absorber les 105 kg de batteries et l'ensemble des composants de la chaîne de traction hybride semblent faire corps. Ils donnent une impression d'ho-

mogénéité que l'on retrouve dans le confort de conduite. Avec ses 158 ch et malgré son surpoids, le break Mégane plug-in accélère de 0 à 100 km/h en 9,7 s; comme la Peugeot, qui ne dispose que de 128 ch. Dans cette configuration, la Renault dispose de 65 km d'autonomie électrique en ville pour une vitesse maxi de 135 km/h. Bien équipé avec l'aide au parking avant et arrière, l'Easy Link 7 pouces, ainsi que des feux et projecteurs 100 % à LED, le break Mégane adopte aussi la fonction e-Nav qui coordonne le GPS et l'autonomie des batteries. Elle permet de prévoir une charge de batteries suffisante lors d'un trajet passant par un centre-ville interdit aux moteurs thermiques ou pour anticiper le profil de la route et forcer l'énergie cinétique dans les descentes.

**RENAULT**  
**MÉGANE ESTATE**  
E-Tech Plug-in Hybrid 160  
Business



ARNAUD SAUNIER

**LE CHOIX DE L'aj**

**MATCH NUL**

Avec son bonus de 2000 €, son exonération de TVS et sa consommation de carburant moindre, c'est une économie de coût de l'ordre de 15 % par rapport au diesel qui est annoncée par Renault pour sa Mégane Estate E-Tech hybride rechargeable. Un atout précieux, mais qui ne suffit pas: dans cette catégorie, le volume de coffre proposé est essentiel. Et celui de la Renault n'atteint que 447 dm<sup>3</sup> contre 610 dm<sup>3</sup> pour la Peugeot. Match nul équitable.

Prix (TTC)	LLD <sup>(1)</sup>	CO <sub>2</sub>	Bonus/Malus	TVS <sup>(2)</sup>
<b>Peugeot 308 SW BlueHDi 130 EAT8 Allure Business</b>				
34250 €	364 €	127 g/km	Malus: 0 €	571,50 €
<b>Renault Mégane Estate E-Tech Plug-in Hybrid 160 Business</b>				
37500 €	405 €	29 g/km	Bonus: 2000 €	0 €

(1) Exemple de loyer mensuel pour une location longue durée (LLD) sur 48 mois et 60000 km, avec une majoration du premier loyer (Source Arval). Les éléments de fiscalité pris en compte sont propres à l'année en cours. (2) TVS: taxe sur les véhicules de société.

# Hors saison!

**Avec 39 % des ventes en France, les SUV tirent les ventes des constructeurs. À condition de proposer le bon modèle au bon moment. Question timing, Peugeot, avec le 3008, a visé juste. Tandis que le Renault Kadjar se retrouve hors saison...**

**M**algré son allure de berline surélevée un peu éloignée de celle des SUV compacts, le Renault Kadjar propose de nombreux atouts, à commencer par des qualités de confort et de conduite paisible et pratique. N'empêche qu'il traîne avec lui une forme de bonhomie qui a longtemps été le point faible de la toute première version du Peugeot 3008. Mais depuis, la chrysalide a fait sa mue et le nouveau 3008 a véritablement transformé le segment des SUV compacts. Trois ans après son lancement, il a toujours sa place sur le podium des meilleures ventes auprès des entreprises. Cette année, il a déjà été commercialisé à 16 300 exemplaires auprès des flottes, alors que le Renault place seulement 7 500 Kadjar sur ce segment de vente. Alors, chez Renault, on annonce des changements. L'Arkana va être proposé l'année prochaine en complément du Kadjar. Plus séduisant et plus moderne avec sa ligne de SUV coupé, ce

nouveau modèle sera pourvu de la technologie hybride E-Tech. Mais le remplaçant du Kadjar ne verra pas le jour avant 2022, avec l'arrivée d'une Mégane électrique qui veut faire de l'ombre au Peugeot 3008. En attendant, le Kadjar vient

d'être restylé. Il présente un visage un peu plus statuaire, notamment grâce à sa calandre plus large et ses boucliers élargis. Il profite également du moteur essence 1.3 TCe de 140 ch souple et particulièrement silencieux. Son agrément de conduite et la qualité perçue sont loin d'atteindre les performances de son concurrent.

Un poil plus cher, le 3008 offre, en effet, une ligne plus attrayante, un design moderne et des qualités routières indéniables. Avec 10 ch de moins, il est plus dynamique. Et tout en étant plus court que le Kadjar, il offre plus d'habitabilité et, un volume de coffre supérieur (520 dm<sup>3</sup> contre 472 dm<sup>3</sup>). Peugeot annonce aussi la saison 3 du 3008, qui vient d'être restylé. Et il présente un surcroît de personnalité qui devrait profiter aussi à une future version SUV coupé.

**PEUGEOT 3008**  
PureTech 130 EAT8  
Active Business



YANN LEFEBVRE

**RENAULT KADJAR**  
TCe 140 EDC  
Business



ADRIEN CORTESI

Prix (TTC)	LLD <sup>(1)</sup>	CO <sub>2</sub>	Malus	TVS <sup>(2)</sup>
<b>Peugeot 3008 PureTech 130 EAT8 Active Business</b>				
33 500 €	290 €	151 g/km	400 €	981,50 €
<b>Renault Kadjar TCe 140 EDC Business</b>				
32 200 €	299 €	140 g/km	100 €	630 €

**LE CHOIX DE L'aj**

## PEUGEOT 3008

Sans surprise, le Peugeot 3008 garde la main sur son concurrent chez Renault. Comme l'attestent les chiffres de ventes depuis trois ans, le 3008 constitue auprès des entreprises un véritable phénomène de... sociétés, qui vit avec son époque puisqu'il est proposé également en versions hybrides. D'ailleurs, son principal concurrent dans les entreprises n'est autre que... le Peugeot 2008 !

**RENAULT KOLEOS**  
Blue dCi 150  
X-Tronic Zen

# Un effet de style!

Face au design classique et statuaire affiché par le Renault Koleos, le Citroën C5 Aircross détonne par sa sympathique exubérance. D'autant que son confort et ses performances ne manquent pas de séduire.



NICOLAS SOLER

Que manque-t-il au Renault Koleos pour séduire? Sans doute un je-ne-sais-quoi de fantaisie et de fraîcheur que ses principaux concurrents compensent par un style plus statuaire, un tempérament sportif ou une image de marque affirmée. Pourtant, ce grand SUV se montre agréable à vivre. Il ne manque ni de confort ni d'équipements à son bord. Spacieux et doté d'une finition soignée, il fait clairement bonne impression. Dans sa version Blue dCi 150 X-Tronic, il peut compter sur un couple de 340 Nm pour offrir une conduite confortable et apaisée malgré sa boîte X-Tronic de type variateur CVT moins efficace que l'EDC.

À bord, la marque a visiblement privilégié l'espace pour les passagers et un peu moins le volume de son coffre, puisque celui-ci atteint 498 dm<sup>3</sup> contre 580 dm<sup>3</sup> accordé au Citroën C5. Enfin pour les entreprises, le montant de TVS dépasse les 1 000 €, auquel s'ajoute un malus de 983 €... Des chiffres qui expliquent peut-être l'absence du Koleos parmi les meilleures ventes aux entreprises, alors qu'avec 5 500 ventes réalisées depuis le début de l'année, le SUV de Citroën se place au 12<sup>e</sup> rang.

Beaucoup plus récent, le C5 Aircross est aussi plus moderne par sa conception et apporte une note d'originalité avec ses inserts colorés et ses airbumps de bas de caisse. Surtout, ce modèle offre un excellent confort grâce à ses sièges Advanced Comfort et à sa suspension à doubles butées hydrauliques. À l'arrière, les

trois sièges indépendants, coulissants et inclinables, débouchent sur un coffre offrant de 580 à 720 dm<sup>3</sup> de volume.

Dans une ambiance chic et épurée, la finition Business reçoit la navigation GPS à écran tactile de 12,3 pouces, l'aide au stationnement avant et la caméra de recul, mais il lui manque le hayon mains-libres et le régulateur de vitesse adaptatif Stop & Go. Dommage qu'en privilégiant le confort à son bord, le C5 Aircross perde en tempérament de conduite.

**CITROËN C5 AIRCROSS** BlueHDi 130 EAT8 Business+

## LE CHOIX DE L'AJ

### CITROËN C5 AIRCROSS

Plus fringant et nettement plus dans l'air du temps, le Citroën C5 Aircross s'impose sans conteste face au Renault Koleos grâce à son confort, sa modularité et les qualités de son bloc BlueHDi 130. Ce SUV familial bâti sur la même plateforme que le Peugeot 3008 est commercialisé à des tarifs raisonnables, mais il n'existe pas en version hybrid4 avec la fonction 4x4.

Prix (TTC)	LLD (1)	CO <sub>2</sub>	Malus	TVS (2)
<b>Citroën C5 Aircross BlueHDi 130 EAT8 Business+</b>				
36 600 €	356 €	137 g/km	100 €	616,50 €
<b>Renault Koleos Blue dCi 150 X-Tronic Zen</b>				
37 250 €	412 €	160 g/km	983 €	1 040 €



YANN LEFEBVRE

(1) Exemple de loyer mensuel pour une location longue durée (LLD) sur 48 mois et 60 000 km, avec une majoration du premier loyer (Source Arval). Les éléments de fiscalité pris en compte sont propres à l'année en cours. (2) TVS : taxe sur les véhicules de société.

# Une histoire de famille...

Opposer le DS 7 Crossback hybride au Peugeot 5008, c'est mettre le doigt sur une rivalité fraternelle à peine masquée. Cousins au troisième degré, l'un est doté des attributs du luxe, l'autre est chargé de famille !

**P**remier rejeton d'une marque à vocation premium, le DS 7 Crossback est né avec une petite cuillère en argent dans la bouche. Dès sa naissance, il a disposé de tous les attributs du luxe automobile et hérité rapidement de la technologie hybride rechargeable. Ce SUV chic et high-tech de 4,57 m de long rassemble tout ce que le luxe à la française offre à l'automobile, en mariant le cuir, la joaillerie et l'horlogerie. Et c'est aussi la haute technologie qui débarque à son bord. Le DS 7 Crossback E-Tense hérite, en effet, de la chaîne hybride 225 ch du groupe PSA, laquelle marie un moteur PureTech essence de 180 ch avec un électromoteur de 110 ch placé sur l'essieu avant (4x2) et une batterie de 13,2 kWh. Il offre ainsi une autonomie électrique de 55 km. Ce SUV, qui reçoit aussi l'amortissement piloté (DS Active

**DS 7 CROSSBACK**  
E-Tense Hybride 225  
Business



YANN LEFEBVRE

Suspension) via une caméra et, selon les versions, la conduite semi-autonome de niveau 2, tend à pratiquer l'évasion fiscale: son tarif de 49 950 € proposé aux entreprises lui permet de bénéficier d'un bonus de 2 000 €, tandis que son taux d'émission de CO<sub>2</sub> de 35 g/km l'exonère de TVS. Moins privilégié, le Peugeot 5008 va au charbon. Avec près de 9 000 ventes depuis le début de l'année (soit la 8<sup>e</sup> meilleure vente auprès des entreprises), ce grand SUV fait le job quand le DS 7 se contente de 3 700 ventes dans les flottes. Mais ce 5008 est victime chez PSA d'une procédure "d'empêche-

ment". À l'ombre du succès du Peugeot 3008, le 5008 est condamné à ne jamais disposer d'une version plug-in rechargeable. L'encombrement lié aux batteries, tout comme le recours à des trains multibras, priveraient ce modèle de ce qui fait son principal intérêt: ses sept vraies places à bord. Pire, il va abandonner bientôt son BlueHDI 180 ch et se rabattre sur la version 130 ch. Domage, car ce 5008 fraîchement restylé offre un coffre de 780 dm<sup>3</sup> (contre 555 pour le DS 7) et rassemble toutes les qualités de confort et d'agrément de conduite reconnues dans la gamme Peugeot.

**PEUGEOT 5008**  
BlueHDI 180 EAT8  
Allure Business



T. ANTOINE / ACE-TEAM

Prix (TTC)	LLD <sup>(1)</sup>	CO <sub>2</sub>	Bonus/Malus	TVS <sup>(2)</sup>
<b>DS 7 Crossback E-Tense Hybride 225 ch Business</b>				
49 950 €	541 €	35 g/km	Bonus: 2 000 €	0 €
<b>Peugeot 5008 BlueHDI 180 EAT8 Allure Business</b>				
44 250 €	447 €	164 g/km	Malus: 1 629 €	1 066 €

## LE CHOIX DE L'aj

### DS 7 CROSSBACK

Malgré toutes ses qualités et la reconnaissance qu'il reçoit sur le plan commercial de la part des entreprises, il manque au Peugeot 5008 les ingrédients d'un succès sur le long terme. Surtout, l'absence de version hybride dans sa gamme le condamne à subir des niveaux de fiscalité trop lourds au regard de ceux proposés par le DS 7 Crossback E-Tense.

# Duel à distance

L'une met en avant sa sportivité, ses performances et sa ligne, l'autre joue sur les codes premium, le confort et son côté pratique. Concurrentes, elles ne roulent cependant pas dans la même catégorie.

Quelle routière choisir? Un modèle racé, statuaire, confortable, prêt à parcourir d'une traite un bon millier de kilomètres, ou une berline élégante, pratique et spacieuse, pour un usage quotidien, mais capable, le temps d'un week-end, d'embarquer la famille? C'est la question que l'on se pose à l'heure du choix entre la Peugeot 508 et la Renault Talisman. La Peugeot apparaît comme la référence par son comportement routier, sa tenue de route et son poste de conduite moderne équipé de l'i-Cockpit. Mais le vrai choix opéré par Peugeot a été celui de sa ligne coupé 5 portes, qui adopte un grand hayon et des portes sans encadrement. De quoi susciter une part d'émotion, mais aussi de regret en raison du faible espace accordé aux passagers arrière. Le coffre de la Peugeot n'accepte qu'un volume de 487 dm<sup>3</sup> lorsque la Renault en propose 608. Dans cette version, la Peugeot 508 ne dispose que du limiteur et régulateur de vitesse, mais elle adopte l'aide au stationnement avant et arrière, une caméra de recul, l'alerte active de franchissement de ligne et la reconnaissance des panneaux de vitesse.

La Talisman, de son côté, est la première berline routière réussie par Renault depuis de nombreuses années. Elle a mis fin à la platitude de la Latitude et aux errements de la Laguna. Dommage que cette familiale n'ait pas embarqué, dès son lancement, la nouvelle motorisation diesel Blue dCi 200 ch. Équipée ici du moteur Blue dCi 160, cette familiale se montre particulièrement agréable à conduire. Les réglages du couple moteur lui accordent de la relance

**RENAULT TALISMAN**  
Blue dCi 160 EDC  
Business Intens



Prix (TTC)	LLD <sup>(1)</sup>	CO <sub>2</sub>	Malus	TVS <sup>(2)</sup>
<b>Peugeot 508 BlueHDi 160 EAT8 Active Business</b>				
39 350 €	439 €	144 g/km	260 €	648 €
<b>Renault Talisman Blue dCi 160 EDC Business Intens</b>				
39 000 €	453 €	146 g/km	360 €	657 €

**PEUGEOT 508**  
BlueHDi 160 EAT8  
Active Business



## LE CHOIX DE L'AJ

### MATCH NUL!

Difficile de ne pas prendre en compte les qualités de la 508, sa personnalité et la prise de risque opérée par Peugeot dans le dessin de cette berline. Mais il faut aussi reconnaître à Renault les qualités de sa Talisman, à commencer par sa polyvalence et son agrément de conduite. À coûts sensiblement égaux entre ces deux versions, un match nul s'impose.

en toutes circonstances. Avec sa ligne soulignée de chrome, la Talisman adopte les codes premium de la catégorie. Elle est équipée ici du système Easy Link avec écran tactile 7 pouces, de l'affichage tête haute et dispose d'un régulateur de vitesse adaptatif, de sièges massants, du freinage actif d'urgence, de la correction de trajectoire et de l'alerte de survitesse avec reconnaissance des panneaux de signalisation.

(1) Exemple de loyer mensuel pour une location longue durée (LLD) sur 48 mois et 60 000 km, avec une majoration du premier loyer (Source Arval). Les éléments de fiscalité pris en compte sont propres à l'année en cours. (2) TVS : taxe sur les véhicules de société.

# Le chef des essais VOUS répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

## e-up! aux abonnés absents?

Je suis intéressé par la Volkswagen e-up, mais le concessionnaire de Lyon me dit qu'il ne prend plus de commandes. Avez-vous des infos? **M. R.** Volkswagen est sans doute le constructeur traditionnel qui a le plus investi dans l'électrification de ses voitures. Ce qui n'est pas sans incidences sur la mise en place des processus de fabrication et fourniture de pièces. Avec les e-up!, ID.3 et bientôt ID.4, mais aussi tous les modèles des autres marques du groupe, des priorités ont dû être mises en place. L'e-up! en fait les frais. La filiale française a écoulé l'ensemble de son stock. Et il n'est pas certain que la petite électrique de Volkswagen revienne rapidement au catalogue.



Volkswagen e-up!

ARNAUD SAUNIER



ADOBE STOCK

## Quels sont les modèles les plus habitables?

J'ai trois enfants, et je vais avoir besoin d'un véhicule assez grand, où l'on peut installer deux sièges auto et un rehausseur: les trois côte à côte, ou l'un d'entre eux sur une troisième rangée. Je parcours moins de 15 000 km par an. J'hésite entre les Citroën C4 SpaceTourer 1.2 PureTech 130 ch, Renault Grand Scénic 1.3 Tce 140 ch, Toyota Prius+. Auriez-vous d'autres véhicules à me conseiller, sachant que j'ai un budget d'environ 15 000 €? **G. V.** Difficile de trouver meilleur rapport prix/habitabilité que les trois modèles que vous avez sélectionnés. J'ajouterais un Dacia Lodgy et un Volkswagen Touran.

## Peut-on tracter avec un Captur E-Tech Plug-in?

Quel poids est-il possible de remorquer avec le Renault Captur E-Tech Plug-in 160? Pourquoi les véhicules hybrides rechargeables sont-ils limités dans leur possibilité de tracter une caravane? **D. V.**

Le Captur E-Tech Plug-in Hybrid peut tracter jusqu'à 750 kg avec une remorque freinée et 650 kg si elle n'est pas freinée. C'est moins que la Clio E-Tech Hybrid (respectivement 900 et 655 kg). L'explication est à chercher du côté de la boîte de vitesses, qui doit supporter un fort couple instantané au démarrage. Nous retrouvons ce type de caractéristique sur l'ensemble des modèles hybrides rechargeables.



Renault Captur

YANN LEFEBVRE



SE GARE

DANS LE BAC DE  
RECYCLAGE.

---

EN TRIANT VOS JOURNAUX,  
MAGAZINES, CARNETS, ENVELOPPES,  
PROSPECTUS ET TOUS VOS AUTRES  
PAPIERS, VOUS AGISSEZ POUR UN MONDE  
PLUS DURABLE. DONNONS ENSEMBLE  
UNE NOUVELLE VIE À NOS PRODUITS.

[CONSIGNESDETRI.FR](http://CONSIGNESDETRI.FR)

---

**CITEO**

Le nouveau nom d'Eco-Emballages et Ecofolio



# Un été sans bornes

Rouler en électrique tous les jours ? Pas de problème. Mais s'il s'agit de traverser la France pour les vacances, ces bijoux de technologie font moins les malins. Certains d'entre vous ont cependant tenté l'aventure et nous racontent leurs périples.

Par Jean-Éric Raoul

C'est entendu, les voitures électriques sont adaptées aux besoins du quotidien. Trajet domicile-travail, pérégrinations familiales, week-end dans sa région, l'autonomie de la plupart d'entre elles permet tout cela. Mais partir en vacances loin est une autre affaire. L'exercice sort du cahier des charges des constructeurs, en tout cas tant que les batteries seront encore aussi coûteuses et lourdes. Pourtant, cet été, certains d'entre vous ont joué les aventuriers au volant de leur voiture électrique. Long cauchemar ou, simplement, manière différente d'envisager votre voyage ? →





S'évader au long cours avec une électrique, c'est possible... à condition d'accepter de voyager différemment.

## Pour aller où ?

Au volant de son Kia e-Niro, Roger Adrien a rejoint Noirmoutier depuis Montargis (465 km) en juillet puis, en août, il est allé prendre le soleil à Briançon (617 km), sans s'interdire d'aller visiter des amis à Marseille. Hugo Laff, à bord de sa Renault Zoe 50, a relié Gournay en Bray (76) à Aix-en-Provence (plus de 900 km). Quentin Labarre s'est offert un périple de 3 000 km en deux semaines, dont un trajet de 800 km dans une seule journée, au volant de son DS 3 Crossback E-Tense. Autre utilisateur de Renault Zoe 50, Michel Crosnier est allé à La Baule depuis Nogent-sur-Marne (453 km). Guy Brondino ne s'est pas privé de périples au long cours, depuis Toulouse, à bord de sa Tesla Model 3 : des virées à Châtelleraut ou Aix-en-Provence étaient au menu. Quant à Rémi Berteaux, il a parcouru un peu moins de 1 700 km en dix jours avec sa BMW i3, entre l'Oise et Courchevel.

## En combien de temps ?

L'impossibilité de réaliser de longs trajets sur une seule charge impose des arrêts supplémentaires qui, s'ils se multiplient, rallongent considérablement le voyage. C'est la limite de l'exercice, qui peut faire hésiter le néophyte. Avec sa Zoe, disposant de l'option charge rapide, Michel Crosnier

explique par exemple que *"pour rallier La Baule depuis Nogent-sur-Marne, l'application Renault nous proposait de faire le trajet en deux étapes, ce qui ne nous satisfaisait pas. Nous avons donc décidé de passer outre l'appli et de planifier notre trajet nous-mêmes. Grâce à Chargemap, nous avons identifié une borne de recharge rapide Ionity pile au milieu de notre itinéraire. Nous avons parcouru ces premiers 242 km à 95,3 km/h de moyenne. En 1 h 20, notre Zoe était rechargée à 99%. Il nous restait ensuite 210 km que nous avons décidé de parcourir aux vitesses légales."* Bilan : un peu moins de deux heures ajoutées au trajet "normal", qui se réduisent en fait à une heure, car il faut bien déjeuner en route. Depuis Mons, en Belgique, Quentin Labarre est fier d'avoir abattu 800 km en une journée avec son DS 3 Crossback E-Tense... mais au prix de quatre arrêts recharge et d'un trajet total de 16 h 30.

Hugo Laff, souhaitant rejoindre Aix-en-Provence en Zoe 50 (sans option charge rapide) depuis la Normandie, a dû voyager sur deux jours, avec trois arrêts recharge en tout : 1 h 30 en Seine-et-Marne, l'étape de nuit à Dijon, puis une heure le lendemain à Valence. *"Une meilleure connaissance de mon véhicule m'aurait probablement permis de supprimer une recharge, explique-t-il, mais sans doute pas de réaliser le trajet en une journée."* Entre l'Oise et Courchevel, Rémi Berteaux a lui aussi fait une étape de nuit à Dijon avec sa BMW i3. En tout, le trajet aura nécessité deux jours et quatre arrêts de recharge. Enfin, avec sa Kia e-Niro 64 kWh, Roger Adrien a voyagé deux jours pour rallier Briançon depuis Montargis, en passant une nuit à Grenoble, avec trois charges au total. Cependant, ce trajet n'est pas significatif, car il a quitté Montargis à 17 h 30, voiture non chargée à 100%. Il précise d'ailleurs que son voyage Montargis-Noirmoutier a été réalisé d'une traite, sans recharge, et que le périple retour Marseille-Montargis a été accompli dans la journée, au prix de seulement deux recharges d'une durée totale d'environ deux heures.

Avec ces quelques exemples, on commence à sentir l'effet des caractéristiques des voitures concernées, y compris de l'option recharge rapide sur la "grosse" Zoe : l'autonomie relativement modeste du DS 3 et de la BMW i3 rallongent les temps de trajet, quand la Kia perd à peine deux heures sur un Marseille-Montargis... et que Guy Brondino ne prend même pas la peine de mentionner ses arrêts en Tesla Model 3, comme si l'alliance grande autonomie et réseau des superchargeurs Tesla effaçait le problème : *"Bordeaux-Toulouse est un jeu, plaisante-t-il. Et Toulouse-Aix-en-Provence est possible d'une traite si on limite la vitesse à 115 km/h sur l'autoroute."*

COLLECTION PERSONNELLE



Quentin Labarre a rallié l'Île d'Oléron depuis la Belgique avec son DS 3 Crossback E-Tense.



*Les pauses recharge favorisent les échanges d'expérience entre utilisateurs.*



*Toutes les bornes ne se situent pas dans des zones industrielles !*

COLLECTION PERSONNELLE

Pour limiter le nombre d'arrêts, il faut savoir rouler doucement ; parfois très doucement.

“ Une meilleure connaissance de mon véhicule m'aurait probablement permis de supprimer une charge. Mais pas de faire le trajet en une journée. ”

Hugo Laff



WILLI AMICHOZ/ZEUS



*Le nombre de voitures branchées peut affecter la vitesse de charge. Ici, pas de soucis !*



*À défaut de camper à proximité d'une borne, trouver un point de charge sur le lieu de résidence reste un problème.*

COLLECTION PERSONNELLE



Traverser les États-Unis par la mythique Route 66 reste périlleux, voire impossible. Mais avec une Tesla et son réseau de Superchargeurs, les longues distances américaines s'envisagent.

## Recharger, un jeu d'enfant ?

Lorsque vous discutez avec un utilisateur de voiture électrique, la question du réseau de recharge et des éventuelles galères aux bornes s'invite rapidement dans la conversation. Nos vacanciers témoins ne font pas exception. Ils indiquent tous la nécessité de programmer son voyage avant de prendre la route, et de prévoir sur quel réseau organiser ses pauses recharge. Quentin Labarre est, par exemple, un grand partisan des bornes gratuites installées par les supermarchés Lidl. *“Hors des heures d'ouverture, je pense que seule la borne 25 kW fonctionne. Mais lors de mon deuxième arrêt, j'ai pu charger en 50 kW. J'en ai profité pour acheter une pizza. Il faut jouer le jeu, Lidl nous met à disposition des bornes puissantes gratuites donc, en contrepartie, on va faire un tour dans le magasin.”* En conséquence de quoi, son trajet ne lui a rien coûté. De son côté, Hugo Laff ne possède que la carte Chargemap, installée sur son smartphone. *“À Nevers, par exemple, pas de prise Chargemap. J'ai tenté de me charger sur une prise du service départemental, mais impossible de la faire fonctionner via mon smartphone. J'ai donc dû aller dans un village voisin pour trouver une prise compatible.”* Michel Crosnier met en garde contre la disparition du réseau Corridor: *“Nous l'utilisons régulièrement avec notre précédente Zoe, car il permettait de traverser la France facilement. Avec l'excellente application Chargemap, nous pouvons cependant identifier les bornes de charge rapide sur notre trajet. Mais attention au tarif salé des Ionity! Il existe différents tarifs en fonction des opérateurs auxquels on est abonné. Aussi, en plus des cartes Chargemap, Kiwhi Pass, Alize Charge, Izivia et Belib que je possédais déjà, nous avons décidé de prendre les cartes Maingau et Chargepoint. L'abonnement est gratuit. Le moins cher est le réseau allemand Maingau, avec un prix de 0,43 €/kWh,*



PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

“ Avec l'appli Chargemap, nous pouvons identifier les bornes à charge rapide sur notre trajet. Mais attention au tarif salé des Ionity -! ”

Michel Crosnier



*A priori, la BMW i3 n'est pas taillée pour les départs en vacances. Rémi Berteaux nous démontre l'inverse !*



*Au soleil, avec un tel arrière-plan, la pause recharge est tout de suite plus plaisante !*

contre 0,89 € pour Chargemap. Seul inconvénient, le site est en allemand... et ils ont augmenté leurs tarifs après les vacances." Et toutes ces cartes en portefeuille ne garantissent pas que cela va fonctionner: "Sur l'aire de Parcé-sur-Sarthe, poursuit Michel Crosnier, impossible de lancer la charge du premier coup. Nous déplaçons la voiture sur une autre borne, cela ne fonctionne toujours pas, la carte n'est pas détectée. Nous avons alors démarré la charge via le smartphone: il faut lancer l'application, scanner le QR code et démarrer la charge depuis le téléphone."

## Rouler différent

Outre la programmation de son trajet en fonction des points de recharge, on roule différemment au volant d'une voiture électrique. Quentin Labarre privilégie les nationales ou les routes limitées à 110 km/h mais précise qu'il a toujours roulé avec la climatisation. Michel Crosnier admet qu'au départ, il a décidé "d'adopter un rythme sage sur l'autoroute, 100 km/h au cruise control. Mais peu à peu, nous avons constaté que l'autonomie suffirait pour rallier le point de charge prévu et nous avons monté la vitesse de croisière à 110 km/h. Les 50 derniers kilomètres ont été parcourus à 130 km/h. Lors de notre pause recharge, nous avons discuté avec un utilisateur de DS 3 Crossback, lui aussi venu de région parisienne, qui a avoué avoir roulé à 90 km/h sur autoroute pour préserver sa batterie. Pour le trajet retour, forts de notre expérience, nous avons roulé systématiquement aux limites de vitesse." Roger Adrien dit caler son régulateur de vitesse à 113 km/h maximum sur autoroute.

Une autre contrainte insupportable, cette autolimitation de vitesse? "Pour moi, affirme au contraire Quentin Labarre, voyager en électrique, c'est

Bien chargée, libérée des contraintes d'autonomie, une électrique permet de se faire plaisir sur les départementales.

se balader, voir des paysages, et pas rouler à 135 km/h pour arriver le plus vite possible. Voyager en électrique c'est le pied, et surtout beaucoup moins lassant que de faire 800 km sur autoroute." Même son de cloche de la part de Hugo Laff: "L'électrique fait perdre du temps, certes, mais permet de découvrir des endroits où l'on ne se serait jamais arrêté et de faire des économies, en carburant et en péages."

## Oui, c'est possible

Voyager loin en électrique est donc possible, en tout cas avec les voitures disposant d'une autonomie correcte. Mais à condition d'en accepter les contraintes particulières: arrêts plus fréquents et plus longs, vitesse volontairement limitée pour, au final, gagner du temps en "sautant" une recharge. Même si c'est loin d'être aussi simple qu'au volant d'une voiture thermique, ces longs voyages ne sont pas des épreuves insurmontables, à condition d'avoir conscience du mode d'emploi qu'ils imposent. Au final, animés sans doute par l'enthousiasme des pionniers, aucun de nos lecteurs n'a remis en question son choix de rouler en électrique: "À mon retour, j'ai reconduit une Golf diesel, raconte par exemple Quentin Labarre. J'avais l'impression d'être dans un char: ça vibre, ça fait du bruit et ça n'accélère pas du tout!" ■



# LES FORÇATS

Le Mans, Nürburgring, Spa... Ces classiques de 24 heures, crise sanitaire oblige, se sont disputées en quelques semaines. Et deux stakhanovistes du volant les ont enchaînées sans sourciller.

# DU VOLANT

Par Alain Pernot

**E**n tant que vainqueur de la catégorie GT Pro des 24 Heures du Mans, le Belge Maxime Martin aurait pu se contenter de savourer son succès, en attendant gentiment la prochaine manche du championnat du monde d'endurance, programmée le 14 novembre. C'est mal connaître le pilote Aston Martin... Une semaine après la classique mancelle, il était au départ des 24 Heures du Nürburgring, au volant d'une Porsche. Un mois plus tard, il participait à une autre grande classique: les 24 Heures de Spa... Le programme du Français Jules Gounon, l'un des rares autres à avoir fait ces trois épreuves cette saison, est encore plus impressionnant: "Entre mi-août et fin octobre, j'ai enchaîné dix week-ends de course, dont trois courses de 24 heures!" Le week-end des

24 Heures du Nürburgring, il était aussi engagé dans une autre course, en Hollande, et il n'a cessé les allers et venues en hélicoptère entre les circuits. "Une expérience de fou!", concède celui qui a disputé, en prime, au mois de janvier, les 24 Heures de Daytona.

Pour Maxime Martin, c'est clair et net: "Il est désormais hors de question que je manque les 24 Heures du Mans, du Nürburgring ou de Spa. Ces courses sont tellement magiques et spéciales... à part leur format de 24 heures, elles sont totalement différentes." Pour le Belge, elles ont chacune une saveur unique: "Le Mans est une course mondialement connue, la plus prestigieuse. Son circuit est assez atypique, avec ses routes départementales et ses longues lignes droites. Les 24 Heures du Nürburgring sont un peu l'inverse: le circuit fait près de 30 km et

il compte 180 virages. C'est comme une spéciale de rallye qui ne s'arrêterait jamais. Avec deux cents voitures en piste, la gestion du trafic y est infernale. Les 24 Heures de Spa, quant à elles, ont ceci de spécifique que les soixante voitures au départ sont toutes des GT3, alors qu'au Mans et au Nürburgring, plusieurs catégories cohabitent avec des niveaux de performance très variés. À Spa, on doit prendre beaucoup plus de risques pour dépasser."

Maxime Martin espère égaler le record de son père, quadruple vainqueur des 24 Heures de Spa.



FRANÇOIS FLAMANDY/DPPI



Déjà vainqueur des 24 Heures de Spa en 2016, le Belge Maxime Martin a remporté la catégorie GT Pro au Mans cette année, sur Aston Martin.

Entre mi-août et fin octobre, Jules Gounon (ici en action à Spa) a enchaîné dix week-ends de course, dont trois de 24 heures.

FLORENT GOODEN/DPPI



Crise du Covid-19 oblige, ces trois épreuves de 24 heures ont été disputées, cette année, beaucoup plus tardivement et dans un délai de quelques semaines. Pas vraiment de quoi faciliter la vie de ces marathoniens. "Cela a changé la donne, confirme Jules Gounon. Pas trop au Mans, finalement. Les températures étaient plutôt similaires à celles d'un mois de juin. En revanche, au Nürburgring, les conditions étaient dantesques. À un moment, la course a dû être interrompue tellement il y avait de pluie et de brouillard! Et puis, la course étant disputée sans public, la piste était beaucoup moins bien éclairée que d'habitude pendant la nuit. Quant à Spa, il y a aussi énormément plu. Ce qui nous a donc amenés à souvent rouler sous la pluie avec des pneus slicks. Et puis, avec le passage à l'heure d'hiver, nous avons eu vraiment bien plus de roulage de nuit. À la sortie de mon deuxième relais, j'ai cru qu'il était minuit. Il n'était pourtant que 20 heures..."

**Enchaîner les relais dans de telles conditions n'est pas vraiment une promenade de santé...**

"Compte tenu de ses longues lignes droites, Le Mans est l'enduro le plus facile physiquement. Et le Nürburgring, le plus difficile: ça

ne s'arrête jamais de tourner, analyse Maxime Martin. D'ailleurs, on peut facilement rouler de deux à trois heures d'affilée au Mans, alors qu'au Nürburgring ou à Spa, on ne roule pas plus d'une heure consécutive, voire deux la nuit. Mais la fatigue principale n'est pas physique. Elle est mentale. C'est épuisant, car nous sommes à 110% pendant vingt-quatre heures."

Jules Gounon confirme, de son côté, l'intensité de l'exercice: "Rouler entre deux rails à 270 km/h dans la forêt du Nürburgring est un truc de fou. Parfois, on a l'impression qu'on va s'envoler! Certains tours, on double jusqu'à trente voitures, parfois 80 km/h plus lentes. Toutefois, la plus éprouvante, à mes yeux, est Spa. Le rythme y est absolument incroyable. Cette année, avec mes équipiers, nous avons fait une course impeccable. Nous avons juste commis une petite erreur sur un changement de pneus et, du coup, nous terminons seulement dixièmes! C'est extrêmement serré."

Vous voulez mettre Maxime Martin dans l'embarras? Demandez-lui quelle victoire compte le plus à ses yeux: sa victoire de catégorie au Mans cette année, ou sa victoire au général à Spa, en 2016? "Entre les deux, mon cœur balance. Étant donné que mon père a gagné quatre fois à Spa

Jules Gounon est le seul à avoir disputé cette année les 24 Heures de Daytona, du Mans, du Nürburgring et de Spa!



THOMAS FÉRE TRIS TOPPI

et qu'il s'agit d'une victoire au général, disons que j'ai un petit penchant pour Spa..." Pour sa part, Jules Gounon a beau s'être déjà imposé aux 24 Heures de Spa, en 2017, c'est Le Mans qui le fait rêver: "Si je devais n'en gagner qu'une, ce serait Le Mans. C'est l'objectif de ma vie. En fait, non, j'aimerais gagner les quatre courses de 24 heures - Daytona, Le Mans, Nürburgring et Spa!" Tous les espoirs sont permis à ce forçat du volant, 25 ans, qui est déjà devenu, en début d'année, le premier Français à remporter en Australie les 12 Heures de Bathurst, une autre classique de l'endurance. ■



*C'était en  
mars 1996  
dans L'Auto-Journal...*


**EN MESURES**

**L/l/h:**  
4,66/1,75/1,42 m

**Poids:** 1480 kg

**Puissance:**  
110 ch DIN  
à 4300 tr/mn

**1000 m d.a.:** 33,6 s

**V. max.:**  
184 km/h

**Consommation**  
**à 90 km/h:**  
5,4 l/100 km

Oubliez l'aspect "sac à dos" du break BX! Le break Xantia, qui lui succède, brille au contraire par sa finesse, sans négliger pour autant la capacité de charge.

“ Une meilleure réponse à bas régime et plus de rondeur confèrent au break Xantia un agrément de conduite supplémentaire. ”

# LA CITROËN XANTIA BREAK 2.1 TD À L'ESSAI

Pour succéder à l'anguleuse BX, caricature des eighties, Citroën lance la Xantia, plus effilée, particulièrement élégante lorsqu'elle revêt la carrosserie break. Au milieu des années 1990, le diesel est roi, et c'est donc en toute logique qu'un performant 2.1 TD se glisse sous le capot...

Par Jean-Christophe Lefevre (1996) / Thomas Riaud (2020)

## Extraits...

■ "Citroën est un des rares constructeurs à proposer une véritable gamme de motorisations sur ses breaks, surtout en diesel."

■ "Disponible jusque-là avec le 92 ch turbo diesel, il hérite, avec le 2.1 TD, de 18 ch supplémentaires, qui apportent beaucoup en souplesse de conduite et en économie."

■ "Le bilan laisse apparaître une consommation légèrement inférieure, de meilleures reprises, une vitesse de pointe en légère hausse, mais surtout une plus grande disponibilité du moteur. Le tout pour 6600 F."

■ "Il répond mieux aux accélérations, et la poussée des 110 ch se fait plus linéaire. Les trois soupapes par cylindre et un

nouveau système d'injection électronique gomme, sans complètement l'effacer, le creux dont souffrait le 1.9 TD en dessous de 2000 tr/mn."

■ "Maintenir 170 km/h en vitesse de croisière est aisé, et les longues rampes d'autoroute sont franchies sans difficulté."

■ "Un grand progrès a aussi été accompli dans la gestion de la pompe à injection: le ralenti est enfin stable et les démarrages en première ne se traduisent plus par des hoquets."

■ "Notons aussi que la boîte de vitesses est entièrement nouvelle et qu'elle apporte une plus grande douceur de conduite."



Le tableau de bord de la Xantia s'avère bien agencé et bien fini. Remarquez la présence de la barre de maintien côté passager, comme dans un véritable 4x4!

## ↑ Ses qualités

### MOTEUR PERFORMANT ET ÉCONOMIQUE

“À peine plus lourd que le 1.9 TD, ce break consomme moins, malgré sa plus forte cylindrée et ses performances supérieures.”

### RÉGULARITÉ ET DOUCEUR DE FONCTIONNEMENT

“L'onctuosité est de mise sur la totalité du compte-tours, car ce moteur délivre son potentiel dès 2000 tr/mn et jusqu'à 4500 tr/mn. Plus puissant et tournant moins vite, il garde toujours les ressources nécessaires à une relance lors des dépassements.”

### TENUE DE ROUTE IRRÉPROCHABLE

“La suspension hydropneumatique allie toujours souplesse et fermeté quand cela est nécessaire, avec une tenue de route irréprochable.”

## ↓ Ses défauts

### PRIX ET SURCÔÛT EXCESSIFS EN VERSION VSX

“La version 2.1 TD VSX haut de gamme essayée ici coûte 15 500 F de plus que la 1.9 TD VSX, toutes deux équipées de la suspension hydropneumatique dont nous soulignons les mérites. Cette différence de prix très importante n'a pas d'autre justification. Et à ce tarif, 183 300 F, le break 2.1 VSX est inabordable.”

### POSITION DE CONDUITE

“Ce break offre un vaste volume de chargement et un espace habitable correct pour cinq personnes, malgré une position de conduite toujours inconfortable pour les grands conducteurs qui ne peuvent régler le volant qu'en inclinaison.”

### QUELQUES LACUNES D'ÉQUIPEMENT

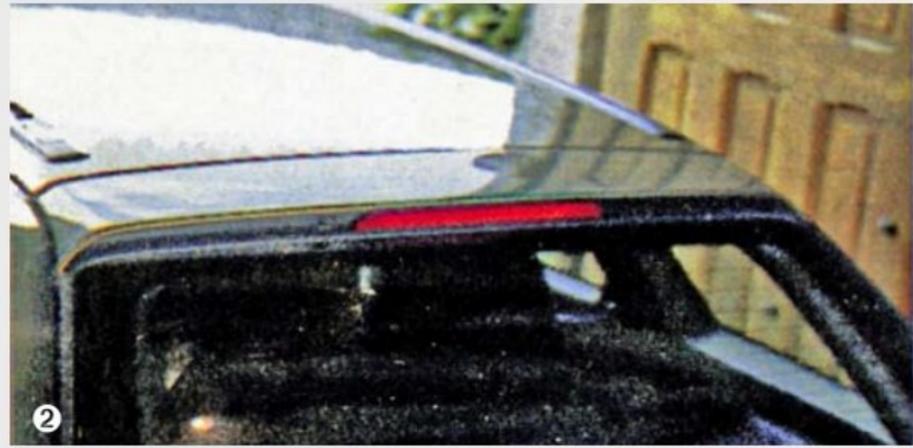
“Les équipements de la version VSX ne sont pas pléthoriques au regard de la concurrence et du prix de vente.”



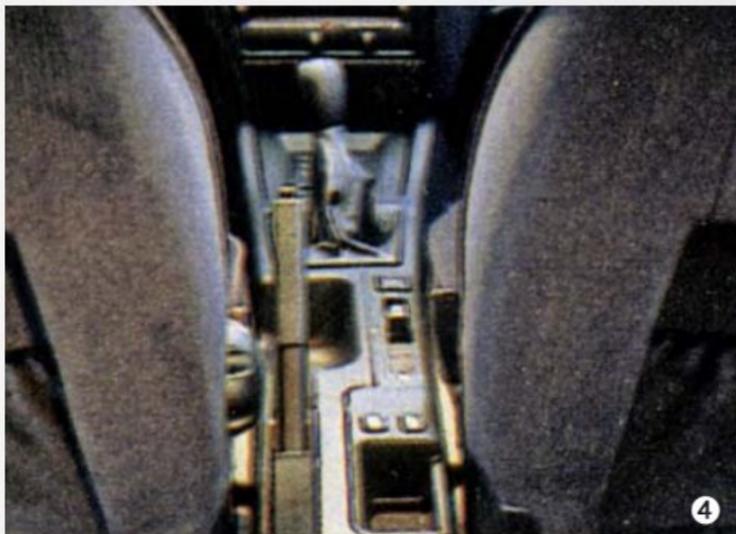
❶ La Xantia break offre un confort de haut niveau et une tenue exceptionnelle, un cocktail que l'on doit à la suspension hydraulique. ❷ Les portières s'ouvrent largement, mais les bacs de rangement sont un peu étroits. ❸ Les passagers arrière disposent de leurs propres commandes de vitres électriques.



“ La vitesse maxi ne fait pas le grand bond en avant et s'établit à 184 km/h, soit 7 km/h de plus que le 1.9 TD. ”



❶ Le coffre, assez profond, présente des formes régulières et un plancher plat. Une tablette arrière rigide est livrée de série. ❷ Le hayon est prolongé par un discret becquet, qui intègre en son centre un troisième feu stop. ❸ Les sièges sont enveloppants et assez confortables, grâce à des assises allongées. Mais la position de conduite reste perfectible pour les grands gabarits. ❹ La console centrale est encombrée par les commandes de la suspension hydraulique.



### Extraits...

■ "Une fois que vous vous êtes habitué aux légers mouvements de caisse lors des accélérations, des freinages et des changements d'appui, le break Xantia vous ménage un amortissement tout en douceur."

■ "Il n'y a guère que les saignées du bitume ou les joints des ponts qui génèrent des remontées sèches dans l'habitacle via les suspensions."

■ "Si l'envie vous prend d'exploiter au maximum les 110 ch du 2.1 TD sur les petites routes, le break ne fait pas ressentir ses dimensions généreuses."

■ "Autre bienfait de l'hydraulique, la hauteur de caisse identique, quelle que soit la charge, et la possibilité d'abaisser le seuil de chargement en passant « en position basse ». Inversement, vous pourrez franchir quelques ornières grâce à la position « haute »."

■ "La dotation comporte toutefois quelques détails bienvenus, comme le cache-bagages en deux parties, une tablette rigide et un tendelet à enrouleur. Filet et anneaux d'arrimage complètent le tableau."

■ "L'ensemble des équipements et de l'habillage est réalisé avec soin et distinction, dégagant une atmosphère de qualité et de sérieux."

■ "L'apport dans le domaine du plaisir de conduite et de l'économie d'utilisation est très net avec ce nouveau 2.1 TD."



Par Thomas Riaud

## Vu d'aujourd'hui

Après la lignée des GS, BX et Xantia, c'est à la C5 qu'a échu la tâche de perpétuer la tradition du break moyen de gamme, sous le nom de Tourer. Le tout, avec la fameuse suspension hydraulique, gage d'un confort souverain et d'une bonne tenue de route, mais aussi d'une assiette constante, même en charge: un atout non négligeable pour embarquer de lourdes cargaisons. Mais depuis l'arrêt du C5 Tourer, cette race d'autos n'existe plus chez Citroën, pas même la suspension maison. Désormais, c'est au SUV Aircross d'endosser le rôle de familiale de la gamme...

# MERCEDES GLA

Le plus petit des neuf SUV de la famille Mercedes en est à sa deuxième génération, basée sur la plate-forme technique de la Classe A et taillée pour affronter les BMW X1 et Audi Q3. Par Cyril Biotteau Photos Adrien Cortesi

**S**i la première génération de GLA faisait figure de Classe A rehaussée, la deuxième, lancée fin 2019, devient un vrai SUV, ne serait-ce que par ses dimensions : elle a gagné 12 cm en hauteur pour atteindre désormais 1,61 m sous la toise. La large palette de motorisations provient directement de la Classe A et commence à 150 ch en diesel, pour monter jusqu'à 421 ch en essence avec

la tonitrueuse 45 S AMG, en passant par une version hybride rechargeable 250 e de 218 ch. Tous les GLA sont livrés d'office avec une boîte double embrayage, les petits moteurs et la 250 e étant des tractions alors que les autres motorisations reçoivent quatre roues motrices. À l'intérieur, le GLA reprend l'agencement de la planche de bord de la Classe A, avec le double écran spectaculaire. L'excel-

lente commande vocale de cette même Classe A fait partie de la dotation de série. À l'arrière, une banquette coulissante est disponible, mais en option. En revanche, le coffre compte parmi les points faibles de ce GLA, avec moins de 400 dm<sup>3</sup> mesurés : les Audi Q3 et BMW X1 font nettement mieux en la matière. Si vous voulez un vrai coffre et une étoile sur le capot de votre SUV, passez au GLB ou au GLC.

Le GLA offre une très large palette de motorisations, de 150 à 421 ch!



## LA GAMME

	Moteurs / Prix	Progressive Line	AMG Line	AMG	Bonus/Malus écologique
Essence	GLA 200 7G-DCT	♥ 41 900 €	43 400 €		Malus de 260 à 1 901 €
	GLA 250 4Matic 8G-DCT		51 000 €		Malus de 2 370 à 7 462 €
	AMG GLA 35 4Matic 8G-DCT			♥ 56 700 €	Malus de 5 715 à 20 000 €
	AMG GLA 45 S 4Matic 8G-DCT			♥ 74 650 €	Malus 20 000 €
Hybr. rechl.	GLA 250 e	48 400 €	49 900 €		Bonus 2 000 €
Diesel	GLA 200 d 8G-DCT	♥ 42 800 €	44 300 €		Malus de 50 à 400 €
	GLA 220 d 4Matic 8G-DCT		51 000 €		Malus de 210 à 1 172 €

♥ NOS COUPS DE CŒUR



❶ La planche de bord est reprise de la Classe A et procure un effet "Wahou" avec les aérateurs ronds et le double écran.  
❷ Avec 4,41 m de long, le GLA est un petit peu plus court que les BMW X1 et Audi Q3.

## LES TRANSMISSIONS

### ♥ 7G-DCT

Pas de boîte manuelle sur le GLA, uniquement à double embrayage, dont seule celle du GLA 200 comporte 7 rapports. Et pour cause, elle est associée au bloc développé avec Renault. Mercedes a installé sur son GLA l'ensemble moteur-boîte du Losange qui comporte l'équivalent de l'EDC7 des modèles français.

### ♥ 8G-DCT

À part le 200, tous les autres GLA reçoivent une boîte double embrayage à 8 rapports. Les versions AMG ont droit à une variante appelée 8G-DCT Speedshift AMG avec, bien

sûr, des rapports de boîte différents et la capacité d'encaisser plus de couple, mais aussi des fonctionnalités supplémentaires, comme un launch control et un double débrayage automatique au rétrogradage, toujours agréable.

### TRANSMISSION INTÉGRALE

Les versions les plus puissantes reçoivent d'office les quatre roues motrices appelées 4Matic avec un embrayage multidisque placé sur le train arrière. Un mode Off Road (optionnel) permet d'envoyer 50% de couple sur les roues arrière. Le GLA 45 S AMG se distingue avec, en plus, une répartition de couple droite-gauche (à l'arrière uniquement) pour favoriser l'agilité, et même un mode Drift.

**L/l/h/empattement: 4,41/1,83/1,61/2,73 m**

MOTEURS ESSENCE	200	250 4MATIC	35 AMG 4MATIC	45 S AMG 4MATIC
Puissance maxi (ch à tr/mn)	163 à 5500	224 à 5500	306 à 5800	421 à 6750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1620	350 à 1800	400 à 3000	500 à 5000
<b>Performances</b>				
Vitesse maxi (km/h)	207	240*	250*	270*
Accélération 0-100 km/h (s)	9,2	6,7*	5,2*	4,3*
Reprise 90-130 en Drive (s)	9	NC	NC	NC
<b>Budget</b>				
Consommation moyenne (l/100 km)	7,1	de 7,5 à 8,4*	de 8,2 à 8,8*	de 9,4 à 9,9*

MOT. HYBRIDE RECHARGEABLE EQ POWER 250 e	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	218 cumulés
Autonomie électrique (km)	de 53 à 61
<b>Performances</b>	
Vitesse maxi (km/h)	220*
Accélération 0-100 km/h (s)	7,1*
Reprise 90-130 (s)	NC
<b>Budget</b>	
Consommation moyenne (l/100 km)	De 1,3 à 1,7*

MOTEURS DIESEL	200 d	220 d 4MATIC
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4000	190 à 3800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1400	400 à 1600
<b>Performances</b>		
Vitesse maxi (km/h)	204	214
Accélération 0-100 km/h (s)	8,8	7,8
Reprise 90-130 km/h en D (s)	7,6	6,8
<b>Budget</b>		
Conso. moyenne (l/100 km)	5,8	6,6

\*Données constructeur.

## LES MOTEURS

### ESSENCE

#### ♥ 200 (163 ch)

Il s'agit du 1,3 l turbo présent sous le capot de certaines Renault et du Dacia Duster. Il se montre tout à fait suffisant et rend ce GLA 200 plus vélocé que les BMW X1 18i et Audi Q3 35 TFSI.

#### 250 (224 ch)

Ce 2 l turbo passe une grosse étape, en puissance mais aussi en couple. Il permet des performances de GTI, mais nécessite la transmission intégrale.

#### ♥ 35 AMG (306 ch)

Avec plus de 300 ch, ce GLA oublie tout problème de relance et toque à la porte du club des SUV de sport. Le surcoût par rapport au GLA 250 reste raisonnable.

#### ♥ 45 S AMG (421 ch)

Ça ne rigole pas, avec 421 ch, les mêmes que ceux de la Classe A 45 S AMG. Plusieurs raffinements lui sont réservés, comme la répartition de couple droite-gauche. Dans la ligne de mire se trouvent l'Audi RS Q3 Sportback et ses 400 ch!

### HYBRIDE RECHARGEABLE

#### 250 e EQ Power (218 ch)

Cette version utilise le 1,3 l du GLA 200 associé à un moteur électrique de 102 ch pour une puissance cumulée de 218 ch. Il s'agit d'une traction dont le train avant a fort à faire puisqu'il doit gérer 450 Nm de couple.

### DIESEL

#### ♥ 200 d (150 ch)

Le plus petit diesel de la gamme affiche déjà 150 ch et 320 Nm de couple: une entrée de gamme déjà largement suffisante tout en se montrant la plus sobre de la catégorie: un très bon choix!

#### 220 d (190 ch)

La puissance grimpe à 190 ch et le couple à 400 Nm: Mercedes impose la transmission intégrale avec cette motorisation. Le mieux aurait été d'avoir le choix, mais sur un SUV, cela reste cohérent.

**ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS**

7 airbags, avertisseur de franchissement de ligne, banquette arrière rabattable 40/20/40, Bluetooth, caméra de recul, climatisation automatique 2 zones, écran central tactile 10,25 pouces, feux avant 100% LED, freinage automatique d'urgence, GPS, hayon électrique, jantes alliage 18 pouces, phares et essuie-glace automatiques, radar de stationnement AV et AR et caméra de recul, régulateur et limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, rétroviseur intérieur et extérieur côté conducteur automatique jour/nuit, surveillance de la pression des pneus, surveillance des angles morts.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Progressive Line	AMG Line	35 AMG	45 S AMG
Accès à bord et démarrage sans clé	♥ 450 €	♥ 450 €	Série	Série
Affichage tête haute	1 200 €	1 200 €	1 200 €	1 200 €
Apple CarPlay + Android Auto	♥ 400 €	♥ 400 €	♥ 400 €	♥ 400 €
Banquette arrière coulissante 2/3-1/3	♥ 450 €	♥ 450 €	♥ 450 €	♥ 450 €
Réalité augmentée pour la navigation	500 €	500 €	500 €	500 €
Recharge par induction pour smartphone	♥ 250 €	♥ 250 €	♥ 250 €	♥ 250 €
Régulateur de vitesse adaptatif	♥ 750 €	♥ 750 €	♥ 750 €	♥ 750 €
Sièges avant à réglages électriques	800 €	800 €	800 €	Série
Sièges avant chauffants	400 €	400 €	400 €	Série
Sièges avant ventilés	750 €	750 €	750 €	750 €
Suspension pilotée	1 200 €	1 200 €	Série	Série
Toit ouvrant panoramique	1 450 €	1 450 €	1 450 €	Série

LES FINITIONS

♥ **PROGRESSIVE LINE**

Dès ce premier niveau de finition, imposé avec les GLA 200 et GLA 200 d, l'équipement comporte de série des jantes en alliage de 18 pouces, des feux avant 100% LED, une climatisation automatique bizona, un hayon électrique et un GPS sur un écran central tactile de 10,25 pouces. L'écran situé face au conducteur, lui, ne fait que 7 pouces de série, mais il peut passer à 10,25 pouces en option. En revanche, la commande vocale, qui répond à l'appel "Hey Mercedes", est fournie d'emblée dès ce niveau de finition.

**AMG LINE**

La finition AMG Line se veut plus sportive grâce à des éléments cosmétiques : les jantes passent à 19 pouces, la grille de calandre gagne un peu de chrome, les jupes avant et arrière sont spécifiques et la voiture s'abaisse de 10 mm par rapport à la Progressive Line. À l'intérieur, la sellerie gagne des surpiqûres rouges, le pédalier est en acier inoxydable brossé, et le volant reçoit un méplat et des surpiqûres rouges. La direction est aussi un peu plus directe. Le surcoût par rapport à la finition Progressive Line est de 1 500 €.

**AMG**

Pour distinguer les GLA vraiment sportifs, vous pouvez regarder la calandre et ses barrettes verticales chromées. Cette finition AMG "tout court" s'applique d'office aux 35 AMG et 45 S AMG. Le GLA 45 S AMG reçoit, en outre, l'accès et le démarrage mains-libres, le toit ouvrant panoramique, une sono haut de gamme, les feux avant matriciels, un mode de conduite supplémentaire (Race) et le combiné d'instrumentation numérique grand format (10,25 pouces) de série. Sans oublier les étriers de freins peints en rouge, quatre sorties d'échappement (deux sur le 35 AMG) et un aileron pas vraiment discret, histoire de la reconnaître facilement. Le 35 AMG paraît presque timide à côté.



❶ Le combiné d'instruments situé en face du conducteur est de 7 pouces en série. Il faut piocher dans les options et le pack Premium pour obtenir la version 10,25 pouces, comme ici. ❷ La recharge par induction n'est pas fournie d'office (option à 250 €). ❸ La réalité augmentée pour la navigation (option à 500 €) s'avère convaincante et diminue sensiblement les risques d'erreur. ❹ Nous avons mesuré moins de 400 dm<sup>3</sup> pour le coffre : c'est le gros point faible du GLA. ❺ La banquette arrière peut coulisser (en option à 450 €).





Ici en version 220 d AMG Line, le GLA arbore deux sorties d'échappement chromées. Elles sont du plus bel effet mais factices.

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### BANQUETTE ARRIÈRE COULISSANTE

(450 €)

Modularité ou pas ? Telle est la question. Choisir cette option vous permettra en tout cas d'améliorer, s'il n'y a pas de passager à l'arrière, la capacité de coffre (point faible de la voiture). Son volume passe de 393 à 503 dm<sup>3</sup>, banquette avancée.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### PACK D'ASSISTANCE À LA CONDUITE

(2 200 €)

Ce pack permet d'accéder à la conduite autonome de niveau 2, comprenant notamment le régulateur de vitesse adaptatif, même si vous pouvez obtenir ce dernier séparément pour 750 €.

**DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ**

### APPLE CARPLAY ET ANDROID AUTO

(400 €)

Cet équipement, fourni d'emblée sur un 3008 de base vendu 31 050 €, est en option

sur tous les GLA, alors qu'ils débutent à 41 900 €. Même les versions haut de gamme n'y ont pas droit en série.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### RECHARGE SANS FIL POUR SMARTPHONE

(250 €)

Puisqu'Apple CarPlay et Android Auto ne sont pas fournis de série, il est presque cohérent que la recharge sans fil ne le soit pas non plus... Mais rassurez-vous, plusieurs prises filaires USB-C sont présentes dans l'habitacle.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### PACK PREMIUM

(1 700 €)

Il porte bien son nom et paraît presque indispensable à ce GLA aux prétentions premium : il comprend l'accès à bord et le démarrage sans clé, le combiné d'instrumentation 10,25 pouces, un système audio de 225 watts et 9 haut-parleurs, des sièges avant chauffants et 64 couleurs d'éclairage d'ambiance.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ**

## LES TEINTES

### Les teintes opaques



Noir  
(de série)



Blanc Polaire  
(250 €)

### Les teintes métallisées (800 €)



Blanc Digital



Noir Cosmos



Gris Montagne



Argent Iridium



Bleu Denim

### Les teintes design



Rouge Patagonie  
métallisé (1 150 €)



Gris Montagne  
Magno (2 450 €)

## LES JANTES



Alliage 18 pouces, finition argent vanadium (série sur Progressive Line)



Alliage 19 pouces, gris tantale, argent (série sur AMG Line, 35 AMG)



Alliage 20 pouces, gris titane, argent (750 € sur AMG Line)



Alliage 19 pouces, gris tantale, argent (option gratuite sur 35 AMG)



Alliage 19 pouces, noir mat, rebord de jante argent (700 € sur 35 AMG)



Alliage 20 pouces, gris titane, argent (1 000 € sur 35 AMG, série sur 45 AMG)



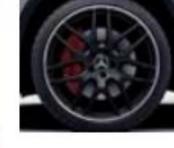
Alliage 20 pouces, noir mat, rebord de branche argent (1 400 € sur 35 AMG, 450 € sur 45 AMG)



Alliage 21 pouces, gris titane, argent (750 € sur 45 AMG)



Alliage 21 pouces, noir mat, rebord de jante argent (1 150 € sur 45 AMG)



Alliage 21 pouces, en Y, noir mat, rebord de jante argent (1 400 € sur 45 AMG)



NOTRE CHOIX

**GLA 200 d Progressive Line**

42 800 € hors options. Malus écologique de 50 à 400 €.

Facile de préférer la finition Progressive Line, car elle est déjà correctement équipée, et personnalisable à souhait via le gros catalogue d'options. Pour les motorisations, les choses se compliquent et les AMG sont bien sûr tentantes, mais la 200 d apparaît à la fois tout à fait suffisante pour l'agrément et remarquablement frugale : un choix rationnel pour un engin qui ne l'est pas forcément en termes de tarif.

♥ NOS COUPS DE CŒUR

# VOLVO XC40

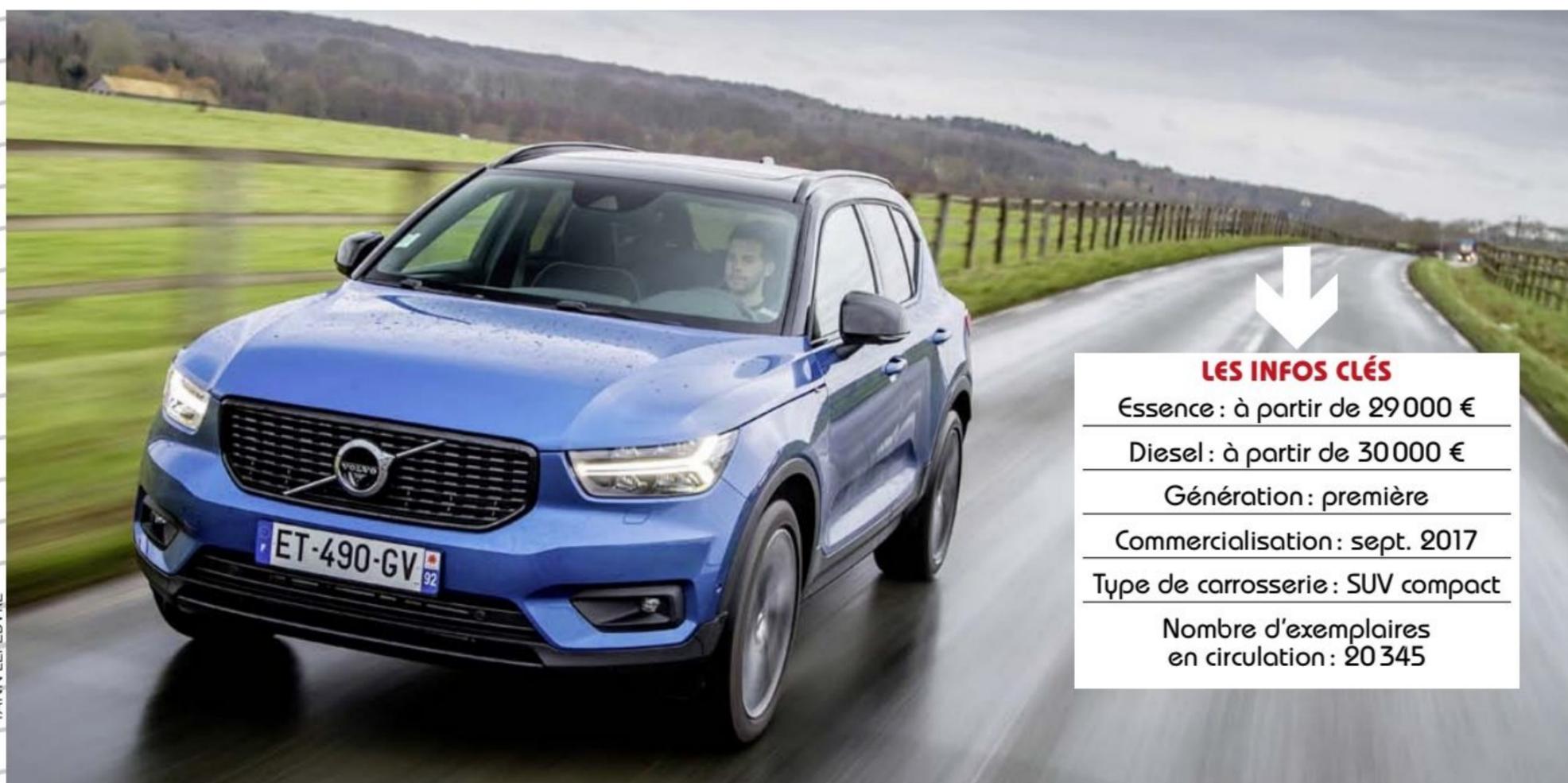
Le XC40 est tout simplement le best-seller de Volvo. Et pour cause : il offre des prestations de bon niveau et un coût d'entretien moins élevé que celui de la concurrence allemande.

Par Didier Laurent

Entre 2015 et 2017, le constructeur suédois a renouvelé 100% de son catalogue : SUV, berlines ou breaks, toutes les carrosseries ont été remplacées. Le XC40, lui, ne remplace aucun modèle existant dans la gamme. Au contraire, il défriche le segment des SUV compacts, sur la base d'une nouvelle plate-forme technique qui lui permet d'être à la fois thermique, hybride rechargeable ou 100% électrique. En montant en gamme, Volvo s'est approché un peu plus des marques allemandes. Hormis la noblesse mécanique – pas de 5, 6 ou 8 cylindres sous le capot – le XC40 est un concurrent sérieux des Audi Q2, BMW X1/X2, ou Mercedes GLA. Il a pour lui son intérieur clair, zen, et une qualité de construction évidente, sans arborer l'arrogance des productions germaniques dont il n'égale certes pas le niveau de finition. Sympa à conduire, il est plus facile à dénicher en boîte automatique, et, souvent, avec une transmission intégrale. La version que nous avons choisie, R-Design, se tourne vers le style et la sportivité apparente, avec un bon niveau d'équipement. Associée à un diesel de 190 ch, elle s'adresse plutôt aux gros rouleurs. Les versions d'entrée de gamme ne manquent pas d'intérêt, mais quitte à mettre un pied dans le premium, autant se faire plaisir si, bien entendu, votre budget le permet.

LA GAMME XC40	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis	
Essence	T2	129	7,3*	Récent, donc rare en occasion. Un bloc d'entrée de gamme à 3 cylindres, à réserver plutôt à une utilisation urbaine.
	T3	156 / 163	8,3 (163 ch BVA)	Le même moteur, mais avec une cartographie différente, qui lui permet de disposer de plus de pep.
	T4 / B4	190 / 197	6,6*	Le moteur 2 l commun à de nombreux modèles Volvo, qui prend l'appellation B4 avec le dispositif d'hybridation légère. Pour les petits rouleurs, mais pas inintéressant.
	T4 Recharge	129 + 82	de 2 à 2,4*	Le XC40 passe à l'hybride rechargeable, mais avec un moteur thermique à 3 cylindres et un bloc électrique qui animent uniquement les roues avant.
	T5	247	9,8	Pour ceux qu'une consommation de carburant élevée n'effraie pas, qui veulent une voiture à 4 roues motrices permanentes.
	T5 Recharge	180 + 82	de 2 à 2,4*	Une version plus puissante, avec la même technologie hybride rechargeable que la livrée T4 Recharge.
Diesel	D3	150	7	Un diesel économique au quotidien, qui peut sembler suffisant. Mais en choisissant la transmission intégrale et en roulant chargé, l'affaire se corse.
	<b>D4 AWD</b>	<b>190</b>	<b>7,4</b>	<b>C'est notre recommandation, certes quelque peu haut de gamme, mais cette version met en valeur les qualités des Volvo d'aujourd'hui. Uniquement en transmission intégrale, avec un rapport qualité/prix/prestations bien placé. L'occasion de se faire plaisir.</b>

\* Données constructeur



## LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 29 000 €

Diesel : à partir de 30 000 €

Génération : première

Commercialisation : sept. 2017

Type de carrosserie : SUV compact

Nombre d'exemplaires en circulation : 20 345

## NOTRE CHOIX

VOLVO XC40  
D4 R-DESIGN

de 2018

1<sup>er</sup> prix prospecté: **33 500 €**  
50 000 km

## NOS MESURES

## Moteur/Transmission

Puissance maxi	190 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, biturbo, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 969 cm <sup>3</sup> / 10 CV
Transmission	aux 4 roues
Boîte/nombre de rapports	BVA/8

## Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatique	235/55 R 18

## Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,42/1,86/1,65/2,70 m
Poids/tractable freiné	1 811 kg/2 100 kg

## Performances

1 000 m d. a.	30,5 s
0 à 100 km	9,1 s
90-130 km/h en Drive	8,6 s
Vitesse maxi	210 km/h
Freinage à 90/130 km/h	30/62 m

## Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	146/143 cm
Volume de coffre	509 dm <sup>3</sup>

## LE BUDGET

Assurance <sup>(1)</sup> : 1 022 €	Carte grise <sup>(2)</sup> : 333 €
------------------------------------	------------------------------------

## Consommations

Moyenne	7,4 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,1/7,2/7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	729 km/54 l

## Coût de l'entretien

Amortisseurs AV <sup>(3)</sup>	367 €	Kit de distribution	251 €
Amortisseurs AR <sup>(3)</sup>	532 €	Embrayage	1 554 €
Disques AV <sup>(3)</sup>	281 €	FAP	2 080 €
Disques AR <sup>(3)</sup>	190 €	Pneus <sup>(3)(5)</sup>	854 €
Plaquettes AV <sup>(4)</sup>	128 €	Feu AV	1 086 €
Plaquettes AR <sup>(4)</sup>	95 €	Feu AR	384 €
Filtre à air	30 €	Bouclier AV <sup>(6)</sup>	814 €
Filtre à huile	18 €	Bouclier AR	538 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul: automobiliste parisien avec 30% de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (2) Base de calcul: moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu. (5) En 20 pouces. (6) Pièces déjà peintes.

## LE BILAN FIABILITÉ

Vraiment bien né d'un point de vue purement mécanique, le Volvo XC40 connaît plutôt des avaries d'origine électronique, voire informatique. Il convient alors de vérifier en concession que toutes les mises à jour ont été faites.

## LES PANNES

## PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

## SYSTÈME DE FREINAGE

Allumage du voyant "alerte de dysfonctionnement du freinage" qui incite à rejoindre une concession pour vérification... et qui entame la confiance. Hormis le rappel pour la pédale de frein (lire ci-dessous), il s'agit davantage d'un souci de programmation.

## FREINAGE AUTONOME D'URGENCE

En marge du rappel opéré pour corriger un potentiel non déclenchement, il peut, au contraire, arriver que le dispositif s'active de manière trop rapide, voire sans que le conducteur n'en perçoive l'utilité. Là aussi, un nouveau calibrage électronique du dispositif est nécessaire.

## AUTRES DÉFAILLANCES

## SERRURE DE COFFRE

D'assez nombreux cas de dysfonctionnement de la serrure, qui devient inopérante. La poignée ne fonctionne plus, et le couvercle coffre ne peut plus se soulever. Ce problème est bien connu des concessionnaires.

Préférez les exemplaires avec une sono haut de gamme, souvent choisie en option.

## TOIT OUVRANT

Bruits parasites: soit suite à la mauvaise position d'un élément, soit des grincements lorsque la voiture se déplace. Parfois, mise en travers d'un élément à l'ouverture. Se corrige en concession.

## SYSTÈME D'INFO DIVERTISSEMENT

Fonctionnement anarchique du GPS ou/et de l'autoradio. Une reprogrammation ou une mise à jour peut remettre les choses en ordre. Par ailleurs, piètre qualité du système audio en entrée de gamme. Des cas de haut-parleurs défectueux ont aussi été répertoriés.

## SELLERIE

Des cas d'usure prématurée du cuir, notamment sur les côtés des sièges avant, ont été recensés. Les concessionnaires réagissent au cas par cas, en liaison avec le service après-vente de Volvo France, pour la réparation de la partie concernée.

## LES RAPPELS

## MAJEURS &amp; MINEURS

## SIÈGES ARRIÈRE (AOÛT 2018)

Sur quelques voitures, les gâches de serrure de dossiers des sièges arrière manquent: le dossier ne reste pas droit. Ajouter alors des gâches manquantes.

## PÉDALE DE FREIN (AOÛT 2018)

Sur 286 voitures fabriquées avant juillet 2019, le rivet qui assure le maintien de pédale de frein peut être mal fixé. Elle peut alors bouger anormalement. La mesure corrective consiste au remplacement de la pédale au cas où le rivet est manquant ou non conforme.

## SERVICES CONNECTÉS (NOV. 2018)

Une défaillance dans le module de communication affecterait les systèmes gérant les services connectés tels que Volvo On Call. Sur 668 voitures identifiées, fabriquées avant juillet 2019, il convient de reprogrammer le système à l'aide d'une mise à jour de son logiciel.

## AIRBAG PASSAGER (NOV. 2018)

La proportion du mélange de gaz propulseur du déclencheur de l'airbag passager peut être insuffisante. L'airbag pourrait ne pas se déclencher en cas de choc. Le module doit être remplacé sur 146 voitures fabriquées en août et en septembre 2016.

## CHAUFFAGE (OCTOBRE 2019)

Sur 46 exemplaires, le chauffage ne démarre pas. Un message d'alerte apparaît sur le tableau de bord, tout comme un "niveau de carburant insuffisant", alors que ce n'est pas le cas. Une reprogrammation du logiciel qui gère le système résout le problème.

## VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE (FÉVRIER 2020)

Sur 57 voitures, un paramétrage incorrect du module de commande du moteur fait que le véhicule risque de ne pas se déverrouiller électroniquement. Après un chargement sous haute tension prolongé (avec le câble de charge qui reste branché après la fin du chargement), la batterie 12 V se vide et la voiture ne démarre pas. Il faut mettre à jour le logiciel du système.

## FREINAGE AUTOMATIQUE D'URGENCE (AOÛT 2020)

C'est le plus gros rappel sur XC40: 10 665 voitures. Le système de freinage automatique peut ne pas fonctionner comme attendu dans certaines situations et sous certaines températures. Le système de freinage en lui-même n'est pas affecté. En revanche, son déclenchement automatique n'est pas assuré. Il convient de reprogrammer le logiciel dédié.

NOUVEAU

Avec Stéphane Bern, partez à la découverte du patrimoine français et rencontrez les femmes et les hommes qui le font vivre !

Stéphane Bern nous raconte l'histoire de lieux restaurés et nous fait découvrir les coulisses du patrimoine français.

Au programme : du rêve, de l'Histoire et des rencontres passionnantes.

EN VENTE ACTUELLEMENT

chez votre marchand de journaux

En partenariat avec 

# LE PRIX DU NEUF **aj**

## ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>GIULIETTA</b>			
1.4 T-Jet 120 ch	7	M 1 761	23 950
1.6 JTDm 120 ch	6	M 150	26 750
2.0 JTDm 170 ch Ti TCT	NC	M 260	34 450
Surcoût Ti : "base" + 4 150 €			
Surcoût Sprint : Ti + 0 €			
Surcoût Veloce : Sprint + 3 450 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>GIULIA</b>			
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
Quadrifoglio	NC	M 20 000	88 900
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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>STELVIO</b>			
2.0T 200 ch Super Q4 Auto.	12	M 15 506	50 600
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	M 16 810	62 100
Quadrifoglio	NC	M 20 000	98 000
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
<b>A110</b>			
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 Coupé V8	NC	M 20 000	151 060
Vantage Roadster V8	NC	NC	158 630
DB11 V8 Coupé	NC	M 20 000	189 277
DB11 AMR V12 Coupé	NC	M 20 000	224 874
DB11 Volante V8	NC	NC	204 705
DBS SuperLeggera Coupé	NC	NC	288 504
DBS SuperLeggera Volante	NC	NC	298 670
DBX	NC	NC	195 126

## 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
<b>A1 SPORTBACK</b>			
25 TFSI	5	0	21 180
30 TFSI Design	6	0	24 480
35 TFSI Design S tronic	7	M 150	28 220
40 TFSI S line S tronic	11	M 818	33 750
Surcoût Design : "base" + 2 400 €			
Surcoût Advanced : Design + 1 100 €			
Surcoût S line : Advanced + 3 000 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>A1 CITYCARVER</b>			
25 TFSI Design	5	0	25 080
30 TFSI Design	6	0	25 980
35 TFSI Design S tronic	8	M 210	29 710
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVEAU Q2</b>			
35 TFSI Design	8	0	32 700
35 TDI Design Quattro S tronic	8	M 100	39 150
Surcoût S line : Design + 4 000 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 1 600 €			
Surcoût S line Plus : Design Luxe + 1 000 €			

## NOUVELLE A3 SPORTBACK

30 TFSI	8	0	28 200
30 TFSI Mild Hybrid S tronic	6	0	30 350
35 TFSI	8	0	29 200
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	0	31 350
S3	20	M 5 105	55 900
40 TFSI e	NC	B 2 000	38 100
30 TDI	6	0	29 200
35 TDI S tronic	8	0	34 050
Surcoût Design : "base" + 3 150 €			
Surcoût S line : Design + 4 650 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 900 €			

## NOUVELLE A3 BERLINE

<b>TT</b>			
40 TFSI S tronic	11	M 400	42 400
45 TFSI	14	M 898	45 070
TTS	19	M 4 279	63 530
RS	28	M 17 490	77 770
Surcoût S line : "base" + 5 400 €			

## TT ROADSTER

<b>Q3</b>			
35 TFSI	8	M 280	34 750
40 TFSI Design Quattro S tronic	11	M 11 488	45 160
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M 10 011	47 900
RS	29	M 20 000	69 100
35 TDI Quattro	8	M 3 552	39 740
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M 5 715	47 390
Surcoût Design : "base" + 2 900 €			
Surcoût S line : Design + 3 800 €			
Surcoût S Edition : S line + 3 300 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €			

## Q3 SPORTBACK

35 TFSI	8	M 450	37 750
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	M 0 488	47 560
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M 8 254	50 300
RS	29	M 20 000	70 900
35 TDI Quattro	8	M 2 370	42 840
40 TDI Design S tronic	10	M 1 074	49 790
Surcoût Design : "base" + 2 300 €			
Surcoût S line : Design + 3 800 €			

## A4

35 TFSI Mild Hybrid	8	0	33 840
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 150	43 230
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M 4 543	55 355
30 TDI Mild Hybrid S tronic	7	0	38 970
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	0	44 190
40 TDI 190 ch Design S tronic	10	0	46 600
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design Qu. S tr.	11	0	49 100
S4 TDI	23	M 4 543	75 030
Surcoût Design : "base" + 3 600 €			
Surcoût S line : Design + 5 225 €			
Surcoût Avus : S line + 1 400 €			

## A4 AVANT

RS4	34	M 20 000	95 500
Surcoût : berline + 1 700 €			

## A4 ALLROAD

45 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	16	M 5 105	52 970
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 230	51 970
Surcoût Avus : Design + 7 500 €			

## A5 COUPÉ

35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M 125	46 430
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 125	50 010
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M 4 026	62 830
RS 5	34	M 18 188	97 570
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	0	48 540
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	0	51 430
50 TDI S line Quattro Tiptronic	17	M 3 119	68 320
S5 TDI	23	M 24 543	80 200
Surcoût S line : Design + 6 300 €			
Surcoût Avus : S line + 1 100 €			

## A5 SPORTBACK

35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	M 100	42 830
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 190	50 010
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M 4 279	62 830
RS 5	34	M 20 000	97 570
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	0	44 940
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	0	51 430

## 50 TDI S line Quattro Tiptronic

17	M 2 205	68 320
23	M 25 105	80 200
Surcoût Design : "base" + 3 600 €		
Surcoût S line : Design + 6 300 €		
Surcoût Avus : S line + 1 100 €		

## A5 CABRIOLET

40 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	11	M 1 074	61 710
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M 7 851	68 230
S5	24	M 18 188	85 400
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M 310	60 240
40 TDI 204 ch Mild Hybrid S line S tronic	11	M 360	63 130
Surcoût Avus : S line - 620 €			

## NOUVEAU Q5

45 TFSI Mild Hybrid S line	16	M 8 254	62 200
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	M 260	49 150
40 TDI Mild Hybrid Design	11	M 1 761	55 100
50 TDI Mild Hybrid S line Quattro Tiptronic	17	M 20 000	69 500
Surcoût Design : "base" + 3 100 €			
Surcoût S line : Design + 4 900 €			
Surcoût Avus : S line + 4 000 €			

## A6

45 TFSI S tronic	14	M 898	54 330
55 TFSI Quattro S tronic	22	M 4 279	66 180
50 TFSI e Quattro	12	0	62 200
55 TFSI e Compétition Quattro	12	0	73 200
35 TDI S tronic	8	0	48 550
40 TDI S tronic	11	M 450	52 060
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M 1 629	59 180
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 1 629	62 370
S6 TDI	23	M 7 462	85 460
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	130 950
Surcoût : berline + 2 600 €			

## A6 ALLROAD

55 TFSI Avus S tronic	22	M 8 254	84 520
45 TDI Tiptronic	13	M 2 918	65 810
50 TDI Avus Tiptronic	18	M 2 918	80 710
55 TDI Avus Tiptronic	23	M 5 715	85 160
Surcoût Avus : "base" + 11 700 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €			

## A7 SPORTBACK

45 TFSI S tronic	14	M 898	66 710
55 TFSI Quattro S tronic	22	M 4 279	76 510
RS 7	52	M 20 000	139 000
55 TFSI e Compétition Quattro	13	0	86 100
40 TDI S tronic	11	M 450	64 650
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M 1 629	71 140
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 1 629	75 480
S7 TDI	23	M 7 462	94 590
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
S	19	0	96 600
Surcoût Avus : "base" + 14 300 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €			
Surcoût Edition One : Avus Extended + 740 €			
Surcoût S Extended : S + 13 000 €			

## E-TRON SPORTBACK

50 Quattro	9	0	74 900
55 Quattro	9	0	86 480
S	19	0	99 200
Surcoût Avus : "base" + 14 300 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €			
Surcoût S Extended : S + 13 000 €			

## A8

55 TFSI Quattro Tiptronic	23	M 20 000	101 810
60 TFSI e Avus	22	0	127 400
S8	49	M 20 000	156 400
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 4 818	96 320
Surcoût Avus : "base" + 14 100 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €			

## Q7

55 TFSI Advanced	23	M 20 000	76 080
55 TFSI e Advanced	22	0	80 310
60 TFSI e Compétition			

sDrive18d Lounge	8	0	37 100
xDrive20d Lounge	10	M	240 44 500
Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €			
X2			
sDrive18i Première	7	M	230 33 750
sDrive20i Première	11	M	360 41 350
M35i Auto.	19	M	4 279 58 900
xDrive25e Première	7	B	2 000 49 000
sDrive16d Première	6	0	35 150
sDrive18d Première	8	0	37 900
xDrive20d Première Auto.	10	M	230 45 250
Surcoût Lounge : Première + 5 050 € / "base" + 3 600 €			
Surcoût M Sport : Lounge + 2 350 € à + 2 750 €			
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €			
Surcoût M Mesh Edition : M Sport X + 1 850 €			
SÉRIE 3			
318i Lounge	7	M	150 37 700
320i Lounge	10	M	125 41 300
330i Lounge Auto.	15	M	260 47 200
M340i xDrive	25	M	4 026 65 800
M3 Compétition	NC	NC	102 000
330e Lounge	8	0	51 450
316d Lounge	7	0	38 900
318d Lounge	8	0	41 050
320d Lounge	10	0	44 900
330d Lounge xDrive	16	M	540 53 800
Surcoût Edition Sport : Lounge + 2 800 €			
Surcoût Luxury : Edition Sport + 5 650 €			
Surcoût M Sport : Edition Sport + 5 000 €			
SÉRIE 3 TOURING			
Surcoût : Berline + 2 000 €			
NOUVELLE SÉRIE 4 COUPÉ			
420i	10	M	170 48 000
M440i xDrive	25	M	2 205 68 400
M4 Compétition	NC	NC	104 550
420d	10	0	50 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 050 €			
NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i	NC	NC	54 500
M440i xDrive	NC	NC	74 900
420d	NC	NC	57 050
Surcoût M Sport : "base" + 5 050 €			
Z4			
sDrive20i	11	M	280 46 650
sDrive30i	15	M	330 55 050
M40i	23	M	6 375 68 000
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €			
Surcoût M Sport : Sport + 2 100 €			
X3			
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	3 119 48 400
M40i Auto.	25	M	16 149 76 300
M Compétition	41	M	20 000 108 850
xDrive30e Lounge	8	0	59 600
sDrive18d Première Auto.	7	M	330 45 300
xDrive20d Lounge Auto.	10	M	2 153 53 000
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	3 784 59 800
M40d Auto.	21	M	5 105 75 700
iX3 Inspiring	NC	0	72 950
Surcoût Lounge : Première + 2 750 €			
Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €			
Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €			
Surcoût M Sport : xLine + 2 200 €			
Surcoût Impressive : Inspiring + 6 400 €			
X4			
xDrive30i Lounge Auto.	15	M	8 254 57 950
M40i Auto.	25	M	15 506 79 100
M Compétition	41	M	20 000 111 350
xDrive20d Lounge Auto.	11	M	2 205 56 850
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	4 543 63 350
M40d Auto.	21	M	10 980 78 500
Surcoût xLine : Lounge + 5 850 €			
Surcoût M Sport : xLine + 2 250 €			
NOUVELLE SÉRIE 5			
520i Lounge	10	M	100 50 150
M550i xDrive	44	M	20 000 96 400
M5 Compétition	57	M	20 000 138 850
530e Lounge	10	0	58 250
518d Lounge	8	0	47 700
520d Lounge	10	0	51 150
530d Lounge	12	0	60 000
Surcoût Luxury : Lounge + 7 250 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 650 €			
NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING			
Surcoût : berline + 2 600 €			

SÉRIE 6 GRAN TURISMO			
620d Lounge xDrive Auto.	10	M	983 63 950
630d Lounge xDrive Auto.	16	M	3 331 72 200
Surcoût Luxury : Lounge + 5 350 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 4 350 €			
SÉRIE 7			
740 Li xDrive	22	M	11 488 107 750
750i xDrive	43	M	20 000 118 050
M760Li xDrive	51	M	20 500 184 200
745e	13	0	105 550
730d xDrive	16	M	2 370 98 850
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €			
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 200 €			
SÉRIE 8 COUPÉ			
840i xDrive	23	M	20 000 102 100
M850i xDrive	49	M	20 000 129 150
M8 Compétition	55	M	20 000 173 450
840d xDrive	20	M	7 086 103 700
Surcoût M Sport : "base" + 5 300 €			
Surcoût M Sport Technic : M Sport + 4 150 €			
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ			
Surcoût : coupé - 1 750 € à - 3 050 €			
SÉRIE 8 CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 8 000 €			
X5			
xDrive40i Lounge Auto.	23	M	20 000 74 450
M50i	44	M	20 000 98 550
M Compétition	56	M	20 000 145 400
xDrive45e Lounge	15	0	83 450
xDrive25d Lounge	12	M	5 715 66 050
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	9 550 73 100
xDrive40d Lounge	22	M	6 375 78 300
M50d Auto.	28	M	20 000 100 500
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €			
X6			
xDrive40i Lounge	23	M	20 000 81 150
M50i	44	M	20 000 101 800
M Compétition	56	M	20 000 148 200
xDrive30d Lounge	16	M	9 550 79 800
xDrive40d Lounge	2	M	6 375 85 000
M50d	29	M	20 000 103 750
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €			
Surcoût M Sport : xLine + 850 €			
X7			
xDrive40i	23	M	20 000 97 400
M50i	44	M	20 000 121 550
xDrive30d	16	M	20 000 95 500
xDrive40d	22	M	13 109 97 000
M50d	28	M	20 000 121 550
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €			
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €			
Surcoût Edition Dark Shadow : M Sport + 13 250 €			
i8			
Hybride rechargeable	11	0	142 200
i8 ROADSTER			
Hybride rechargeable	11	0	157 200
CITROËN			
 <b>GARAGE DU CLOS</b>			
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			
<a href="http://www.honda-monthery.com">www.honda-monthery.com</a>			
TYPE CV B/M* PRIX			
C1 (3 PORTES)			
1.0 VTI 72 ch Live	4	0	11 350
Surcoût Feel : Live + 2 150 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 100 €			
C1 (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			
Surcoût JCC+ : Shine + 450 €			
NOUVELLE C3			
1.2 PureTech 83 ch Live	4	0	15 200
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6	0	18 850
1.5 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	19 200
Surcoût Feel : Live + 1 200 €			
Surcoût Feel Pack : Feel + 800 €			
Surcoût C-Series : Feel Pack + 950 €			
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 900 €			
C3 AIRCROSS			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	125 18 500
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	125 23 400

1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	0	19 950
1.5 BlueHDi 120 Feel Pack Auto.	6	0	24 850
Surcoût Feel : Live + 1 350 €			
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 150 €			
Surcoût C-Series : Feel Pack + 1 850 €			
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 200 €			
Surcoût Rip Curl : Shine + 700 €			
NOUVELLE C4			
1.2 PureTech 100 ch Live	5	0	20 900
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	24 900
1.2 PureTech 155 ch Shine Auto.	8	M	125 30 550
1.5 BlueHDi 110 ch Live	6	0	23 200
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Auto.	7	0	28 700
è-C4 136 ch Feel	4	B	7 000 35 600
Surcoût Feel : Live + 2 500 €			
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 700 €			
Surcoût Shine : Feel Pack + 900 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 200 €			
GRAND C4 SPACETOUREUR			
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	M	170 30 050
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	6	0	32 250
2.0 BlueHDi 160 ch Feel Auto.	7	M	983 36 000
Surcoût C-Series : Feel + 400 €			
C5 AIRCROSS			
1.2 PureTech 130 ch Live	7	M	260 26 000
1.6 PureTech 180 ch Shine Auto.	10	M	1 504 36 500
Hybrid 225 ch Feel	10	B	2 000 39 950
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6	0	28 400
Surcoût Feel : Live + 2 600 €			
Surcoût C-Series : Feel + 2 250 €			
Surcoût Shine : Feel + 3 500 €			
Surcoût Shine Pack : Feel + 4 650 €			
BERLINGO TAILLE M			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	450 22 450
1.2 PureTech 130 ch Feel Auto.	7	M	740 26 050
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M	125 23 400
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	7	M	170 26 200
Surcoût Feel : Live + 1 200 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 100 €			
BERLINGO TAILLE XL			
Surcoût : Taille M + 1 000 €			
CUPRA			
TYPE CV B/M* PRIX			
NOUVEL ATECA			
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M	9 550 43 900
NOUVEAU FORMENTOR			
2.0 TSI 310 ch DSG 4Drive	19	M	8 254 44 670
DACIA			
TYPE CV B/M* PRIX			
SANDERO			
1.0 SCe 75 ch Access	4	0	8 290
1.5 Blue dCi 75 ch Essentiel	4	0	12 190
Surcoût Essentiel : Access + 1 300 €			
Surcoût City+ : Essentiel + 400 €			
SANDERO STEPWAY			
1.0 SCe 75 ch Urban	4	0	11 090
0.9 TCe 90 ch Easy-R	5	M	260 13 690
1.0 TCe 100 ch	5	0	13 390
1.5 Blue dCi 95 ch	5	0	14 990
Surcoût Evasion : Urban - 100 €			
Surcoût 15 ans : "base" + 300 €			
LOGAN			
1.0 SCe 75 Access	4	0	8 150
0.9 TCe 90 ch Essentiel	5	0	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	0	9 250
0.9 TCe 90 ch Essentiel Easy-R	5	M	100 13 010
1.0 TCe 100 ch Essentiel	5	0	12 710
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	75 13 960
1.5 Blue dCi 95 ch	4	0	15 860
LODGY			
1.3 TCe 100 ch Essentiel	6	M	230 14 150
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	230 14 950
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5	0	16 000
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	5	0	16 800
LODGY STEPWAY			
1.3 TCe 130 ch	7	M	150 16 050
1.5 Blue dCi 115 ch	6	0	17 900
Surcoût 15 ans : "base" + 200 €			

DUSTER			
1.0 TCe 90 ch Access	NC	NC	12 490
1.3 TCe 130 ch Essentiel	NC	NC	16 900
1.3 TCe 150 ch Confort	NC	NC	18 500
1.5 Blue dCi 95 ch	NC	NC	15 200
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	NC	NC	17 700
Surcoût Essentiel : Access + 2 610 €			
Surcoût Confort : Essentiel + 1 100 €			
Surcoût Evasion : Confort + 650 €			
Surcoût Prestige : Confort + 1 100 €			
Surcoût 15 ans : Prestige + 450 €			
DOKKER			
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	280 14 350
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5	0	15 800
DOKKER STEPWAY			
1.3 TCe 130 ch	7	M	450 15 750
1.5 Blue dCi 95 ch	5	0	17 200
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	7 000 39 100
Surcoût So Chic : Chic + 3 200 €			
Surcoût Performance Line : So Chic + 200 €			
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €			
Surcoût Grand Chic : Performance Line+ + 2 100 €			
Surcoût La Première : Grand Chic + 1 400 €			
DS 7 CROSSBACK			
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	7	M	240 35 300
1.6 PureTech 180 ch So Chic Auto.	10	M	740 41 800
1.6 PureTech 225 ch Perf. Line+ Auto.	12	M	1 276 48 700
E-Tense 225 So Chic	10	0	50 200
E-Tense 300 So Chic 4x4	12	0	55 700
1.5 BlueHDi 130 ch Chic Auto.	7	0	36 300
2.0 BlueHDi 180 ch So Chic Auto.	10	M	740 44 400
Surcoût So Chic : Chic + 4 000 €			
Surcoût Performance Line : So Chic + 500 €			
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 800 €			
Surcoût Grand Chic : Performance Line+ + 2 700 €			
FERRARI			
TYPE CV B/M* PRIX			
Portofino	NC	M	20 000 193 410
488 GTB	61	M	20 000 226 040
488 Pista	68	M	20 000 291 710
488 Spider	61	M	20 000 251 070
GTC4LussoT	NC	M	20 000 230 260
GTC4Lusso	NC	M	20 000 266 200
812 Superfast	NC	M	20 000 295 950
FIAT			
TYPE CV B/M* PRIX			
500			
1.0 70 ch BSG Pop	3	0	15 290
1.2 69 ch Pop Dualogic	4	M	150 16 290
Surcoût Lounge : Pop + 1 000 €			
Surcoût Star : Lounge + 1 000 €			
Surcoût Hybrid Launch Edition : Star + 700 €			
Surcoût Club : Star + 3 000 €			
Surcoût Sport : Lounge + 500 €			
Surcoût Rockstar : Sport + 1 000 €			
ABARTH 595			
595	8	M	1 172 20 290
595 Turismo	9	M	1 761 23 390
595 Competizione	10	M	2 370 26 790
Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 700 €			
Surcoût 70° Anniversario : Competizione + 7			

Surcoût Cool : Easy + 200 €  
Surcoût Lounge : Easy + 1 400 €

#### PANDA CITY CROSS

1.0 70 ch BSG Elysia 4 0 13 990  
0.9 TwinAir 85 ch Elysia 4 0 14 490

Surcoût "base" : Elysia + 500 €

Surcoût Launch Edition : "base" + 1 000 €

Surcoût Plus : "base" + 500 €

Surcoût Trussardi : Plus + 1 000 €

#### PANDA 4X4

0.9 TwinAir 85 ch Wild 5 M 1 386 16 690

Surcoût "base" : Wild + 1 000 €

Surcoût Cross : "base" + 1 500 €

#### 500X

1.0 FireFly Turbo 120 ch City Cross 6 M 280 22 090

1.3 FireFly Turbo 150 ch City Cross DCT 8 M 360 25 090

1.3 MultiJet 95 ch City Cross 5 0 22 090

1.6 MultiJet 120 ch City Cross 6 0 23 590

Surcoût Cross : City Cross + 1 800 €

Surcoût Lounge : Cross + 800 €

Surcoût Sport : Lounge + 1 700 €

Surcoût Club : Sport + 2 000 €

#### TIPO BERLINE

1.4 95 ch 5 M 400 13 790

1.3 MultiJet 95 ch 4 0 16 890

1.6 MultiJet 120 ch Mirror 4 0 21 390

Surcoût Street : "base" + 1 500 €

Surcoût Mirror : "base" + 1 500 €

#### TIPO 5 PORTES

Surcoût Tipo Berline + 1 500 €

Surcoût Lounge : "base" + 4 000 €

Surcoût S-Design : Lounge + 0 €

Surcoût Elysia : Lounge + 0 €

Surcoût Ballon d'or : Lounge + 1 000 €

#### TIPO STATION WAGON

Surcoût : 5 Portes + 1 500 €

## FORD

### FIESTA (3 & 5 PORTES)

1.1 75 ch 4 0 14 500

1.0 EcoBoost 95 ch Cool & Connect 5 0 17 900

1.0 EcoB. 125 ch Cool & Connect DCT NC NC 20 500

1.0 EcoB. 125 ch mHEV Cool & Connect 6 0 19 150

1.0 EcoBoost 155 ch mHEV ST-Line NC NC 22 750

ST Pack 11 M 818 23 700

1.5 TDCI 85 ch Cool & Connect 4 0 18 650

Surcoût Cool & Connect : "base" + 2 150 €

Surcoût Titanium : Cool & Connect + 1 600 €

Surcoût ST-Line : Titanium + 1 000 €

Surcoût Vignale : ST-Line + 1 650 €

Surcoût ST Plus : ST Pack + 1 700 €

### FIESTA ACTIVE

1.0 EcoBoost 95 ch 5 0 20 500

1.0 EcoBoost 125 ch DCT NC NC 23 100

1.0 EcoBoost 125 ch mHEV NC NC 21 750

1.5 TDCI 85 ch 4 0 21 250

### ECOSPORT

1.0 EcoBoost 100 ch Trend 7 0 20 400

1.0 EcoBoost 125 ch Titanium 6 0 22 900

1.5 EcoBlue 95 ch Trend 6 0 21 190

1.5 EcoBlue 120 ch Titanium NC NC 23 900

Surcoût Titanium : Trend + 1 710 €

Surcoût ST-Line : Titanium + 1 000 €

### PUMA

1.0 EcoBoost mHEV 125 ch Titanium 6 0 23 100

1.0 EcoBoost mHEV 155 ch Titanium 8 0 24 100

ST NC NC 33 650

1.5 EcoBlue 120 ch Titanium NC NC 24 700

Surcoût Titanium X : Titanium + 2 000 €

Surcoût ST-Line : Titanium X + 0 €

Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €

Surcoût ST-Line V : ST-Line X + 2 000 €

### FOCUS

1.0 EcoBoost 100 ch Trend 5 0 21 000

1.0 EcoBoost 125 ch Titanium X Auto. NC NC 28 400

1.0 EcoBoost 125 ch mHEV Titanium NC NC 26 800

1.5 EcoBoost 150 ch ST-Line Auto. NC NC 29 800

1.0 EcoBoost 155 ch mHEV ST-Line NC NC 27 900

2.0 EcoBoost 250 ch ST NC NC 34 750

1.5 EcoBlue 95 ch Trend 4 0 22 750

1.5 EcoBlue 120 ch Titanium X 6 0 27 900

2.0 EcoBlue 150 ch ST-Line 8 0 29 750

2.0 EcoBlue 190 ch ST 10 0 34 150

Surcoût ST-Line : Titanium X + 0 €

Surcoût ST-Line X : ST-Line + 1 000 €

### FOCUS ACTIVE

1.0 EcoBoost 125 ch 6 0 26 050

1.5 EcoBoost 150 ch 8 0 27 250

1.5 EcoBlue 120 ch 6 0 27 800

2.0 EcoBlue 150 ch 8 0 29 400

Surcoût V : "base" + 2 400 €

### FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline + 1 000 € à + 1 200 €

### FOCUS SW ACTIVE

Surcoût : berline + 1 000 €

### KUGA

1.5 EcoBoost 120 ch Trend 7 M 360 26 600

1.5 EcoBoost 150 ch Titanium 7 M 330 30 500

2.5 Duratec PHEV 225 ch Titanium NC B 2 000 38 600

1.5 EcoBlue 120 ch Titanium 7 0 30 800

2.0 EcoBlue mHEV 150 ch Titanium 8 M 75 32 400

2.0 EcoBlue 190 ch Titanium Intel. AWD 11 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 40 500

2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto. 10 M 190 41 350

Surcoût Vignale : ST-Line + 5 000 €

### MONDEO SW

Surcoût : berline + 1 000 €

### S-MAX

2.0 EcoBlue 150 ch ST-Line 8 M 818 41 050

2.0 EcoBlue 190 ch Titanium Auto. 10 M 2 205 45 050

2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto. 14 M 2 544 47 450

Surcoût Vignale : ST-Line + 5 700 €

### GALAXY

2.0 EcoBlue 150 ch Titanium 8 M 983 43 050

2.0 EcoBlue 190 ch Titanium 10 M 2 370 46 950

2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto. 14 M 2 544 49 450

### NOUVEL EXPLORER

ST-Line NC 0 77 000

Surcoût Platinum : ST-Line + 1 000 €

### MUSTANG FASTBACK

GT 36 M 20 000 48 800

Bullitt 37 M 20 000 55 400

Surcoût 55 : "base" + 3 200 €

### MUSTANG CONVERTIBLE

Surcoût : Fastback + 4 000 €

### TOURNEO COURIER

1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente 5 M 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 M 1 276 22 540

1.5 TDCI 100 ch Ambiente 5 M 230 24 280

1.5 TDCI 120 ch Trend 6 M 230 25 720

Surcoût Trend : Ambiente + 1 980 €

Surcoût Titanium : Trend + 920 €

### GRAND TOURNEO CONNECT

Surcoût : "court" + 700 €

## HONDA

### GARAGE DU CLOS

91 LINAS 01 69 80 72 80

2 avenue Ettore Bugatti

91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00

47 avenue du Général de Gaulle

www.honda-montlhery.com

### TYPE CV B/M\* PRIX

#### E

136 ch NC B 7 000 35 060

153 ch Advance 16" NC B 7 000 38 060

Surcoût Advance 17" : Advance 16" + 0 €

### NOUVELLE JAZZ

1.5 i-MMD Elegance 5 0 21 990

Surcoût Executive : Elegance + 1 700 €

Surcoût Exclusive : Executive + 1 500 €

### NOUVELLE JAZZ CROSSTAR

1.5 i-MMD Exclusive 5 0 27 090

Surcoût Exclusive Bi-Ton : Exclusive + 800 €

### 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

Surcoût Executive : Elegance + 2 670 €

Surcoût Exclusive : Executive + 1 700 €

Surcoût First Edition : Exclusive + 600 €

### CR-V

Hybrid Comfort 7 M 650 35 750

Surcoût Elegance : Comfort + 3 750 €

Surcoût Executive : Elegance + 3 120 €

Surcoût Executive Toit Panoramique : Executive + 1 300 €

Surcoût Exclusive : Executive Toit Panoramique + 4 200 €

Surcoût Origin Edition : Exclusive + 2 250 €

### NSX

3.5 41 M 20 000 197 500

## HYUNDAI

### TYPE CV B/M\* PRIX

#### i10

1.0 67 ch Eco Initia 4 0 12 090

1.0 67 ch Intuitive BVR 4 0 14 750

1.2 84 ch N Line 4 0 16 800

1.0 T-GDI 100 ch N Line 5 0 17 600

Surcoût Intuitive : Initia + 1 760 €

Surcoût Creative : Intuitive + 1 600 €

### NOUVELLE i20

1.2 84 ch Initia NC NC 15 950

1.0 T-GDI 100 ch hybrid 48V Intuitive NC NC 20 000

Surcoût Intuitive : Initia + 2 150 €

Surcoût Creative : Intuitive + 2 300 €

Surcoût Executive : Creative + 3 000 €

### KONA

1.0 T-GDI 120 ch Initia 6 0 20 250

Hybrid Intuitive 5 0 27 150

1.6 CRDI 115 ch Intuitive 6 0 24 050

1.6 CRDI 136 ch Creative DCT 7 0 27 650

Electric 136 ch Intuitive 1 B 7 000 34 900

Electric 204 ch Intuitive 1 B 7 000 39 700

Surcoût Intuitive : Initia + 1 900 €

Surcoût Creative : Intuitive + 2 100 €

Surcoût Executive : Creative + 2 500 €

### NOUVELLE i30

1.0 T-GDI 120 ch Hybrid 48V Intuitive 6 0 24 300

1.6 CRDI 115 ch Creative 6 0 28 500

Surcoût Creative : Intuitive + 1 900 €

Surcoût N Line : Creative + 3 250 €

### NOUVELLE i30 SW

Surcoût : berline + 1 000 €

### NOUVELLE i30 FASTBACK

1.5 T-GDI 160 ch Hybrid 48V N Line DCT 8 0 32 550

### IONIQ

Hybrid Intuitive 5 0 27 750

Plug-in Intuitive 3 B 2 000 32 600

Electric Intuitive 1 B 7 000 34 900

Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €

Surcoût Executive : Creative + 1 950 €

### NOUVEAU TUCSON

1.6 T-GDI 150 ch Hybrid 48V Intuitive NC NC 29 900

Hybrid 230 ch Intuitive NC NC 34 100

1.6 CRDI 136 ch

**KIA**

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVELLE PICANTO</b>			
1.0 67 ch Motion	4	0	11 690
1.2 84 ch GT Line	4	NC	15 590
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5	NC	17 190
Surcoût Active : Motion + 1 500 €			
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €			
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 500 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVELLE RIO</b>			
1.2 84 ch Motion	4	0	14 890
1.0 T-GDi 100 ch Active	5	0	17 990
1.0 T-GDi 100 ch mHEV GT Line	5	0	20 390
1.0 T-GDi 120 ch mHEV GT Line	6	0	21 090
Surcoût Active : Motion + 1 800 €			
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 800 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVEAU STONIC</b>			
1.0 T-GDi mHEV 100 ch Motion	5	0	20 290
1.0 T-GDi 120 ch mHEV Active	6	0	22 790
Surcoût Active : Motion + 1 800 €			
Surcoût Launch Edition : Active + 1 800 €			
Surcoût Premium : Launch Edition + 2 800 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>E-SOUL</b>			
136 ch e-Active	1	B	7 000 37 300
204 ch e-Active	1	B	7 000 41 300
Surcoût e-Design : e-Active + 2 000 €			
Surcoût e-Premium : e-Design + 2 000 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>CEED</b>			
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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>CEED SW (BREAK)</b>			
Hybride Rechargeable Active	5	B	2 000 36 490
Surcoût : 5 portes + 1 000 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>PROCEED</b>			
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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>XCEED</b>			
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 Design	11	M	818 31 590
Hybride Rechargeable Active	5	B	2 000 36 490
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	M	125 27 590
1.6 CRDi 136 ch Motion	7	0	28 590
Surcoût Active : Motion + 1 000 €			
Surcoût Design : Active + 1 500 €			
Surcoût Premium : Design + 5 000 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NIRO</b>			
Motion	5	0	28 990
Eco plug-in Motion	4	B	2 000 35 990
e-Niro 136 ch Motion	1	B	7 000 37 000
e-Niro 204 ch Motion	1	B	7 000 41 000
Surcoût Active : Motion + 2 000 €			
Surcoût Design : Active + 2 000 €			
Surcoût Premium : Active + 2 000 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>SPORTAGE</b>			
1.6 CRDi 115 ch MHEV Motion	6	M	50 27 490
1.6 CRDi 136 ch MHEV Active	7	M	280 31 990
Surcoût Active : Motion + 3 500 €			
Surcoût Design : Active + 1 000 €			
Surcoût GT Line : Design + 1 100 €			
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 500 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>SORENTO</b>			
2.2 CRDi 200 ch GT Line Auto.	12	M	5 404 48 300
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 150 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>STINGER</b>			
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 EVO RWD	NC	M	20 000 191 873
Huracán EVO	NC	M	20 000 221 382
Huracán EVO RWD Spyder	NC	M	20 000 211 006
Huracán EVO Spyder	NC	M	20 000 243 466

Aventador S	NC	M	20 000 338 534
Aventador SVJ	NC	M	20 000 423 668
Aventador S Roadster	NC	M	20 000 376 780
Aventador SVJ Roadster	NC	M	20 000 464 948
Aventador SVJ 63 Roadster	NC	M	20 000 575 303
Urus	59	M	20 000 223 361

**LAND ROVER**

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>RANGE ROVER EVOQUE</b>			
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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>DISCOVERY SPORT</b>			
P200 AWD Auto.	12	M	17 490 44 450
P250 AWD Auto.	16	M	18 905 48 650
P300e	9	0	50 450
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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>DISCOVERY</b>			
2.0 Si4 300 ch SE	21	M	20 000 63 100
2.0 Sd4 240 ch S	16	M	7 581 60 200
3.0 Sd6 306 ch SE	21	M	10 488 69 700
Surcoût SE : S + 4 100 €			
Surcoût Landmark : SE + 4 000 €			
Surcoût HSE : SE + 9 300 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 7 900 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>RANGE ROVER VELAR</b>			
P250 Auto.	16	M	16 810 58 700
P300 Auto.	20	M	20 000 62 200
SVAutobiography Dynamic Edition	47	M	20 000 112 440
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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>DEFENDER</b>			
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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>RANGE ROVER SPORT</b>			
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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>RANGE ROVER</b>			
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
<b>UX</b>			
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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>RC</b>			
F	37	M	20 000 89 990
Surcoût Track Edition : F + 30 000 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NX</b>			
300h Pack	8	M	983 45 990
Surcoût Design : Pack + 3 000 €			
Surcoût Luxe Plus : Design + 4 000 €			
Surcoût Executive Innovation : Luxe Plus + 7 200 €			
Surcoût F-Sport Executive : Luxe Plus + 7 100 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>ES</b>			
300h	9	0	48 990
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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVEAU RX</b>			
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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVEAU RX L</b>			
Surcoût : RX + 3 000 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>LC</b>			
500 Sport+	35	M	20 000 124 990
500h Executive	19	M	5 404 114 990
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVEAU LC CABRIOLET</b>			
500 Sport+	35	M	20 000 130 990

**MASERATI**

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>GHIBLI</b>			
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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>LEVANTE</b>			
Q4	25	M	20 000 81 250
S Q4	33	M	20 000 95 250
GTS	45	M	20 000 138 000
Trofeo	51	M	20 000 158 000
Diesel	18	M	20 000 76 200
Surcoût Granlusso : "base" + 13 700 €			
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €			
Surcoût Royale : Gransport + 20 200 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX

220 d Avantgarde Line Auto.	10	0	49 600
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	M	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	M	230 40 350
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	190 46 350
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	18 905 74 800
63 AMG S Auto.	42	M	20 000 111 800
220 d Avantgarde Line Auto.	10	0	49 850
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	14	M	360 55 850

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 550 €

**CLASSE C CABRIOLET**

Surcoût : coupé + 7 800 €

**GLC**

43 AMG 4Matic	25	M	20 000 72 450
63 AMG S 4Matic+	42	M	20 000 111 450
300 e AMG Line 4Matic	NC	0	61 450
200 d Avantgarde Line	9	M	240 53 900
220 d Avantgarde Line 4Matic	11	M	260 57 750
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	M	1 172 60 250
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	M	5 404 68 150
300 de Avantgarde Line 4Matic	NC	0	63 250

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 000 €

**GLC COUPÉ**

43 AMG 4Matic	25	M	20 000 76 050
63 AMG S 4Matic+	42	M	20 000 115 050
300 e AMG Line 4Matic	NC	0	66 750
220 d AMG Line 4Matic	11	M	360 63 350
300 d AMG Line 4Matic	14	M	1 761 65 850
400 d AMG Line 4Matic	22	M	5 105 73 750
300 de AMG Line 4Matic	NC	0	68 550

**EQC**

400 AMG Line 4Matic	8	0	79 250
---------------------	---	---	--------

Surcoût Edition 1886 : AMG Line + 13 200 €

**NOUVELLE CLASSE E**

53 AMG 4Matic+	NC	M	20 000 90 700
220 d Avantgarde Line	NC	M	1 276 55 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	NC	M	9 103 74 000

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 3 100 €

**NOUVELLE CLASSE E BREAK**

Surcoût : berline + 2 200 €

**NOUVELLE CLASSE E ALL-TERRAIN**

220 d	NC	M	3 331 64 100
-------	----	---	--------------

**NOUVELLE CLASSE E COUPÉ**

300 AMG Line	NC	M	1 386 66 000
53 AMG 4Matic+	NC	M	16 149 96 800
220 d AMG Line	NC	0	63 100
400 d AMG Line 4Matic	NC	M	3 119 78 800

Surcoût : coupé + 6 900 €

**NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET**

450 Executive 4Matic Auto.	26	M	6 375 76 100
300 d Executive Auto.	NC	M	360 71 900
400 d Executive 4Matic Auto.	23	M	2 544 82 900

Surcoût AMG Line+ : Executive + 9 200 €

**CLS COUPÉ**

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

Surcoût AMG Line+ : Avantgarde Line + 4 000 €

**GLE COUPÉ**

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

Surcoût Executive : "base" + 6 100 €

Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €

Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €

**CLASSE S**

450 Executive 4Matic Auto.	25	M	7 462 105 200
560 Fascination 4Matic Auto.	36	M	20 000 127 900
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	53	M	20 000 189 100
650 Maybach Auto.	36	M	20 000 218 300
560 e Limousine	22	0	120 000
350 d Executive Auto.	17	M	1 504 94 600
400 d Executive 4Matic Auto.	22	M	3 784 101 800

Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €

Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €

**CLASSE S COUPÉ**

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

Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €

**CLASSE S CABRIOLET**

560 Executive	36	M	20 000 162 300
63 AMG 4Matic+	54	M	20 000 216 050

Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €

**SL**

400 Auto.	25	M	16 810 106 750
500 Executive Auto.	35	M	20 000 136 650

Surcoût Executive : "base" + 7 900 €

**GLS**

580 Executive	NC	M	20 000 125 100
63 AMG 4Matic+	NC	M	20 000 164 750
400 d Executive	22	M	20 000 100 100

Surcoût AMG Line : Executive + 4 550 €

**AMG GT COUPÉ 4 P.**

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

**AMG GT**

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

**AMG GT ROADSTER**

Surcoût : coupé + 12 700 €

**CLASSE G**

500 Executive Line Auto.	32	M	20 000 116 350
63 AMG Auto.	51	M	20 000 167 100

Surcoût AMG Line : Executive Line + 4 550 €

**MINI**

TYPE CV B/M\* PRIX

**MINI 3 PORTES**

One 75 ch	4	0	20 600
One 102 ch	5	0	22 000
Cooper 136 ch	7	0	23 700
Cooper S 192 ch	11	0	28 300
John Cooper Works	13	M	740 34 600
Cooper SE Greenwich	3	B	7 000 37 600

Surcoût Edition Greenwich : Cooper + 4 100 €/Cooper S + 3 200 €

Surcoût Yours : Greenwich + 3 200 €

**MINI 5 PORTES**

Surcoût : 3 portes + 900 €

**MINI CABRIO**

One 102 ch	6	0	26 400
Cooper	7	0	28 100
Cooper S	11	0	32 700
John Cooper Works	13	M	1 074 39 000

Surcoût Sidewalk : One et Cooper/Cooper S + 5 600 €/4 800 €

Surcoût Edition Greenwich : Cooper + 3 800 €/Cooper S + 2 900 €

**CLUBMAN**

One	6	0	25 900
Cooper	7	0	27 900
Cooper S	11	M	210 32 200
John Cooper Works	20	M	1 074 45 000
One D	6	0	28 900
Cooper D	8	0	30 900
Cooper SD	10	0	36 400

Surcoût Canonbury : One et Cooper + 6 000 €/Cooper S + 4 900 €

Surcoût All4 GP Inspired : John Cooper Works + 9 900 €

**NOUVEAU COUNTRYMAN**

Cooper	NC	NC	29 400
Cooper S	NC	NC	34 100
Cooper SE	NC	NC	40 600
One D	NC	NC	30 400
Cooper D	NC	NC	32 400
Cooper SD	NC	NC	38 300

Surcoût Edition Nothwood : One et Cooper + 6 800 €/Cooper S + 5 700 €

**MITSUBISHI**

TYPE CV B/M\* PRIX

**SPACE STAR**

1.0 Mivec 71 ch In	4	0	11 990
1.2 Mivec 80 ch Red Line Edition	4	0	13 990

Surcoût Invite : In + 1 000 €

Surcoût Intense : Red Line Edition + 2 000 €

**ASX**

2.0 S-Mivec 150 ch Intense CVT	9	M	3 331 27 490
--------------------------------	---	---	--------------

**OUTLANDER**

PHEV Intense	5	B	2 000 43 990
--------------	---	---	--------------

Surcoût Instyle : Intense + 4 000 €

**NISSAN****AUTOJ.M.FR**

MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

**Jusqu'à -40%**

03 81 36 30 30 | www.autojm.fr

TYPE CV B/M\* PRIX

**MICRA**

1.0 IG-T 100 ch Visia Pack	5	0	16 190
1.0 DIG-T 117 ch N-Connecta	6	0	20 690

Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 900 €

Surcoût Made in France : Acenta + 600 €

Surcoût N-Tec : Acenta + 1 990 €

Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 600 €

Surcoût N-Sport : N-Connecta + 400 €

Surcoût Tekna : N-Sport + 1 200 €

**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 Visia	6	B	7 000 33 900
217 ch N-Connecta	4	B	7 000 41 800

Surcoût Acenta : Visia + 2 500 €

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €

Surcoût Tekna : N-Connecta + 1 800 €

**QASHQAI**

1.3 DIG-T 140 ch Visia	7	M	450 24 950
1.3 DIG-T 160 ch Acenta	8	M	400 29 000
1.5 dCi 115 ch Visia	6	M	75 26 600
1.7 dCi 150 ch Acenta	5	M	190 31 550

Surcoût Acenta : Visia + 2 300 €

Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 800 €

Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 500 €

Surcoût Tekna+ : Tekna + 3 500 €

**X-TRAIL**

1.7 dCi 150 ch N-Connecta	8	M	650 36 700
Surcoût N-Tec : N-Connecta + 600 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 600 €			

**370 Z COUPÉ**

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

Surcoût Pack : "base" + 3 400 €

**GT-R**

3.8 570 ch Premium Edition	49	M	20 000 103 000
Nismo	53	M	20 000 210 000

Surcoût Black Edition : Premium Edition + 3 000 €

Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €

Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 10 000 €

**OPEL**

TYPE CV B/M\* PRIX

**CORSA**

1.2 75 ch	4	0	14 600
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	0	16 800
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7	0	22 100
1.5 Diesel 100 ch Edition	5	0	18 600
e Edition	1	B	7 000 30 650

Surcoût Edition : "base" + 800 €

Surcoût Elegance : Edition + 2 400 €

Surcoût GS Line : Elegance + 200 €

**CROSSLAND X**

1.2 83 ch Edition	5	M	500 19 750
1.2 Turbo 110 ch Edition	6	0	21 700
1.2 Turbo 130 ch Opel 2020	7	0	24 750
1.5 Diesel 102 ch Edition	5	0	23 200
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6	0	26 550

Surcoût Elegance : Edition + 1 450 €

Surcoût Opel 2020 : Elegance + 700 €

Surcoût Ultimate : Elegance + 3 900 €

**NOUVEAU MOKKA**

1.2 Turbo 100 ch Edition	5	0	21 300
1.2 Turbo 130 ch Edition	7	0	22 650
1.5 Diesel 110 ch Edition	5	0	23 750
e 136 ch Edition	4	B	7 000 36 100

Surcoût Elegance : Edition + 1 650 €

Surcoût GS Line : Elegance + 1 400 €

Surcoût Ultimate : GS Line + 2 900 €

**ASTRA**

Hybrid4 300 ch Allure	11	0	50 600
1.5 BlueHDi 130 ch Active	7	0	33 450
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Pack Auto.	9	M	1 276 41 300
Surcoût Active Pack : Active + 500 €			
Surcoût Allure : Active Pack + 1 400 €			
Surcoût Allure Pack : Allure + 500 €			
Surcoût GT : Allure Pack + 2 200 €			
Surcoût GT Pack : GT + 2 100 €			

NOUVEAU 508			
1.2 PureTech 130 ch Active	7	M	190 32 850
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	983 43 300
1.5 BlueHDi 130 ch Active	7	0	35 250
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Pack Auto.	9	M	1 504 48 500
Surcoût Active Pack : Active + 500 €			
Surcoût Allure : Active Pack + 2 600 €			
Surcoût Allure Pack : Allure + 500 €			
Surcoût GT : Allure Pack + 2 200 €			
Surcoût GT Pack : GT + 2 100 €			

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	B	2 000 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 23 450
1.2 PureTech 130 Allure Auto.	7	M	898 28 100
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5	M	170 24 400
1.5 BlueHDi 130 Active	7	M	190 26 000
Surcoût Allure : Active + 2 250 €			
Surcoût GT Line : Allure + 1 500 €			

RIFTER LONG			
Surcoût : Rifter + 1 000 €			

## PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	M	4 279 56 010
T	19	M	8 671 66 890
S	24	M	9 103 70 580
GTS 4.0	30	M	20 000 84 620
GT4	32	M	20 000 99 379

718 BOXSTER			
2.0	19	M	4 279 60 049
T	19	M	4 543 68 929
S	24	M	9 103 72 620
GTS 4.0	30	M	20 000 86 660
Spyder	32	M	20 000 96 500

911 COUPE (TYPE 992)			
Carrera	27	M	15 506 106 334
Carrera S	34	M	14 881 123 935
Turbo	51	NC	188 135
Turbo S	61	NC	221 135

911 TARGA (TYPE 992)			
4	27	M	15 506 130 655
4S	34	M	16 810 146 255

911 CABRIOLET (TYPE 992)			
Carrera	27	M	18 188 122 734
Carrera S	34	M	16 810 138 334
Turbo	51	M	20 000 201 815
Turbo S	61	M	20 000 234 814

TAYCAN			
4S	8	0	109 414
Turbo	10	0	156 334
Turbo S	10	0	189 934

NOUVELLE PANAMERA			
3.0	21	NC	95 597
GTS	37	NC	142 756
Turbo S	58	NC	187 036
4S E-Hybrid	33	NC	132 316

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO			
Surcoût : berline + 2 880 € à + 13 320 €			

MACAN			
2.0	16	M	5 715 62 779
S	25	M	14 273 68 419
GTS	26	M	20 000 81 020
Turbo	33	M	20 000 94 939

CAYENNE			
3.0	24	M	16 149 78 657
S	34	M	18 905 96 297
GTS	35	M	20 000 116 337

Turbo	47	M	20 000 145 977
E-Hybrid	21	0	94 853
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
GTS	35	M	20 000 120 772
Turbo	46	M	20 000 151 497
E-Hybrid	20	0	99 667
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	14 950
Electric Life	2	B	5 765 21 350
Surcoût Intens : Zen + 1 200 €			
Surcoût Signature : Intens + 800 €			
Surcoût Vibes : Intens + 1 000 €			

ZOE			
R110 Life	1	B	7 000 32 000
R135 Zen	1	B	7 000 34 600
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 000 €			

CLIO V			
1.0 SCe 65 ch Life	4	0	14 100
1.0 SCe 75 ch Life	4	0	14 900
1.0 TCe 100 ch Zen	5	0	18 400
1.3 TCe 130 ch Intens EDC	7	0	24 000
E-Tech Zen	5	0	22 600
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 + 2 500 €			
Surcoût R.S. Line : Intens + 1 200 €			
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 900 €			

CAPTUR			
1.0 TCe 100 ch Life	5	0	18 600
1.3 TCe 130 ch Zen	7	M	150 22 800
1.3 TCe 155 ch Intens EDC	8	M	210 28 000
E-Tech plug-in Intens	NC	B	2 000 33 700
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 + 2 500 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 500 €			

NOUVELLE MEGANE			
1.3 TCe 115 ch Life	6	0	22 200
1.3 TCe 140 ch Intens	7	0	28 500
1.3 TCe 160 ch Edition One	8	M	75 33 500
R.S.	19	M	6 404 40 300
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	6	0	27 500
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 500 €			
Surcoût Edition One : Intens + 1 800 €			
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 000 €			
Surcoût R.S. Trophy R : R.S. Trophy + 5 000 €			

MEGANE ESTATE			
E-Tech Intens	5	B	2 000 38 500
Surcoût : berline + 1 000 €			

SCENIC			
1.3 TCe 115 ch Zen	6	M	310 27 600
1.3 TCe 140 ch Zen	7	M	330 28 800
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	818 35 700
1.7 Blue dCi 120 ch Zen	6	M	150 30 600
1.7 Blue dCi 150 ch Intens	8	M	190 35 100
Surcoût Limited : Zen + 1 400 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 500 €			
Surcoût Black Edition : Intens + 1 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 500 €			

GRAND SCENIC			
Surcoût : Scenic + 600 €			

KADJAR			
1.3 TCe 140 ch Zen	8	M	260 28 800
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	9	M	400 35 700
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	6	0	30 100
Surcoût Limited : Zen + 1 600 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 500 €			
Surcoût Black Edition : Intens + 2 000 €			

NOUVELLE TALISMAN			
1.3 TCe 160 ch Zen EDC	NC	NC	35 100
1.7 Blue dCi 150 ch Zen	NC	NC	33 400
2.0 Blue dCi 160 ch Intens EDC	NC	NC	40 100
2.0 Blue dCi 200 ch Intens EDC	NC	NC	42 600
Surcoût Intens : Zen + 3 500 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 6 700 €			

## NOUVELLE TALISMAN ESTATE

Surcoût : berline + 1 200 €			
-----------------------------	--	--	--

KOLEOS			
2.0 Blue dCi 150 ch Life X-Tronic	8	M	1 074 34 850
2.0 Blue dCi 190 ch Zen X-Tr. All-Mode 4x4-i	11	M	4 279 41 250
Surcoût Zen : Life + 2 400 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 250 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €			

ESPACE			
1.8 TCe 225 Intens	13	M	6 724 48 600
2.0 Blue dCi 160 ch Zen	8	M	2 205 44 100
2.0 Blue dCi 200 ch Intens	11	M	2 370 51 600
Surcoût Intens : Zen + 5 000 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 700 €			

KANGOO			
1.5 Blue dCi 80 ch Trend	5	M	150 21 700
1.5 Blue dCi 95 ch Trend	5	M	150 22 500
1.5 Blue dCi 115 ch Intens	6	M	210 25 600
Surcoût Intens : Trend + 2 600 €			

## ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	M	20 000 291 600
Ghost Black Badeg	NC	M	20 000 343 770
Wraith	NC	M	20 000 314 400
Wraith Black Badge	NC	M	20 000 367 200
Dawn	NC	M	20 000 351 000
Dawn Black Badge	NC	M	20 000 403 800
Phantom	NC	M	20 000 456 000
Cullinan	NC	M	20 000 330 000
Cullinan Black Badge	NC	M	20 000 384 600

## SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (5 PORTES)			
electric	2	B	5 918 21 920
Surcoût Plus : "base" + 1 150 €			

IBIZA			
1.0 80 ch Référence	4	0	15 390
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0	17 990
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	18 690
1.6 TDI 95 ch Référence	5	0	18 990
Surcoût Style : Référence + 1 600 € à + 2 000 €			
Surcoût Urban : Style + 695 €			
Surcoût Xcellence : Style + 1 400 €			
Surcoût FR : Xcellence + 1 800 €			
Surcoût FR Sport Line : FR + 3 325 €			

ARONA			
1.0 EcoTSI 95 ch Référence	5	0	16 900
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	21 300
1.6 TDI 95 ch Référence	5	0	20 800
Surcoût Style : Référence + 3 800 €			
Surcoût Urban : Style + 1 385 €			
Surcoût Xcellence : Style + 2 800 €			
Surcoût FR : Xcellence + 1 000 €			

NOUVELLE LEON			
1.0 TSI 110 ch Référence	6	0	21 490
1.0 eTSI 110 ch Style DSG	6	0	25 990
1.5 TSI 150 ch Xcellence	8	0	28 490
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8	0	30 490
eHybrid 204 ch Xcellence	8	B	2 000 34 950
2.0 TDI 115 ch Référence	6	0	24 990
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	0	30 740
Surcoût Style : Référence + 2 500 €			
Surcoût Urban : Style + 660 €			
Surcoût Xcellence : Style + 2 500 €			
Surcoût FR : Xcellence + 2 450 €			

NOUVELLE LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : 5 portes + 1 500 €			

NOUVEL ATECA			
1.0 TSI 115 ch Reference	6	M	210 23 900
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	150 29 000
2.0 TSI 190 ch Xperience DSG 4Drive	10	M	6 724 39 070
2.0 TDI 150 Style	8	M	125 33 100
Surcoût Style : Reference + 3 500 €			
Surcoût Urban : Style + 1 290 €			
Surcoût Xperience : Style + 4 270 €			
Surcoût FR : Xperience + 2 150 €			

TARRACO			
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	1 074 34 290
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	310 37 290
2.0 TDI 200 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	2 370 46 820
Surcoût Urban : Style + 1 530 €			
Surcoût Xcellence : Style + 4 180 €			
Surcoût FR : Xcellence + 1 920 €			

## SKODA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CITIGO E IV			
Ambition	NC	B	5 832 21 600
Surcoût Style : Ambition + 1 270 €			

FABIA			
1.0 MPI 60 ch Drive 125 ans	4	0	16 460
1.0 TSI 95 ch Drive 125 ans	5	0	18 260
1.0 TSI 110 ch Drive 125 ans	6	0	18 720
Surcoût Monte-Carlo : Drive 125 ans + 430 €			

FABIA COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			
Surcoût Style : Monte-Carlo + 500 €			

KAMIQ			
1.0 TSI 95 ch Active	5	0	21 050
1.0 TSI 116 ch Active	6	0	22 000
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7	0	25 890
1.6 TDI 116 ch Active	6	0	24 840
Surcoût Ambition : Active + 2 440 €			
Surcoût Scoutline : Ambition + 1 900 €			
Surcoût Style : Scoutline + 1 260 €			

## SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>FORTWO</b>			
0.9 90 ch Passion	4	M 230	14 550
EQ Pure	NC	B 7 000	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 €			
<b>FORTWO CABRIO</b>			
Surcoût: Coupé + 3 300 €			
<b>FORFOUR</b>			
0.9 90 ch Passion	4	M 310	15 450
EQ Pure	1	B 7 000	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
<b>TIVOLI</b>			
1.2	7	M 400	15 990
1.5 Sport	9	M 2 370	25 490
Diesel I Low It	7	M 310	21 990
Surcoût I Low It: "base" + 2 000 €			
Surcoût Pop: I Low It + 2 000 €			
Surcoût Limited: Pop + 3 000 €			
<b>KORANDO</b>			
Essence	9	M 2 370	22 990
Diesel	7	M 898	25 990
Surcoût Tech: "base" + 2 000 €			
Surcoût Limited: Tech + 2 000 €			
<b>REXTON</b>			
Diesel Sport	11	M 10 980	31 990
Surcoût Tech: Sport + 6 000 €			
Surcoût Luxe: Tech + 7 000 €			

## SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>IMPREZA</b>			
1.6 114 ch Confort Lineartronic	6	M 3 552	29 990
Surcoût Premium GPS: Confort + 2 000 €			
<b>XV</b>			
1.6i 114 ch Confort Lineartronic	6	M 4 279	31 990
e-Boxer Confort	10	M 280	35 990
Surcoût Premium GPS: Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury: Premium GPS + 2 000 €			
<b>LEVORG</b>			
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	8	M 8 254	39 990
Surcoût Luxury: Confort + 6 000 €			
Surcoût Exclusive: Luxury + 4 000 €			
<b>FORESTER</b>			
e-Boxer Confort	10	M 450	39 990
Surcoût Premium GPS: Confort + 4 000 €			
Surcoût Luxury: Premium GPS + 3 000 €			
<b>OUTBACK</b>			
2.5i 173 ch Premium GPS Lineartronic	10	M 8 671	47 990
Surcoût Luxury: Premium GPS + 2 000 €			
Surcoût Exclusive: Luxury + 3 000 €			
<b>BRZ</b>			
2.0i 200 ch Luxury	12	M 18 905	34 490

## SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVELLE IGNIS</b>			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	14 490
Surcoût Privilège: Avantage + 1 170 €			
Surcoût Pack: Privilège + 1 600 €			
<b>NOUVELLE SWIFT</b>			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	15 340
Sport	7	0	22 100
Surcoût Privilège: Avantage + 1 700 €			
Surcoût Pack: Privilège + 760 €			
<b>VITARA</b>			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	0	22 640
Surcoût Privilège: Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style: Pack + 1 950 €			
<b>S-CROSS</b>			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	0	24 340
Surcoût Privilège: Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style: Privilège + 1 150 €			

## TESLA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>MODEL 3</b>			
Autonomie Standard Plus	4	B 3 000	49 600
Grande Autonomie	NC	B 3 000	57 800
Performance	9	0	64 890

## MODEL Y

Grande Autonomie	NC	B 3 000	58 000
Performance	NC	0	70 000
<b>MODEL S</b>			
Grande Autonomie	9	0	85 000
Performance	10	0	101 700
<b>MODEL X</b>			
Grande Autonomie	9	0	90 700
Performance	10	0	106 700

## TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>AYGO (3 PORTES)</b>			
1.0 WT-i 72 ch x	4	0	11 690
Surcoût x-play: x + 2 050 €			
<b>AYGO (5 PORTES)</b>			
Surcoût: 3 portes + 400 €			
Surcoût x-clusiv: x-play + 1 250 €			
<b>NOUVELLE YARIS</b>			
1.5 WT-i 120 ch France	5	0	16 450
116h France	5	0	20 950
Surcoût Design: France + 3 500 €			
Surcoût Iconic: Design + 2 500 €			
Surcoût Collection: Iconic + 0 €			
Surcoût Première: Collection + 500 €			
<b>C-HR</b>			
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 €			
<b>COROLLA</b>			
122h Active	4	0	27 950
184h Design	7	0	31 750
Surcoût Dynamic: Active + 800 €			
Surcoût Design: Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Collection: Design + 2 500 €			
Surcoût GR Sport: Collection + 0 €			

## COROLLA TOURING SPORTS

Surcoût: berline + 1 000 €			
Surcoût Trek: Design + 2 300 €			
<b>PRIUS</b>			
Dynamic	4	0	30 950
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3	B 2 000	40 600
Surcoût Dynamic Pack Premium: Dynamic + 1 700 €			
Surcoût Lounge: Dynamic Pack Premium + 2 300 €			
Surcoût Solar: Dynamic Pack Premium + 1 000 €			

## PRIUS +

136h Active	4	0	33 250
Surcoût Dynamic: Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView: Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge: SkyView + 2 550 €			

## RAV4

Hybride Active	9	0	36 400
Hybride Rechargeable Design AWD	9	0	52 650
Surcoût Dynamic: Active + 2 150 €			
Surcoût Lounge: Dynamic + 5 900 €			
Surcoût Collection: Lounge + 2 000 €			

## MIRAI

Hydrogène 154 ch	2	0	78 900
------------------	---	---	--------

## CAMRY

Hybride 218 ch Dynamic	9	0	37 000
Surcoût Design: Dynamic + 4 100 €			
Surcoût Lounge: Design + 3 400 €			

## LAND CRUISER (3 PORTES)

204 D-4D Life	11	M 20 000	45 100
Surcoût Légende: Life + 5 200 €			
Surcoût Lounge: Légende + 15 900 €			

## LAND CRUISER (5 PORTES)

Surcoût: 3 portes + 2 800 €			
Surcoût Lounge Pack Techno: Lounge + 8 700 €			
<b>GT86</b>			
2.0 200 ch	12	M 7 851	32 490
Surcoût Blue Racing: "base" + 4 110 €			

## GR SUPRA

2.0	15	M 1 901	53 900
3.0	23	M 6 724	65 900
Surcoût Pack Premium: "base" + 2 000 € à + 5 000 €			
Surcoût Fuji Speedway Edition: Pack Premium + 0 €			

## NOUVEAU PROACE CITY VERSO MEDIUM

1.2 110 ch WT-i Dynamic	6	M 350	23 040
1.2 130 ch WT-i Dynamic Auto.	7	M 450	25 440
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	M 75	23 990
1.5 130 ch D-4D Dynamic	7	M 100	25 590
Surcoût Executive: Dynamic + 2 750 €			
Surcoût Design: Executive + 2 500 €			

## NOUVEAU PROACE CITY VERSO LONG

Surcoût Medium + 1 000 €			
<b>VOLKSWAGEN</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>UP! (5 PORTES)</b>			
1.0 65 ch Lounge	NC	NC	14 815
GTI	6	0	19 895
e-Up! 2.0	2	B 7 000	23 740
Surcoût United: Lounge + 500 €			
<b>POLO</b>			
1.0 80 ch	4	0	16 980
1.0 TSI 95 ch	5	0	17 880
1.0 TSI 110 Carat	6	0	22 380
1.5 TSI EVO 150 ch R-Line Exclusive DSG	8	M 170	27 400
Surcoût Lounge: "base" + 1 850 €			
Surcoût United: Lounge + 500 €			
Surcoût Carat: Lounge + 2 040 €			
Surcoût R-Line: Carat + 0 €			
Surcoût R-Line Exclusive: R-Line + 1 620 €			
<b>T-CROSS</b>			
1.0 TSI 95 ch	5	0	21 840
1.0 TSI 110 ch Lounge	NC	NC	24 170
Surcoût Lounge: "base" + 1 690 €			
Surcoût United: Lounge + 500 €			
Surcoût Carat: Lounge + 3 020 €			
Surcoût R-Line: Carat + 0 €			
<b>T-ROC</b>			
1.0 TSI 115 ch Lounge	6	M 125	26 400
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M 75	28 390
R	19	M 8 254	45 500
1.6 TDI 115 ch Lounge	6	M 50	30 130
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M 10	32 120
Surcoût United: Lounge + 900 €			
Surcoût Carat: Lounge + 2 530 €			
Surcoût Carat Exclusive: Carat + 2 860 €			
Surcoût R-Line: Carat Exclusive + 0 €			
<b>NOUVEAU T-ROC CABRIOLET</b>			
1.0 TSI 115 ch Style	6	M 170	34 600
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M 450	38 600
Surcoût R-Line: Style + 4 300 €			
<b>NOUVELLE GOLF</b>			
1.0 TSI 110 ch Life 1st	6	0	27 540
1.0 eTSI 110 ch Life 1st DSG	6	0	30 410
1.5 TSI ACT 130 ch Life 1st	7	0	29 160
1.5 eTSI 150 ch Life 1st DSG	8	0	33 225
GTI	14	M 1 901	43 210
eHybrid 204 ch Style 1st	8	B 2 000	40 710
GTE	8	B 2 000	45 665
2.0 TDI 115 ch Life 1st	6	0	31 510
2.0 TDI 150 ch Life 1st DSG	8	0	35 660
Surcoût Style 1st: Life 1st + 2 140 €			
Surcoût R-Line 1st: Style 1st + 100 €			
<b>NOUVELLE ID.3</b>			
Life	NC	B 7 000	37 990
Surcoût Family: Life + 5 500 €			
Surcoût Tech: Family + 1 500 €			
Surcoût Tour: Tech + 4 000 €			
<b>GOLF SPORTSVAN</b>			
1.0 TSI 115 ch Confortline	6	0	28 280
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	29 850
1.5 TSI EVO 150 ch United DSG	8	M 240	33 980
1.6 TDI 115 ch Confortline	6	0	31 900
2.0 TDI 150 ch Confortline DSG	7	M 125	36 410
Surcoût United: Confortline + 500 €			
Surcoût Carat: Confortline + 2 880 €			
<b>TOURAN</b>			
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M 540	31 760
2.0 TDI 115 ch Lounge	6	M 150	33 540
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8	M 190	37 070
Surcoût United: Lounge + 900 €			
Surcoût Carat: Lounge + 2 000 €			
<b>NOUVEAU TIGUAN</b>			
1.5 TSI 130 ch Life	8	170	34 210
1.5 TSI 150 ch Life	9	280	35 490
2.0 TDI 150 ch Life DSG	9	210	40 250
2.0 TDI 200 ch Elegance 4Motion DSG	NC	1 761	48 660
Surcoût Elegance: Life + 4 250 €			
Surcoût R-Line: Elegance + 810 €			
<b>TIGUAN ALLSPACE</b>			
Surcoût: Tiguan + 2 530 € à + 3 260 €			
Surcoût United: Confortline + 500 €			
<b>NOUVEL ID.4</b>			
77 kWh 1st	NC	B 3 000	47 950
Surcoût 1st Max: 1st + 11 000 €			
<b>PASSAT</b>			
1.5 TSI EVO 150 ch	8	0	34 030
2.0 TSI 190 ch Lounge DSG	10	M 1 761	44 100
GTE	6	0	50 820

2.0 TDI EVO 122 ch DSG	6	NC	37 920
2.0 TDI EVO 150 ch	7	0	38 410
2.0 TDI 200 ch Lounge DSG 4Motion	11	NC	50 830
Surcoût Lounge: "base" + 7 160 €			
Surcoût Elegance: Lounge + 3 170 €			
Surcoût R-Line: Lounge + 3 060 €			

## PASSAT SW

Surcoût berline: + 1 045 € à + 1 150 €			
--	--	--	--

## PASSAT ALLTRACK

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](mailto:jaldabo@reworldmedia.com)
- Graphiste : Alexandre Guillard - [aguillard@reworldmedia.com](mailto:aguillard@reworldmedia.com)
- Service Abonnement : 01 46 48 48 75

ISO 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification



N° FR020282-1



★★★★★  
**4.7/5**  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 2929 AVIS\*

*Ancien* **Moderne**

**NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES...**

**94% DE NOS CLIENTS SONT SATISFAITS,  
POURQUOI PAS VOUS ?**

**Quattro**  
**ASSURANCES**

NOUS VOUS GARANTISSONS  
UN SUIVI PERSONNALISÉ

**ROULEZ ASSURÉ  
EN QUELQUES CLICS**

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

V O L V O

# Volvo XC40

Vous le vouliez à tout prix,  
vous l'aurez au meilleur.

À PARTIR DE  
**350€/MOIS**  
EN LLD 36 MOIS<sup>(1)</sup>  
1<sup>er</sup> loyer de 1400 €

ENTRETIEN ET GARANTIE INCLUS<sup>(2)</sup>



Disponible avec  
les technologies  
hybride rechargeable  
et 100% électrique

VOLVOCARS.FR

(1) Exemple de Location Longue Durée pour un XC40 T2 Geartronic 8 Momentum neuf pour 30 000 km, 1<sup>er</sup> loyer de 1400 € puis 35 loyers de 350 €. (2) Prestations de Arval Service Lease Entretien-Maintenance et extension de garantie un an au-delà garantie constructeur incluses. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant, valable jusqu'au 31/12/2020, dans la limite des stocks MY21 disponibles, sous réserve d'acceptation par Arval Service Lease, 352 256 424 RCS Paris. N° ORIAS : 07 022 411 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). Détails sur [www.volvocars.fr](http://www.volvocars.fr). Modèle présenté : VOLVO XC40 T2 Geartronic 8 R-Design avec options, 1<sup>er</sup> loyer de 1400€ puis 35 loyers de **431€**.

Volvo XC40 : Consommation en cycle mixte (L/100 km) WLTP : 0-7,2 - CO<sub>2</sub> rejeté (g/km) WLTP : 0-185.

## 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

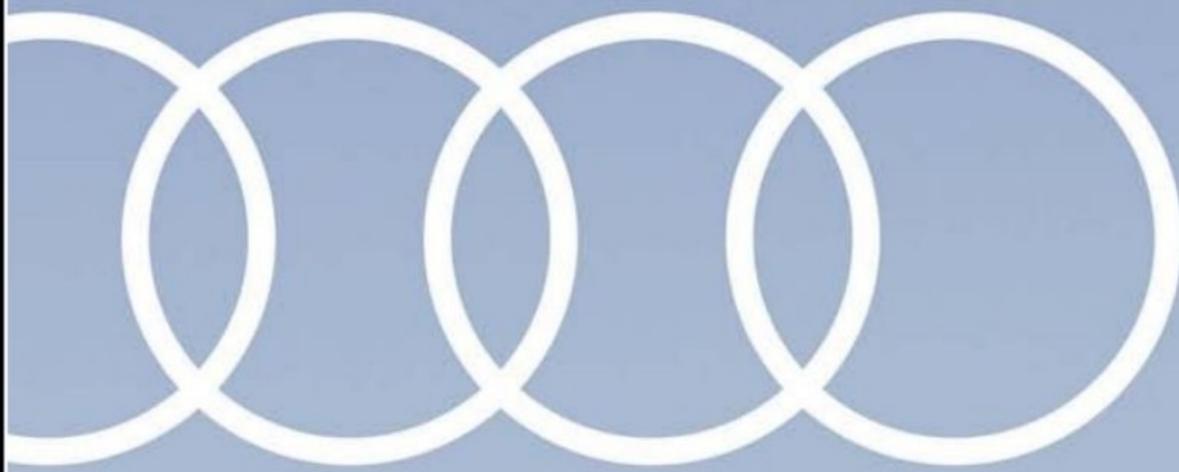
28 CHARTRES - 02 37 91 25 30  
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00  
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54

## S.A. BIDAUD

91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

## ELYSEE AUTOMOBILES

75 PARIS 11<sup>e</sup> - 01 43 55 00 78  
77 AVON - 01 60 74 57 77  
77 CESSON - 01 64 09 61 81  
77 MONTÉVRAIN (Mame la Vallée) - 01 64 77 33 10  
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00



## Connectée à votre vie. Nouvelle Audi A3 Sportback.



Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 av. de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370. Gamme Audi A3 (hors S3 et RS 3) : Consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : WLTP : 4,3 - 6,4. Rejets de CO2 (g/km) min - max : WLTP : 112 - 145. « Tarif » au 05/03/2020 avec mise à jour au 27/08/2020. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

**Audi Paris 16ème  
Premium Automobiles**  
105 Boulevard Murat  
75016 Paris 16ème  
Tél.: 01 40 71 35 30  
[www.audi-paris16.fr](http://www.audi-paris16.fr)

**Audi Montigny-le-Bretonneux  
Premium II**  
15 Avenue des Prés  
78180 Montigny-le-Bretonneux  
Tél.: 01 61 37 27 00  
[www.audi-montigny.fr](http://www.audi-montigny.fr)

**Audi St-Thibault-des-Vignes  
Paris Est Evolution**  
332 Rue Berthe Morisot  
77400 St-Thibault-des-Vignes  
Tél.: 01 60 35 46 36  
[www.audi-marnelavallee.fr](http://www.audi-marnelavallee.fr)

**Audi Vélizy-Villacoublay  
Premium Vélizy**  
19 Avenue Louis Breguet  
78140 Vélizy-Villacoublay  
Tél.: 01 78 74 20 20  
[www.audi-velizy.fr](http://www.audi-velizy.fr)



Being different is your superpower\*



# TIVOLI I LOVIT

À PARTIR DE

**189 €**/mois<sup>(1)</sup>

LLD sur 36 mois et 45 000 km  
avec un 1<sup>er</sup> loyer majoré de 2 000 €



(1) Exemple de Location Longue Durée (LLD)<sup>(2)</sup> de 36 mois et 45 000 km pour le financement d'un TIVOLI 1.2 avec un 1<sup>er</sup> loyer majoré de 2 000 € TTC suivi de 36 loyers mensuels de 189 € TTC. Exemple hors assurances et prestations facultatives. **Modèle présenté** : financement d'un TIVOLI Sport 2WD MT avec un 1<sup>er</sup> loyer majoré de 2 000 € TTC suivi de 36 loyers mensuels de 329 €/mois. Exemple hors assurances et prestations facultatives.

(2) Offre réservée aux particuliers, valable pour tout TIVOLI 1.2 neuf commandé entre le 01/09/2020 et le 30/12/2020 chez tous les distributeurs participants (voir conditions de l'offre en concession). Sous réserve d'acceptation par PRIORIS, SAS au capital de 15 500 000 €, 69 avenue de Flandre 59700 Marcq-en-Baroeul, SIREN 489 581 769 - RCS Lille Métropole. Tarifs TTC publics maximum conseillés au 1er mars 2020. SsangYong France au capital de 1 000 000 € - RCS Pontoise B 453 796 955. P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fief 95310 Saint-Ouen-L'Aumône.

Émissions de CO<sub>2</sub> gamme (g/km - WLTP) : de 153 à 199. Consommation mixte gamme (l/100 km - WLTP) : de 5,7 à 8,8.

\*Votre différence est votre superpouvoir

ssangyong.fr

Retrouvez l'intégralité du réseau sur [www.ssangyong.fr](http://www.ssangyong.fr)

À découvrir dans notre prochain numéro

# N° 1071

## du 19 novembre 2020



**Comparatif Renault Twingo ZE / Seat Mii Electric / Smart Forfour EQ**  
La Twingo se met, enfin, à l'électrique et devient une des électriques les moins chères du marché. Mais elle trouve, face à elle, des rivales plus chics ou équipées de batteries bien plus importantes...

YANN LEFEBVRE



### Essai Cupra Leon

Vous venez de lire l'essai du Cupra Formentor, voici celui du break Cupra Leon. Et devinez quoi ? Derrière sa calandre agressive, se cache une motorisation hybride rechargeable de 245 ch, dotée d'une batterie de 13 kWh.

ARNAUD SAUNIER



### Essai Lexus UX 300e

Lexus et l'hybride, rien de nouveau. Mais, le croyez-vous, il n'y avait jusqu'ici aucune Lexus 100% électrique. La voici, avec l'UX 300e, le "petit" SUV premium fort de 204 ch et doté d'une batterie de 54 kWh. Convaincant ? Oui, mais...

ADRIEN CORTESI

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

**NE MANQUEZ PAS LE N° 94 DE L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4**  
164 pages - 5,95 €

Leaders des ventes de SUV compacts en Europe, le Volkswagen Tiguan et le Peugeot 3008 font peau neuve. Nous vous les présentons en détail. À découvrir également, nos essais des nouveaux modèles électriques et hybrides : Audi e-tron, BMW X1, Ford Kuga, Peugeot e-2008, Volvo XC40.

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:

Maximilian Freiheer von Richthofen

### RÉDACTION

40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux  
Tél.: 01 41 33 55 94

E-mail: [autojournal@reworldmedia.com](mailto: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:** Méлина Priam (chef de rubrique, 54 16), Cyril Biotteau

**Technique:** Frédéric Haas

**Convoyage:** Sylvain Cambier (responsable)

**Secrétaire général de rédaction:** Denis Riflade

**Photographe:** Yann Lefebvre

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

**Ont collaboré à ce numéro:** Caroline Hazard, Marina Péhé, Sabine Picot-Guéraud, Virginie Seiller.

### ABONNEMENTS ET DIFFUSION

**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 Fonteilles

**Contacts publicité:** Caroline Soret (53 54), Christian Touzay (52 21)

**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:** Bruno Matillat

**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:** 40, avenue Aristide-Briand - 92220 Bagneux

**Cogérants:** Gautier Normand et Maximilian Freiheer von Richthofen

**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:** novembre 2020

### AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier: Allemagne

Taux de fibres recyclées: 0%

Certification: PEFC

Impact sur l'eau: Ptot 0,016 kg/tonne



### 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: 85,80 € (1 an, 25 numéros), 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](mailto:abobelgique@edigroup.org)): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, [abonne@edigroup.ch](mailto:abonne@edigroup.ch)): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



**RENAULT**  
La vie, avec passion

# Nouvelle Renault **TALISMAN** INITIALE PARIS

Maîtrisez votre trajectoire.



Élégante et spacieuse, Nouvelle Renault TALISMAN INITIALE PARIS se distingue par son dynamisme et sa modernité. Son design intérieur s'exprime au travers de matériaux nobles assemblés dans les moindres détails. Équipée du système 4CONTROL à 4 roues directrices couplé à l'amortissement piloté et des dernières innovations technologiques, cette berline haut de gamme fait corps avec la route et offre une expérience de conduite inédite.

**Nouvelle Renault TALISMAN INITIALE PARIS avec le moteur Blue dCi 200 EDC : consommations mixtes min/max (l/100 km - procédure WLTP) : 5,7/6,0. Émissions de CO<sub>2</sub> min/max (g/km - procédure WLTP) : 150/157.** Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

Renault recommande 

   [renault.fr](https://www.renault.fr)

# NOUVELLE IGNIS HYBRID LE SUV ULTRA COMPACT

99<sup>€</sup> / MOIS <sup>(1)</sup>  
ENTRETIEN INCLUS <sup>(2)</sup>

LLD 37 mois - 1<sup>er</sup> loyer 3 620 €



Nouveau design, nouvelle motorisation, nouveaux équipements : choisissez simplement le bonheur d'être libre et prenez une nouvelle direction avec la **NOUVELLE SUZUKI IGNIS HYBRID**.

Également disponible en 4 roues motrices ou en boîte automatique.

## IGNIS, PRENEZ L'INITIATIVE

Réservez dès à présent votre essai individuel, sur rendez-vous selon l'heure et le jour de votre choix sur [essai.suzuki.fr](http://essai.suzuki.fr)

Consommations mixtes gamme Nouvelle Suzuki Ignis (NEDC corrélé - WLTP) : 3,9 - 5,1 à 4,3 - 5,6 l/100 km. Émissions CO<sub>2</sub> cycle mixte (NEDC Corrélé - WLTP) : 89 - 114 à 97 - 126 g/km.

(1) Exemple de loyer au 01/09/2020 en Location Longue Durée pour 37 mois et 30000 kilomètres pour une Suzuki Ignis 2020 1.2 Dualjet Hybrid Advantage, avec un 1<sup>er</sup> loyer majoré de 3 620 €, puis un loyer de 99 € TTC/mois pendant 36 mois, dans la limite des stocks disponibles. Hors peinture métallisée. **Offre réservée aux particuliers majeurs, valable du 01/09/2020 au 15/11/2020 inclus**, dans le réseau participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Arval Service Lease - SA au capital de 66 412 800 € - Immatriculée sous le n°352 256 424 RCS Paris. Siège social : 1, bd Haussmann - 75009 Paris - Identifiant CE

FR 68352256424 - ORIAS n° 07 022 411. **Modèle présenté : Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Hybrid Pack, en LLD pour 37 mois et 30 000 kilomètres avec un 1<sup>er</sup> loyer majoré de 4 000 €, puis un loyer de 137 € TTC/mois pendant 36 mois + en option peinture métallisée So'Color.** (2) Les loyers comprennent les services associés suivants (en option et dans les limites et conditions prévues aux contrats de LLD et d'Assurance) : Entretien inclus + Assistance + : 24h/24 7j/7 au véhicule et aux passagers + Assurance Perte Financière, souscrite auprès de Greenval Insurance DAC, compagnie d'assurance de droit irlandais, enregistrée sur le numéro 432783, siège social : Trinity Point, 10-11 Leinster Street South, Dublin 2, Irlande (info@greenval-insurance.ie) ; supervisée par la Banque Centrale en Irlande. Le détail du contenu des services associés est disponible auprès de Arval Service Lease.

Garantie constructeur 3 ans ou 100 000 km au 1<sup>er</sup> terme échu.