SEPM TOP ventes

Du 3 au 16 décembre 2020

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1072

1ER ESSAI

Citroën C4 PureTech 130

Confort royal et style décalé : du pur Citroën !

NOUVEAUTÉ

Citroën C4 Sporty Cross

Après Renault, Citroën prépare son SUV coupé

Dossier Nouveautés

CITROËN À L'OFFENSIVE !

Des déclinaisons surprenantes pour épauler la C4

ESSAI

VOLKSWAGEN TIGUAN TDI

Toujours sérieux, mais beaucoup plus techno. Le cocktail idéal ?

Nouveauté

BMW iX

Style futuriste… et 600 km d'autonomie pour le nouveau SUV électrique !

COMPARATIF

Citadines et boîte auto L'alliance parfaite ?

Notre meilleur choix pour vous faciliter la ville

L 14595 - 1072 - 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

Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370. **Gamme Audi Q8 (hors SQ8 et RS Q8) : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : WLTP : 8,1 - 11,1. Rejets de CO_2 (g/km) min - max : WLTP : 211 - 253. « Tarif »** au 18/06/2020. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules

Imaginez un SUV qui dépasse votre imagination.

Audi Q8.

Une rencontre entre design et performance dotée de la technologie Audi quattro. Audi Q8. Bienvenue dans la 8e dimension.

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.

ŠKODA

NOUVEAU ŠKODA

ENYAQ iV

100% ÉLECTRIQUE

ENYAQ iV

LA VOITURE DE DEMAIN
POUR LES GENS D'AUJOURD'HUI

AUTONOMIE (WLTP) :
500 KM

ÉMISSIONS DE CO_2 :
0 G/KM

iV
RECHARGE LIFE*

Configurez-le dès maintenant sur skoda.fr.

Consommation électrique mixte ENYAQ iV (kWh/100 km) min-max WLTP : 14,6 – 21,6 (en cours d'homologation)
Rejets de CO2 (g/km) : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 13/10/2020, susceptibles d'évolution.
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.

*Recharge Life = Rechargez votre vie

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



N° 1072

Du 3 au 16 décembre 2020

Les futures Citroën : C4 Family Cross/P. 18



Dacia Sandero/P. 64



Renault Kiger/P. 22



Citroën C4/P. 38



Volkswagen Tiguan/P. 46

SOMMAIRE

Découvrir

14 Les futures Citroën

La gamme à venir. C4 Sporty Cross. C4 Family Cross. C5 III

Interview: Vincent Cobée, directeur général de Citroën

22 **Renault Kiger**

24 **BMW iX**

Comprendre

30 Pourquoi les constructeurs réduisent leurs gammes

Conduire

38 **Citroën C4** 1.2 PureTech 130 ch

46 **Volkswagen Tiguan** 2.0 TDI 150 ch

52 La Hyundai i20 face aux citadines automatiques

Citroën C3 1.2 PureTech 110 ch EAT6

Hyundai i20 1.0 T-GDi 100 ch DCT-7

Peugeot 208 1.2 PureTech 100 ch EAT8

Renault Clio 1.0 TCe 100 ch X-Tronic

Toyota Yaris 1.5 Hybride 116 ch

Volkswagen Polo 1.0 TSI 95 ch DSG7

64 **Dacia Sandero** 1.0 Eco-G 100ch

70 **Audi A3 Berline** 35 TFSI 150 ch

74 Le chef des essais vous répond

Vibrer

76 **Land Rover :** le Defender de 2020 face au Série I de 1952

82 **Endurance**: la revanche de la Toyota n° 7

84 Rétro: **Jeep Grand Cherokee** (1996)

S'offrir

88 Configurateur: **BMW Série 2 Gran Coupé**

92 Occasion: **DS 7 Crossback**

95 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves

103 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° 707.



BMW iX/P. 24



Les citadines automatiques/P. 52



Soixante-dix ans après le Série I: le Defender 2020/P. 76



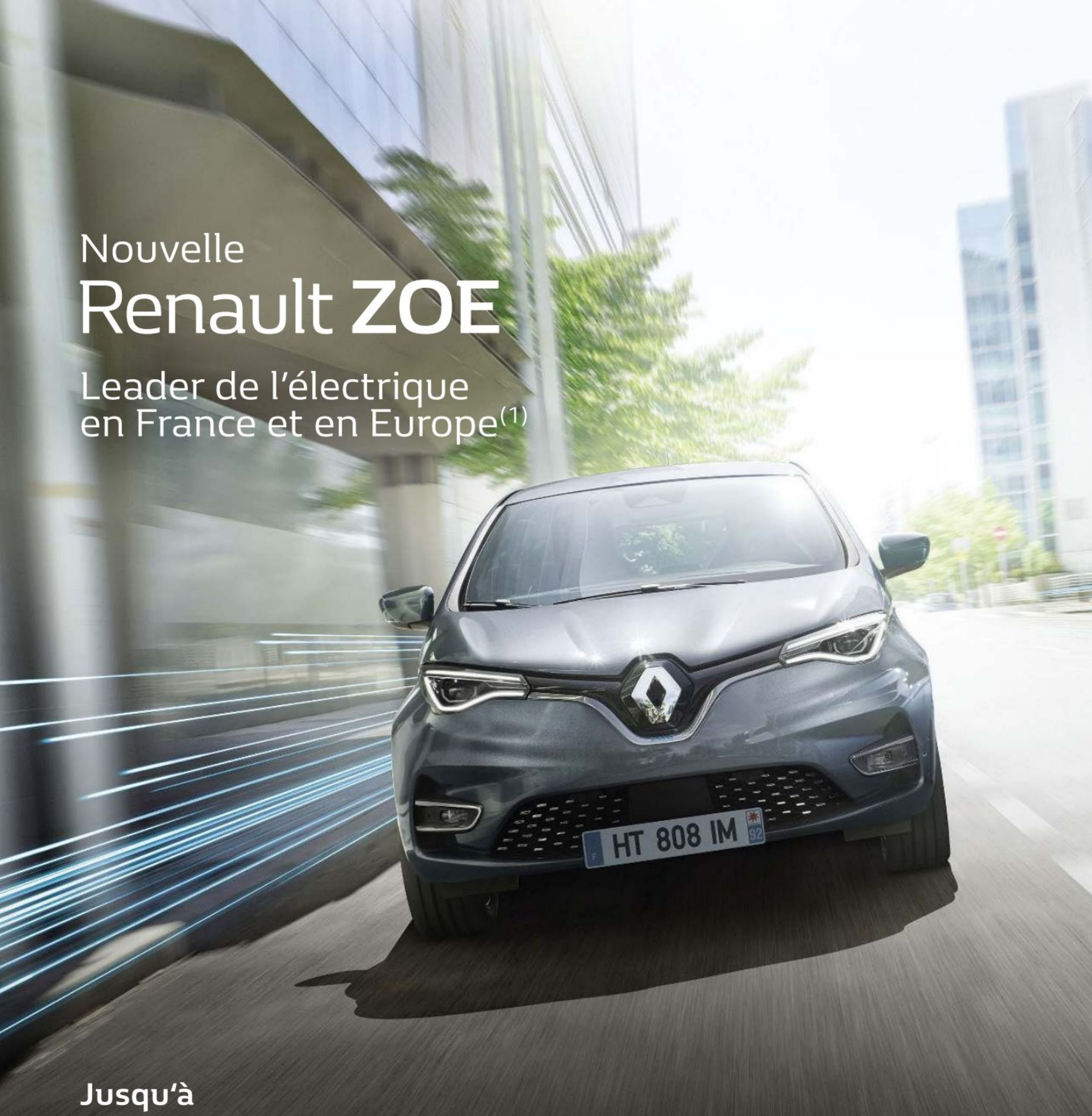
L'équipage de la Toyota n° 7: champions du monde!/P. 82

ANTONIN VINCENT/DPPI

Nouvelle

Renault ZOE

Leader de l'électrique en France et en Europe[1]



Jusqu'à

395 km d'autonomie[2]

(1) Renault ZOE, 1er 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). **Gamme Nouvelle Renault ZOE : consommations min/max (Wh/km) : 172/177. Émissions de CO_2 : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.** (2) Jusqu'à 395 kilomètres d'autonomie WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*), selon version et équipements. 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 CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

RENAULT

La vie, avec passion



©J. Steinhilber.

Rendez-vous sur renault.fr

renault.fr

Venez chez nous, sans bouger de chez vous.

LES ÉCO DAYS



Nouvelle Golf

Jusqu'à 3 500 € de reprise(1)

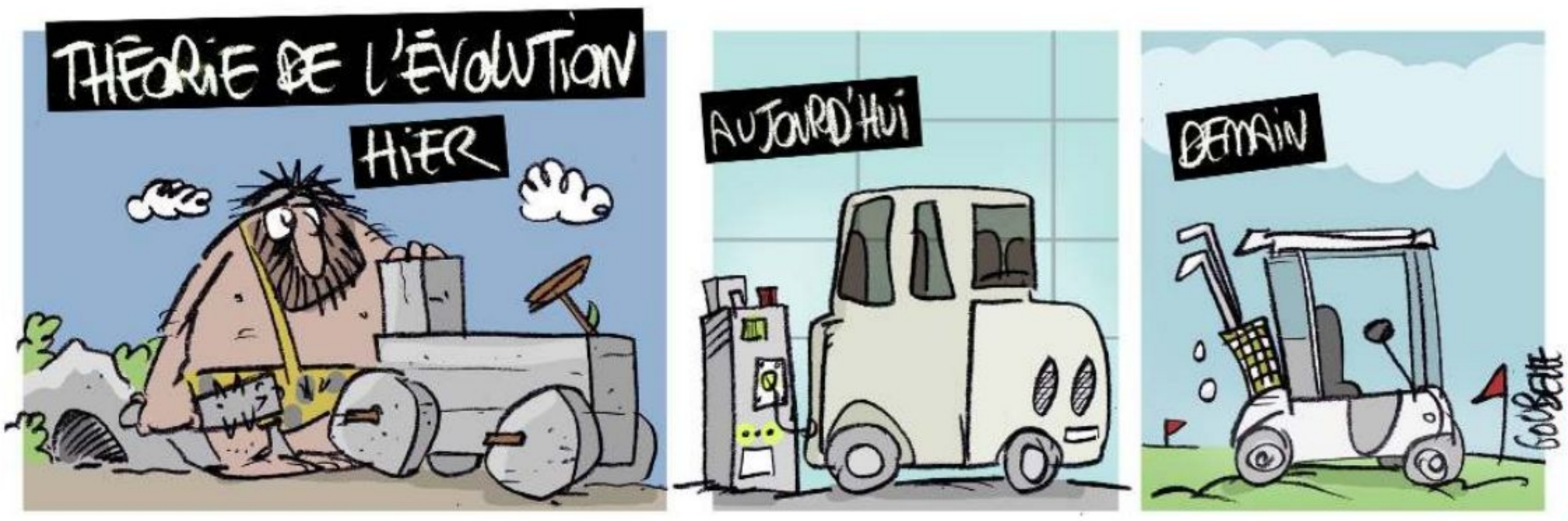
Prenez contact avec votre conseiller sur volkswagen.fr pour découvrir à distance nos modèles disponibles immédiatement.

Modèle présenté : Nouvelle Golf Life 1.0 TSI 110 ch BVM6 avec options peinture unie 'Lime Jaune' et jantes 'Dallas'. Offre de reprise sur la gamme Nouvelle Golf allant jusqu'à 3 500 € en plus de la valeur estimée de votre véhicule. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre Volkswagen en cours, dans le réseau participant en France métropolitaine, valable pour toute commande **entre le 01/11/2020 et le 31/12/2020 et immatriculation avant le 31/12/2020**, sous conditions de reprise (conditions sur volkswagen.fr). Offre cumulable avec la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur www.service-public.fr).

Cycles mixtes de la gamme Nouvelle Golf (l/100 km) WLTP : 5,3-8,4. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 121-190,9. Valeurs au 24/06/2020, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de 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 CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

ÉDITO



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 57 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

ÉVOLUTION DE L'ESPÈCE

Vous lirez dans nos pages consacrées à l'actualité des marques qu'à partir du 1er janvier, le Renault Scénic sera privé de diesel. Dans le même temps, notre enquête de la quinzaine vous explique pourquoi les gammes des constructeurs se simplifient, voire se réduisent drastiquement , tant en termes de silhouettes que de motorisations. Tout de même, celui qui aurait annoncé il y a encore cinq ans que l'on vendrait en France des monospaces compacts sans motorisation diesel, aurait gagné un ticket pour la porte… ou l'asile.

Le monde automobile change, et vite. Pour le meilleur?
C'est une question de point de vue. L'évolution automobile de ces dernières années est lourdement conditionnée par les questions environnementales. Sous la pression de ces enjeux, aujourd'hui ultra-dominante, n'en déplaise aux écolos aveugles qui passent leur temps à fustiger le "lobby de l'automobile", les progrès en termes de pollution sont absolument spectaculaires, plus qu'ils ne l'ont jamais été dans toute l'histoire de l'automobile. Cela vaut aussi bien pour les émissions polluantes et toxiques, sévèrement muselées par la norme Euro 6d, que par la baisse de CO_2 imposée par les objectifs européens. Le citoyen, préoccupé aussi bien par sa santé, celle de ses proches, que par la pérennité de notre planète, s'en réjouira. En grinçant parfois que l'on désigne facilement à la vindicte populaire l'automobile comme bouc émissaire parfait. Elle est malheureusement une cible évidente dans la vie quotidienne. Chacun peut voir dans sa rue la fumée s'échapper d'un pot d'échappement, quand la pollution produite par l'industrie lourde, la production du béton, l'agriculture, le transport maritime, le chauffage, restent invisibles du plus grand nombre.
Bon, et l'automobiliste, lui, que gagne-t-il à cette révolution environnementale? Moins de choix de motorisation, une certaine limitation de sa liberté de déplacement, dans le cas de l'électrique, et un renchérissement certain. En clair, si l'on écarte la baisse des consommations, l'automobile moderne dépolluée, c'est moins bien, mais c'est plus cher. Je ne doute pas que nous soyons nombreux, en citoyens responsables, à accepter ces efforts. Mais de temps en temps, il serait plaisant qu'ils soient reconnus et valorisés.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com



ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Avec intérêt, j'ai lu votre reportage sur les vacances en voiture électrique. Mais une question est restée sans réponse: quels auraient été ces mêmes voyages si cinquante pour cent du parc automobile avait été électrique? J'imagine les files d'attente devant les bornes de recharge, jamais assez nombreuses les jours de grand départ.

Jacques de la Salle

Même si les voitures "rechargeables" devraient atteindre les 10 % de ventes de voitures neuves en 2020, il se passera des années, voire des décennies avant qu'elles représentent 50 % du parc roulant. Ce qui n'empêche pas de s'interroger sur l'encombrement des points de charge, notoirement insuffisants aujourd'hui, et avec des projections d'implantation qui ne suivent pas la courbe des ventes de voitures électriques.

Je suis surpris que vous ne précisiez pas mieux le pays de construction des voitures. Par exemple, dans le comparatif Yaris/Clio : vous citez le pays d'origine, mais à l'heure où monsieur Erdogan insulte la France, l'argument "fabriqué en Turquie" me gêne.

Jean Garcin

Nous indiquons le pays de construction dans les fiches techniques détaillées, mais il n'apparaît pas toujours dans les fiches de certains dossiers. Il faut bien faire des choix.
En ce qui concerne la confrontation Yaris/Clio, l'information y figurait et permettait donc à chacun d'agir selon sa conscience.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE

MINI

MINI VOIT GRAND

Nous ne l'avons pas vu venir, celui-là ! Pensez donc : un monospace en ces temps de domination sans partage des SUV. Et c'est à Mini que l'on doit cet Urbanaut, qui n'a de mini que son badge, à en juger par ses 4,46 m en longueur. En bref, le constructeur britannique crée la surprise, et casse ses propres codes, en dévoilant une étude trop avant-gardiste pour donner naissance à un modèle de série dans un avenir proche. L'Urbanaut annonce un temps où la modularité permettra de transformer une banquette en lit, où la décoration intérieure intégrera des plantes vertes, où le pare-brise se soulèvera pour aérer l'habitacle, où volant et pédalier se rétracteront pour céder la place à un canapé d'angle. C'est pour dans dix ans, dit Mini. À plus court terme, la marque promet un petit SUV 100 % électrique.



CUPRA

FEEL ANOTHER WAY.*



NOUVELLE CUPRA *FORMENTOR*.

SI VOUS NE RESSENTEZ RIEN, CE N'EST PAS DE L'AMOUR.
SI CELA NE VOUS ÉMEUT PAS, CE N'EST PAS DE L'ART.
SI CELA NE VOUS TRANSPORTE PAS,
CE N'EST PAS DE LA MUSIQUE.
SI C'EST L'ÉMOTION DE LA CONDUITE
QUE VOUS RECHERCHEZ,
ALORS LA NOUVELLE CUPRA FORMENTOR
EST FAITE POUR VOUS.

*Une autre voie est possible.
Nouvelle CUPRA Formentor Premiere Edition 2.0 TSI 310 ch DSG7 4Drive. Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 8,6. Émissions de CO_2 WLTP (g/km) : 193.
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 CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.
Volkswagen Group France – S.A. au capital de 198 502 510 € – 11, avenue de Boursonne, 02600 Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832 277 370.
Rendez-vous sur cupraofficial.fr

Vents port chez Cit

WILLIAM CROZES

Sommaire

HYPOTHÈSE DE GAMME CITROËN 2024

Modèle	Année	Longueur (m)	Pages
Ami	2020	2,41	
C1	?	3,40	
C3	2023	4,10*	
C3 Aircross	2024	4,18*	
C4	2020	4,36	16
C4 Sporty Cross	2022	4,30*	
C4 Family Cross	2022	4,45*	18
Grand C4 Spacetourer	2013	4,60	
C5 Aircross	2018	4,50	20
C5 Berline	2021	4,85*	
Berlingo	2018	4,40	

* Estimation

Avec trois modèles entièrement renouvelés (les futures C3, C3 Aircross et C5) et deux silhouettes totalement inédites (C4 Sporty Cross et C4 Family Cross), Citroën va mettre les bouchées doubles au cours des quatre prochaines années pour consolider une gamme qui se veut de plus en plus cohérente. Pour accueillir ces nouveaux venus, et répondre à la demande du marché, Citroën a commencé par faire le ménage, avec une C1 condamnée d'ici moins de deux ans, un monospace C4 Spacetourer qui n'existe désormais plus que dans sa version "longue", alors que dans le même temps, la C3 entame déjà le second cycle de sa vie. Pour remodeler sa gamme, Citroën va jouer la carte de l'audace, notamment au cœur du marché européen, celui que convoite avec le même appétit Luca de Meo chez Renault avec sa Mégane eVision. Citroën a les mêmes

Citroën

Deux silhouettes inédites sur la base de la nouvelle C4 et une grande berline vont parfaire une gamme Citroën qui n'aura jamais été aussi généreuse. De quoi poursuivre une croissance européenne ininterrompue depuis 2016.

Par **Christophe Bonnaud.**

ambitions européennes, comme nous le dit Vincent Cobée, directeur général de la marque : *"Nous avons vécu six années de croissance sans avoir un véhicule sur le segment C, le plus porteur. Il est donc évident que la C4 est un accélérateur de performances qui devrait nous permettre de poursuivre notre croissance. C'est le rôle de ce véhicule différent, mais totalement crédible."*

Quant à la grande berline de 2021 que l'on appellera C5, même si son nom n'est pas encore connu, Vincent Cobée nous explique que *"notre cible, ce sont des clients qui ont envie de vivre une expérience à bord de très haut niveau. Ils désirent un style qui exprime le statut et en même temps, la fonctionnalité. Je dirais même que ce pourrait être des clients qui sont allés voyager dans des monospaces, puis des SUV, et qui finalement se rendent compte que ce n'était pas leur souhait, que ce n'était pas forcément la bonne solution."* Sera-t-elle la première brèche dans le tout-SUV ?

Citroën en Inde

Carlos Tavares l'a annoncé : *"Nous avons l'ambition d'être indien en Inde."* C'est Citroën qui, au sein du groupe PSA, doit conquérir ce marché. Créée avec le groupe partenaire CK Birla en 2017, la coentreprise érigera une usine de moteurs et de boîtes de vitesses et un site de production, situé à Thiruvallur. PSA veut assembler sur place des véhicules accessibles, au rythme d'un nouveau modèle par an à compter de 2022. Logique lorsqu'on sait que plus de la moitié des voitures vendues en Inde font partie du segment B, du format de la C3. Pour l'heure, c'est pourtant le C5 Aircross qui est proposé. Le premier exemplaire a été assemblé le 15 juin dernier avant une commercialisation prévue pour début 2021.

Une famille *audacieuse*

La C4 mélange les codes entre berline, SUV et coupé dynamique, à tel point qu'on pouvait penser qu'elle serait le seul enfant de la famille. Détrompez-vous, d'autres silhouettes arrivent ! Enquête sur le devenir de la gamme C4.

Pour évoquer les deux silhouettes C4 à venir, il faut prendre un peu de hauteur et observer ce que les concurrents de la marque française proposent aujourd'hui. Face à ses rivaux directs, on remarque que le constructeur français a de véritables trous dans la raquette. Chez Volkswagen, l'offre de crossover d'accès à la gamme s'appuie sur le T-Cross de 4,11 m, sur le T-Roc de 4,23 m et, à compter du second semestre 2021, sur le Nivus de 4,27 m. Le Tiguan affronte plutôt le C5 Aircross. Chez Toyota, le C-HR au look caricatural est un client sérieux avec ses 4,40 m de longueur. Il sera même secondé par une Yaris Cross (segment B) qui offre un tout autre concept que le C3 Aircross. Enfin, chez Kia, le xCeed de 4,40 m est un concept de coupé rehaussé à quatre portes qui est secondé par la gamme Niro, dont une variante e-Niro 100 % électrique tutoie les 4,40 m également. Citroën a l'intention d'aller chercher ces multiples rivaux reposant sur autant de concepts. Une seule silhouette ne peut donc répondre à ce challenge, et c'est ainsi qu'au lancement du projet C4, plusieurs variantes ont été étudiées sous le nom de code C44. Parmi celles-ci, nous retiendrons celles qui ont de fortes probabilités d'aboutir en série : le C4 Sporty Cross et le C4 Family Cross. Ces deux versions visent des clientèles très distinctes, avec deux carrosseries antinomiques.

La baie de pare-brise serait identique à celle de la berline, mais le pavillon fuyant et son design court et ramassé changent totalement la silhouette.

Citroën C4 Sporty Cross

À partir de **25 000 €*** | Commercialisation **fin 2022**

*Prix estimé

Cette silhouette est une belle surprise ! Citroën se dynamise et s'apprête à élargir considérablement son offre sur le marché européen. L'ambition du futur C4 Sporty Cross est d'aller sur le territoire des Volkswagen T-Roc, Nissan Juke et autre Toyota C-HR, avec une silhouette désirable, celle d'un véritable coupé SUV. Si la proue est indéniablement inspirée de celle de la nouvelle berline C4, son style se caractérise par un pavillon extrêmement fuyant et un panneau de custode incliné à 45°, un porte-à-faux arrière très court, alors que son habitacle est conçu pour le confort de quatre passagers. Son look dynamique le contraindrait volontairement à 4,30 m de longueur, ce qui n'est pas un problème puisque ce C4 Sporty Cross ne sera pas seul dans la famille. Il reposera, comme la berline C4, sur la plate-forme CMP qui a été étudiée dès ses origines pour recevoir des silhouettes de SUV compacts *(voir l'interview de Vincent Cobée, directeur général de Citroën, p. 21)*. Concevoir des SUV ou même des breaks sur les plates-formes d'accès à la gamme n'est pas une nouveauté en soi : le prochain Volkswagen Nivus de près de 4,30 m de longueur repose sur la plate-forme MQB-A0 des petites VW, comme la Polo ! Le Sporty Cross est une pépite pour la gamme et ne gênera aucun des modèles existants, ni ceux des autres marques du groupe PSA, hormis les Opel Mokka et DS 3 Crossback. En interne, il laisse le champ libre au renouvellement du C3 Aircross qui demeurera plus compact et "cubique" et vient appuyer la berline C4 avec dynamisme.

Le Sporty Cross offrira du même coup une version ë-C4 Sporty Cross avec, on peut l'imaginer, une machine électrique légèrement boostée.

La version SUV sportif de la C4 affichera un style dynamique en cachant notamment les poignées de portes arrière, comme sur feu la DS 4.

La Sporty Cross bénéficiera des plus grandes roues disponibles sur la plate-forme CMP. Ses ailes au dessin carré sont très connotées SUV.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Citroën C4 Family Cross

À partir de **23 500 €*** | Commercialisation **fin 2022**

*Prix estimé

Avec cette silhouette Family Cross, Citroën vise une tout autre clientèle que celle du C4 Sporty Cross. Avec lui, c'est la famille qui est ciblée. Et il y a urgence car l'offre des monospaces Citroën s'est réduite à un seul modèle : le Grand C4 Spacetourer à 5 ou 7 places. Pas question de renouveler celui-ci en l'état, le concept du monospace ayant définitivement cédé la place à celui du crossover. Ainsi, le projet C4 Family Cross tente de mêler les concepts de familiale et de voiture aux codes de SUV, sur une longueur étirée à 4,45 m, le tout sur la plate-forme CMP de la C4, contrairement aux rivales du groupe (Peugeot 3008 et Opel Astra) qui, elles, bénéficient de la plate-forme EMP2. Là encore, le C4 Family Cross en tirera un avantage certain avec la possibilité d'une version 100 % électrique, mais ni le C4 Sporty Cross, ni le C4 Family Cross ne bénéficieront de variantes hybrides rechargeables, pour l'heure incompatibles avec la plate-forme retenue. Cette stratégie permettra en revanche d'assurer des prix de vente contenus. Ce qui semble impératif face à une rude concurrence, avec un Kia xCeed à 25 000 € ou encore un e-Niro 100 % électrique à 37 000 €. Le design du C4 Family Cross est à l'opposé de celui de son petit frère C4 Sporty Cross. Au dynamisme de ce dernier, Citroën oppose un engin assez cubique, proche du thème du plus petit C3 Aircross actuel (4,15 m). Le Citroën C4 Family Cross devrait arriver sur le marché en 2022 et laissera le champ libre aux renouvellements de la gamme C3 et de son dérivé C3 Aircross, prévus pour 2024. De par son style inédit et ses dimensions,

Si le Sporty Cross se réserve les plus grandes roues, le Family Cross choisit, lui, la plus grande longueur possible sur la base CMP.

cette silhouette ne viendra pas non plus concurrencer en interne le C5 Aircross. Pour autant, ses ambitions sont grandes puisque le C4 Family Cross sera chargé de séduire la clientèle jusqu'alors attirée par les monospaces C4. Afin de récupérer la clientèle du Spacetourer 5 places, le Family Cross se pare d'une architecture à hayon arrière quasiment vertical. Lui sera-t-il possible du coup d'embarquer deux strapontins en troisième rangée ? On peut l'imaginer. Les flancs de cette variante sont assez verticaux pour dégager un maximum d'habitabilité à bord. La prouesse des designers sur les deux dérivés de C4 est d'avoir enfanté deux engins totalement différents de la berline, tout en conservant la structure de cette nouvelle C4, qui ne restera donc pas longtemps isolée dans le cœur du marché européen !

Le C4 Family Cross sera le premier SUV monospace de la marque à offrir une chaîne de traction électrique en plus des blocs thermiques.

PSA nous l'avait bien dit !


PSA

Le groupe PSA s'appuiera à court terme (2023) sur deux plates-formes renouvelées.

- La CMP et eCMP pour les véhicules des segments B à *entry* C. Elle offre le choix entre les moteurs essence et diesel et le 100 % électrique. Cette plate-forme est capable de recevoir des silhouettes de SUV jusqu'au-delà de 4,45 m, comme PSA l'a expliqué.

- L'eVMP pour les véhicules des segments *upper* C et D, qui offrira toutes les chaînes de traction : thermique, hybride, hybride rechargeable et 100 % électrique.

Pour l'heure, Citroën est la seule des marques actuelles du groupe PSA à avoir choisi la CMP pour ses véhicules du segment C, la famille C4. Les Opel Astra, Peugeot 308 et DS 4 ont choisi l'actuelle plate-forme eMP2 qui sera profondément modifiée en eVMP dès 2023. L'atout pour Citroën ? la possibilité de proposer des tarifs compétitifs.

Avec la berline, le SUV coupé sportif et cette silhouette très familiale, la gamme C4 ratisse large ! Comme la future Renault Mégane eVision ?

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Gènes de *C4* et de *CX* !

À tous ceux qui s'écrieront que la prochaine C5 s'est contentée d'allonger la silhouette de la C4, nous répondrons qu'au début des années 1970, la CX plagiait également la silhouette d'une GS étirée. L'histoire se remet en marche !

Citroën C5 III

À partir de **31 000 €*** | Commercialisation **fin 2021**

*Prix estimé



Contrairement à la C4, la C5 repose sur une plate-forme disponible avec l'hybridation rechargeable. Mais pas de 100 % électrique pour elle.

La C5 sera une voiture à vivre de l'intérieur. Sa planche de bord horizontale de type piano accueillera une connectivité "apaisante". À suivre…

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

La prochaine grande berline Citroën se vivra avant tout de l'intérieur, comme nous l'a confié Vincent Cobée *(voir page ci-contre)*. On y trouvera une certaine sérénité avec une planche de bord plane, une connectivité dernier cri sans être envahissante, des sièges Advanced Comfort bien sûr et des places arrière traitées avec soin. Mais le critère d'achat reste largement influencé par le style. Celui de cette prochaine C5 a conservé quelques thèmes du prototype de salon CXperience de 2016 – quatre ans déjà –, notamment la souplesse des volumes. Il s'est également inspiré de celui de la nouvelle C4 avec une proue pratiquement identique, une posture rehaussée et des entourages de passages de roues noirs. Mais la stature reste celle d'une berline élancée qui ne manque pas d'originalité. Le modelé de la partie arrière est assez particulier, même s'il est moins complexe dans le traitement que celui de sa petite sœur C4. La C5 n'en oublie pas pour autant l'aspect fonctionnel en revenant au hayon arrière apparu sur la toute première génération de C5, voici déjà vingt ans. On notera quand même que la surface de la vitre de ce volet arrière, assez incliné, est modeste.

Ni Peugeot 508, ni DS 9

Techniquement, c'est le soubassement du C5 Aircross qui est retenu, avec la possibilité d'offrir une version hybride rechargeable. Au vu de son positionnement, la future C5 devrait bénéficier d'une version hybride rechargeable supplémentaire avec un bloc thermique moins ambitieux, mais un tarif très attractif. Pour Citroën, le positionnement de la future C5 est clair : il est inconcevable d'entrer dans un match contre les premiums allemands, que ce soit en termes d'escalade vers plus de puissance ou en termes de prix. Ce qui *de facto* l'éloigne d'une concurrence interne entre la dynamique Peugeot 508 et la luxueuse DS 9. Seule la future Opel Insignia entrerait en concurrence directe, mais avec quel niveau de confort face à celle qui doit redevenir la reine de la route sur ce plan !

La crédibilité de Citroën, c'est une fourchette entre 6000 et 60000 €, pas 130000 !

Interview

Vincent Cobée

Directeur général de Citroën


NICOLAS ZWICKEL

L'Auto-Journal : **La C4 repose sur la plate-forme CMP. Cela peut-il limiter le nombre de variantes ?**

Vincent Cobée : Si votre question est de savoir si l'on peut faire un véhicule qui soit 25 centimètres plus long sur la CMP que la C4, la réponse est oui. Donc il ne faut pas se dire qu'on est au maximum du dimensionnement de cette plate-forme, et vous en verrez les preuves un jour ou l'autre.

L'ë-C4 repose sur une plate-forme qui sert également aux modèles thermiques. Êtes-vous pénalisés par rapport aux modèles électriques aux plates-formes dédiées ?

Aujourd'hui, j'espère qu'on va vendre 15 % d'ë-C4, mais je suis convaincu que dans trois ou quatre ans, l'équilibre va complètement changer. Mais à ce moment-là, je n'aurai pas besoin de refondre toute ma gamme. Ce sera juste un client qui, sur la même voiture, passera du thermique à l'électrique. Pour moi, c'est ça la logique. Mais si on reprend la même discussion dans six ans, elle ne sera sans doute pas la même !

Quel est potentiellement la cible de la future grande berline de 2021 : les premiums ou les généralistes comme Skoda ?

Citroën est une marque riche, passionnante, qui développe des produits innovants, différents, attractifs sur l'ensemble du marché *mainstream* et non premium. On continuera à le faire avec la grande berline. Il faut être raisonnable. N'oubliez pas que le prix moyen des transactions en Europe tourne autour de 27 000 €. La crédibilité de Citroën, c'est une fourchette entre 6 000 et 60 000 €, pas 130 000 !

Quelle rivale visez-vous alors avec votre future grande berline ?

Je vais faire une réponse "client" : notre cible, ce sont des gens qui ont envie de vivre une expérience à bord de très haut niveau. Ils désirent un style qui exprime le statut et en même temps, la fonctionnalité. Je dirais même que ce pourrait être des clients qui sont allés voyager dans des monospaces, puis des SUV, et qui finalement se rendent compte que ce n'était pas leur souhait, que ce n'était pas forcément la bonne solution.

Au-dessus de l'Ami, en accès à la gamme, Citroën sera-t-il audacieux ?

La mutation du marché que l'on vit avec l'électrification, la législation draconienne sur le CO_2, la préoccupation urbaine et les contraintes économiques sont pour nous une véritable opportunité. Depuis cent ans, Citroën est toujours arrivé sur le marché avec un lapin sorti du chapeau : une idée innovante en termes de concept qui répondait en avance à la demande des clients. Lorsque vous êtes une marque qui retrouve la pleine forme et que vous pouvez vous appuyer sur un groupe solide, vous avez toutes les conditions pour que Citroën revienne avec quelques idées qui décoiffent ! Alors oui, ça va arriver.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Depuis sa renaissance en 2016 (après la perte de sa ligne DS), Citroën rebâtit une gamme cohérente. Des surprises sont attendues comme on vient de le lire. Mais il reste à concevoir LA voiture de demain. Un véhicule qui, comme le confie Vincent Cobée, *"doit principalement répondre à une famille qui désire une voiture électrique comme seul véhicule, dans la moyenne du prix médian de 27 000 €, et que ce véhicule permette de prendre la route le week-end. Nous examinons des territoires extraordinaires pour ce futur-là."* Il ne reste plus qu'à sortir le lapin du chapeau !

L'éclaireur indien

Renault va commercialiser un troisième SUV de poche en Inde. Le Kiger en question aurait sa place aussi en Europe.

Par **Jean Bourquin**

Avec Renault, il ne faut jamais dire jamais. Des modèles qui ne devaient jamais, donc, emprunter nos routes les sillonnent (ou les sillonneront) dans tous les sens. Les exemples abondent. La Dacia Logan, qui n'était pas censée franchir nos frontières, emmena avec elle une gamme entière. On connaît la suite. L'Arkana, en théorie réservé aux Russes et aux Sud-Coréens, foulera le sol européen, ce dont personne ne se plaindra. La Kwid indienne, que nous n'attendions plus, passera finalement la douane via la Chine, gratifiée pour la circonstance d'un propulseur électrique et du logo Dacia. Au vu de ces précédents, il n'est pas déraisonnable de penser que le SUV de poche Kiger, destiné en priorité à l'Inde puis à d'autres marchés émergents, frappera à notre porte. Un jour ! Renault ne confirme ni n'infirme. Il n'en faut guère plus pour que circulent de troublantes rumeurs. Ledit Kiger remplacerait la Twingo, à terme, entendons-nous ici et là. Rien de moins.

Le cadre posé, que dit la carte de visite ? Qu'il s'agit d'un concept car, en premier lieu. Du genre réaliste, de ceux qui annoncent un futur modèle de série – Renault n'en fait pas mystère. En mettant de côté les jantes de 19 pouces, et la teinte qui change en fonction de l'angle sous lequel on observe la voiture, le Kiger sorti de chaînes ressemblera peu ou prou à ce que vous voyez ici en photo, garde au sol "himalayesque" incluse (21 cm, tout de même). Au résultat, le nouvel arrivant paraît plus travaillé, et plus moderne, que la Kwid précitée et le Triber, les deux autres SUV de poche commercialisés sous le label Renault en Inde. De fait, tout ce beau monde ne dépasse pas 4 m en longueur, pour des raisons fiscales propres à ce pays, et au risque que les trois unités se dévorent l'une l'autre. Dernier point, le concept car Kiger a droit à une sortie d'échappement, preuve s'il en est qu'il reçoit une motorisation thermique. Le 3 cylindres essence 1.0, qui anime la Kwid et le Triber, est sur les rangs, selon toute probabilité.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Le constat est simple. En Europe, les citadines disparaissent les unes après les autres, et en partant du principe que la nature a horreur du vide, tout indique que ce dernier sera comblé par des SUV de petites tailles. Chez Renault, le Kiger a ce qu'il faut pour être envoyé en éclaireur, à commencer par sa plastique très évoluée.

Renault Kiger

Commercialisation en Inde



RENAULT



BMW Service

L'ESSENTIEL DE VOTRE ENTRETIEN AU MEILLEUR PRIX.



- Pour toutes les BMW de plus de 6 ans*.
- Des tarifs préférentiels sur les principales opérations d'entretien*.
- Des opérations réalisées dans le respect des préconisations constructeur.
- Des techniciens expérimentés et formés spécifiquement.
- Des pièces d'Origine garanties 2 ans.

Retrouvez les mesures sanitaires mises en place pour vous accueillir en toute sécurité, consultez les tarifs et **prenez rendez-vous en ligne sur BMW.fr/entretenir.**



VOTRE BMW EST ENTRE DE BONNES MAINS.

*Tarifs préférentiels sur les opérations de vidange de l'huile moteur, remplacement du microfiltre d'habitacle (hors microfiltre à particules fines), des disques et/ou plaquettes de frein. Offre valable du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2020 chez les Concessionnaires et Réparateurs Agréés BMW participants pour les véhicules de plus de 6 ans à la date de l'intervention sur le véhicule (date de 1ère immatriculation), hors motorisations M et véhicules BMW Classic. Certains Concessionnaires et Réparateurs Agréés BMW vous proposent aussi cet avantage sur d'autres opérations d'entretien. Offre non cumulable avec d'autres offres en cours. Détails sur BMW.fr/entretenir. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

BMW prépare le temps iX

La marque à l'hélice affûte son offensive électrique avec une toute nouvelle génération de modèles "i", repensée pour un nouveau départ. À commencer par le SUV iX, voulu aussi convivial que performant, avec plus de 500 ch et une immense autonomie de 600 km.

Par **Nicolas Valeano**

BMW iX

À partir de **90 000 €*** | Commercialisation **fin 2021**

*Estimation

L'énorme fausse calandre au double haricot, apparue sur le X7, est pourvue ici d'un revêtement qui peut éliminer en 24 heures les microrayures.

PHOTOS: BMW



L'iX reçoit de grandes roues de 20 à 22 pouces. Pas de rétroviseurs à caméras au programme, comme sur les Audi e-tron ou Honda e.

Le constructeur de Munich avait été un des précurseurs de la voiture électrique moderne avec son i3 née dès 2013, inaugurant le très créatif label "i". On peut parfois avoir raison trop tôt et depuis, de l'eau a coulé sous les ponts, avec les impulsions fortes de Tesla et le scandale du dieselgate de Volkswagen. La voiture à batteries prend enfin son envol et nous voici à l'aube de 2021. BMW propose sa deuxième vision de la mobilité électrique sous la forme du projet NextGen, incarné par le tout nouvel iX, produit dès l'année prochaine dans l'usine de Dingolfing (Bavière). Dessiné à partir d'une feuille blanche dans une entité pensée comme une start-up, voilà un SUV tout-électrique qui sera lancé dans un an avec des ambitions tout autres que l'iX3, plus petit, et qui reste un compromis de transition limité par une base existante. Entre-temps, le coupé 4 portes i4 aura aussi été révélé, rejoignant un programme de 25 modèles électrifiés d'ici à 2023, dont la moitié en électrique pur.

Des i3 et i8, l'iX reprend les onéreux matériaux légers pour sa construction, avec un châssis aluminium et une coque carbone. Car le poids (pas encore communiqué) joue un rôle prépondérant dans l'efficience d'un modèle électrique, tout comme l'aérodynamique, avec ici un bon Cx de 0,25. Grâce aux grandes roues profilées, au soubassement à fond plat et à l'ouverture variable pour le refroidissement, l'iX peut prolonger son autonomie de pas moins de 65 km, atteignant plus de 600 km WLTP avec sa méga-batterie dépassant les 100 kWh. Un sommet, avec une consommation combinée WLTP annoncée à moins de 21 kWh/100 km. La batterie XXL haute tension peut accepter une charge rapide DC de 200 kW, regagnant plus de 120 km en dix minutes, ou passant de 10 à 80 % en moins de quarante minutes. Sur une Wallbox de 11 kW, il faudra compter moins de onze heures pour une charge de 0 à 100 %. Pour animer ce gros SUV au gabarit de X5 (environ 4,90 m), BMW embarque deux moteurs électriques (sans terres rares) de cinquième génération, à l'avant et à l'arrière pour une transmission intégrale, développant plus de 500 ch et permettant une accélération de 0 à 100 km/h en 5 s.

Silhouette lissée

Le concept Vision iNext (2018) avait donné un aperçu de ce que serait l'iX, mais la version de série a été bien assagie. Le profil n'a pas retenu l'originale forme qui évoquait le double haricot de la calandre dans ses lignes de vitres. Un ton en dessous, l'iX reprend l'extérieur lissé aux lignes douces, les arches de roues juste suggérées, sans empiècements noirs comme presque tous les SUV. Ou plutôt SAV comme le définit la marque bavaroise, *Sport Activity Vehicle*, voulu plus orienté loisirs que famille. On remarque les feux très fins en full LED matrix ou laser, et des touches de bleu comme dans l'iX3, qui disparaissent dans les versions Sport Package avec des boucliers revus et des jantes de 21 pouces spécifiques. La fausse calandre géante cache divers capteurs dans un esprit que BMW appelle *"technologie timide"*, une description mignonne de l'intégration discrète des élé- ➔



L'immense écran incurvé court sur les deux tiers de la longueur du tableau du bord. Il est habillé d'une dalle de verre et d'un cadre en titane.

Le toit aux montants épais semble flottant dans sa partie arrière, coupé de la carrosserie d'une pièce noire affichant le logo iX. La hauteur est proche de celle d'un X6 (environ 1,70 m).



Les sièges intégraux peuvent recevoir d'étranges revêtements bicolores en biais. Certains des matériaux sont recyclés.



La platine en bois intègre des molettes de volume et d'info-divertissement transparentes, avec retour haptique, et des commandes tactiles.

ments high-tech dans l'auto. On retrouve cela dans l'ouverture des portes sans encadrements par un bouton à microcontact, voire automatique au moyen d'un smartphone, dévoilant un habitacle particulièrement convivial.

Invitation au voyage

Avec 600 km d'autonomie, mieux vaut être bien installé à bord! L'intérieur de l'iX a été voulu lumineux, comme un salon cosy minimaliste. Son architecture est très conceptuelle, avec une planche de bord épurée, sans console centrale. Elle est tendue de tissu, microfibre ou cuir et surmontée d'un immense double écran horizontal incurvé de 12,3 pouces et 14,9 pouces. Son logiciel est d'une nouvelle génération et il intègre un affichage tête haute, mais pas de réalité augmentée comme chez Mercedes ou chez Volkswagen. Les commandes vocales et gestuelles sont, bien sûr, toujours de la partie, tandis qu'une platine en bois entre les sièges intègre des commandes tactiles et des molettes de volume et d'info-divertissement transparentes, avec retour haptique (un ressenti tactile, si vous préférez). Au fil de l'habitacle (5 places), on note l'apparition de réglages des sièges dans les garnitures des portes comme chez… Mercedes, un étrange volant hexagonal ou encore un toit panoramique géant en verre électrochrome, qui s'obscurcit d'une pression sur un bouton. En option, le spectaculaire système hi-fi ultra-haut de gamme Bowers & Wilkins développe 1615 watts, distillés dans 30 haut-parleurs, dont 8 cachés dans les appuie-tête des sièges.

La 5G s'invite à bord

Côté connectivité, l'iX se doit d'être prêt aux futures évolutions, au fur et à mesure de ses mises à jour à distance. La puissance de calcul embarquée a été multipliée par 20, plus de 30 antennes sont à bord, et BMW annonce son iX comme le premier modèle premium à incorporer une connexion 5G pour la connectivité CV2X (technologie permettant de communiquer avec les autres véhicules, infrastructures et même les piétons). Le voilà paré pour une conduite et des phases de stationnement de plus en plus automatisées, avec l'intervention de l'intelligence artificielle pour faciliter la vie du conducteur au maximum sans être envahissante.
À suivre!

L'avis de *L'Auto-Journal*

Moins spectaculaire que l'i3 à son époque, mais autrement plus convaincante que la timide iX3, l'iX veut marquer les esprits et se démarquer des Audi e-tron et Mercedes EQC. Ses ingénieurs lui offrent une base technique ultra-performante, une autonomie promise impressionnante, de quoi espérer les prestations dynamiques que l'on peut attendre d'une BMW. Reste à voir si l'intégration de la haute technologie de l'auto, voulue très simple, se traduira par des interfaces réussies.



SILENT URBAN VEHICLE

CITROËN



CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID
HYBRIDE RECHARGEABLE
LE SUV EN CLASSE Ë-CONFORT

CITROËN ADVANCED COMFORT

20 aides à la conduite*
Recharge accélérée en 2 heures
55 km d'autonomie en mode 100 % électrique
Suspensions avec Butées Hydrauliques Progressives®
Puissance cumulée thermique et électrique de 225 ch

À partir de
299 €/MOIS(1)
Après un 1er loyer de 8 515 €
ramené à 4 015 € après déduction
du bonus écologique de 2 000 €
et de la prime à la conversion de 2 500 €
LLD 48 mois/40 000 km
Sous condition de reprise
4 ans : entretien, garantie

silent urban vehicle = *le véhicule urbain silencieux.*

Citroën préfère Total **Modèle présenté : SUV Citroën C5 Aircross Hybrid 225 ë-EAT8 Shine pack avec options toit bi-ton noir perla nera, jantes alliage 19'' ART black, teinte blanc nacré et pack look blue anodisé (378 €/mois après un 1er loyer de 8 515 € ramené à 4015 € après déduction du bonus écologique de 2000 € et de la prime à la conversion gouvernementale de 2 500 €, selon les conditions de l'offre détaillée ci-après).** (1) Exemple pour la location longue durée 48 mois et 40000 km d'un SUV C5 Aircross Hybrid 225 ë-EAT8 Feel neuf, hors option, soit un 1er loyer de 8 515 € ramené à 4015 € après déduction du bonus écologique de 2000 € et de 2 500 € de prime à la conversion gouvernementale pour la reprise de votre véhicule diesel immatriculé avant le 01/01/11 ou essence immatriculé avant le 01/01/06, destiné à la destruction (conditions sur www.service-public.fr), suivis de 47 loyers mensuels de 299 € incluant l'assistance, l'extension de garantie et l'entretien au prix de 40 €/mois pour 48 mois et 40000 km (au 1er des deux termes échu). Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable valable jusqu'au 31/12/20, réservée aux particuliers pour un usage privé, dans le réseau Citroën participant, et sous réserve d'acceptation par Credipar/PSA Finance France, locataire-gérant de CLV, SA au capital de 138 517 008 € RCS Versailles n° 317 425 981, Orias 07 004 921 (www.orias.fr), 2-10 boulevard de l'Europe 78300 Poissy. *Selon version ou motorisation.

INSPIRED BY YOU ALL

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO_2 DE SUV CITROËN C5 AIRCROSS : WLTP DE 1,3 À 6,9 L/100 KM ET DE 30 À 156 G/KM.

COVID-19 RESPECT REGLES SANITAIRES

AUTOMOBILES CITROËN : RCS PARIS 642 050 199

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



De à 7H

Par **Jean Bourquin**

Peugeot

508 Après une première prise en mains parue dans *L'Auto-Journal* daté du 8 octobre dernier, voici les prix. Soit 67 100 € pour la berline et 68 400 € pour le break SW. Il est ici question de la 508 Peugeot Sport Engineered (PSE), riche de ses 360 ch fournis par un complexe hybride unissant le 4 cylindres essence 1.6 Turbo de 200 ch à deux électromoteurs (un sur chaque essieu). Malus hors sujet. Le chargeur embarqué 7,4 kW réclame 300 € en option (chargeur 3,7 kW de série).

Renault

Scénic La marque au Losange rallonge l'espérance de vie du Scénic en le restylant, sans forcer sur le coup de crayon. Dans le même temps, les trois blocs essence se convertissent à la norme de dépollution Euro 6d "pleine", contrairement aux deux diesels. Ces derniers sont maintenus au catalogue jusqu'au 31 décembre 2020, qu'ils quitteront dès le lendemain sans être remplacés. En bref, le Scénic et son grand frère ne carbureront qu'à l'essence à partir du 1er janvier 2021. Ledit grand frère, alias Grand Scénic, fait l'impasse sur le bloc 1.3 TCe de 115 ch. Sa gamme débute à 29 900 € avec la variante de 140 ch du 4 cylindres 1.3 TCe (BVM6), alors disponible sous la finition Zen. Elle se calque, par la suite, sur celle du Scénic. Rajoutez 600 € aux prix mentionnés ci-dessous.



Renault Scénic

LA GAMME **RENAULT SCÉNIC**

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.3 TCe 115 ch BVM6	170 €	Zen	28 100 €
1.3 TCe 140 ch BVM6	170 €	Intens/Black Edition	32 800 € / 34 800 €
1.3 TCe 140 ch BVR7	240 €	Intens/Black Edition	34 800 € / 36 800 €
1.3 TCe 160 ch BVR7	260 €	Intens/Black Edition	36 200 € / 38 200 €
Diesel			
1.7 Blue dCi 120 ch BVM6	150 € / 190 €	Zen / Intens	30 800 € / 34 300 €
1.7 Blue dCi 120 ch BVR6	450 €	Intens	36 300 €
1.7 Blue dCi 150 ch BVM6	125 €	Intens / Black Edition	35 300 € / 37 300 €
1.7 Blue dCi 150 ch BVR6	400 €	Intens/Black Edition	37 300 € / 39 300 €



Suzuki Swace

Suzuki

Swace Suzuki n'ayant pas de vraie motorisation hybride, Toyota lui fournit celle de l'entrée de gamme de son break Corolla, de 122 ch cumulés (non rechargeable), et tout ce qui qui va avec. La même auto donc, seuls le logo et le nom changent. Swace 1.8 Hybrid : 29 550 ou 31 050 €. Pas de malus.

Across Même chose avec le SUV Across, clone du Toyota RAV4 dans sa variante hybride rechargeable, qui revendique 306 ch cumulés. Across 2.5 Hybride Rechargeable : 53 990 € sous la livrée 1re Édition, dans l'immédiat. Plus de 50 000 € donc : le bonus de 2 000 € passe sous le nez de l'acquéreur..

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.

> Car Check

30 points de contrôle offerts(1) essentiels à votre sécurité.

> Carrosserie

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

> Pare-brise

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

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’oeuvre 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.



POUR LES CONST RESSERRENT L

FACE AUX CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES LIÉES AUX ÉMISSIONS POLLUANTES ET AUX SURCOÛTS ENGENDRÉS, LES CONSTRUCTEURS REVOIENT LEURS GAMMES : MOINS DE VARIANTES DE CARROSSERIES, DISPARITION DE CERTAINES MOTORISATIONS.

Par **Bertrand Gay**

L'offre des constructeurs, tout particulièrement celle des marques généralistes, a eu tendance à se réduire ces dernières années. La prolifération de combinaisons mécaniques rendait parfois la gamme difficile à comprendre, tant par les clients que par les vendeurs. La récente Volkswagen Golf VIII illustre ce mouvement ; ainsi, de l'entrée de base jusqu'à la GTI, la gamme Golf compte dix combinaisons de moteurs et de boîtes de vitesses. En 2017, la précédente génération proposait 17 possibilités sur le marché français. Le mouvement est également net dans le domaine des variantes de carrosseries : pour la Golf, il n'en existe plus que deux, berline 5 portes et break, contre cinq précédemment. De façon générale dans le segment C, les berlines 3 portes ont définitivement disparu. Elles trouvaient de moins en moins d'acheteurs et les coûts de développement d'une telle variante se sont révélés, pour la plupart des constructeurs, trop élevés. Et d'autres silhouettes aux ventes déclinantes ont disparu au cours des années 2010, telles les coupés-cabriolets. Mais le mouvement de réduction de l'offre des carrosseries n'est pas uniforme. Ainsi, les SUV sont apparus chez tous les constructeurs, et les marques premium ont poursuivi leur mouvement vers les segments inférieurs. Les gammes d'Audi, de BMW et de Mercedes proposent de 22 à 25 carrosseries différentes.

Toutefois, même les marques haut de gamme vont devoir optimiser leur offre. Ainsi, Ola Källenius, président du directoire de Daimler,

> « Élargir notre offre d'autos compactes n'aurait pas de sens. Nous ne voulons pas être concurrents des généralistes. »
>
> Ola Källenius,
> président du directoire de Daimler



QUOI RÉDUCTEURS ÉMISSIONS GAMMES

maison mère de Mercedes, a indiqué le 6 octobre dernier que la marque à l'étoile devait renforcer sa stratégie de valeur. Et Ola Källenius a laissé entendre que l'offre des modèles compacts, de la Classe A à la GLB, pourrait être réduite. Les huit (sept en France) variantes ont représenté 25 % des ventes mondiales de la marque en 2019.

> Demain, réduction de l'offre, même chez Mercedes, Audi et BMW ?

DES NORMES D'ÉMISSIONS TOUJOURS PLUS STRICTES

La réduction de l'offre résulte également d'autres facteurs, parmi lesquels les normes d'émissions toujours plus sévères qui jouent un rôle de premier plan. La dernière évolution de la norme Euro 6d entrera en vigueur au 1er janvier 2021 pour toutes les voitures neuves vendues en Europe. Cette dernière impose aux constructeurs la présence d'un système d'enregistrement des consommations, tant de carburant liquide que d'électricité. Mais le point le plus délicat réside dans l'abaissement du coefficient de conformité RDE concernant les émissions d'oxyde d'azote (NOx). Il est actuellement de 1,43, pour passer à 1,32 l'année prochaine, et sera de 1,00 en 2022. Cela signifie que sur un parcours, dans la circulation réelle, les émissions de NOx d'un véhicule doivent être inférieures aux mêmes 80 mg/km que lors de l'essai d'homologation sur banc. Cette disposition a des conséquences pour les moteurs diesel pour lesquels *"les constructeurs visent désormais une valeur d'émissions de NOx bien inférieure aux 80 mg/km demandés afin d'avoir une marge de sécurité pour la circulation réelle"*, confie un motoriste. Dans le meilleur des cas, ces ré-homologations demandent du temps.

Si la nécessité d'une modification de l'injection s'impose, entraînant tout le process de validation avant la mise sur le marché, cela devient plus lourd, et le constructeur peut décider de retirer son moteur du marché. C'est ce qui se passe avec le moteur BlueHDi 180 du groupe PSA qui disparaît progressivement de l'ensemble des gammes. En termes d'usage, Laurent Blanchet, directeur du produit Peugeot, estime que *"l'hybride rechargeable peut correspondre au profil d'usage qui est celui du HDi 180 notamment dans le cas des voitures de société"*. Il ajoute que ces motorisations hautes sont celles des voitures de cadres supérieurs roulant peu, et que ce profil de roulage est tout à fait compatible avec l'hybride rechargeable.


Les mesures sur banc sont maintenant complétées par un contrôle des émissions en conditions réelles.
DAIMLER

LE CO_2 RABOTE LES GAMMES

Et le transfert vers cette motorisation électrifiée apporte une solution face à la question des normes de CO_2. L'objectif actuel des ➛

constructeurs est proche des 95 g/km de CO_2 (en chiffres NEDC). Cela signifie que la moyenne des émissions de dioxyde de carbone de la flotte vendue par chaque constructeur doit atteindre cet objectif sous peine de pénalités financières. Ce mouvement va se poursuivre avec un objectif d'émissions de CO_2 réduit de 37,5 % pour 2030, avec un mode de calcul bien plus sévère. Et d'ores et déjà, des parlementaires européens ont proposé de durcir l'objectif 2030 en le faisant passer de - 37,5 % à - 50 %.

Afin de répondre à ces exigences, les constructeurs lancent de nombreux modèles électriques et hybrides rechargeables, et certains suppriment les motorisations qu'ils qualifient de *"mauvais acteurs CO_2"*. Et il ne s'agit pas uniquement de SUV ou de monospaces à essence. Ainsi, les constructeurs ont redéfini leur offre du segment A. Le groupe Renault bascule vers l'électrique avec la Twingo ZE et la Dacia Spring. Un peu plus haut en gamme, mais toujours dans la famille des citadines, Fiat vient de lancer la 500 électrique. Pour sa part, PSA s'apprête à cesser la commercialisation des Peugeot 108 et Citroën C1. Et depuis un an, les Smart Fortwo et Forfour de Daimler ne sont commercialisées qu'avec une motorisation électrique.



De la Mini à la Série 7, la gamme des BMW et des Mini à moteurs thermiques et hybrides rechargeables repose sur deux plates-formes. Le groupe vient d'en développer une nouvelle pour les futures électriques *(voir BMW iX p. 24)*.

BMW

DEMAIN, EURO 7

En parallèle à cette réglementation de CO_2, se dessinent les futures normes Euro 7 concernant les émissions polluantes. Plusieurs scénarios sont à l'étude, mais les grandes lignes sont d'ores et déjà identifiées : poursuite de l'harmonisation entre les moteurs essence et diesel, baisse des niveaux d'émissions pour l'ensemble des polluants, et prise en compte de polluants non encore réglementés, tel le méthane. La baisse des niveaux d'émissions demandera le développement de systèmes de mesure suffisamment performants, notamment pour le comptage des particules. L'Association des constructeurs européens d'automobile (l'ACEA), quant à elle, estime que la définition des objectifs liés à la prochaine norme Euro 7 impose tout d'abord de faire le bilan des gains offerts par Euro 6 en matière de qualité de l'air. De plus, confie un motoriste : *"L'idéal serait de raisonner avec un principe d'empreinte environnementale globale et non plus gaz par gaz."* Cela rejoint les réflexions et propositions menant à une évaluation globale des émissions *"du puits à la roue"*, c'est-à-dire depuis les matières premières entrant dans la construction d'une voiture jusqu'à son recyclage. En théorie, cet élargissement du champ de mesure est intéressant, mais sa mise en œuvre serait d'une grande complexité car il faudrait attribuer des émissions polluantes à toutes les étapes de la chaîne logistique menant à la construction d'une voiture. Et certaines situations prêtent à sourire.

Ainsi, Valeo produit à Étaples, près du Touquet (Pas-de-Calais), les alterno-démarreurs 48 V destinés aux moteurs essence 1.5 TSi du groupe Volkswagen. En usage, la baisse de consommation est de l'ordre de 0,3 l/100 km soit 7 g/km de CO_2. À ce gain, faudrait-il soustraire les émissions du poids lourd qui a transporté ces pièces jusqu'au site de moteurs du constructeur ?

AU BOUT DES PLATES-FORMES

Ces questions d'émissions polluantes et de CO_2 influent désormais de manière majeure sur les gammes et les coûts de développement des véhicules et des motorisations.

Pour compenser ces effets, les constructeurs misent plus que jamais sur les économies d'échelle et le partage d'éléments techniques. Ainsi, le groupe BMW construit toutes ses voitures à moteur transversal, Mini et BMW Série 1 et 2, sur une même plate-forme en utilisant des motorisations identiques. Cependant, chez tous les constructeurs, le système semble avoir déjà offert la plupart des gains de coûts et de productivité qu'il recelait. Il devient donc de plus en plus difficile de compenser, par la seule créativité technique, les défis que rencontrent les voitures essence et diesel face aux normes d'émissions. Le basculement vers l'électrification permet de répondre à ces dernières, mais il faut intégrer de nouvelles contraintes et des coûts plus élevés. ■



Les voitures du segment A à moteur thermique vont progressivement disparaître. L'offre bascule vers l'électricité, à l'image de Fiat, qui vient de lancer sa 500 EV, et du groupe Renault, avec la Dacia Spring.

DACIA

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Face au développement de motorisations plus coûteuses et à la volonté du législateur de favoriser la voiture électrique, les constructeurs n'ont pas eu d'autre choix que de manier la hache : réduction de l'offre de combinaison moteurs-boîtes et disparition de certains modèles sont au programme. Même en tenant compte de l'arrivée de nouvelles motorisations électrifiées, le consommateur y trouvera-t-il son compte malgré la hausse des coûts ? Pas certain !

PARTENAIRES DANS LA PERFORMANCE

FOURNISSEUR OFFICIEL DE RENAULT DP WORLD F1® TEAM

Les huiles et lubrifiants Castrol sont performants dans toutes les situations, y compris dans les conditions les plus extrêmes. Forts de l'expertise acquise sur la piste avec Renault DP World F1® Team, nous développons des produits toujours plus performants et innovants, adaptés aux véhicules de nos clients, au quotidien.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur castrol.fr/Renault-f1



Castrol est une marque du groupe BP. BP France: Campus Saint Christophe, Bâtiment Galilée 3, 10 avenue de l'Entreprise, 95863 CERGY PONTOISE. SAS au capital de 244 373 561.60 euros. RCS Pontoise 542 034 327.

PLUS QU'UN LUBRIFIANT, LA TECHNOLOGIE EN MOUVEMENT.

RENAULT DP WORLD F1® TEAM
recommande Castrol EDGE

Castrol EDGE

ZONE ROUGE

Tout ce qui fait le buzz cette quinzaine dans l'automobile…

Par **Jean Bourquin**



PHOTOS SB MEDIEN

Des arêtes très marquées, des montant de custode incurvés et un hayon incliné : le futur Sportage joue la carte du dynamisme.



Si, par ses lignes, le Sportage se distingue du Hyundai Tucson, il devrait reprendre la même gamme de moteurs, hybrides compris.

LE KIA SPORTAGE DÉBRIDE L'HYBRIDE

Le nouveau Sportage revêt une robe plus classique que celle de son cousin, le Hyundai Tucson. Hybridation à tous les étages.

Classique n'est pas synonyme de conservateur. De fait, Kia casse tout pour tout recommencer, sur le plan du style s'entend. Aux orties les rondeurs de l'actuelle génération, place aux angles vifs et autres arêtes multipliés à l'envi, comme le laissent deviner ces photos, malgré un épais camouflage. Celui-ci, du reste, ne peut dissimuler une organisation de la face avant revenue dans l'ordre des choses, avec des projecteurs placés sous le capot (posé à plat quant à lui), à hauteur de la calandre. Sur la mouture actuelle, ils encadrent ledit capot ("pentu" quant à lui), au-dessus de ladite calandre. En bref, le Sportage devrait faire sien le faciès de son petit frère baptisé Seltos, interdit de séjour en Europe. Nous devrions découvrir, ce faisant, une calandre étroite anguleuse à souhait, sertie d'optiques réduites à de minces filets sous lesquelles prennent place des feux antibrouillard disposés à la verticale. À vérifier le moment venu…

L'ensemble, quoi qu'il en soit, respire bon le classicisme, à l'exact opposé de ce que propose le nouveau Hyundai Tucson en toutes ces matières. Pour rappel, les deux SUV coréens partagent tout, hormis, donc, leurs apparences physiques et leurs mobiliers intérieurs. À propos d'intérieur, rien ne transpire du côté de chez Kia.



La calandre Tiger Nose est à Kia ce que le double haricot est à BMW. Le futur Sportage devrait la faire évoluer.

De l'hybride en veux-tu, en voilà

Sans surprise, le Sportage calquera son offre moteurs sur celle du Tucson, marquée du sceau de l'hybridation légère sur l'ensemble des motorisations proposées, blocs essence et diesels confondus. Et comme attendu, le Sportage héritera du module hybride rechargeable fort de 230 ch. S'ajoutera, à terme, une seconde unité du même type portée à 265 ch, chargée d'entraîner les quatre roues par la même occasion. C'est ce que dit la rumeur.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : été 2021

Prix : à partir de 29 000 €*

Concurrents : Hyundai Tucson et quelques autres…

*Estimation

215 700 yuans

SOIT 27 700 €. C'EST LE PRIX DE LA PEUGEOT 508 L PHEV EN CHINE.
"L" pour longue, car en Chine, la 508 mesure 4,86 m en longueur (4,75 m pour la version européenne). Autre particularité, la 508 hybride rechargeable (PHEV) chinoise libère 20 ch de plus que son homologue bien de chez nous (245 ch au total). Les esprits chagrins noteront l'abyssale différence entre les prix pratiqués de part et d'autre. La 508 Plug-In Hybrid française débute à 45 150 €. Que penser de l'écart avec la DS 9 *(voir ci-dessous)* avec laquelle elle partage sa plate-forme...


PEUGEOT



ASTUCE PRODUCTIONS

DS 9

Dans la cour des grandes

DS annonce simultanément les tarifs et l'ouverture des commandes de son vaisseau amiral, la DS 9. Après des débuts plutôt réussis en France, la marque premium de PSA vise plus haut avec sa première berline: rien moins que se trouver une place face aux BMW Série 5 ou Mercedes Classe E. *"On rentre dans la cour des grands,* souligne Sébastien Vandelle, directeur de DS France. *C'est un passage obligé, un défi à relever pour se positionner sur le premium au niveau mondial."* Pour y parvenir, la très longue (4,93 m) berline française assume des partis pris risqués: pas de diesel, alors que cette motorisation tient encore une place de choix dans ce créneau, pas de 6 cylindres, et des offres "tout équipé".

Outre une qualité de présentation tirée à quatre épingles, avec profusion de cuir et d'Alcantara, DS joue à fond la carte de l'hybride rechargeable. Il n'existera qu'une seule motorisation essence non hybride, la PureTech 225 (de 47 700 € à 51 700 €, selon les finitions). Ensuite, vient l'hybride E-Tense 225, de 54 000 à 56 900 €. La gamme est couronnée par l'E-Tense 4x4 360 (de 65 500 à 68 400 €) qui, comme son nom l'indique, dispose d'une transmission intégrale et de 360 ch. Cousine technique de la Peugeot 508 PSE, finalisée comme elle à Poissy, elle annonce une philosophie différente: *"Ce ne sera pas du tout le même monde*, confie Sandrine Picard, chef de projet DS. *Nous visons une forme de sérénité dynamique, du confort et de la précision de conduite, quand la Peugeot s'affiche sportive."* Plus tard viendra une hybride de 250 ch, dotée d'une plus grande autonomie électrique. Il nous tarde évidemment de pouvoir essayer ce modèle ambitieux. Mais là, il va falloir être – très – patients. Car si les commandes sont ouvertes, les premiers clients ne seront livrés qu'à l'automne... 2021 !

Par **Jean-Éric Raoul**


ANNE SECHET

RESTRICTIONS

Sus aux gueux

Manants qui vous déplacez en voitures frappées des vignettes Crit'Air 3, 4 et 5 (diesels d'avant 2011 et essence d'avant 2006), apprenez que vous serez interdits de séjour dans toutes les grandes villes de France à partir de 2025. Sauf à utiliser les bétaillères qualifiées de transport en commun... Ce sera déjà le cas en 2021, quand sept zones à faibles émissions (ZFE) s'ajouteront aux quatre existantes *(voir* L'Auto-Journal *n° 1068)*. Le gouvernement vient d'annoncer que le dispositif s'étendra à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici à 2025, ce qui représente trente-cinq nouveaux territoires où la liberté de circuler sera conditionnée. Les autorités locales pourront en remettre une couche, à l'exemple de la métropole lyonnaise qui prévoit de chasser les diesels hors de ses murs en 2026. Des radars puniront l'éventuel contrevenant qui aura l'outrecuidance de garder sa vieille voiture.

ZONE ROUGE



RAPHAEL SORET

"Il arrivera un jour où les véhicules 100% thermiques, sans micro-hybridation, ne passeront plus les normes. C'est pour cela que notre plan prévoit l'électrification de 100% de la gamme à partir de 2022."

Grégoire Ginet, directeur marketing "powertrain" chez Renault, dans une interview accordée au site d'information journalauto.com.

À l'approche de l'entrée en application de la norme Euro 6d ICS-FCM *(voir notre enquête p. 30)*, l'épuration des gammes Renault débute dès maintenant. À titre d'exemple, l'Arkana en phase d'approche sera privé de diesel, laisse entendre Grégoire Ginet. Nous en reparlerons.



PHOTOS : DAIMLER

LUXE

Maybach, synonyme de démesure

Démesure est le mot. Extrapolée de la nouvelle Classe S Limousine (la longue), la Maybach allonge l'empattement de sa matrice de 18 cm (3,40 m au total), pour atteindre 5,47 m en longueur. La calandre à lamelles verticales, la teinte deux tons, les supports-mollets massants aux places arrière, l'ouverture électrique des portières, la compensation active des bruits de roulement avec à la clé un confort phonique exceptionnel, supposons-nous, les roues arrière directrices, la suspension pilotée par caméra interposée et l'amortissement pneumatique (liste non exhaustive) font le reste.

En France, la Classe S Maybach limitera son offre moteur à un V8 4.0 de 560 ch soutenu par l'hybridation légère. Ouverture des commandes en avril 2021, à des prix que nous vous laissons deviner…

Les chiffres du marché européen en octobre 2020



-7,1%

C'est la baisse des immatriculations enregistrée au mois d'octobre par rapport au mois d'octobre 2019 (- 27,3% sur les dix premiers mois de l'année).

-0,2%

C'est la baisse des ventes en Italie. De fait, aucun pays majeur n'est positif. Suivent le Royaume-Uni (- 1,6%), l'Allemagne (- 3,6%), la France (- 9,5%) et l'Espagne (- 21%).

1 129 223

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

19,4%

C'est la hausse des ventes de la marque Audi en octobre. Suivent Jeep (6,7%), Fiat (5,5%), Opel (3,3%), Renault (1,2%), Kia (1,1%) et Dacia (0,1%).



GENDARMERIE DE L'HERAULT

FAIT DIVERS **L'Audi Q8 a du coffre**

Audi se serait bien passé d'une publicité de ce genre. Une chose est sûre, les éventuelles critiques portant sur les capacités d'emport du SUV-coupé Q8 (1 755 dm^3 banquette rabattue, d'après la fiche technique) sont injustifiées. Vingt-trois ballots de résine de cannabis pesant 824 kg : un Berlingo ne fait guère mieux. Mais il va moins vite. De fait, c'est à l'occasion d'un *go fast* lancé sur l'autoroute A9 que le GIGN a intercepté, le 9 novembre dernier, ce Q8 chargé comme un mulet. Le conducteur et son passager ont été placés en garde à vue.





VIDÉO Crash-tests à la mode suédoise

Visible sur YouTube sous le titre *Volvo XC40 drops from 30 m**, la vidéo fait grand bruit. On y voit les gens de Volvo jeter dans le vide une dizaine de voitures neuves, du SUV XC40 au break V90, du haut d'une grue sur une distance de 30 m. Les Volvo sont lâchées "tête la première", poupe en avant ou sur le flanc, dans le but de simuler tous les types de collision. C'est pour la bonne cause. L'opération, plus poussée qu'un crash-test en laboratoire, permet aux secouristes de mettre à jour leurs techniques de désincarcération sur les voitures actuelles, toujours plus résistantes et bardées d'équipements de sécurité qu'il leur faut apprendre à maîtriser. Nous adhérons, au-delà du spectacle d'une infinie tristesse.

*Le Volvo XC40 chute de 30 m.

363 %

C'EST LA PROGRESSION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES HYBRIDRES RECHARGEABLES ENREGISTRÉE EN FRANCE DURANT LES DIX PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE, PAR RAPPORT À LA MÊME PÉRIODE EN 2019.

Sur les 50 843 modèles hybrides rechargeables ayant trouvé preneur du 1er janvier au 31 octobre, le Peugeot 3008 Hybrid occupe la première place, fort de ses 5 286 immatriculations. Suivent le DS 7 Crossback e-Tense (3 587) et le Renault Captur e-Tech Plug-In (3 433). Ce dernier passe en tête en octobre (1 693 immatriculations sur un total de 10 214 sur ce mois).



SALONS 2021 Annulations, reports et maintiens

La crise sanitaire et les mesures de protection qu'elle provoque n'épargnent pas les grands Salons automobiles internationaux programmés en 2021. Tout le monde, toutefois, n'est pas traité à la même enseigne. État des lieux.

- Salon de Bruxelles

Initialement programmée au mois de janvier, comme chaque année, l'édition 2021 du Salon belge est annulée. Rendez-vous est pris en janvier 2022, même endroit même heure…

- Rétromobile

Le grand raout de la voiture ancienne aura bien lieu en 2021, mais pas aux dates habituelles (début février). Rétromobile donnera accès aux trésors de l'automobile du 2 au 6 juin 2021.

- Salon de Genève

Le Salon suisse pourrait ouvrir ses portes à la presse début mars, sur trois jours seulement, disait la rumeur, rapportée par nous-mêmes dans ces colonnes. Rien ne la confirme, ni ne l'infirme, au moment où sont écrites ces lignes.

- Salon de Shanghai

Il se tiendra aux dates prévues, du 21 au 28 avril.

- Salon de Los Angeles 2020

Le rendez-vous californien, qui devait se tenir fin novembre 2020, a été reporté de six mois. On pourra arpenter ses allées du 21 au 31 mai prochains. L'édition 2021 est maintenue fin novembre.

- Salon de Munich

Le Salon automobile biennal allemand se déplace de Francfort à Munich. Il est maintenu aux dates prévues, soit du 7 au 12 septembre.

- Salon de Detroit

Déplacé du mois de janvier au mois de juin avant la pandémie, le salon de *Motorcity* aura finalement lieu du 28 septembre au 9 octobre.

- Salon de Tokyo

Le Tokyo Motor Show se tiendra fin octobre/début novembre, à des dates non communiquées à cette heure.

OFF

Lotus se convertit au SUV

Selon le magazine britannique *Autocar*, Lotus prépare un SUV et il sera électrique. Les puissances annoncées donnent la mesure de l'entreprise, soit 600 ou 750 ch pour une autonomie frisant les 600 km. L'engin, baptisé Lambda en interne, sera fabriqué en Chine dans les usines de Geely, propriétaire de Lotus. Commercialisation au début de l'année 2023.

La Honda Civic nous quitterait

Les faits : la prochaine Civic, dont les images circulent ici et là sur le Net, sera fabriquée aux États-Unis, et non plus en Grande-Bretagne, où Honda s'apprête à fermer les portes de son unité de production. Ce faisant, tout laisse à penser qu'elle ne traversera pas l'Atlantique. La rumeur enfle, d'autant qu'elle est relayée par des sites d'information fiables.

Mazda dévoile son 6 cylindres

À contre-courant. C'est une habitude chez Mazda, qui vient de dévoiler son futur 6 cylindres en ligne au moment où ce type de mécanique n'est plus vraiment en odeur de sainteté. Essence et diesel, qui plus est… Dans le même temps, Mazda présentait un module hybride rechargeable basé sur un 4 cylindres. Une première, pour ce constructeur.

RETOUR

Pour son retour sur le segment des compactes, Citroën veut affronter les Golf, Mégane ou 308 à sa manière : avec une nouvelle C4 croisée entre berline, coupé et SUV, forte en personnalité à l'extérieur et avec la promesse du meilleur confort à l'intérieur. Recette gagnante ?

Par **Cyril Biotteau** Photos **Yann Lefebvre**

CROISÉ

Citroën aurait presque déçu en proposant une descendante conventionnelle à la précédente C4. D'ailleurs, la C4 Cactus avait fait fort dans l'originalité, elle qui tentait dernièrement de combler l'absence du constructeur sur le segment des compactes sans appartenir vraiment au sérail pour cause de dimensions et finitions trop modestes.

La nouvelle C4, plus cossue, revient de plain-pied dans la catégorie, mais à la façon Citroën : décalée.

L'Auto-Journal vous l'a déjà longuement révélée *(voir* L'AJ *n° 1065 et 1066)*, mais pour ceux qui étaient en vacances, session de rattrapage : elle utilise la plate-forme des 208 ou 2008 (appelée CMP) et non pas celle de la 308 (l'EMP2). Pour autant, elle a le gabarit du segment avec 4,36 m de long : plus qu'une 308 ou une Golf, mais autant qu'une Mégane par exemple. En revanche, avec 1,53 m de haut, elle hésite entre la toise d'une berline et celle d'un SUV, même si elle lorgne plus vers ce dernier du côté de sa garde au sol. Côté design, normalement, celui-ci ne devrait pas vous laisser indifférent, dans un sens ou dans l'autre, mais il participe à la confusion avec cette ligne de toit fuyante façon coupé et une poupe très abrupte.

Reprenant la plate-forme de la 208 et du 2008 (et donc de la DS 3 Crossback), la C4 en reprend logiquement la plupart des motorisations : une version 100 % électrique *(voir encadré p. 41)*, le 1,5 l HDi côté diesel et pour l'essence, des blocs 3 cylindres 1,2 l turbo de 100, 130 et 155 ch. L'utilisation de la CMP →



WILLIAM CROZES

Ë-C4 : LA C4 100 % ÉLECTRIQUE

Reprenant la plate-forme de la 208, la C4 en reprend la motorisation électrique de 136 ch associée à la batterie de 50 kWh. En revanche, il n'y aura pas de version hybride, ni même de micro-hybride, du moins pour l'instant. Nous avons pu mesurer cette ë-C4 qui compense ses 60 kg de plus par rapport à l'e-2008 par un meilleur Cx (elle est plus basse) et affiche une autonomie de 266 km quasiment équivalente (259 km pour le SUV Peugeot). L'ë-C4 s'apprécie surtout pour son confort encore plus élevé que dans les C4 thermiques, grâce à l'absence de bruit de moteur et de vibrations. Le prix de la C4 électrique commence à 35 600 € (hors bonus de 7 000 €), soit guère plus qu'une Renault Zoe R135 de segment inférieur. Bien placée, donc, malgré son autonomie inférieure à celle de la Renault.



PRATIQUE ET JOLI
Citroën a tenu compte des reproches faits à la 308 où il faut passer par l'écran tactile pour régler la climatisation. Ici, vous y avez un accès direct, et en plus le design des boutons est soigné, avec un motif reprenant les chevrons de Citroën.



PRATIQUE (BIS) ET ORIGINAL
Devant le passager, au-dessus de la traditionnelle boîte à gants, assez grande au passage, prend place ce tiroir pratique et original. Il est lui-même surmonté d'un système de fixation pour tablette tactile, moins convaincant.



NOUVELLE MODE
Comme sur la Golf 8, le "levier de vitesses" n'en est plus un sur les versions à boîte automatique : il est remplacé par cet interrupteur, joliment travaillé. Avantage : beaucoup de place libérée sur la console centrale et une sensation d'espace.



REDONDANCE
L'affichage tête haute est en série dès le niveau de finition Feel Pack (le 3e sur 5). En couleur, plutôt agréable, il se montre malgré tout redondant avec le petit combiné d'instruments situé juste en dessous. À moins que ce soit l'inverse…

DE NOUVELLES COMMANDES AU VOLANT
Le volant de la C4 inaugure de nouvelles commandes à la fois plus ergonomiques que les anciennes et plus flatteuses à l'œil et au toucher.

INCONTOURNABLE
Dès le 2e niveau de finition (Feel), vous avez droit de série à un bel écran central, devenu incontournable, ici de 10 pouces en format paysage. Le GPS connecté, lui, arrive de série au 3e niveau (Feel Pack).

LE PLEIN DE RANGEMENTS
L'espace libéré par l'absence de levier de vitesses est bien exploité par la C4 qui propose beaucoup de rangements, ouverts ou fermés, dont l'un comprend un chargeur à induction. Pratique et moderne, cette C4!

Épurée et technophile

Le dessin de la planche de bord, assez épuré, contraste avec le design chargé de l'extérieur. Très horizontal, il s'articule autour de l'écran central de 10 pouces et du petit combiné d'instruments de 5 pouces : que du numérique ! La présentation se veut dans l'ensemble cossue, comme en témoignent plusieurs détails soignés visibles dans cette page.

Mais si les plastiques de la partie supérieure de la planche de bord sont moussés, comme chez les concurrentes, ils ne flattent pas vraiment l'œil, et d'autres plastiques durs en partie inférieure gâchent un peu la fête. Cette C4 aura du mal à rivaliser en la matière avec les stars de la catégorie, ou même avec la nouvelle Seat Leon, assez réussie sur ce point.



Le combiné d'instruments en face du conducteur est un petit écran de 5 pouces assez minimaliste. Personnalisable, il peut afficher le GPS mais pas avec la cartographie, uniquement sous forme d'icônes d'orientation, à l'ancienne. Audrey Amar, la chef produit C4, indique qu'elle aurait aimé, si la législation l'avait permis, se passer de cet écran et ne garder que l'affichage tête haute pour simplifier "l'IMH" (interface homme-machine) au maximum…







❶ Plus légère que la 308, la nouvelle C4 accélère plus fort à motorisation équivalente.
❷ Les passagers arrière bénéficient d'un espace aux jambes supérieur à celui de la 308, mais les plus grands devront composer avec une garde au toit moyenne : le profil fuyant du toit n'a pas que des avantages !
❸ Avec 380 dm³ annoncés, le coffre de la C4 est juste dans la moyenne de la catégorie, alors que les stars comme la 308 ou la Golf dépassent les 400 dm³.

empêche pour l'instant de monter plus haut en motorisation, mais l'offre de départ couvre bien le cœur de marché.

En terrain connu à la fois pour la plate-forme et les moteurs, la C4 veut se différencier de ses cousines par le confort.

C'est devenu un élément clé pour Citroën. Pour ce faire, elle adopte les fameuses butées hydrauliques, promet une partie NVH (Noise, Vibration and Harshness : traitement de l'insonorisation et des vibrations) soignée, utilise des pneus à flancs hauts (195/60 R18), reprend les sièges Advanced Comfort déjà vus dans les C4 Cactus ou C5 Aircross, et porte une attention particulière à la douceur des commandes, par exemple avec une direction très assistée.

Résultat : la promesse d'un confort au-dessus de la moyenne est globalement tenue, à quelques détails près. L'ensemble se montre efficace sur les "hautes fréquences", évitant les trépidations et filtrant bien toutes les petites déformations.

PLUS
Confort au-dessus de la moyenne
Soin apporté à certains détails
Beaucoup de rangements
Tarifs pas prétentieux

MOINS
En manque de dynamisme
Garde au toit à l'arrière
Coffre moyen
Certains plastiques décevants

Pour les grosses en revanche, pas de miracle, même si elles sont bien traitées à basse vitesse. La partie vibrations se montre à la hauteur malgré la présence d'un 3 cylindres sous le capot. Précisons quand même que lors de notre essai, le stop&start a brillé par son absence pour cause de batterie pas assez chargée (nous l'avons su après) : difficile du coup de vous dire si ses interventions changent le verdict vibratoire. Pour l'insonorisation, le 3 cylindres se reconnaît lors des accélérations franches, et les bruits aérodynamiques auraient pu être mieux filtrés sur autoroute, mais rien de rédhibitoire. La boîte EAT8 de notre modèle d'essai, elle aussi, participe à l'ambiance par une belle douceur d'utilisation, sans pour autant se montrer lente.

En contrepartie de ce très bon niveau de confort, la C4 délaisse le dynamisme.

Nous ne parlons pas de performances, puisque cette C4, plus légère que la 308, accélère plus fort à motorisation équivalente, ici en 9,4 s pour passer de 0 à 100 km/h. Le manque de dynamisme concerne la partie châssis. La C4 montre bien sûr un comportement sain, et même une certaine efficacité en étant capable de passer vite en courbe sur du bosselé. Mais elle prend du roulis, n'aime pas les changements d'appuis trop rapides et nécessite plus de mouvements au volant pour tourner autant qu'une 308. Même structurellement, indépendamment des réglages, avec un empattement plus long que celui de sa cousine sochalienne, elle a tendance à moins d'agilité. Mais cette C4 assume : elle privilégie le confort de ses passagers.

Elle tente de les flatter par plusieurs détails soignés, comme les molettes de climatisation ou

LA CHASSE AU BRUIT ET AUX VIBRATIONS, AINSI QUE LA DOUCEUR DES COMMANDES, SONT DES ÉLÉMENTS CLÉ POUR CITROËN ●●●


La position de conduite est 7 cm plus haute que la moyenne des berlines compactes.

❶ Alors que plusieurs commandes sont soignées, ce bloc situé à gauche du volant utilise des plastiques cheap et un design peu valorisant.
❷ Voilà ce qu'il reste des airbumps de la C4 Cactus: un élément de design qui participe à l'effet SUV. Les roues de 18 pouces sont chaussées de pneus 195/60: comme sur le Scénic, un diamètre important pour le look, une largeur contenue pour le Cx.



1


2

le "levier de vitesses" décorés des chevrons de Citroën. Ou par des idées originales, comme le tiroir inédit au-dessus de la boîte à gants, ou le système de fixation pour tablette tactile. La qualité de présentation, dans l'ensemble, profite de ces détails ainsi que des plastiques moussés présents sur la partie supérieure de la planche de bord. Mais d'autres plastiques durs remontent haut et restent bien visibles. Et puis quelques détails détonent, comme le groupe de boutons à gauche du volant (ils commandent l'affichage tête haute et le volant chauffant), nettement moins soigné visuellement. Des compromis qu'expliquent en partie les tarifs de cette C4: elle débute à 20 900 € (en PureTech 100 ch et finition Live) et notre modèle d'essai très bien équipé s'affiche à 30 500 € hors options mais avec la boîte automatique. Un tarif plus intéressant que celui de la 308 à équipement et moteur équivalents, ou que la Golf. La C4, moins prétentieuse que ces stars, va plutôt jouer dans la cour des challengers comme la Seat Leon, la Kia Ceed ou la Hyundai i30. Et ça, c'est une bonne nouvelle. ■



CITROËN C4
PureTech 130 ch EAT8 Shine Pack
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	131 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8
Châssis	
Diamètre de braquage	10,9 m
Pneumatiques	195/60 R 18
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,36/1,83/1,53/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 278/1200 kg
Performances	
0 à 100 km/h	9,4 s
Vitesse maxi	200 km/h
Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	380 dm³

LE BUDGET

Prix	**30 500 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (130 à 134 g/km)
Prix du modèle essayé*	31 800 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès/dém. sans clé, affichage tête haute, AFIL active, aide au parking AV/AR + cam. de recul, Bluetooth, chargeur smartphone induction, clim auto, détect. pluie/luminosité, feux AV 100% LED + codes/phares auto, freinage auto d'urgence + détecteur de piétons/cyclistes, jantes alliage 18 pouces, lect. panneaux, régulateur de vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV chauffants, syst. multimédia avec écran tactile 10 pouces/GPS connecté/ Android Auto, Apple Car Play/prise USB....

Options
Alarme anti-intrusion (250 €), ConnectedCam (270 €), sièges avant massants à réglages lombaires électriques + siège conduct. à rég. élec (400 €), toit ouvrant vitré (900 €), volant chauffant (150 €)...

Consommations	
Mixte	5,7 à 5,9 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	NC
Réservoir	50 l

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

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Originale et (très) confortable comme toute Citroën doit désormais l'être, la nouvelle C4 se paye le luxe de ne pas avoir pris la grosse tête en tarifs. C'est la combinaison de ces trois atouts qui la rend intéressante, malgré quelques petits travers.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

VOLKSWAGEN TIGUAN

2.0 TDI 150 ch 4Motion DSG7 R-Line

Grands changements par petites touches

À première vue, le Tiguan restylé évolue peu. Pourtant, une petite révolution a eu lieu à bord, avec l'arrivée du tout-tactile. Au risque de bouleverser quelques habitudes… Test en pratique avec une version 2.0 TDI de 150 ch.

Par **Alan Froli** Photos **Arnaud Saunier**

Cubique, spacieux, fonctionnel, le Tiguan est le SUV pragmatique par excellence ! En digne membre de la famille Volkswagen, il profite d'une ergonomie étudiée, propice à une utilisation simple comme bonjour. Enfin ça, c'était avant ! Depuis qu'il a reçu ses projecteurs plus étirés et sa calandre plus imposante, il semble vouloir tirer un trait sur son image de gendre idéal. Influencé par sa sœur, la Golf, entrée précocement dans la crise de la cinquantaine avec la huitième génération, il renverse la table et se la joue rock. Fini, les boutons classiques, jugés dépassés ; place à des touches tactiles ou sensitives. Sur l'ensemble des commandes de chauffage et de climatisation déjà. Mais également dans cette version au look plus sportif, R-Line, sur le volant. De façon certaine, l'habitacle apparaît plus moderne et technologique que jamais, ce qui séduira sans doute quelques jeunes cadres dynamiques. D'autant que les commandes se révèlent plutôt réactives dans l'ensemble. Hélas, ceux qui souhaitent garder les yeux sur la route, quitte à tâtonner au besoin pour effectuer des réglages basiques, risquent d'être fort déçus.

Car chaque geste impose désormais d'être suivi d'un coup d'œil, même bref, pour être sûr de ne pas louper ses manipulations.

Plus contrariant, la sensibilité excessive des interfaces tactiles peut entraîner quelques dérèglements lors des manœuvres à basse vitesse, au niveau du système audio, mais aussi de l'ordinateur de bord. Par ailleurs, si certaines commandes valident l'ordre donné par une légère impulsion dans le doigt, la sensation ➔



❶ Les diesels sont associés à la boîte double embrayage DSG7. Une molette permet d'adapter la transmission aux conditions d'adhérence. ❷ Le dessin est austère, mais la modernité est là avec les touches tactiles de la commande de chauffage.



❶ Reconduite, la finition R-Line se reconnaît à ses boucliers ajourés et à ses jantes de grand diamètre, qui donnent aux Tiguan un style sportif valorisant. ❷ Peu de changement à l'arrière, hormis le dessin à l'intérieur des optiques. La transmission 4Motion de ce modèle écope d'un malus de 1901 €.





PLUS
Douceur à l'usage
Espace intérieur
Aspects pratiques

MOINS
Ergonomie tactile
Châssis pantouflard
Présentation austère



SUIVANT L'EXEMPLE DE LA GOLF, LE TIGUAN SACRIFIE LA SIMPLICITÉ D'UTILISATION SUR L'AUTEL DE LA MODERNITÉ AVEC SES COMMANDES TACTILES •••

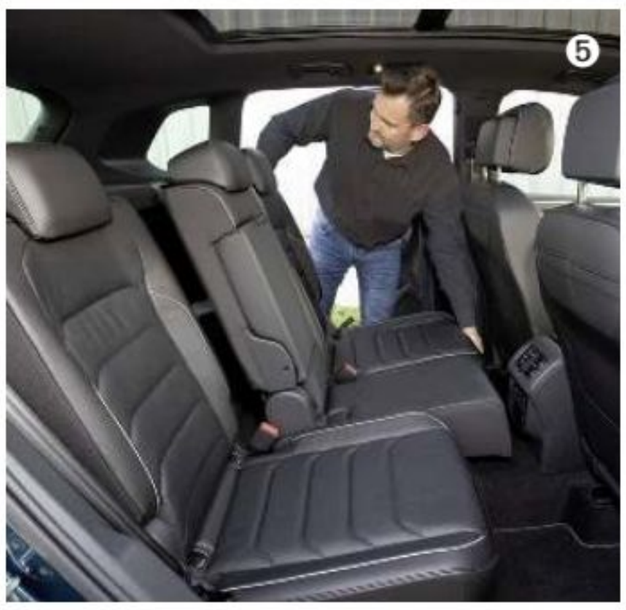
La conduite n'a rien de sensationnelle, surtout avec le "petit" diesel de 150 ch, mais celui-ci fait preuve de disponibilité et la boîte DSG de douceur. Mieux, les aides à la conduite actives, toutes de série ici, sont efficaces.











❶ En termes de qualité d'image, de réactivité et de facilité d'utilisation, les écrans se révèlent plus aboutis que ceux des rivaux de marques généralistes. ❷ La grande ouverture du coffre et ses parois au carré facilitent les gros chargements. Sa contenance est parmi les plus importantes de la catégorie. ❸ Le Tiguan reste l'un des rares SUV compacts à offrir un réglage séparé de la température à l'arrière. ❹ Sur ce volant au look sportif de la R-Line, place aux touches tactiles ou sensitives. ❺ Banquette coulissante avancée à fond, les passagers ont forcément moins de place pour leurs jambes, mais cela reste acceptable.



n'a rien d'agréable. De fait, difficile de parler de progrès. Une habitude à prendre sans doute, l'usage nous le dira.

L'agrément mécanique, en revanche, est toujours au rendez-vous ici, avec un diesel souple à bas régime et suffisamment alerte sur les grands axes. D'autant que la boîte robotisée à double embrayage et 7 rapports DSG se montre toujours aussi douce et rapide, même si elle a tendance à privilégier les très bas régimes en mode normal. Si ce TDI de 150 ch suffit au quotidien, les plus pressés seront ravis d'apprendre qu'une version de 200 ch est disponible. En revanche, le biturbo de 240 ch a tiré sa révérence, "remplacé" par une version hybride rechargeable de 245 ch, bientôt à l'essai. Par ailleurs, la transmission 4x4 est toujours aussi appréciable sur sol mouillé. Malheureusement, elle se paie désormais très cher : en plus d'un surcoût de 2 190 €, elle entraîne ici un malus de 1 901 € (contre 350 € pour la version 4x2…). Sachant que le Tiguan n'est déjà pas donné, il faut vraiment en avoir besoin.

Cependant, le Tiguan ne se distingue toujours pas par un comportement très enjoué. Les réactions progressives et équilibrées du châssis sont appréciables et sécurisantes, ainsi que la puissance du freinage, mais le train avant paraît toujours un peu pataud, surtout dans les successions de virages serrés. L'option châssis sport (475 €), qui associe une suspension plus ferme et une direction à pas variable, ajoute un peu de réactivité, mais sans atteindre le niveau d'agilité d'un Peugeot 3008. Volkswagen propose aussi un amortissement piloté, facturé 1 120 €, qui laisse le choix entre un réglage Confort ou Sport, ce qui reste exceptionnel dans la catégorie.

À défaut de se montrer sensationnel au volant, le Tiguan a le souci du devoir familial. Déjà parce qu'il reste plus facile à vivre que la grande majorité de ses rivaux. L'espace et l'aménagement intérieurs restent exemplaires et sa banquette coulissante, également rare dans la catégorie, permet d'arbitrer entre le volume du coffre ou les places arrière selon les besoins. La plupart du temps, les grands ados bénéficieront d'un espace géant pour allonger les jambes. Et lors des départs en vacances ou des emplettes de Noël – bien sûr que le père Noël va passer ! –, il est toujours possible de gagner 141 dm³ dans le coffre, soit 667 dm³ au total. Seul un Citroën C5 Aircross en offre davantage mais, contrairement à l'allemand, le français ne laisse que peu d'espace aux jambes. Par ailleurs, le Tiguan dispose de nombreux et vastes rangements, y compris sous les sièges avant, et d'un dossier avant rabattable, fort commode au moment de charger des objets longs.

Enfin, ses écrans tactiles ou numériques haute définition, réactifs au toucher et aux menus intuitifs, sont dignes des modèles plus haut de gamme, tout comme la qualité des matériaux et des assemblages, au cordeau. Il en va de même de l'efficacité des nombreuses aides à la conduite active, elles aussi mises à jour et qui représentent désormais le nec plus ultra. Reste que ce déferlement de technologie ne masque pas un design intérieur toujours classique, voire austère. ■

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 150 ch 4Motion DSG7 R-Line

L'avis d'Alan Froli

Même plus sexy, le Tiguan manque de chaleur. Je préfère un Peugeot 3008 ou un BMW X1, moins spacieux.

60 % *Quotient Émotionnel*





Le nouveau Tiguan se reconnaît à son avant aux formes adoucies au niveau de sa calandre, plus large et haute, et de ses feux, qui s'étendent sur les ailes.

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	150 ch à 3500 tr/mn
Couple maxi	■	360 Nm à 1600 tr/mn
Type		4 cyl.en ligne, turb. dies.
Cylindrée/puissance fiscale		1968 cm³/8 CV
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		robot. dble emb./7
Châssis		
Diamètre de braquage (entre trottoirs)	■	11,5 m
Pneumatiques		255/40 R19
Dimensions/Poids		
L/l/ h/empattement		4,52/1,84/1,68/2,68 m
Poids/tractable freiné		1780/2500 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	■	31,8/9,8 s
90-130 km/h en Drive	■	10 s
Vitesse maxi	■	191 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/30/63 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	12-30 cm (1)
Largeur aux coudes AV/AR	■	153/147 cm
Volume de coffre	■	526-667 dm³ (1)
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	24,5/47,7/65 dB

LE BUDGET

Prix	■	**47500 €**
Malus écologique (CO_2)	■	1901 € (168 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		55960 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Banquette coulissante. (2) Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

AFIL, aide au parking AV/AR, 7 airbags, ESP, hayon mains-libres, phares full LED, régul. de vitesse adaptatif, sièges Sport, surveillance angles morts, syst. multimédia av. écran tactile/GPS/USB…

Options

Affich. tête haute (605 €), airbags latéraux AR (400 €), amortiss. piloté (1120 €), toit pano. (1380 €)…

Consommations		
Moyenne	■	6,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■	6,6/6,6/7,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■	852 km/58 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

La nouvelle interface tactile n'est pas vraiment un progrès, mais le Tiguan ne se résume pas à cela. Il reste un SUV doux à l'usage, facile à vivre, bien fabriqué, qui maîtrise les technologies embarquées à la perfection. Toujours peu enthousiasmant à conduire, hélas.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Les bien

Renault Clio
1.0 TCe 100 ch X-Tronic R.S. Line - 24 100 €

Volkswagen Polo
1.0 TSI 95 ch DSG7 Carat - 23 420 €

Peugeot 208
1.2 PureTech 100 ch EAT8 GT - 24 800 €

Hyundai i20
1.0 T-GDi 100 ch DCT-7 Creative - 23 600 €

Ces petites citadines se plient en quatre pour faciliter le quotidien. Non seulement parce que leur transmission automatique adoucit leur conduite, mais également parce qu'elles veulent briller sur tous les terrains. En ville, au supermarché, sur route comme sur autoroute, ce sont les nouvelles reines de la polyvalence.

Par **Camille Pinet** Photos **Yann Lefebvre et Arnaud Saunier**

veillantes



Quoi de plus évident qu'une citadine automatique ? C'est bien en ville, où les arrêts et redémarrages sont les plus fréquents, qu'il est des plus pénibles d'utiliser une transmission manuelle. Ces petites voitures ont pourtant, longtemps, été parmi les plus décevantes. La faute à des boîtes de vitesses mal adaptées, quelle que soit la technologie retenue. Souvenons-nous notamment des fameuses BMP de PSA, dont chaque passage de rapport gratifiait les occupants d'un désagréable à-coup, ou encore des emballements du moteur de la précédente Toyota Yaris hybride. Ces dernières années cependant, les constructeurs n'ont cessé de faire progresser ces boîtes, même si la variété des technologies est toujours aussi grande. Ainsi, parmi nos six concurrentes du jour, nous en comptons quatre : boîtes à convertisseurs classiques pour la Citroën C3 et la Peugeot 208, transmission à variation continue pour la Renault Clio, train épicycloïdal piloté pour la Toyota Yaris Hybride et enfin des double-embrayages pour la Volkswagen Polo et pour la toute nouvelle Hyundai i20, concurrente la plus récente de notre affrontement. Toutes boxent dans la catégorie des plus ou moins 100 ch essence, le cœur de gamme d'un segment presque entièrement renouvelé ces deux dernières années. Quelle est celle qui parviendra à remporter la palme de la polyvalence ? Réponse dans ce comparatif.

Hyundai i20

1.0 T-GDi 100 ch DCT-7 Creative

23 600 €

6e

SUR LA ROUTE Soyons clairs : ce n'est pas à cause de sa transmission à double embrayage que la nouvelle sud-coréenne finit dernière de ce comparatif. Rapide, plutôt bien étagée, elle profite de l'assistance du moteur électrique pour proposer des changements de rapports rapides et doux, sans rupture de couple à basse vitesse. C'est, hélas, le seul avantage apporté par ce système micro-hybride de 48 V. En termes de performances, l'i20 ne creuse pas l'écart face à ses rivales 100 % thermiques, même si sa mécanique se montre vive et agréable à l'usage. La gestion électronique, qui favorise systématiquement le fonctionnement en roue libre, paraît inadaptée à une utilisation citadine et déconcerte le conducteur. C'est paradoxalement en mode Sport qu'elle se révèle la plus cohérente. Plus grave, l'i20 apparaît, et de loin, comme la plus inconfortable de la bande, la faute à des suspensions trop sèches. Dommage, car elle n'est pas désagréable à mener dans les virages, où elle fait preuve d'une certaine vivacité !

LA VIE À BORD Hyundai lorgne beaucoup sur ce que fait Volkswagen, et a visiblement pris acte de la baisse de qualité de finition qui caractérise les dernières productions allemandes. Si les assemblages sont de bonne facture, l'i20 fait appel aux matériaux les moins flatteurs de cette confrontation. C'est aussi elle qui propose le coffre le moins volumineux, soit même 10 dm³ de moins que la Yaris ! Heureusement, l'habitabilité à l'arrière est excellente et l'ergonomie satisfaisante. Enfin, la grande dalle du système multimédia est séduisante en dépit de ses menus complexes.

LE BUDGET Décidément, le système 48 V ne convainc pas, particulièrement au chapitre consommation : l'i20 est la plus gourmande de la bande, derrière la Volkswagen Polo. Et elle est loin d'être bradée, même si l'équipement de la finition Creative est très complet. Elle garde pour elle l'avantage de sa garantie cinq ans à kilométrage illimité, sans équivalent parmi les concurrentes.

Le bilan aj ★★½☆☆

Nous attendions mieux de Hyundai. L'i20, pas mauvaise citadine, mais peu confortable, ne brille dans aucun domaine, si ce n'est l'habitabilité à l'arrière. Et dans un comparatif aussi serré, cela ne pardonne pas.



Le style intérieur est agréable à regarder mais la qualité de réalisation déçoit, surtout si on considère les progrès réalisés par les concurrentes.

À la loupe

L'i20 soigne son design intérieur et extérieur comme jamais. Le thème des lames horizontales superposées se retrouve partout, y compris sur les entourages de poignées de porte. Dommage que la qualité des matériaux ne suive pas ces belles intentions : les plastiques durs sont omniprésents.



C'est finalement sur le plan esthétique que l'i20 marque la plus grande progression par rapport à sa devancière.

L'avis de Camille Pinet

50 % *Quotient Émotionnel*

Je n'ai essayé aucun système de micro-hybridation 48 V convaincant. L'i20 confirme ma déception.

Quel changement ! Toute en rondeurs, la Yaris offre l'un des styles les plus originaux de sa catégorie.

L'avis de Camille Pinet

70 % *Quotient Émotionnel*

Coup de cœur pour cette Yaris dont le style est enjoué, la conduite pleine de caractère. Toyota a changé de braquet.

Toyota Yaris

1.5 Hybride 116 ch Collection

25 450 €

5e

SUR LA ROUTE Que de progrès ! Par rapport à sa devancière, la Yaris Hybride constitue une petite révolution en termes de confort de suspension et de dynamisme. Particulièrement à l'aise en ville, elle peut enfin en sortir sans faire souffrir ses occupants. La gestion de son système hybride favorise désormais l'agrément de conduite, et les emballements du moteur thermique provoqués par la transmission sont encore là, mais bien plus rares. La mécanique hybride se révèle dans l'ensemble silencieuse, ce qui met en exergue sur route et autoroute des bruits d'air et de roulements, nettement plus prononcés que chez les rivales. Dommage, car pour le reste, la Yaris se révèle très plaisante à mener et assure les meilleures relances du lot.

LA VIE À BORD En moyenne plus courte de 10 cm que ses concurrentes, la Yaris doit en plus faire de la place à l'imposante batterie qui alimente son système hybride. Les ingénieurs japonais ont plutôt bien travaillé, mais il n'y a pas de miracle. Malgré des progrès, la Toyota est la moins spacieuse à l'arrière, où l'espace à la tête est compté, tout comme aux jambes. Même constat pour le coffre, le deuxième plus petit du lot. La qualité des matériaux est un ton en dessous de ce que proposent ses rivales européennes, et l'ergonomie du système multimédia reste perfectible. C'est à ce chapitre qu'elle pèche le plus !

LE BUDGET Sur ce point, l'efficacité de la motorisation hybride en matière de consommation est redoutable. La Yaris consomme en moyenne entre 1,7 et 2,3 l/100 km de moins que ses concurrentes thermiques : un gouffre ! Mais cet atout se paie à l'achat : la Toyota est la plus chère de nos protagonistes. Et si la finition Collection est bien dotée, elle fait l'impasse sur des équipements de série chez les concurrentes, comme la navigation. Soulignons une garantie de trois ans un peu plus généreuse que de coutume et la fiabilité reconnue du système hybride.

Le bilan aj ★★★★☆

La Yaris a gagné en caractère et en dynamisme sans renier son credo : la consommation record. Reste l'habitacle étriqué, et un prix élevé dans cette finition Collection qui lui font perdre des places dans cette confrontation.



Un peu complexe, la planche de bord affiche une finition correcte. Mais l'ergonomie laisse encore à désirer.

À la loupe

Même si l'originale planche de bord propose une cavité très accessible sous les aérateurs, la Yaris n'offre pas les rangements les plus nombreux et les plus généreux de ce comparatif.



Citroën C3

1.2 PureTech 110 ch EAT6 Shine

22 900 €

4e

SUR LA ROUTE Dans une catégorie renouvelée, la sympathique C3 se retrouve parmi les plus âgées malgré son récent restylage. Elle reste fidèle au moteur de 110 ch et à la transmission à 6 rapports contrairement à sa cousine Peugeot 208. Son petit surcroît de puissance lui permet de faire parler la poudre puisqu'elle propose les meilleures accélérations, et finit deuxième sur l'exercice du 90 à 130 km/h. Si la boîte EAT6 n'est pas exempte de petits à-coups, elle reste douce, rapide, et forme un couple heureux avec le 1.2 PureTech, toujours vigoureux. Enfin, la C3 brille par son confort et sa tenue de route même si elle est moins agile que ses rivales.

LA VIE À BORD La C3 se fait remarquer par ses sièges au moelleux inhabituel et typiquement français. Amateurs de rigueur germanique s'abstenir ! Elle se distingue également par son ergonomie basée sur l'écran central. Il faut passer par lui pour régler la climatisation, ce qui en agace plus d'un. En prime, ce système multimédia commence à sérieusement accuser son âge : en témoigne les graphismes vieillots de la navigation. Les amateurs de digital doivent aussi renoncer à l'instrumentation numérique, indisponible. Dommage, car l'orignal dessin de planche de bord est toujours actuel et la finition très correcte ! Autre grief : l'espace aux jambes est trop mesuré à l'arrière.

LE BUDGET Dépourvue des équipements les plus sophistiqués comme la conduite autonome, voire le régulateur adaptatif et ce, même en option, la C3 se venge en offrant le tarif le plus accessible. Elle reste bien placée en rapport prix/équipement, même lorsque l'on ajoute les quelques options disponibles. Assurément la meilleure affaire, sauf pour ceux qui ont la fibre technoïde. Sa consommation reste, elle, dans la moyenne, malgré ses bonnes performances. Soulignons enfin qu'elle est celle qui offre le plus grand nombre de possibilités de personnalisation.

Le bilan aj ★★★★☆

La C3 cache son âge par un positionnement atypique, qui fait l'impasse sur certaines technologies au profit des prestations dynamiques et du confort. Un choix judicieux, même s'il faut en être conscient avant de signer.



Correctement finie, la planche de bord peut également recevoir des inserts de couleur moyennant une option à 300 €.

À la loupe

Non seulement il faut passer par lui pour régler la climatisation, mais l'écran central est placé beaucoup plus bas que chez les concurrentes. Le dernier témoignage d'une (mauvaise) période révolue chez PSA.



Couleurs de toit, packs de couleurs, stickers de décoration, la C3 est personnalisable à l'envi.

L'avis de Camille Pinet

60 % *Quotient Émotionnel*

La plus confortable, c'est elle ! Et son style est toujours aussi décalé et actuel.

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**
Le Coffret Opinel
(valeur : 26€)

= 44%
de réduction !

Avec l'offre sans engagement : Je paie - cher et je reçois le coffret Opinel EN CADEAU



6,99€ par mois **SEULEMENT**
au lieu de ~~12,51€~~



\+ la version numérique **offerte !**

Coffret Opinel
4 couteaux d'office
Indispensable en cuisine

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 le coffret OPINEL (1132992)
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 :** **-30%**
L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour 82€ au lieu de ~~116,34€~~* (1133008)
☑ 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 30/03/2021 . 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

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

Volkswagen Polo

1.0 TSI 95 ch DSG7 Carat

23 420 €

3e

SUR LA ROUTE Malgré son âge, la Polo reste l'une des plus raffinée de son genre grâce à son moteur silencieux et coupleux. Sa transmission n'est plus la plus rapide, mais elle s'est bonifiée avec le temps et ne dispense plus d'à-coups lors des passages à basse vitesse. Celle qui fut surnommée la fourmi dans les années 80 conserve aussi un confort de bon aloi, grâce à des suspensions bien plus souples que ses origines germaniques pourraient le laisser imaginer. En somme, elle continue à faire croire à son conducteur qu'elle appartient à la catégorie supérieure, et ce n'est pas un mince exploit si on considère les progrès réalisés par ses rivales.

LA VIE À BORD C'est ici que la Volkswagen marque de gros points grâce à son habitabilité remarquable. Certes, elle ménage un peu moins d'espace pour les jambes des passagers arrière que la Hyundai, mais accueille deux adultes confortablement tout en avançant 103 dm³ de volume de coffre en plus ! La Polo, qui appartient encore à l'ancienne génération des Volkswagen, reste une référence au chapitre finition grâce à des assemblages sérieux et des matériaux grainés agréables à regarder et à toucher, même dans les parties basses. Et l'ergonomie, qui fait appel à des boutons judicieusement placés et à un système multimédia performant, est de loin la plus convaincante.

LE BUDGET La Polo était bien partie pour remporter ce comparatif, jusqu'au moment d'examiner la partie financière. Elle est la plus gourmande en carburant, conséquence sans doute de l'âge de ses artères et de sa masse élevée. En dépit de quelques raffinements comme la climatisation bizone, elle est celle qui propose, avec la Yaris, le rapport équipement/prix le moins favorable. Elle fait, par exemple, payer en sus l'accès mains-libres, la caméra de recul ou l'instrumentation numérique, souvent de série chez les rivales. Et le prix des options est bien plus élevé.

Le bilan aj ★★★★☆

Ceux qui hésitent entre compacte et citadine peuvent choisir la Polo, imbattable en matière de rapport encombrement/habitabilité. Ses prestations sont au goût du jour, mais consommation et tarif sont élevés.



Alors que la Golf ne fait plus la différence en matière de finition, la Polo, elle, reste une référence dans sa catégorie.

À la loupe

Bien pensée, l'instrumentation de bord numérique de la Polo, basée sur un écran de 10,25 pouces, offre plusieurs affichages privilégiant la carte GPS, les compteurs ou les informations de bord. Une option facturée 495 €.





Sérieuse et bien élevée, la Polo ne fait pas de vague sur le plan esthétique mais brille par son rapport encombrement/habitabilité.

L'avis de Camille Pinet

60 % *Quotient Émotionnel*

Comparatif après comparatif, la Polo m'impressionne toujours par le niveau de ses prestations.

La finition R.S. Line n'est sans doute pas la plus cohérente avec la transmission X-Tronic, qui n'a rien de sportif .

L'avis de Camille Pinet

55 % *Quotient Émotionnel*

La Clio n'est certes pas la plus enthousiasmante à conduire mais elle incarne la force tranquille.

Renault Clio

1.0 TCe 100 ch X-Tronic R.S. Line

24 100 €

2e

SUR LA ROUTE La Clio est la seule à disposer d'une véritable transmission à variation continue, et cela ne constitue pas a priori un avantage tant cette technologie a déçu par le passé. Grâce aux miracles de l'électronique qui simule des rapports fixes, Renault a réussi à limiter les emballements du moteur, dont le creux à bas régime est ici agréablement lissé. Le caractère très feutré de la Clio est donc préservé. Elle se caractérise par son silence de fonctionnement, sa facilité de conduite et son amortissement plutôt prévenant. Pour autant, la boîte ne fait pas de miracle : beaucoup moins coupleux que ses concurrents, le 1.0 TCe, qui perd encore 18 Nm de couple ici, affiche logiquement les performances les plus médiocres, tant en accélérations qu'en reprises. Heureusement, cela n'empêche pas la Clio de bien se comporter sur route et autoroute, mais l'agrément de conduite s'en ressent.

LA VIE À BORD L'impression ouatée que la Clio distille à son conducteur doit beaucoup à son habitacle à la finition soignée, et à ses commandes bien pensées. Les plastiques sont de bonne facture et la présentation léchée, surtout sur cette finition agrémentée d'un pédalier aluminium et de surpiqûres. La Clio n'est pas la plus spacieuse à l'arrière, mais elle fait mieux que les Yaris et C3, et propose l'un des plus grands coffres. Enfin, le système multimédia apparaît performant et moderne, malgré la complexité de certains menus.

LE BUDGET Dans cette finition R.S. Line, la Clio fait payer des fanfreluches esthétiques qui nuisent à son rapport équipement/prix. Par ailleurs, le supplément exigé pour la boîte X-Tronic n'est pas plus compétitif que celui des rivales. Mais, en rapport prix/équipement, elle reste bien placée grâce à une dotation de série riche. En optant pour la dotation inférieure, Intens (22 900 €), l'avantage est plus flagrant. La Clio est la moins gourmande en carburant, Yaris mise à part.

Le bilan aj ★★★★☆

La moins performante du lot, la Clio compense ce handicap par sa sobriété et son confort de conduite point altéré par sa boîte à variation continue. Sa finition et son rapport prix/équipement favorables complètent ses talents.



Épuré, mais pas ennuyeux, l'intérieur de la Clio profite des dernières technologies.

À la loupe



La Clio X-Tronic propose un mode "L" adapté au roulage sur routes sinueuses ou montagneuses, où le régime moteur est volontairement augmenté. De quoi compenser en partie la faiblesse de son couple!

L'avis de Camille Pinet



Dans une catégorie plutôt compassée, la 208 a le caractère le plus affirmé, avec la Yaris. Bravo !

65 % *Quotient Émotionnel*

1re

Peugeot 208

1.2 PureTech 100 ch EAT8 GT

24 800 €

Si elle laisse l'avantage des performances à sa cousine la C3, la 208 se révèle indiscutablement la plus réjouissante à conduire des citadines ici présentes.

SUR LA ROUTE Certes, la Peugeot 208 n'est pas la plus performante du groupe, mais elle est sans aucun doute la plus amusante à conduire grâce à sa direction un peu plus directe que les autres, et son petit volant qui, malgré les réserves que nous évoquerons un peu plus loin, contribue à l'agrément. Et cela ne se paie pas au niveau du confort, puisqu'elle est presque aussi souplement amortie que sa cousine Citroën. Et ce, sans nuire à sa tenue de route rigoureuse et sécurisante. Sa transmission à huit rapports distille également un agrément sans faille sur route et autoroute, d'autant plus que le mode Sport et les palettes au volant se révèlent efficaces en conduite dynamique. Elle y apparaît particulièrement feutrée grâce à son insonorisation de qualité : le conducteur n'a pas la sensation de rouler dans une citadine. Assez plein, le moteur PureTech de 100 ch se montre assez vif, mais n'est pas le plus agréable en ville où il apparaît un peu vibrant. Il est très tentant aussi de couper le stop/start qui n'intervient pas toujours à bon escient.

LA VIE À BORD Soyons clairs : avant d'adopter la 208, il convient d'essayer son poste de conduite, qui impose à son conducteur un changement d'habitudes. Certains gabarits ont en effet toujours du mal à trouver la position idoine du volant, dont le débattement est limité pour permettre de visualiser l'instrumentation haut perchée. Mais quel spectacle ! Sa planche de bord est incontestablement la plus originale de la catégorie, et son esprit futuriste se retrouve jusqu'à sa commande de boîte particulièrement travaillée. En partie haute, les matériaux sont flatteurs, mais nous relevons, ici ou là, quelques assemblages approximatifs et des plastiques moins avantageux



❶ Le coffre de la 208 n'est pas le plus volumineux de la bande, mais il est dans la bonne moyenne.
❷ Les passagers arrière sont mieux logés ici qu'à bord de la C3 ou de la Yaris.





L'i-Cockpit limite les réglages possibles pour le conducteur, mais est toujours aussi spectaculaire.





❶ Le levier de vitesses futuriste commande une transmission efficace, malgré des hésitations.
❷ La Finition GT Line se reconnaît notamment aux arches de roues noir laqué.

sur le bas de console. Dans cet univers très moderne, il est toutefois étonnant de trouver un système multimédia qui commence à dater, même s'il est supporté par une dalle de 10 pouces très high-tech. L'ergonomie des commandes est, elle, loin d'être la plus limpide. La 208 est imbattable en matière de rangements, particulièrement au niveau de la très accueillante console centrale. Elle ne brille en revanche pas par son habitabilité à l'arrière, mais réussit à faire un peu mieux que les C3 et Yaris, ce qui lui évite de perdre de précieux points. Pour se rattraper, elle propose le coffre le plus volumineux derrière celui de la Polo.

LE BUDGET Tout comme la livrée R.S. Line de la Clio, la dotation GT Line de la 208 joue beaucoup sur les attributs esthétiques extérieurs pour séduire, mais ne constitue sans doute pas le meilleur rapport équipement/prix de sa gamme. De fait, cette 208 se retrouve la plus chère derrière la Yaris. Elle fait toutefois valoir un équipement de série complet, qui intègre l'instrumentation numérique, 4 prises USB, la navigation ou encore le vitrage arrière surteinté. Néanmoins, ceux qui font passer les prestations avant l'apparence pourront, sans hésiter, préférer une version Allure, facturée 2 100 € de moins. Côté consommation, la 208 se situe dans la moyenne, encore un levier pour ne pas perdre de points. ■

ENJOUÉE, LA 208 PRÉSENTE LE MEILLEUR COMPROMIS CONFORT/TENUE DE ROUTE DE LA CATÉGORIE •••

À la loupe



Certes, l'instrumentation 3D en série sur la finition GT Line tient un peu du gadget, mais elle participe au caractère futuriste de la petite Peugeot. Malheureusement, elle souffre de reflets désagréables au soleil.

Le bilan aj ★★★★☆

C'est peu dire que la 208 remporte cette confrontation à l'arraché. Confortable, très à l'aise sur les longs trajets, elle doit sa victoire au peu d'erreurs qu'elle commet. Elle ajoute à ce sens des réalités un tempérament bien trempé, qui en fait une vraie séductrice.



EN CHIFFRES

MESURES Auto-journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

	Peugeot 208	Renault Clio	Volkswagen Polo	Citroën C3	Toyota Yaris	Hyundai i20
Moteur/Transmission						
Puissance maxi	100 ch à 5500 tr/mn	100 ch à 5000 tr/mn	95 ch à 5500 tr/mn	110 ch à 5500 tr/mn	91 ch à 5500 tr/mn +79 ch (élect.)	100 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1750 tr/mn	142 Nm à 2750 tr/mn	175 Nm à 2000 tr/mn	205 Nm à 1750 tr/mn	120 Nm à 3600 tr/mn + 141 Nm (élect.)	172 Nm à 1500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence	3 cylindres en ligne, essence	3 cylindres en ligne, turbo essence	3 cylindres en ligne, turbo essence	3 cylindres en ligne + électrique	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm³/5 CV	999 cm³/NC	999 cm³/5 CV	1199 cm³/6 CV	1490 cm³/5 CV	998 cm³/5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	à variation continue/1	rob. double embray./7	automatique/6	boîte-pont/1	rob. double embray./7
Châssis						
Diamètre de braquage	10,8 m	10,8 m	10,6 m	11 m	11 m	11,1 m
Pneumatiques	225/45 R 17	225/45 R 17	225/40 R 17	225/40 R 18	225/40 R 18	235/40 R 18
Dimensions/Poids						
L/l/h/empattement	4,06/1,75/1,43/2,54 m	4,05/1,80/1,44/2,59 m	4,06/1,76/1,47/2,55 m	4,00/1,75/1,48/2,54 m	3,94/1,74/1,50/2,56 m	4,04/1,78/1,45/2,58 m
Poids/tractable freiné	1158/1200 kg	1180/900 kg	1179/1500 kg	1175/450 kg	1162/450 kg	1197/1110 kg
Performances						
1000 m d.a.	33,4 s	34,3 s	33,7 s	32,6 s	33,1 s	33,3 s
0 à 100 km/h	11,4 s	12,2 s	11,7 s	10,6 s	11,4 s	11,3 s
90-130 km/h en Drive	11,4 s	11,6 s	11,6 s	10,2 s	9,8 s	10,8 s
Vitesse maxi	180 km/h	175 km/h	179 km/h	186 km/h	173 km/h	179 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/65 m	11/33/67 m	10/31/63 m	10/33/68 m	9/32/66 m	10/31/63 m
Habitabilité/Coffre						
Longueur aux jambes AR	21 cm	21 cm	24 cm	20 cm	21 cm	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	140/135 cm	138/137 cm	145/140 cm	142/140 cm	141/139 cm	146/143 cm
Volume de coffre	345 dm³	340 dm³	388 dm³	298 dm³	295 dm³	285 dm³
Niveau sonore						
Au ralenti/90/130 km/h	39,2/65,2/68,7 dB	42,9/65,8/70,4 dB	41,1/65,2/67,2 dB	38,2/65,9/68,8 dB	50/66,4/70,3 dB	39/66,8/69,2 dB

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie



LE BUDGET	Peugeot 208	Renault Clio	Volkswagen Polo	Citroën C3	Toyota Yaris	Hyundai i20
Prix	**24 800 €**	**24 100 €** (1)	**23 420 €**	**22 900 €**	**25 450 €**	**23 600 €**
Malus écologique (CO_2)(2)	0 € (127 g/km)	0 € (133 g/km)	240 € (147 g/km)	0 € (125 g/km)	0 € (100 g/km)	0 € (121 g/km)
Prix du modèle essayé (3)	25 150 €	25 250 €	25 010 €	24 250 €	25 450 €	24 550 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	3 ans, 100 000 km	5 ans, km illimité

(1) À l'heure où nous écrivons ces lignes, la Clio X-Tronic a été retirée du catalogue pour des raisons d'homologation Euro6D Full. Elle devrait être réintégrée début 2021.
(2) Valeur maximale retenue : le malus est susceptible d'être inférieur en fonction des options choisies. (3) Malus et options inclus.

Équipements communs
6 airbags, Bluetooth, clim, freinage auto d'urgence, détecteurs pluie/luminosité, jantes alliage, instrumentation numérique, ordi. de bord, régulateur/limiteur de vitesse, rétros et vitres électriques, système mulitmédia avec écran tactile, prises USB, système audio, volant réglable dans les deux axes.

Options						
Accès et démar. mains-libres	350 €	série	420 €	350 €	série	série
Affichage tête haute	non disponible	non disponible	non disponible	non disponible	série	non disponible
Caméra de recul	série	350 €	315 €	250 €	série	série
Chargeur à induction	série	250 €	140 €	non disponible	700 € (pack techno)	série
Navigation	série	série	série	série	700 €	série
Régulateur adaptatif	400 €	non disponible	630 €	non disponible	série	non disponible
Roue de secours galette / crochet d'attelage	non disponible / non disponible	150 € / 330 €	110 € / non disponible	non disponible / non disponible	150 € / non disponible	non disponible / non disponible
Peinture métallisée	550 €	550 €	540 €	550 €	550 €	550 €
Phares à LED	série	série	série	série	série	série
Toit panoramique / ouvrant panoramique	non disponible / non disponible	non disponible / non disponible	non disponible / 1 045 €	non disponible / non disponible	600 € / non disponible	non disponible / non disponible

Consommations						
Moyenne	6,6 l/100 km	6,5 l/100 km	7,1 l/100 km	6,6 l/100 km	4,8 l/100 km	6,7 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,2 / 6,2 / 6,5 l/100 km	6,9 / 6,2 / 6,5 l/100 km	7,4 / 6,9 / 6,9 l/100 km	7,1 / 6,1 / 6,7 l/100 km	4,1 / 4,9 / 5,5 l/100 km	7,0 / 6,4 / 6,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	666 km / 44 l	646 km / 42 l	563 km / 40 l	681 km / 45 l	750 km / 36 l	597 km / 40 l
Note EuroNCAP	**4 étoiles**	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**4 étoiles**	**5 étoiles**	**En cours**
Pays de fabrication	**Slovaquie**	**Slovénie/Turquie**	**Espagne**	**Espagne**	**France**	**Turquie**

CLASSEMENT GÉNÉRAL

	1 Peugeot 208	2 Renault Clio	3 Volkswagen Polo	4 Citroën C3	5 Toyota Yaris	6 Hyundai i20
Sur la route	1re	5e	3e	4e	2e	6e
La vie à bord	3e	2e	1re	6e	5e	4e
Le budget	4e	2e	6e	1re	5e	3e

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL PEUGEOT 208

Existe-t-il encore une mauvaise boîte automatique en 2020 ? Non, si l'on en juge par nos six concurrentes du jour que nous avons eu le plus grand mal à départager. Certes, la 208 sort victorieuse grâce aux qualités de son châssis et à son caractère enjoué, mais une Clio un peu plus performante ou une Polo moins gourmande auraient pu facilement renverser la tendance. Sa plate-forme plus ancienne et son retard technologique pénalisent quelque peu la C3 qui étonne par ses performances et son confort. Malgré ses immenses progrès et sa joie de rouler, la Yaris fait les frais de son format plus réduit qui limite sa polyvalence. Reste le cas de la Hyundai. Une fois n'est pas coutume, la nouveauté termine en queue de peloton : la faute à ses suspensions trop fermes et à un parti-pris technologique, la micro-hybridation 48 V, qui ne nous a pas convaincus.

NE DITES PLUS RUSTIQUE !

La troisième Sandero de la lignée franchit un cap : boîte six vitesses, équipement dans l'air du temps, présentation soignée, le tout assorti d'un prix toujours au ras des pâquerettes et d'une motorisation GPL économe. Le succès semble assuré…

Par **Alan Froli** Photos **Nicolas Soler**

Le chemin parcouru par Dacia, la filiale roumaine de Renault, depuis la Logan de 2004, est pour le moins impressionnant. Forcément, en partant d'une voiture ultra-basique, l'évolution ne peut être que plus flagrante que chez tous les concurrents, finalement plus contraints de réinventer la roue pour se renouveler. Pour résumer vulgairement, Dacia est passé, en l'espace de seize ans, de la deuxième génération de Clio à la cinquième. Parfaitement ! La nouvelle Sandero repose en effet sur la même plate-forme que la petite dernière de chez Renault (contre celle de la Clio 2 pour les précédentes). Et cela se ressent dès les premiers tours de roues. La position de conduite, tout d'abord, apparaît agréablement naturelle grâce à un volant plus vertical et, enfin, réglable en profondeur. L'ergonomie est aussi plus intuitive avec notamment des commandes de lève-vitres sur les portières et non plus sur la planche de bord, ainsi qu'un régulateur de vitesse au volant plutôt que sur la console centrale. Surtout, finie la direction lourde à basse vitesse : grâce à une assistance accrue, la Sandero se manœuvre comme n'importe quelle autre citadine, à ceci près qu'elle demeure relativement imposante. ➛

PLUS
Technologies dans l'air du temps
Prix toujours cassé
Prestations en version GPL

MOINS
Insonorisation juste
Train avant un peu pataud
Détails de finition



Nous lui reprocherons juste le point de patinage un peu haut de l'embrayage qui oblige à bien plier la jambe pour passer les vitesses. À ce propos, ces dernières sont désormais au nombre de six. Vous avez bien lu : contrairement à sa cousine française, la roumaine bénéficie d'une boîte à six rapports sur les motorisations 3 cylindres 1.0 turbo. De quoi réduire la démultiplication des intermédiaires et donc, le temps nécessaire pour reprendre de la vitesse, mais aussi le régime moteur sur les grands axes. Alors que le moteur du précédent modèle devait pédaler à 3 100 tr/mn pour maintenir un 130 km/h, le nouveau modèle sifflote à 2 800 tr/mn. Premier bénéfice, le volume sonore s'en trouve réduit, même si les bruits d'air et de roulement s'invitent toujours à bord.

Une vraie petite routière, donc. D'autant que l'amortissement apparaît moins ferme que par le passé. En outre, la Sandero a la bonne idée de reconduire la version GPL qui, en plus de ne pas coûter plus cher que la version 1.0 TCE, offre à la fois 10 ch supplémentaires, soit 100 ch tout rond, et davantage de couple à bas régime, gage d'une plus grande souplesse (170 Nm à 2 000 tr/mn au lieu de 160 Nm à 2 750 tr/mn). Les écarts de mesures entre les modes GPL et essence en témoignent… Et surtout, le coût d'utilisation reste très raisonnable : certes, avec le GPL, la consommation grimpe de plus de 2 l/100 km selon nos mesures (8,6 l/100 km en moyenne). Mais avec un prix au litre de 0,83 €, contre 1,32 € pour le SP 95 E10, les dépenses aux 100 km passent de 8,60 € à 7,10 €. Notez que le réservoir de 50 l (en fait 40 l utiles) occupe simplement le bac de roue de secours. Il faut donc se contenter d'un kit anticrevaison. Mais le coffre à proprement parler reste spacieux.

ACCÈS MAINS-LIBRES, FREIN DE PARKING AUTOMATIQUE, SURVEILLANT D'ANGLES MORTS ET COMMANDE VOCALE COMPTENT DÉSORMAIS PARMI LES OPTIONS •••



Adieu serrures disgracieuses, les nouvelles poignées de portes et ouverture mains-libres témoignent de la montée en gamme.



À la conduite, la Sandero surprend d'emblée par la légèreté de sa direction à basse vitesse. En outre, la position s'améliore grâce au volant





❶ À bord, l'époque de la triste planche de bord monobloc est révolue : le mobilier arbore un style dans l'air du temps, surtout avec les jolies touches de tissu. ❷ La Sandero est passée à l'écran central tactile, mais elle n'a tout de même pas droit à l'instrumentation de bord numérique. Elle se contente encore de compteurs analogiques classiques. Mais toutes les infos de bord sont là et parfaitement lisibles. ❸ Grâce à l'inédite boîte six vitesses, les reprises s'améliorent sur les intermédiaires et le régime moteur se voit réduit de 300 tr/mn à 130 km/h. Tout bénef' !

Le comportement routier constitue également une bonne surprise : non seulement la Dacia freine fort, mais ses réactions en virages sont saines. Le train avant manque toutefois un peu d'accroche par rapport à une Clio, en particulier sur sol humide, et l'arrière peut légèrement glisser lors d'un freinage improvisé en appui. Mais jamais brutalement, grâce à un bon équilibre du châssis. Quoi qu'il en soit, l'ESP freine les bonnes roues si besoin. Et les Sandero se sont toujours comportées sainement.

Les autres changements importants concernent la présentation et les technologies embarquées. Qu'on se le dise : la Sandero n'a plus rien de rustique. Finies les serrures disgracieuses, l'anachronique bouton-poussoir sur le hayon, le dessin de planche de bord validé par une classe de CM2, et les découpes réalisées au couteau à pain. Cette troisième génération apparaît même assez moderne, surtout avec les dernières options maison, plutôt bon marché d'ailleurs. Notre modèle Stepway Confort dispose, par exemple, de l'accès et du démarrage mains-libres et d'un frein de stationnement électrique (400 € l'ensemble). Un véritable saut dans l'ère moderne pour les possesseurs de l'ancien modèle. Par ailleurs, le design rectiligne du mobilier inscrit cette Dacia dans son époque, de même que le nouvel écran tactile de 8 pouces placé en hauteur (7 pouces auparavant), et les matériaux plus flatteurs. L'ensemble profite même d'élégantes touches de tissu et de couleur qui réchauffent l'ambiance. Seule la moquette rase et la tôle apparente au niveau du seuil du coffre rappellent que la Sandero cherche encore les économies de ➛



L'avis de Alan Froli



Le rapport prix/prestations m'épate ! Pas la Stepway. Une berline GPL Confort moins chère de 1 200 € m'irait bien.

60 %
Quotient Émotionnel

Depuis la généralisation des soupapes de sécurité, rouler au GPL ne soulève plus d'inquiétude. Comptez 34 € pour 40 l et 465 km, contre le double pour 50 l de SP95 E10 autorisant 769 km.

conception. Alors bien sûr, la berline roumaine ne peut recevoir ni projecteurs 100 % LED (dont l'efficacité n'est pas systématique) ni instrumentation de bord numérique, pas plus que les dernières aides à la conduite agissant sur la direction tendant vers une conduite semi-autonome. Cependant, en matière de sécurité, l'essentiel est là, avec notamment des airbags au nombre de six désormais, et un freinage d'urgence autonome de série (pas toujours le cas chez les concurrentes)… Par ailleurs, la Sandero propose un surveillant d'angles morts. Vu les tarifs affichés, qui oscillent entre 8 690 € en version d'entrée de gamme, et 13 890 € pour notre Stepway Confort, hors options (soit une inflation de 400 à 500 € seulement), l'affaire semble meilleure que jamais. Rendez-vous compte : une Clio équivalente (GPL en finition cœur de gamme Zen) s'affiche quasiment… 5 000 € plus cher ! ■

❶ Les places arrière restent l'un des points forts de la Sandero. Non seulement il y a suffisamment d 'espace pour les jambes des passagers, mais en plus la banquette s'avère moelleuse, y compris au centre. ❷ La capacité de chargement compte parmi les plus importantes du segment, même dans cette version GPL qui condamne juste l'espace de la roue de secours. Dommage que le seuil de coffre ne soit toujours pas protégé contre les chocs !



D'un gabarit très proche de l'ancien modèle, la nouvelle Sandero se reconnaît d'emblée à ses yeux plus étirés et à son style plus trapu.



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

DACIA SANDERO

Eco-G 100 ch Stepway Confort

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	100 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■	170 Nm à 2 000 tr/mn
Type		3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale		999 cm³/5 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		manuelle/6
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,9 m
Pneumatiques		205/60 R 16
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,10/1,85/1,59/2,61 m
Poids/tractable freiné		1 190/1 100 kg
Performances (1)		
1 000 m d.a.	■	33,7 (34,4) s
0 à 100 km	■	11,8 (10,6) s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	■	11,4/16,4/25,4 (12,9/17,8/30) s
Vitesse maxi	■	165 (161) km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/31/64 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	141/140 cm
Volume de coffre	■	356 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	43,6/66/73 dB

LE BUDGET

Prix	■	**13 890 €**
Malus écologique (CO_2)	■	0 €/115 g/km (0 €/131 g/km) (1)
Prix du modèle essayé (2)		15 690 €
Garantie	■	3 ans, 100 000 km

Équipements de série ■
6 airbags, aide parking, barres de toit, Bluetooth, clim auto, dét. pluie/luminosité, ESP, régul./limit. vitesse, freinage auto d'urgence, syst. multim. av. écran tactile…

Options
Accès et démar. mains-libres (200 €), cam. recul (200 €), GPS + Mirror Screen (200 €), jantes alu (200 €)…

Consommations (1)		
Moyenne	■	8,6 (6,5) l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■	8,6/8,4/8,9 (6,4/6,3/6,7) l/100 km
Autonomie/Réservoir	■	465 (769) km/40 (50) l

(1) Entre parenthèses : mesures en essence SP 95. (2) Options et malus inclus.

Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Roumanie, Maroc**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★★

La Sandero, qui n'a plus rien d'austère, reste la citadine la moins chère. Elle est valorisante dans cette version Stepway Confort, avec ses options dernier cri. Le 1.0 Turbo GPL, alerte et économe, la transforme en vraie routière sûre.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le bien & la

malle

Faisant de son classicisme une force, la compacte d'Audi enfonce le clou en se déclinant une nouvelle fois dans une carrosserie berline au charme possiblement désuet, mais aux qualités certaines.

Par **Romain Vannier** Photos **Yann Lefebvre**

Comme la vie, la mode est un éternellement recommencement. Si la classique berline, à l'inimitable silhouette tricorps, n'a plus la cote depuis quelque temps déjà, son retour sur le devant de la scène automobile n'en est donc que plus imminent. En poussant cette logique (comment ça farfelue ?) un peu plus loin, opter pour une Audi A3 "à coffre" n'est pas encore tendance ; mieux, c'est carrément avant-gardiste.

Que les moins audacieux dans l'âme se rassurent, la Berline diffère peu de la Sportback une fois à bord. Voire pas assez. Identique d'une voiture à l'autre, l'empattement ne garantit pas un meilleur accueil à l'arrière. La garde au toit y perd même une petite poignée de centimètres. Mais plus que par l'habitabilité, suffisante dans tous les cas, l'impression d'espace au deuxième rang pâtit davantage de la découpe des ouvrants, plus étroite, pour accompagner une chute de pavillon plus prononcée. Les plus grands doivent courber l'échine pour voir le décor défiler par la vitre latérale.

Au dos de la banquette, l'A3 trois volumes se distingue en revanche nettement de sa sœur de gamme.

Ses plus de 15 cm de porte-à-faux arrière supplémentaires se retrouvent bel et bien sous le couvercle de malle. Annoncé à 425 dm³, le coffre atteint même 510 dm³ selon nos ➛

L'avis de Romain Vannier



Cette nouvelle génération d'A3 manque de tempérament pour me séduire.

70% *Quotient Émotionnel*

L'A3 Berline affiche une silhouette qui évoque forcément celle de la plus grande A4. Mais sans dépasser les 4,50 m de long, ce qui est un autre atout.

mesures maison quand nous en comptons moins de 400 sous le hayon d'une Sportback. Même si le chargement n'est évidemment pas aussi aisé, cette capacité conséquente s'avère une aubaine lorsqu'il est impossible de rabattre les dossiers du deuxième rang, lors des voyages en famille notamment.

Pour le reste, que la vedette d'Ingolstadt ne compte pas cinq, mais quatre portes, n'a aucune incidence sur sa conduite, toujours d'une grande douceur.

La direction, légère mais précise, et les différentes commandes, soigneusement organisées pour tomber sous la main, n'exigent pas le moindre effort, qu'il soit physique ou mental. D'autant moins ici, en présence d'une transmission automatisée. Encore plus immédiate qu'au volant des Seat Leon et Volkswagen Golf, cette prise en main est aussi facilitée par le fait que l'A3, à l'inverse de ses proches cousines, ne cède pas aveuglément au tout-tactile. Qu'ils soient sous la casquette des compteurs ou au centre de la planche de bord, les écrans sont bel et bien là, mais la climatisation s'ajuste encore par le biais de véritables boutons qui ne retiennent pas nécessairement le regard pour être manipulés. Merci Audi ! Ne faisant que souligner cette docilité, le 4 cylindres turbo essence de cette





❶ L'empattement étant identique d'une A3 à l'autre, l'espace aux places arrière n'est pas plus généreux à bord de la Berline. La garde au toit y perd même une petite poignée de centimètres. ❷ Les grandes jantes de 19 pouces, disponibles en option, en mettent plein les yeux. Le dos aussi… ❸ En contrepartie d'un accès moins évident, le coffre se montre plus volumineux que celui d'une A3 Sportback, banquette en place.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

AUDI A3 BERLINE

35 TFSI 150 ch S Tronic S line



❶ L'habitacle inspire la modernité. Mais plutôt que d'en faire des tonnes comme certaines cousines de chez Seat ou Volkswagen, l'A3 conserve quelques commandes "à l'ancienne". Comme la climatisation et ses véritables boutons, plus ergonomiques que leurs pendants tactiles.
❷ Le combiné numérique passe de 10,25 à 12,3 pouces, en option.



version 35 TFSI s'affaire sans renâcler. En dépit d'un couple modeste, sa souplesse lui permet d'évoluer le plus souvent dans le premier quart du compte-tours. Inutile d'ailleurs de s'aventurer délibérément à plus haut régime.

D'une volonté suffisante pour mouvoir promptement les moins de 1 400 kg de cette berline, capable d'atteindre 100 km/h en 9 s et la borne kilométrique en un peu plus de 30 s, ce sage 1.5 l de 150 ch, à la sonorité quelconque, n'affiche pas un caractère renversant. Soulagé de toute sollicitation, il préfère stopper en roulant, avant de se relancer de façon quasi imperceptible grâce au renfort de son alterno-démarreur alimenté en 48 V. Allant de pair avec la boîte robotisée à double embrayage S tronic, la micro-hybridation n'altère nullement l'agréable sentiment de fluidité mécanique… jusqu'au moment de freiner. Sous l'effet de la régénération de la petite batterie lithium-ion, la consistance de la pédale paraît effectivement varier au cours d'un même ralentissement, ce qui rend son dosage délicat. Dommage ! Car sans rendre l'A3 miraculeusement sobre, cette électrification, aussi modeste soit-elle, l'exempte de tout malus, au moins pour 2020, en contenant ses émissions de CO_2.

À se contenter donc d'une conduite coulée, les trains roulants n'ont aucun mal à suivre le rythme. Toujours plus efficace au fil des générations, à défaut de devenir réellement amusante, cette Audi se montre également confortable. À quelques conditions : ne pas nécessairement pencher pour la livrée S line, au châssis sport sans intérêt, et surtout renoncer aux immenses roues de 19 pouces optionnelles (2 700 €), guère cohérentes aux quatre coins d'une petite familiale de 150 ch. Même l'amortissement piloté, aussi en supplément, mais plus recommandable et abordable, peine franchement à freiner leurs battements.

Quant au surcoût exigé pour être à la mode avant tout le monde, il n'est que de 550 €. Il faudra donc trouver une autre excuse pour ne pas oser passer à la Berline. ■

PLUS
Volume de coffre à 5
Surcoût négligeable
Présentation valorisante

MOINS
Impression d'espace sacrifiée à l'arrière
Caractère mécanique quelconque
Freinage difficile à doser

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■	250 Nm à 1 500 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess. inj.directe
Cylindrée/puissance fiscale		1 498 cm³/8 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		robotisée dble embray./7
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,1 m
Pneumatiques		235/35 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,50/1,82/1,43/2,64 m
Poids/tractable freiné		1 398/1 500 kg
Performances		
1 000 m d.a./0 à 100 km	■	30,5 s/9 s
90-130 km/h en Drive	■	8,5 s
Vitesse maxi	■	232 km/h (1)
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/31/63 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	148/143 cm
Volume de coffre	■	510 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	39,3/66/68,8 dB

LE BUDGET

Prix	■	39 700 €
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (136 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		50 455 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Donnée constructeur. (2) Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, AFIL, Bluetooth, cam. de recul, clim auto, freinage auto d'urgence, jantes alliage 18 pouces, phares à LED, régul.de vitesse, rétros rabattables élec., sièges sport, syst. multimédia avec écran tactile (GPS/Apple CarPlay/Android Auto/audio 10 H-P 180 W)…

Options
Amortissement adaptatif (1 120 €), direction à démult. variable (320 €), combiné d'instrumentation numérique 12,3 pouces (290 €),sellerie cuir (1 600 €)…

Consommations		
Moyenne	■	6,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■	7,2/6,6/6,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■	746 km/50 l
Note EuroNCAP		**en cours**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

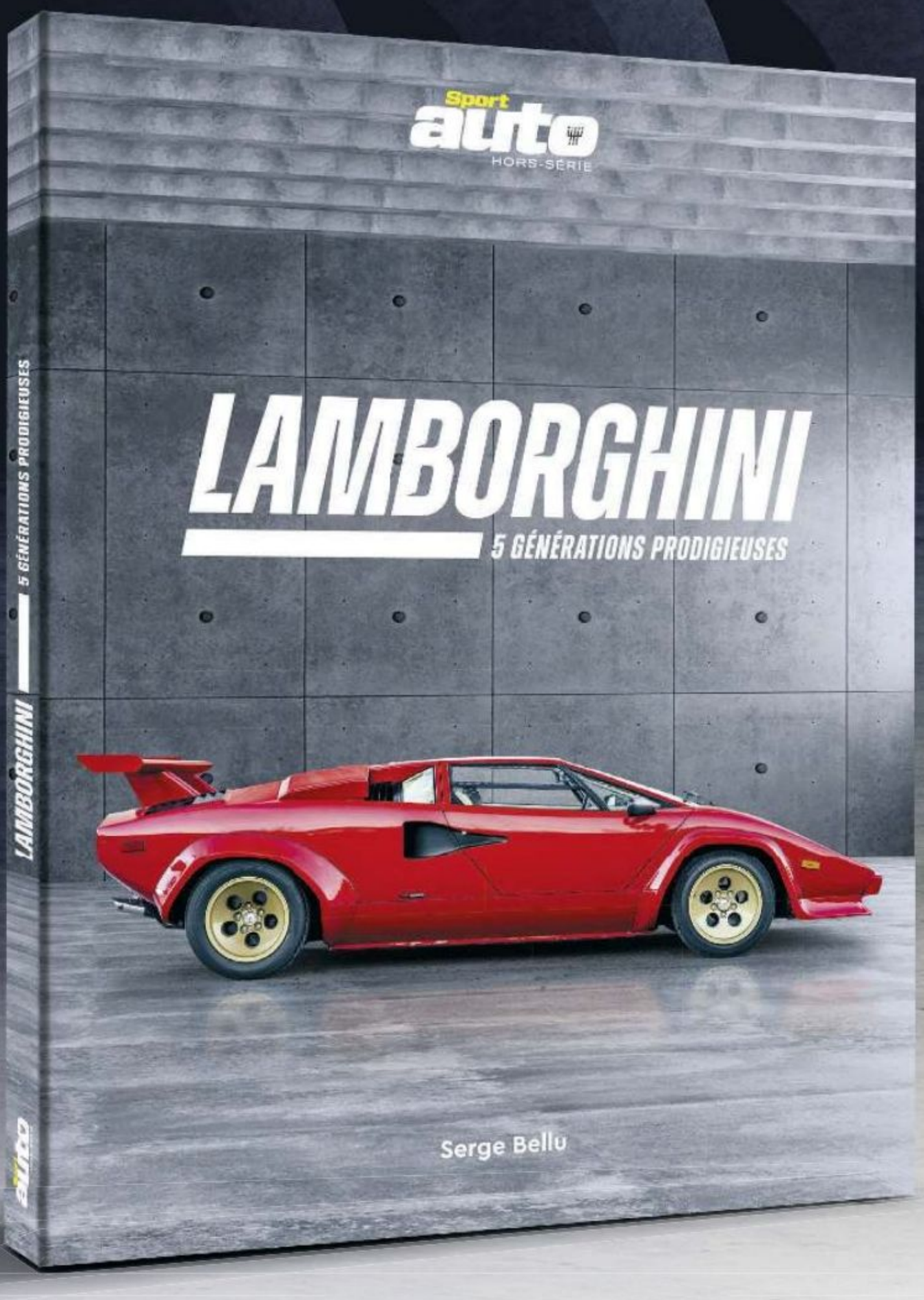
★★★★☆

L'A3 Berline dispose d'arguments à même de séduire les amateurs du genre. Sans faire flamber son prix (déjà élevé), cette Audi reprend l'apparence valorisante de ses plus grandes sœurs en l'accompagnant d'une malle digne de ce nom, malgré son gabarit contenu.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Sport auto HORS-SÉRIE

5 GÉNÉRATIONS DE LAMBORGHINI









Depuis plus de cinquante ans, la marque italienne de Sant'Agata s'est caractérisée par des modèles aux performances extrêmes, des voitures d'exception stylées. Cet ouvrage vous dévoile tous les secrets des modèles les plus emblématiques de la marque : La Miura, la Countach,la Diablo, la Murciélago et enfin l'Aventador. Cinq générations présentées à travers 160 pages qui reflètent superbement l'esprit Lamborghini.

EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur Pour une info en continu



CLÉMENT CHOULOT

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Quels changements avec le Brexit ?

Depuis que le Royaume-Uni a quitté l'Union européenne dans le cadre du Brexit, qu'est ce qui a changé pour importer une voiture vers la France ? Est-ce plus compliqué qu'avant ? Ou différent de l'Allemagne ou de la Belgique par exemple ? ***J.-J. R.***

Les choses ne sont toujours pas claires. Le Royaume-Uni a jusqu'à la fin de l'année pour faire des propositions et adaptations aux différents accords commerciaux. Il est probable que, passé la période de transition, il faille s'attendre à un rétablissement des droits de douane. Il se peut également que les règles de calcul de la TVA soient modifiées. Enfin, en ce qui concerne la conformité européenne, toutes les voitures vendues neuves outre-Manche, à une date antérieure au Brexit, pourront être immatriculées en France. Il est donc possible d'immatriculer dans l'Hexagone une voiture d'occasion achetée en 2020 en Grande-Bretagne, sans droits de douane ni de TVA à payer, si elle a été mise en circulation avant le 31 janvier 2020, et qu'elle dispose d'un COC (*Certificate Of Conformity*).



TANAONTE/ADOBE STOCK

YANN LEFEBVRE



Écran GPS Peugeot

Écran tactile : Peugeot dépassé !

Comme beaucoup, j'ai craqué pour le nouveau design Peugeot. J'ai acquis une e-208 GT Line et une 508 GT 225 en remplacement de mon Audi A5. Globalement satisfait de ces deux véhicules, ils ont en commun un défaut de conception particulièrement irritant : la taille de l'image GPS qui occupe à peine plus de la moitié du superbe écran qui les équipe ! Pourquoi Peugeot a-t-il fait ce choix incompréhensible ? Peut-on espérer une mise à jour ? ***J.-P. M.***

Peugeot n'est pas le seul constructeur à n'utiliser qu'une partie de l'écran tactile. Cette astuce permet de donner visuellement l'impression d'un écran plus large qu'il ne l'est en réalité. Il s'agit ici d'un choix matériel et non logiciel, même si l'ensemble des modèles du groupe Peugeot-Citroën profite des deux larges bandeaux pour loger des commandes tactiles (réglages de climatisation par exemple). Il faudra attendre une nouvelle génération de dalle numérique pour que le constructeur se remette à niveau.

BMW



BMW Série 2 Cabriolet

Quatre ou trois cylindres mon cab Série 2 ?

Il n'y a plus de cabriolets compacts 4 places. Même la BMW Série 2 Cabriolet, qui m'intéressait, commence à déserter les showrooms… La vie d'un automobiliste "décalé" n'est pas simple. Question : sur une BMW Série 2, que vaut-il mieux, la 220i ou la 218i ? J'ai un doute sur le 3 cylindres pour ce genre d'auto. ***A. D.***

Même si le 3 cylindres émet une sonorité agréable et dispose d'un couple suffisant pour proposer un réel agrément de conduite au quotidien (surtout avec la boîte auto), il n'est pas armé pour répondre à toutes les situations de conduite. À titre personnel, je n'hésiterais pas et préférerais le 2 litres 184 ch, plus dynamique, qui correspond davantage à la conduite d'une voiture "plaisir".

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur : **www.lechefdesessais.fr** ou contactez-nous par courrier/e-mail : 40, rue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex - **autojournal@reworldmedia.com - www.autojournal.fr**

ON DIRAIT QUE ÇA TE GÊNE…

… de rouler dans la boue ? *“Pas si sûr!”*, pourrait rétorquer le nouveau Defender au vieux Série I, un brin moqueur du haut de ses presque 70 ans. Démonstration en trois actes.

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

Land Rover
Série I
Produit en **1952**
Transmission
4x4 enclenchable
Moteur **2.0 52 ch**
Poids **1 181 kg**

Land Rover Defender
Produit en **2020**
Transmission **4x4 permanent**
Moteur **3.0 400 ch**
Poids **2 518 kg**





❶ La planche de bord du Série I se réduit à quelques instruments et une barre de maintien. Les trois leviers sont là pour les vitesses, le passage en 4x4 et en gamme courte. ❷ Une seule prise de force sur ce Série I qui permet d'activer ce cabestan. Un accélérateur à main permet d'augmenter le régime de ralenti pour plus de couple. ❸ Le réservoir est implanté sous le siège passager. Ce qui s'appelle "avoir chaud aux fesses".





À la tête de plusieurs concessions Jaguar-Land Rover et heureux propriétaire du domaine de 170 hectares qui nous sert aujourd'hui de terrain de jeu, dans son vieux Série I de 1952, Christian Jacques, bottes en caoutchouc et casquette vissée sur la tête, rebondit d'une ornière à l'autre avec la légèreté d'un écureuil qui passe de branche en branche. Juste derrière lui, au volant du dernier Defender P400, je tente de le suivre avec l'inquiétude du jeune conducteur qui peine à appréhender l'envergure de l'engin. Mais j'avance tel le brise-glace que rien ne semble en mesure de stopper.

Acte I, les retrouvailles

Pratiquement soixante-dix ans séparent la première génération de Land Rover, alias Série I, et le dernier Defender. Si le bureau de style du constructeur ne s'est interdit aucun clin d'œil à ce que les Anglais considèrent comme le meilleur 4x4 de tous les temps, il n'y a plus rien à voir entre les deux modèles. Le premier est le contraire du produit de consommation moderne, que l'on veut absolument, que l'on utilise un temps, que l'on jette pour passer à autre chose. Il est né en 1949, après-guerre, où tout était cher et rare, y compris l'acier. Avec son châssis échelle, ses ressorts à lames, ses tôles d'aluminium pliées, courbées mais pas embouties, il copiait la Jeep Willis. Sa vocation : trouver une place entre la voiture et le tracteur, avec plusieurs possibilités de prises de force pour brancher de l'outillage agricole ou forestier. Celui-ci, le n° 1 111, est né en 1952. Il est arrivé en France en kit "conduite à gauche" avec son moteur 2 litres de 52 ch. Soixante-huit ans après, il est toujours là. Et ce n'est pas le seul. *"Plus de 70 % des voitures produites par*

Évolution de l'espèce

Avec le nouveau Defender, c'est une page qui se tourne. Auparavant, du Série I au Defender phase III, la filiation, caractérisée principalement par le châssis échelle, avait toujours été maintenue.

PHOTOS LAND ROVER



Série I *1948-1958*
Empattement de 80 à 109 pouces (2 à 2,80 m).
3 portes, Station Wagon, pick-up.



Série II *1958-1971*
Empattement de 88 à 109 pouces (2,2 à 2,80 m).
3 portes, Station Wagon, pick-up.



Série III *1971-1985*
Empattement de 88 à 109 pouces (2,2 à 2,80 m).
3 portes, Station Wagon, pick-up.



Aucune assistance pour ce vieux Land Rover, mais une relative légèreté qui lui permet de passer là où nombre de 4x4 modernes n'oseraient pas s'aventurer.

Land Rover roulent encore aujourd'hui", ne se lassent jamais d'expliquer les dirigeants de la marque anglaise. Ce que confirme Christian Jacques : *"J'ai mis une pompe à essence électrique et j'ai dû changer la batterie mais sans cela, pas grand-chose. Il est dans son jus, démarre sans difficulté et résiste à tout. En cas de panne, pas besoin de brancher une valise de diagnostic, c'est l'avantage"*, plaisante-t-il.

Dire que la dernière génération de Defender est à l'opposé de ce concept tient de l'euphémisme. Contrairement à tous ses prédécesseurs, il repose sur une carrosserie autoporteuse, pèse plus de 2,5 tonnes, mesure plus de 5 m de long, dépasse les 2 m de large et de haut en position tout-terrain. Bref, un joli cube ! Ses incroyables aptitudes, le Defender les doit davantage à ses multiples assistances à la conduite qu'à son corps de sylphide. Il faut d'ailleurs un petit temps d'apprentissage pour appréhender les principales caractéristiques de l'engin. Tout se pilote via le fameux *Terrain Response* qui permet de faire son choix parmi différentes situations de conduite ou types de terrain. Parallèlement à cela, il est possible d'ajuster la hauteur de la garde au sol (de 218 mm à 291 mm) ou de verrouiller les différentiels.

Acte II, promenons-nous dans les bois…

C'est beaucoup plus rustique au volant du Série I. Une planche de bord qui se résume à un tube de maintien, un large volant en bakélite, quelques rares commandes disparates pour actionner essuie-glaces, projecteurs et clignotants, des compteurs illisibles, un accélérateur à main pour augmenter le régime de ralenti afin de permettre à l'outillage branché sur la prise de force de tourner avec une certaine régularité et, bien sûr, les différents leviers destinés à la transmission, plus ou moins courte. Avant d'enclencher le pont avant, il faut descendre de la voiture pour aller verrouiller à la main les deux moyeux. En mode "crapahuteur", à condition de prendre la mesure du pédalier légèrement décalé et de réussir à enchaîner les vitesses sans s'emmêler les pinceaux, rien ne peut arrêter le Série I.

Avec ses pneus 4x4, il plonge dans la boue mais refait surface sans aucune difficulté. Pas d'ABS, pas d'ESP… Le vieux tout-terrain peut compter sur sa faible masse et son agilité pour s'extirper des pièges de la forêt. Au prix, bien sûr, pour son conducteur, d'une prise directe avec les éléments de la nature. Doté de ressorts à lames, ➛



Trois places de front et deux banquettes placées dans le sens de la longueur : le Série I n'offre pas moins de 7 places à bord.



Defender phase I *1983-1990*
Empattement de 92,7 à 127 pouces (2,35 à 3,22 m). 3 portes, Station Wagon, pick-up.



Defender phase II *1990-2007*
Empattement de 92,7 à 127 pouces (2,35 à 3,22 m). 3 portes, Station Wagon, pick-up.



Defender phase III *2007-2016**
Empattement de 92,7 à 127 pouces (2,35 à 3,22 m). 3 portes, Station Wagon, pick-up.

* Série spéciale Works V8 en 2018.

il n'a qu'une très lointaine idée de ce que représente le confort automobile. Tout vibre, brinquebale au point de rendre un périple de quelques dizaines de kilomètres difficilement imaginable, même sur l'asphalte.

C'est tout l'opposé à bord de la dernière génération de Defender. Incroyablement confortable, y compris lorsqu'il évolue sur un chemin rocailleux, il réclame davantage de prudence sur sol meuble, notamment en descente pour ne pas se laisser embarquer par le poids. Surtout avec notre modèle chaussé de simples pneus M+S. Là encore, si la précaution reste de mise, le Defender redonne rapidement confiance à son conducteur, grâce notamment au contrôle de la vitesse en descente et aux multiples caméras qui permettent de représenter au millimètre la position de chacune des roues. Sous les yeux de l'ancêtre, il s'offre même quelques impressionnantes acrobaties que ne peut reproduire le Série I à cause de son pont et ses ressorts à lame qui limitent la garde au sol. Même punition, lorsqu'il convient de traverser un profond gué. S'il peut sans doute réaliser l'exercice, il impose



❶ La planche de bord du nouveau Defender conserve une allure générale un peu rustique. Ce n'est qu'un leurre. Le dernier SUV de chez Land Rover n'est qu'une accumulation de matériaux chics et d'équipements de luxe. ❷ Même sur des chemins caillouteux, les occupants profitent d'un excellent confort. ❸ Grâce à de multiples caméras, le conducteur sait où il pose ses roues. ❹ Au centre de l'instrumentation, les informations sur le mode de transmission.







Le Def baisse le pouce

Le Série I, aussi nommé Land Rover 80, repose sur un empattement de 80… pouces. C'est ainsi que tout au long des carrières des "Série" puis des Defender, Land Rover a utilisé les longueurs d'empattement pour différentier des versions plus ou moins longues. Après le 80, il y eut notamment les 90, 110 et 130 pouces pour des empattements respectifs de 92,7, 109 et 127 pouces. Le nouveau Defender, proposé en version 90 et 110, repose sur un empattement de 2,58 à 3, 02 m, soit 100 et 119 pouces. Tout se perd.



Le programme Wade Sensing permet de mesurer la hauteur d'un gué avant de le traverser en toute confiance.

de le faire à l'aveugle quand le dernier-né analyse la profondeur de la difficulté à traverser via son programme Wade Sensing.

Acte III, esprit, es-tu là ?

Malgré ses sophistications techniques, je ne sais pas par quel miracle, le nouveau Defender parvient à conserver une sorte de lien filial. Plus que les capacités de franchissement, ce sont quelques détails de style, de manière sans doute subliminale, qui rapprochent ce qui n'est pas loin d'être le plus sophistiqué des 4x4 et le plus rustique du genre. Vis apparentes, tendelet souple de cache-bagages, incrustations façon "tôle inoxydable", arêtes de carrosserie saillantes…

L'esprit originel du Defender s'évapore définitivement à la lecture de la gamme et des tarifs. Les deux versions, courte et longue, toujours dénommées 90 et 110, reposent sur deux empattements de 100 pouces (2 587 mm) et 119 pouces (3 022 mm). Sous le capot du nouveau modèle, 4 cylindres, 6 cylindres et hybrides rechargeables composent une large gamme qui démarre à plus de 55 000 € pour dépasser les 100 000 €. Sans même évoquer la taxation de certaines versions plaçant le Defender dans des sphères où ne naviguent plus que les plus luxueux des Range Rover, Mercedes ou Porsche. Esprit, t'es toujours là ? ■



Rien n'arrête le nouveau Defender si ce n'est son envergure. S'il semble plus à l'aise, le Série I reste limité dans les cas extrêmes par sa garde au sol et son pont arrière.

LA REVANCHE DU N

Cela fait quatre ans que l'équipage de la Toyota numéro 7 affiche un niveau de performance à faire blêmir la concurrence. Mais rien n'y faisait : la réussite était du côté de la n° 8. L'équipage Conway-Kobayashi-López vient enfin de conjurer le sort en remportant le championnat du monde d'Endurance !

Par **Alain Pernot**



Demandez aux meilleurs pilotes d'Endurance ce qu'ils pensent du chrono réalisé par Kamui Kobayashi aux essais qualificatifs des 24 Heures du Mans 2017, et vous lirez de l'admiration dans leurs yeux. En faisant claquer un étourdissant 3'14"791, le pilote Toyota s'est non seulement attribué le record absolu de la piste du Mans (toujours à battre), mais il a, en prime, lancé un avertissement à ses adversaires. Pas de doute, il fallait désormais devoir compter avec la Toyota n° 7. D'ailleurs, cette année-là, l'équipage Conway-Kobayashi-Sarrazin occupe confortablement la tête de la course lorsque le pilote japonais reprend le volant à 0 h 40.

C'est alors que se produit un coup de théâtre tout droit sorti d'un scénario de Michel Vaillant. Alors que Kobayashi attend que le feu à la sortie des stands passe au vert, le pilote LMP2 de la présence de l'Espagnol. Il faut reconnaître qu'Alonso a effectué des relais nocturnes impressionnants à un moment où José María López, remplaçant du Français Stéphane Sarrazin au volant de la 7, peinait à exploiter ses pneus dans la fraîcheur de la nuit. Le trio de la n° 7 doit se contenter de la deuxième place aux 24 Heures du Mans et au championnat du monde.

Kobayashi et ses équipiers espèrent bien inverser la tendance en 2019, malgré la pré-



TOYOTA GAZOO RACING

2017 : Kamui Kokayashi signe le record absolu (toujours à battre) de la piste du Mans.



CAPTURE ECRAN

2017 : selon un scénario digne de Michel Vaillant, la Toyota n° 7 doit abandonner en course.



ANTONIN VINCENT/DPPI

2019 : la n° 7 domine Le Mans mais subit une crevaison… à une heure de l'arrivée !

Vincent Capillaire s'approche de la n° 7 et lui adresse un pouce levé pour le féliciter ou l'encourager. Pas de chance, le pilote français porte une combinaison ressemblant beaucoup à celle que portent les commissaires. Kobayashi se méprend sur ce geste, qu'il interprète comme une autorisation de prendre la piste, et s'élance. Troublé, il s'emmêle les pinceaux et démarre en mode manuel. L'embrayage ne supporte pas cette procédure inhabituelle. C'est l'abandon.

L'année 2018 est enfin celle de la première victoire de Toyota au Mans, mais celle-ci revient à l'équipage n° 8, renforcé par un certain Fernando Alonso. Les pilotes de la n° 7 subissent la loi de la n° 8, que certains disent promise à la victoire du fait sence, toujours, d'Alonso sur la 8. Et ça se présente plutôt bien. "Koba" signe une nouvelle pole, et en course, la n° 7 domine, malgré une mésaventure nocturne (Conway percute une LMP2 en perdition).

La n° 7 caracole en tête. Enfin… jusqu'à ce que José María López ne crève à une heure de l'arrivée, après 336 tours passés en leader !

Le temps de rentrer au stand au ralenti, de changer le pneu incriminé et voilà que la victoire promise s'envole… au profit de la Toyota n° 8, bien sûr. En conférence de presse, les vainqueurs (également victorieux au championnat du monde) ne



TOYOTA GAZOO RACING

°7 !

cachent pas leur embarras. Même Fernando Alonso, pas vraiment du genre compatissant habituellement, exprime son empathie à l'égard de ses équipiers : *"Sur la piste, nous n'avions pas le rythme pour gagner face à la n° 7. Je suis navré pour mes collègues qui sont en fait plus que des collègues : ce sont des amis. Ils auraient mérité la victoire, mais la course nous a choisis."* À moins d'un mètre de l'Espagnol, Kobayashi confirme : *"Le résultat est difficile à avaler…"*

Gonflé à bloc, l'équipage de la numéro 7 aborde l'édition 2020 des 24 Heures du Mans avec la conviction que cette année sera la bonne. Non content d'avoir signé le meilleur chrono aux essais qualificatifs, le toujours et encore véloce Kobayashi confirme sa grande forme en s'adjugeant l'Hyperpole. Une nouvelle fois, la n° 7 domine en course. Mais, une nouvelle fois, un problème vient contrarier son élan. À 2 h 41 du matin, la Toyota hybride est contrainte à rentrer dans son box pour un changement de turbo ! Encore une fois, la victoire échappe au pilote-star japonais et à ses équipiers qui doivent se contenter de la troisième place finale, laissant la victoire à la n° 8, comme d'habitude !

L'équipage de la n° 7 serait-il maudit ? Il était permis de se poser la question.

Heureusement, les trois hommes ont enfin eu droit à leur part de succès. Certes, ce n'est pas le trophée tant convoité du Mans, mais, en remportant les 8 Heures de Bahreïn, mi-novembre, ils se sont enfin adjugé le titre de champions du monde d'Endurance ! Ils partaient pourtant avec quelques points de retard mais leur quatrième succès de la saison – acquis de haute lutte face à la voiture sœur – leur a permis de renverser la situation, à la plus grande joie des pilotes, bien sûr, mais aussi d'Akio Toyoda, le P.-D.G. de Toyota : *"Il nous a fallu cinq ans pour gagner Le Mans. Trois fois de suite, nous avons gagné avec la n° 8 que Sébastien et Kazuki conduisaient. La voiture n° 7 de Mike, Kamui et José a toujours rencontré des problèmes, ce qui était très frustrant pour eux. Pour être honnête, cela m'a toujours peiné. Cette fois, c'est bien la n° 7 qui s'impose et c'était formidable de voir le sourire de ces trois pilotes, à l'arrivée. C'est un soulagement pour moi !"* Tout vient à point à qui sait attendre… ■

TOYOTA GAZOO RACING

Vainqueurs des 8 Heures de Bahreïn et champions du monde, Mike Conway *(à gauche)*, Kamui Kobayashi *(au centre)* et José María López *(à droite)* ont enfin mis fin à la malédiction !

> *"Cette fois, c'est bien la n° 7 qui s'impose et c'est formidable de voir le sourire de ces trois pilotes. C'est un soulagement pour moi !"*
>
> Akio Toyoda,
> P.-D.G. de Toyota

Encore malchanceuse aux dernières 24 Heures du Mans (panne de turbo), la Toyota n° 7 a réussi à prendre le dessus sur la voiture sœur et à s'adjuger son premier titre.



C'était en ***janvier 1996*** *dans L'Auto-Journal…*



EN MESURES

L/l/h : 4,55 / 1,80 / 1,71 m

Poids : 1721 kg

Puissance : 115 ch DIN à 3900 tr/mn

1000 m d.a. : 36,1 s

V. max. : 157 km/h

Consommation à 90 km/h : 9,6 l/100 km

Lointain héritier du Grand Wagoneer, le Grand Cherokee en reprend la formule et l'améliore, en mixant un style fort, une dotation luxueuse, de l'espace et une vraie polyvalence !

LE JEEP GRAND CHEROKEE TURBO DIESEL *À L'ESSAI*

Au milieu des années 1990, les constructeurs comprennent que, sans diesel, point de salut, notamment pour les gros 4x4, naturellement plus énergivores. C'est donc avec raison que Jeep "diésélise" son Grand Cherokee, une greffe qui a ses avantages… et ses inconvénients !

Par **Thierry Emptas** (1996) / **Thomas Riaud** (2020)

Extraits…

■ "Pas d'erreur, c'est bien un moteur diesel qui tourne sous le capot du Grand Cherokee. Ses *« vibratos »* tonitruants me rappellent d'ailleurs Coluche en auto-stoppeur mal léché qui demande, en haussant le ton, *« C'est un diesel ? »*"

■ "Ce vacarme contraste avec le velouté du V8 et du 6 cylindres essence qui animaient seuls jusqu'à présent le Grand Cherokee. Mais cette mécanique apporte une réponse mieux adaptée aux attentes de la clientèle française."

■ "Avec une puissance de 115 ch, il permet au Grand Cherokee de lutter à armes égales avec de sérieux concurrents tels le Nissan Patrol, le Mitsubishi Pajero ou le Land Rover Discovery, tout en complétant la gamme avec une version plus économique."

■ "À l'achat tout d'abord, puisque le Grand Cherokee TD coûte 209900 francs *(35000 €)* alors que le premier modèle essence est affiché à 243900 francs *(37180 €)*. À l'usage ensuite, avec une puissance fiscale de 10 ch (contre 23 ch et 30 ch pour les versions essence) et surtout un budget carburant en chute comparé à celui imposé par l'appétit gargantuesque du 6 cylindres et du V8."

■ "Le sourire arboré à chaque passage à la pompe se transforme en grimace dès le moteur mis en route."



La planche de bord présente bien pour l'époque avec ses incrustations en ronce de noyer, un équipement complet et un volant multifonction. Dommage que la finition et l'insonorisation ne soient pas au niveau des modèles européens.

> Fidèle au motoriste italien VM, Chrysler a choisi le 2,5 litres qui équipe le Voyager et le « petit » Cherokee.

⬆ Ses qualités

PERFORMANCES SATISFAISANTES

"Ce 4x4 est capable de soutenir une bonne cadence et ne se fait pas prier pour atteindre une vitesse de pointe de 157 km/h."

CONSOMMATION MODÉRÉE

"En usage « paisible », il se contente de 9,6 l/100 km, et si le pied se fait plus lourd, il ne dépasse pas les 13,5 l/100 km. Une sobriété qui place ce nouveau venu devant ses concurrents."

ÉQUIPEMENT COMPLET

"L'équipement reste d'un bon niveau et s'enrichit de quelques détails tels que le réglage de site des phares au tableau de bord, une prise 12 volts au pied de la console centrale ou bien des extensions de pare-soleil pour masquer l'espace derrière le rétroviseur."

⬇ Ses défauts

MOTEUR EXCESSIVEMENT BRUYANT

"Les démarrages à froid sont très sonores et les premiers kilomètres évoquent plus la conduite d'un tracteur forestier que celle d'une limousine de luxe."

COMMANDE DE BOÎTE TRÈS DURE

"Sur route sinueuse, il faut jouer de la boîte de vitesses dont le levier est assez récalcitrant. Passer de première en deuxième est une épreuve qui exige une poigne ferme et déterminée."

MANQUE DE SOUFFLE AVANT 2000 TR/MN

"Les relances sont toujours franches… à condition d'être au-dessus de 2000 tr/mn ! Avant ce régime, la mécanique ne répond pas à l'appel et le Grand Cherokee est à la peine tant que le turbo n'apporte pas son souffle bienfaiteur."





❶et ❷ Le Grand Cherokee est effectivement… grand, et offre une belle habitabilité tant devant que derrière ! ❸ Une astucieuse petite languette permet d'occulter l'espace vacant entre le rétroviseur et le pare-soleil. ❹ Le coffre peut engloutir de nombreux bagages, la roue galette montée verticalement ne prenant pas trop de place.





"Le mariage du Grand Cherokee et d'un moteur diesel était attendu. Hélas, la mécanique retenue n'est pas à la hauteur des prestations offertes par ce 4x4 de luxe."









❶ L'accoudoir central renferme un petit espace de rangement bien utile. ❷ Dans le coffre, ce filet permet de retenir de menus objets. ❸ À gauche du levier, cette poignée sert à passer en mode tout-terrain. ❹ Les commandes des rétroviseurs et des vitres sont regroupées, à portée de main.

Extraits…

■ "Plus léger que ses concurrents (171 kg de moins par rapport à un Frontera, 327 kg de moins qu'un Pajero et 421 kg de moins qu'un Patrol !), il se montre beaucoup plus vif en accélération et plus spontané en reprises."

■ "Bien qu'il repose toujours sur deux essieux rigides (ses concurrents ont des suspensions nettement plus sophistiquées), le Grand Cherokee offre un bon comportement routier."

■ "Pour parer à toute dérobade brutale des roues arrière, ce 4x4 de luxe est doté d'un différentiel à glissement limité. Quant au freinage, il a une bonne efficacité à 90 km/h, mais faiblit à 130 km/h."

■ "Ce Grand Cherokee n'est pas un baroudeur pur et dur. Il se pose plutôt en concurrent des berlines de luxe dont il copie d'ailleurs les bonnes manières."

■ "L'ergonomie laisse encore à désirer, et les espaces de rangement sont toujours aussi limités."

■ "Les passagers disposent d'un bon espace, surtout à l'avant, et sont installés sur des sièges confortables leur permettant d'envisager de longues distances."

■ "Le moteur emprunté au Voyager et au « petit » Cherokee est certes performant et économique, mais il est toujours aussi bruyant et rugueux, et manque d'agrément."

Vu d'aujourd'hui



Par **Thomas Riaud**

La fiscalité déjà assassine vis-à-vis des gros blocs essence, que ce soit au niveau de la puissance fiscale ou des taxes sur les carburants, a eu pour effet logique de doper le développement des diesels. Une ineptie bien franco-française s'il s'agit de citadines, mais qui a du sens sur de gros véhicules, comme ce 4x4 de luxe. Actuellement, pour répondre d'abord à des dogmes, les diesels sont voués à disparaître, et le Grand Cherokee, qui est toujours là, trouvera son salut dans l'hybridation…

BMW SÉRIE 2 GRAN COUPÉ

Il n'y a pas que les SUV dans la vie ! Le segment des "coupés 4 portes" a aussi le vent en poupe. La gamme BMW en comporte trois, appelés Gran Coupé, dont la Série 2. La plus petite et la plus récente du genre dans la marque. Par **Cyril Biotteau** Photos **Yann Lefebvre**

C'est Mercedes qui a lancé le "coupé 4 portes" à la mode avec sa première génération de CLS en 2004, même si certains constructeurs l'ont précédé dans cet exercice, avec moins de réussite (Rover par exemple dans les années 1960, avec la P5 Coupé). Depuis, bien d'autres ont suivi tels que Volkswagen, Audi, Peugeot, Hyundai et bien évidemment BMW qui a choisi de les appeler Gran Coupé : les Série 8, 4 et 2 ont chacune le leur. Mais attention, la Série 2 Gran Coupé n'est pas une Série 2 Coupé (propulsion) à laquelle BMW aurait rajouté 2 portes arrière. La Série 2 Coupé arrivant en effet en fin de vie, le constructeur bavarois s'est inspiré de la Série 1 pour réaliser la Série 2 Gran Coupé. Cette dernière est donc une traction, excepté bien sûr pour les versions 4 roues motrices. BMW ayant soigné la partie châssis, le résultat est là : cette traction est l'une des plus agréables à conduire. Reste cependant l'accessibilité aux places arrière exiguë, et une ouverture de coffre étroite. Mais peu importe : il ne fallait pas laisser la Mercedes CLA sans rivale directe.



La Série 2 Gran Coupé est basée sur la Série 1, avec ses roues avant motrices, mais se veut plus dynamique côté châssis.

LA GAMME

	Moteur/Finitions	Série 2 Gran Coupé	M Sport	M235i xDrive	Malus écologique
Essence	136 ch/218i	31 150 €	37 500 €		de 0 à 170 €
	171 ch/220i	37 350 €	❤ 43 700 €		de 0 à 260 €
	306 ch/235i			❤ 55 550 €	de 1 172 à 2 544 €
Diesel	116 ch/216d	33 850 €	40 200 €		0 €
	150 ch/218d	34 050 €	❤ 40 400 €		de 0 à 75 €
	190 ch/220d	40 250 €	46 600 €		de 0 à 240 €

❤ NOS COUPS DE CŒUR



❶ Le profil de la Série 2 Gran Coupé se repère à son toit aux lignes fuyantes, typique des "coupés 4 portes". ❷ La planche de bord, reprise de la Série 1, présente bien qualitativement mais ne produit pas le même effet *waouh* que celle d'une Mercedes CLA.



LES TRANSMISSIONS

BOÎTE MANUELLE

Toujours à 6 rapports, elle n'est disponible que sur la 218i et la 218d , mais à chaque fois l'automatisme reste possible sur ces motorisations. Sans problème particulier, ces boîtes permettent d'économiser 2 300 € à l'achat par rapport aux versions sans pédale d'embrayage.

BOÎTE DKG7

Il s'agit d'une boîte à double embrayage disponible sur les 218i, 220i et 216d. Plutôt agréable et bien gérée, elle lisse les accélérations et contribue, sur la 218i, à la sensation de mollesse. Elle est au même tarif que la boîte automatique à convertisseur à 8 rapports.

❤ BOÎTE AUTOMATIQUE 8 RAPPORTS

Cette boîte est présente sur la 235i, la 218d et la 220d, les motorisations aux couples les plus importants. Quasiment aussi rapide que la DKG7, fort bien gérée aussi, un poil plus douce en ville, elle fait très bien son office, y compris sur la 235i avec un mode Drive Sport excellent en gestion.

L/l/h/empattement : 4,53/1,80/1,42/2,67 m

MOTEURS ESSENCE	218i	220i	235i
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 6500	171 à 5500	306 à 6250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1500	280 à 1350	450 à 1750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	211 (1)	238 (2)	250 (2)
Accélération 0-100 km/h (s)	8,7 (1)	7,1 (2)	5,3
Reprise 90-130 en Drive (s)	8,2 (1)	NC	4,5
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	7	de 5,9 à 6,5 (2)	8,7

MOTEURS DIESEL	216d	218d	220d
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 4000	150 à 4000	190 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1750	350 à 1750	400 à 1750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	200 (2)	222 (3)	235 (2)
Accélération 0- 100 (s)	10,3 (2)	8,6 (3)	8
Reprise 90-130 en Drive (s)	NC	NC	6,9
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	de 4,6 à 5 (2)	de 4,6 à 5,1 (2)	5,6

(1) En boîte automatique. (2) Données constructeur. (3) Données constructeur en boîte manuelle.

LES MOTEURS

ESSENCE

218i (136 ch)

Ce 3 cylindres vient de passer de 140 à 136 ch via une modification cartographique juste après l'été pour répondre à la norme Euro 6d. Avec moins de 9 secondes pour franchir le 0 à 100 km/h, cette entrée de gamme paraît suffisante sur le papier. Mais à la conduite, le bloc se montre apathique, et peu digne du blason BMW : il a surtout le mérite de consommer peu.

❤ 220i (171 ch)

Ici, les cylindres sont au nombre de quatre : la version gagne en performances mais aussi en "rondeur" mécanique. Cette motorisation n'est disponible qu'en traction et avec la boîte double embrayage DKG7.

❤ 235i (306 ch)

Pas de 6 cylindres pour cette 235i qui utilise un 4 cylindres, associé à une transmission intégrale. Avec 306 ch, ça pousse fort. Et la partie châssis est à la hauteur, avec un avant mordant et un arrière mobile (en entrée comme en sortie) mais pas trop. Un plaisir !

DIESEL

216d (116 ch)

Un bloc 3 cylindres comme pour l'entrée de gamme en essence, de puissance modeste, compensée par un couple généreux. Les vibrations sont correctement filtrées, mais la sonorité laisse à désirer, surtout en montant dans les tours. Cette motorisation n'est proposée qu'avec la boîte DKG7.

❤ 218d (150 ch)

Un cœur de gamme doté d'un bloc 4 cylindres bien plus agréable, et d'un couple important de 350 Nm, pas très loin des 400 Nm de la 220d. D'ailleurs, l'écart en performances avec cette dernière ne justifie pas celui du prix, gros. Cette motorisation laisse le choix entre boîte manuelle ou boîte automatique à 8 rapports.

220d (190 ch)

Un bloc agréable mais pas bien plus performant que la 218d, et il impose la boîte automatique à 8 rapports. Il offre le choix entre la traction ou la transmission intégrale pour 2 000 € de plus.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au maintien en ligne avec assistance active dans la direction, Bluetooth, caméra de recul et radars avant, climatisation automatique 1 zone, écran central 8,8 pouces, feux avant 100 % LED, phares et essuie-glaces automatiques, régulateur de vitesse, rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants, sièges avant réglables en hauteur.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Série 2 Gran Coupé	M Sport	M235i
Accès à bord et démarrage mains-libres (1)	510 €	510 €	510 €
Climatisation automatique bizone	560 €	560 €	560 €
Commande gestuelle	310 €	310 €	310 €
Drive Assist (2)	760 €	760 €	760 €
GPS connecté	1 250 €	série	série
Jantes alliage 16 pouces	série sur 216d, 218d et 218i	–	–
Jantes alliage 17 pouces	série sur 220d et 220i	–	–
Jantes alliage 18 pouces	–	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	760 €	760 €	460 €
Rétroviseurs rabattables électriquement	260 €	série	série
Sièges avant chauffants	400 €	400 €	400 €
Sièges avant électriques à mémoire	990 €	990 €	990 €
Suspensions DirectDrive (châssis sport)		série	série
Suspensions SelectDrive (pilotée)		510 € (sur 220 uniquement)	160 €
Toit ouvrant panoramique en verre	1 150 €	1 150 €	1 150 €

(1) Offre la possibilité de déverrouiller et démarrer avec un smartphone. (2) Comprend un avertisseur d'angle mort et le freinage automatique d'urgence.



1

❶ Parmi les aides à la conduite disponibles, le freinage d'urgence automatique est en option sur toutes les finitions. ❷ 3 types de boîte disponibles selon les motorisations : manuelle, à double embrayage ou automatique à convertisseur *(en photo)*. ❸ Le combiné d'instrumentation numérique offre peu de possibilités de personnalisation. ❹ Un coffre plus grand que celui de la Série 1, mais l'ouverture est plus étroite. ❺ Les jantes de 18 pouces avec la suspension DirectDrive offrent le meilleur compromis confort/comportement. ❻ L'espace arrière, exigu, est l'autre point faible de cette BMW.



2


3


4


5


6

LES FINITIONS

SÉRIE 2 GRAN COUPÉ (BASE)

Il s'agit de l'entrée de gamme, disponible sur toutes les motorisations sauf sur la M235i. Au vu du prix et du positionnement, l'équipement comporte quelques lacunes, comme l'absence d'accès à bord et le démarrage mains-libres (en série sur des Clio cependant…). Mais plus étonnant encore, il n'y a pas de freinage automatique d'urgence de série ! Un équipement qui reste en option même sur les finitions supérieures, alors que la plupart des compactes généralistes en disposent de série, tout en étant bien moins chères. L'écran central atteint une diagonale de 8,8 pouces mais doit se passer de GPS de série et d'Apple CarPlay ou Android Auto.

❤ M SPORT

Outre le GPS qui est de série, cette finition habille la voiture par plusieurs éléments extérieurs qui la rendent plus agressive visuellement, parmi lesquels les jantes de 18 pouces, un kit aérodynamique, un bouclier avant différent, etc. À l'intérieur, l'ambiance change aussi avec des sièges spécifiques, de même que le volant ou le pédalier. La direction devient également plus directe, et les suspensions plus fermes (sous l'appellation "DirectDrive" chez BMW) afin d'augmenter la sensation de dynamisme : c'est dans cette configuration que le châssis est le plus réussi.

❤ M235i

La version la plus sportive a droit bien sûr à un peu de cosmétique mais ne diffère pas radicalement de la M Sport, si ce n'est par quelques détails comme un becquet arrière spécifique ou des freins plus généreux avec étriers bleus. À l'intérieur, la M235i est la seule à recevoir de série un écran central de 10,25 pouces. Côté technique, elle reçoit obligatoirement la transmission intégrale et a le privilège de disposer d'un autobloquant à l'avant afin de mieux exploiter la cavalerie.



Les feux arrière fins et horizontaux contribuent à la personnalité de cette Série 2 Gran Coupé qui compte beaucoup sur son design pour séduire.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK DRIVE
(760 €)

Aussi incroyable que cela puisse paraître à ce niveau de prix, il faut donc recourir à cette option pour avoir le freinage automatique d'urgence, associé dans ce pack à la surveillance des angles morts et à la détection de trafic arrière lors des marches arrière. L'aide au maintien en file, elle, est de série dès l'entrée de gamme.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

SUSPENSION
(de 160 à 510 €)

Il s'agit de la suspension pilotée, à ne pas confondre avec la DirectDrive, le châssis sport livré d'office avec la finition M Sport. Elle se montre très convaincante avec des roues de 18 pouces, donc la suspension SelectDrive nous paraît superflue, excepté, peut-être, si vous souhaitez vous équiper en roues de 19 pouces.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

COMMANDE GESTUELLE
(310 €)

Une bonne idée au départ. Sans rien toucher, et seulement en faisant des gestes, vous pouvez monter le volume, changer de fréquence radio, de morceau de musique, accepter un appel… Oui mais voilà : ça ne marche pas très bien. Il faut parfois recommencer plusieurs fois avant que la demande soit prise en compte. Et l'éventail des commandes reste très faible.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX

BMW SÉRIE 2 GRAN COUPÉ 218d M SPORT

42 700 € hors options – Malus écologique : de 0 à 75 €

L'excellente M235i est tentante car très réussie, mais guère raisonnable. La 218i manque trop d'agrément mécanique. Notre choix se porte donc sur la 218d, à la fois agréable et raisonnable, en finition M Sport pour habiller la voiture, et profiter du châssis très réussi sous sa forme la plus affûtée. Evitez les jantes de 19 pouces qui dégradent sensiblement le confort. Quant à la boîte, vous avez le choix, mais la BVA8 se montre très convaincante.

LES TEINTES

Peintures unies

Alpinweiss


Schwarz

Peintures métallisées 890 €


Saphirschwarz

Mineralweiss


Mineralgrau


Melbourne Rot


Sunset Orange


Misano Blau


Snapper Rocks Blau


Storm Bay

LES JANTES


16 pouces, de série sur 216d, 218d et 218i en finition de base.


17 pouces, de série sur 220d et 220i en finition de base.


18 pouces, de série avec la finition M Sport.


18 pouces, de série sur M235i.


18 pouces, en option de 1190 à 1700 €.


18 pouces, en option, 570 €.


19 pouces, en option, 660 €, uniquement sur M235i.

❤ NOS COUPS DE CŒUR

DS 7 CROSSBACK

Avec ce SUV à l'intérieur soigné, la griffe premium de PSA dit avoir réinventé le luxe à la française. Ce n'est pas faux, même si ce modèle plutôt chic n'est pas sans défauts.

Par **Didier Laurent** Photo **Adrien Cortesi**

Concurrent direct des productions allemandes, le DS 7 Crossback se démarque par un habitacle haut de gamme, qui fait appel à des techniques artisanales et des matériaux d'excellente qualité. Avant-gardiste dans l'âme, il a aussi innové avec les systèmes LED Vision, dont les diodes pivotent à l'allumage de la voiture, ou Night Vision, qui permet de voir la nuit comme en plein jour. Et puis il y a le côté confort, avec le dispositif Active Scan Suspension, qui pilote l'amortissement grâce à une caméra qui analyse la route. Un équipement qui rend ce SUV très confortable, mais moins dynamique qu'un Peugeot 3008, pourtant doté du même châssis.

Le DS 7 explorant les limites du segment en termes de dimensions extérieures, l'espace à bord est bon, tout comme le volume de coffre. En revanche, il ne dispose pas de version à 7 places et offre une modularité classique. Son succès en neuf rend le choix assez large en occasion. Plutôt destiné aux gros rouleurs, le DS 7 Crossback est valable en diesel, et c'est d'ailleurs notre recommandation. Enfin, quitte à faire la démarche de s'offrir un haut de gamme, autant orienter son choix sur une version Grand Chic, qui porte évidemment bien son nom.

	LA GAMME DS 7 Crossback	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	PureTech 130	130	7,9	Qui aurait pensé qu'on puisse glisser un 3 cylindres sous le capot d'une si grande voiture ? Le résultat n'est pas si mauvais, mais la noblesse mécanique manque et la consommation est élevée.
Essence	PureTech 180	180	8,7	Idéal pour les petits rouleurs, ce brave attelage 1.6 THP (avec turbo) offre des performances suffisantes. Agrément moteur/boîte automatique de bon niveau.
Essence	PureTech 225	225	8,1	Le même moteur, mais avec une autre cartographie. Forcément plus de pep, une consommation plus faible en conduite normale mais qui monte en flèche si le rythme s'accélère.
Hybride rechargeable	E-Tense 225	225	4 (batteries pleines) / 8,5 (bat. vides)	L'accès à l'hybride rechargeable permet de parcourir quelques dizaines de kilomètres en tout-électrique avant de repasser en hybride. Pas mal, mais encore cher.
Hybride rechargeable	E-Tense 4x4 300	300	4,1 (batteries pleines) / 8,2 (bat vides)	Très peu répandu en seconde main car très récent, cet hybride rechargeable est le seul à proposer une transmission intégrale grâce au moteur électrique installé sur son train arrière.
Diesel	BlueHDi 130	130	6,1 (en BVM)	Un petit moteur 1.5 qui n'est pas ridicule grâce à son couple et sa rondeur de fonctionnement. Il présente l'avantage d'exister en boîte de vitesses manuelle.
Diesel	**BlueHDI 180**	**180**	**7,4**	**Uniquement en boîte automatique à 8 rapports. Moteur rond, puissant et peu gourmand. Nous recommandons cette version, à condition de faire plus de 15 000 km par an et d'éviter les petits trajets quotidiens.**



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 29 000 €

Diesel : à partir de 27 000 €

Génération : première

Commercialisation : février 2018

Restylage : non

Carrosserie : SUV

Nombre d'exemplaires en circulation : 35 000

NOTRE CHOIX

DS 7 CROSSBACK 2.0 BLUEHDI 180 CH EAT8 GRAND CHIC de 2018

1er prix prospecté : **34 000 €**
50 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	180 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne diesel turbo
Cylindrée / puissance fiscale	1997 cm³ / 10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	BVA8
Châssis	
Diamètre de braquage	10,5 m
Pneumatiques	235/50 R 19
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,57 / 1,90 / 1,63 / 2,74 m
Poids / tractable freiné	1690 kg / 1500 kg
Performances	
1000 m d. a.	31,3 s
0 à 100 km	9,9 s
90-130 km/h (en Drive)	9,2 s
Vitesse maxi	202 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	33 / 66 m
Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV / AR	147 / 150 cm
Volume de coffre	542 dm³

LE BUDGET

Assurance (1) : 1114 €	Carte grise (2) : 330 €
Consommations	
Moyenne	7,4 l / 100 km
Ville / Route / Autoroute	8 / 7,1 / 7,1 l/100 km
Autonomie / Réservoir	743 km / 55 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV (3)	319 ou 776 € (4)	Kit de distribution	307 €
Amortisseurs AR (3)	268 ou 532 € (4)	Embrayage	NC
Disques AV (3)	325 €	FAP	828 €
Disques AR (3)	156 €	Pneus (3)	400 €
Plaquettes AV (5)	187 €	Feu AV	1285 ou 2089 (4)
Plaquettes AR (5)	116 €	Feu AR	460 €
Filtre à air	37 €	Bouclier AV	934 €
Filtre à huile	21 €	Bouclier AR	655 €

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) Selon suspension classique ou pilotée. (5) Le jeu. (4) Selon technologie.

LE BILAN FIABILITÉ

Un début de carrière problématique, mais des corrections apportées. DS maîtrise son sujet, même si les pannes électroniques continuent de créer des problèmes. Le recul manque pour se prononcer sur la fiabilité des versions hybrides rechargeables, trop récentes.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES / PÉNALISANTES

MOTEUR 1.5 DIESEL

Tendance exagérée au calage lors du démarrage. Un faisceau moteur est semble-t-il en cause. Par ailleurs, bruits moteur provenant *a priori* de la distribution. La courroie est bruyante, ce qui est inquiétant mais pas forcément grave. Les concessionnaires disposent d'une note technique pour remédier au problème.

TOUS MOTEURS

- Problème de fuite du liquide de refroidissement, sur les premiers mois des millésimes 2018. En cause, la défaillance d'un tuyau d'alimentation, qui doit être remplacé. En cas de manque de liquide, un voyant s'allume au tableau de bord.
- Allumage du témoin "défaut moteur" sans incidence de prime abord sur le fonctionnement mécanique. Il s'agit d'un défaut de sonde lambda, qui conduit à un dérèglement du système antipollution et de traitement des rejets polluants.

DIRECTION

Un défaut qui concerne potentiellement tous les DS 7 Crossback construits jusqu'à la fin novembre 2019. La direction prend du jeu, il faut remplacer la colonne. L'opération est normalement prise en charge par le constructeur.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEURS ESSENCE

Fonctionnement erratique, démarrage difficile, à-coups à l'accélération. Concerne surtout le 1.6 THP 180 et 225.
Une reprogrammation moteur règle le plus souvent le problème. Plusieurs notes techniques ont été émises.

MOTEUR 2.0 BLUEHDI

Au ralenti, chute du régime moteur, comme s'il s'étouffait. Se produit sur les versions construites entre février 2018 et le 31 juillet 2019. L'alternateur serait en cause, mais également le système de dépollution.

TOIT OUVRANT

Sur les premiers modèles, jusqu'à la fin de l'été 2018, le moteur peut griller au bout de quelques manipulations. Son remplacement est pris en garantie.

COFFRE

Dysfonctionnements du hayon automatique. Il refuse de se soulever électriquement. Concerne les voitures assemblées jusqu'en juin 2019. Parfois, les charnières sont également en cause.

ÉCRAN MULTIMÉDIA

Il se pixellise, change de couleur tout seul, génère des bugs de GPS ou ne s'allume pas. Il faut le remplacer, et reprogrammer le système d'info-divertissement.

CLIMATISATION

Sur les modèles construits jusqu'en mars 2019, risque de fuite de liquide réfrigérant et défaut sur le compresseur. Le système ne souffle plus de froid. Il faut le remplacer et recharger le système.

LES RAPPELS

MAJEURS & MINEURS

RISQUE DE FUITE D'HUILE (SEPTEMBRE 2018)

Sur les voitures fabriquées entre le 27 avril et le 28 mai 2018, un bouchon d'huile fixé sur un tuyau peut être mal serré. Résultat : fuite d'huile, et un potentiel écoulement au niveau des roues avant. À resserrer.

AIRBAG (AVRIL 2019)

Sur moins de 1300 voitures du début de production (jusqu'à octobre 2018), les airbags peuvent, en cas d'accident, ne pas se déployer correctement. À remplacer.

TRAIN ARRIÈRE (SEPT. 2020)

Sur 3248 voitures, dont 943 versions hybrides rechargeables, le train arrière peut ne pas avoir été fixé selon les exigences du constructeur. Passage en atelier pour vérifications et afin que le train arrière soit serré au couple préconisé.

FILTRE À PARTICULES (OCT. 2019)

Sur les moteurs diesel des six premiers mois de production, un élément plastique, interne au filtre à particules, peut se détacher et empêcher le filtre de fonctionner. Filtre réparé ou remplacé.

TABLETTE ARRIÈRE (FÉV. 2020)

Sur des dizaines de voitures fabriquées en 2019, une garniture de support de la tablette arrière est trop longue. Impossible de verrouiller le dossier de la banquette. La pièce est remplacée, si nécessaire.

MOTEUR BLUEHDI 130 (MARS 2019)

Sur des voitures équipées du 1.5 diesel, fabriquées en avril 2018, une dérive fournisseur a fait qu'un composant interne du turbo peut causer sa casse. En après-vente, le turbo est remplacé.

NOUVEAU

LE MAGAZINE DES BONS VIVANTS !



EN VENTE ACTUELLEMENT

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
GIULIETTA				
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 €				
GIULIA				
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M	5 404	40 900
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M	10 980	57 500
Quadrifoglio	NC	M	20 000	88 900
2.2 Diesel 136 ch Auto.	7		0	37 200
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	8		0	43 500
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10		0	45 500
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	M	1 074	57 000
Surcoût Super : "base" + 4 400 €				
Surcoût Sprint : Super + 4 400 €				
Surcoût Ti : Sprint + 3 000 €				
STELVIO				
2.0T 200 ch Super Q4 Auto.	12	M	15 506	51 100
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	M	16 810	62 700
Quadrifoglio	NC	M	20 000	98 000
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	M	898	42 000
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M	898	49 100
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	M	2 205	61 000
Surcoût Super : "base" + 4 700 €				
Surcoût Sprint : Super + 4 600 €				
Surcoût Ti : Sprint + 3 300 €				
Surcoût Veloce : Ti + 500 €				

ALPINE

TYPE	CV	B/M*		PRIX
A110				
Pure	15	M	1 629	54 700
S	18	M	1 901	66 500
Surcoût Légende : Pure + 3 800 €				

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Vantage 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
A1 SPORTBACK				
25 TFSI	5		0	21 180
30 TFSI Design	6		0	24 480
35 TFSI Design S tronic	7	M	150	28 210
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 €				
A1 CITYCARVER				
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 €				
NOUVEAU Q2				
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				
Surcoût : Sportback + 550 €				
TT				
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				
Surcoût : coupé + 3 030 €				
Q3				
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	39 840
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 + 3 900 €				
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	42 740
40 TDI Design S tronic	10	M	1 074	49 790
Surcoût Design : "base" + 2 300 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 900 €				
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
S5 TDI	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 Competition	22		0	94 400
45 TDI Advanced	14	M	20 000	70 350
50 TDI Advanced	18	M	20 000	73 380
SQ7 TDI	32	M	8 671	112 800
Surcoût S line : Advanced + 7 550 €				
Surcoût Avus : S line + 1 600 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 350 €				
Q8				
55 TFSI Tiptronic	23	M	20 000	81 300
RS Q8	53	M	20 000	159 900
45 TDI Tiptronic	14	M	20 000	77 200
50 TDI Tiptronic	18	M	20 000	80 600
SQ8 TDI	32	M	20 000	116 350
Surcoût S line : "base" + 6 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 600 €				
R8				
V10 RWD	46	M	20 000	147 540
V10 Quattro S tronic	49	M	20 000	179 540
V10 Performance Quattro S tronic	56	M	20 000	215 110
R8 SPYDER				
Surcoût : coupé + 14 400 €				

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Flying Spur W12	NC	M	20 000	216 480
Continental GT V8	NC	M	20 000	197 160
Continental GT W12	NC	M	20 000	212 400
Continental GTC V8	NC	M	20 000	218 280
Continental GTC W12	NC	M	20 000	234 960
Bentayga V8	NC	M	20 000	188 280
Mulsanne	NC	M	20 000	311 880
Mulsanne Speed	NC	M	20 000	339 960

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i3				
170 ch	3	B	7 000	39 950
S	3	B	7 000	43 550
Surcoût Edition WindMill : "base"/S + 2 850 €				
SÉRIE 1				
116i	6		0	24 850
118i	7		0	27 750
120i	9		0	33 750
128ti	16		740	46 550
M135i xDrive	19	M	4 026	52 950
116d	6		0	27 600
118d	7		0	30 650
120d	10		0	36 850
Surcoût Lounge : "base" + 1 750 €				
Surcoût Edition Sport : Lounge + 3 250 €				
Surcoût M Sport : Edition Sport + 3 100 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
218i Lounge	7	M	1 172	32 650
220i Lounge Auto.	10	M	1 276	38 650
M240i Auto.	22	M	10 011	55 150
M2 Competition	46	M	20 000	68 150
Surcoût Sport : Lounge + 3 650 €				
Surcoût M Sport : Sport+ 2 600 €				
SÉRIE 2 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Première Auto.	5	M	150	26 500
218i Première Auto.	7	M	150	29 800
225xe Première	5		0	40 550
216d Première	6		0	31 150
218d Première	7		0	33 250
Surcoût Lounge : Première + 1 950 € à + 2 850 €				
Surcoût Sport : Lounge + 2 600 à + 3 250 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 350 € à + 1 400 €				
Surcoût M Sport : Sport + 1 150 € à + 1 500 €				
SÉRIE 2 GRAN TOURER				
Surcoût : Active Tourer + 1 550 € à + 2 000 €				
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ				
218i	7		0	31 150
220i	9		0	37 350
M235i xDrive	19	M	2 545	55 550
216d	6		0	33 850

* B/M : B bonus écologique (en €), M malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

218d	8		0	34 050
220d	10		0	40 250
Surcoût M Sport : "base" + 6 350 €				
X1				
sDrive18i Lounge Auto.	7	M	230	32 950
sDrive20i Lounge DKG	11	M	360	40 550
xDrive25e Lounge	17	B	2 000	46 550
sDrive16d Lounge	6		0	34 500
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
Sucoût 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 €				
Sucoût M Sport : Sport + 2 100 €				
X3				
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	3 119	48 400
M40i Auto.	25	M	16 149	76 300
M Competition	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 Competition	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 €				
NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
620d Lounge xDrive	10	M	240	65 250
630d Lounge xDrive	17	M	650	73 500
Surcoût Luxury : Lounge + 5 650 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 €				
SÉRIE 7				
740 Li xDrive	22	M	11 488	107 750
750i xDrive	43	M	20 000	118 050
745e	13		0	105 650
730d xDrive	16	M	2 370	99 450
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	75 000
M50i	44	M	20 000	98 550
M Competition	56	M	20 000	145 400
xDrive45e Lounge	15		0	84 350
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
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €				
X6				
xDrive40i Lounge	23	M	20 000	81 700
M50i	44	M	20 000	101 800
M Competition	56	M	20 000	148 200
xDrive30d Lounge	16	M	9 550	79 800
xDrive40d Lounge	2	M	6 375	85 000
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €				
Surcoût M Sport : xLine + 850 €				
X7				
xDrive40i	23	M	20 000	98 000
M50i	44	M	20 000	121 550
xDrive40d	22	M	13 109	97 000
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €				
Surcoût Edition Dark Shadow : M Sport + 13 250 €				

CITROËN

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	15 300
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6		0	18 950
1.5 BlueHDi 100 ch Feel	5		0	19 300
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	18 600
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 €				
Surcopût 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
ë-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 SPACETOURER				
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	M	170	30 300
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	6		0	32 500
2.0 BlueHDi 160 ch Feel Auto.	7	M	983	36 250
Surcoût C-Series : Feel + 300 €				
Surcoût Shine : Feel + 2 650 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 500 €				
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	22 600
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	450	27 700
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M	125	23 550
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack	7	M	50	27 850
Surcoût Feel : Live + 1 350 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 350 €				
Surcoût Rip Curl : Feel Pack + 1 100 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 400 €				
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 VZ DSG 4Drive	19	M	8 254	44 670

DACIA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE SANDERO				
1.0 SCe 65 ch Access	NC		0	8 690
0.9 TCe 90 ch Confort	NC		0	12 690
Surcoût Essentiel : Access + 1 200 €				
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €				
NOUVELLE SANDERO STEPWAY				
0.9 TCe 90 ch Essentiel	NC		0	12 590
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €				
LODGY				
1.3 TCe 100 ch Esentiel	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	24 900
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	6	M	150	27 900
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M	170	35 800
1.5 BlueHDi 110 ch Chic	6		0	25 900
1.5 BlueHDi 130 ch So Chic Auto.	6		0	31 700
E-Tense Chic	5	B	7 000	37 300
Surcoût So Chic : Chic + 2 800 €				
Surcoût Performance Line : So Chic + 200 €				
Surcoût Connected Chic : Performance Line + 2 500 €				
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €				
Surcoût Grand Chic : Performance Line+ + 1 700 €				
Surcoût Ines de la Fressange Paris : Grand Chic + 400 €				
DS 7 CROSSBACK				
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	7	M	240	37 300
1.6 PureTech 180 ch So Chic Auto.	10	M	740	41 900
1.6 PureTech 225 ch Perf. Line + Auto.	12	M	1 276	48 900
E-Tense 225 So Chic	10		0	50 800
E-Tense 300 So Chic 4x4	12		0	56 300
1.5 BlueHDi 130 ch Chic Auto.	7		0	38 300
Surcoût So Chic : Chic + 2 100 €				
Surcoût Performance Line : So Chic + 700 €				
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 700 €				
Surcoût Grand Chic : Performance Line + + 2 600 €				
Surcoût Louvre : Grand Chic + 5 200 €				

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 + 700 €				
500C (CABRIOLET)				
Surcoût : berline + 2 800 €				
ABARTH 595C				
Surcoût : berline + 2 000 €				
NOUVELLE 500 E				
Action	4	B	7 000	24 500
Surcoût Passion : Action + 3 000 €				
Surcoût Icone : Passion + 2 000 €				
Surcoût France Edition : Icone + 400 €				
Surcoût Icone Plus : Icone + 2 000 €				
Surcoût La Prima : Icone Plus + 3 400 €				
NOUVELLE 500 E 3+1				
Surcoût : berline + 2 000 €				
NOUVELLE 500 E CABRIOLET				
Surcoût : berline + 3 400 €				
500L				
1.4 95 ch Sport	6	M	2 205	18 890
1.3 MultiJet 95 ch Sport	5		0	22 890
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	M	125	23 890
PANDA				
1.0 BSG 70 ch City	4		0	11 990
Surcoût City Life : City + 1 500 €				
Surcoût Sport : City Life + 1 000 €				
PANDA CITY CROSS				
1.0 70 ch BSG	4		0	14 490
0.9 TwinAir 85 ch 4x4	5	M	1 276	19 690
Surcoût Pack : "base" + 500 €				
Surcoût Plus : Pack + 500 €				
PANDA 4X4				
0.9 TwinAir 85 ch	5	M	1 276	17 690

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

* B/M : B bonus écologique (en €), M malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
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		0	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 Trend	7		0	28 100
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
NOUVELLE MUSTANG MACH-E				
Standard Range	NC		NC	48 990
Extended Range	NC		NC	56 500
Surcoût First Edition : "base" + 13 000 €				
NOUVEL EXPLORER				
ST-Line	32		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	21 740
1.5 EcoBlue 100 ch Ambiente	NC		NC	23 380
1.5 EcoBlue 120 ch Trend	NC		NC	25 940
Surcoût Trend : Ambiente + 2 000 €				
Surcoût Titanium : Trend + 2 030 €				
NOUVEAU TOURNEO CONNECT ACTIVE				
1.5 EcoBlue 100 ch	NC		NC	29 210
1.5 EcoBlue 120 ch	NC		NC	29 770

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	4	B	7 000	35 060
153 ch Advance 16"	4	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	25 470
1.5 i-VTEC Sport Plus	10		0	32 130
Type-R GT	21	M	8 671	44 890
1.6 i-DTEC 120 ch Executive	6		0	28 670
Surcoût Elegance Sport Line : Elegance + 1 750 €				
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	25 070
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		0	15 950
1.0 T-GDi 100 ch hybrid 48V Intuitive	NC		0	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	20 450
Hybrid Intuitive	5		0	27 350
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6		0	24 250
1.6 CRDi 136 ch Creative DCT	7		0	27 850
Electric 136 ch Intuitive	1	B	7 000	35 100
Electric 204 ch Intuitive	1	B	7 000	39 900
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	28 050
Plug-in Intuitive	3	B	2 000	32 900
Electric Intuitive	1	B	7 000	35 200
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 Hybrid 48V Creative	NC		NC	37 800
Surcoût Creative : Intuitive + 3 900 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
NEXO				
Executive	1		0	79 900
NOUVEAU SANTA FE				
Hybrid 230 ch Intuitive	NC		NC	41 900
2.0 CRDi 202 ch Executive DCT	NC		NC	52 800
Surcoût Creative : Intuitive + 7 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 500 €				

JAGUAR

TYPE	CV	B/M*		PRIX
XE				
P250 S	NC	M	3 781	46 550
P300 S AWD	NC	M	7 851	52 340
D180	NC	M	260	43 450
Surcoût SE : S + 3 270 €				
Surcoût HSE : SE + 4 420 €				
E-PACE				
P200 AWDAuto.	13	M	20 000	41 750
P250 AWD Auto.	16	M	20 000	44 550
P300 S AWD Auto.	20	M	20 000	54 700
D150	9	M	2 918	37 100
D180 AWD	11	M	4 818	41 750
D240 S AWD Auto.	15	M	12 012	52 100
Surcoût S : "base" + 4 900 €				
Surcoût SE : S + 3 600 €				
Surcoût HSE : SE + 4 600 €				
XF				
2.0 250 ch Pure Auto.	15	M	7 066	51 740
2.0 300 ch Prestige AWD Auto.	19	M	10 488	64 350
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	8	M	280	43 490
2.0 D 180 ch Pure	9	M	230	45 790
2.0 D 240 ch Prestige Auto.	14	M	330	60 620
3.0 D 300 ch Prestige Auto.	19	M	2 505	67 360
Surcoût Prestige : Pure + 5 840 €				
Surcoût Chequered Flag : Prestige + 4 450 €				
Surcout Portfolio : Prestige + 7 050 €				
Surcoût R-Sport : Prestige + 2 920 €				
Surcoût S : R-Sport + 5 950 €				
XF SPORTBRAKE				
Surcoût : berline + 2 500 €				
F-TYPE COUPÉ				
2.0 300 ch Auto.	19	M	20 000	62 220
3.0 340 ch	24	M	20 000	71 290
3.0 380 ch	28	M	20 000	85 610
R Auto.	46	M	20 000	121 710
SVR AWD Auto.	50	M	20 000	144 910
Surcoût R-Dynamic : "base" + 4 840 €				
Surcoût Chequered Flag : R-Dynamic + 9 240 €				
F-TYPE CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 050 € à + 7 060 €				
F-PACE				
2.0 250 ch Pure AWD Auto.	16	M	2 544	55 950
2.0 300 ch Pure AWD Auto.	20	M	4 026	59 950
SVR	47	M	20 000	104 750
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	10	M	100	47 700
2.0 D 180 ch Pure Auto.	11	M	230	50 800
2.0 D 240 ch Pure AWD Auto.	15	M	1 629	57 700
3.0 D 300 ch Pure AWD Auto.	20	M	1 629	63 700
Surcoût Prestige : Pure + 5 700 €				
Surcoût Portfolio : Prestige + 7 100 €				
Surcoût R-Sport : Prestige + 3 900 €				
Surcoût Chequered Flag : R-Sport + 5 600 €				
Surcoût S : R-Sport + 9 100 €				
I-PACE				
EV400 S	10		0	79 990
Surcoût SE : S + 8 010 €				
Surcoût HSE : SE + 6 040 €				

JEEP

TYPE	CV	B/M*		PRIX
RENEGADE				
1.0 GSE T3 120 ch Longitude	7	M	330	24 100
1.3 GSE T4 150 ch Longitude BVR	8	M	330	26 750
1.3 GSE T4 180 ch Limited 4x4 Auto.	10	M	5 715	34 700
1.3 GSE T4 190 ch 4xe Brooklyn Edition	NC	B	2 000	38 700
1.3 GSE T4 240 ch 4xe S	NC	B	2 000	42 500
1.6 MultiJet 120 ch Longitude	6	M	125	26 100
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	M	2 370	29 000
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	M	10 011	36 350
Surcoût Quiksilver Winter Edition : Longitude + 1 600 €				
Surcoût Opening Ed. "Basket Series with LNB" : Longitude + 2 350 €				
Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 2 950 €				
Surcoût Limited : Longitude + 4 400 €				
Surcoût S : Limited + 1 000 €				
COMPASS				
1.3 GSE T4 130 ch Longitude	7	M	360	29 500
1.3 GSE T4 150 ch Longitude BVR	8	M	400	31 500
1.3 GSE T4 190 ch 4xe Brooklyn Edition	NC		0	43 000
1.3 GSE T4 240 ch 4xe Trailhawk	NC		0	46 000
Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 2 500 €				
Surcoût Limited : Longitude + 4 500 €				
Surcoût S : Limited + 3 000 €				
WRANGLER				
2.0 T 272 ch Sport Auto.	18	M	20 000	48 400
2.2 MultiJet Sport Auto.	12	M	20 000	48 150
Surcoût Sahara : Sport + 6 600 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 1 500 €				
Surcoût Overland : Rubicon + 2 450 €				
WRANGLER UNLIMITED				
Surcoût : Wrangler + 2 500 €				
CHEROKEE				
2.2 MultiJet 195 ch Limited Auto.	11	M	6 724	45 500
Surcoût Overland : Limited + 6 000 €				
GRAND CHEROKEE				
SRT Auto.	39	M	20 000	90 700
Trackhawk	70	M	20 000	121 800
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M	20 000	61 200
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 500 €				
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €				
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €				

KIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE PICANTO			
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 €			
NOUVELLE RIO			
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 €			
NOUVEAU STONIC			
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 €			
E-SOUL			
136 ch Motion	1	B 7 000	35 990
204 ch Motion	1	B 7 000	39 990
Surcopût Active : Motion + 2 000 €			
Surcoût Design : Active + 2 000 €			
Surcoût Premium : Design + 2 000 €			
CEED			
1.0 T-GDi 100 ch Motion	6	0	21 090
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	0	21 590
1.4 T-GDi 140 ch Motion	7	M 75	22 590
GT DCT	11	M 1 276	33 390
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	0	24 190
1.6 CRDi 136 ch Motion	7	0	24 990
Surcoût Active : Motion + 2 100 €			
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €			
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 300 €			
CEED SW (BREAK)			
Hybride Rechargeable Active	5	B 2 000	36 490
Surcoût : 5 portes + 1 000 €			
PROCEED			
1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6	0	27 590
1.0 T-GDi 140 ch GT Line	7	M 141	28 590
GT DCT	12	M 1 276	35 890
1.6 CRDi 136 ch GT Line	7	0	30 990
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €			
XCEED			
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	M 100	24 990
1.0 T-GDi 140 ch Motion	8	M 210	25 990
1.6 T-GDi 204 ch 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 €			
NIRO			
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 €			
SPORTAGE			
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 €			
SORENTO			
2.2 CRDi 200 ch GT Line Auto.	12	M 5 404	48 300
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 150 €			
NOUVELLE STINGER			
3.3 T-GDi	NC	NC	63 190

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
RANGE ROVER EVOQUE			
P200 AWD Auto.	12	M 14 881	46 050
P250 AWD Auto.	16	M 15 506	50 300
P300 AWD Auto.	20	M 16 149	54 950
D150	9	M 1 761	39 750
D180 AWD Auto.	11	M 4 026	47 100
D240 AWD Auto.	15	M 4 818	50 900
Surcoût S : "base" + 5 150 €			
Surcoût SE : S + 10 500 €			
Surcoût HSE : SE + 4 100 €			
DISCOVERY SPORT			
P200 AWD Auto.	12	M 17 490	44 450
P250 AWD Auto.	16	M 18 905	48 650
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 €			
DISCOVERY			
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 €			
RANGE ROVER VELAR			
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 €			
DEFENDER			
P300	21	M 20 000	54 300
P400	30	M 20 000	63 400
D200	13	M 20 000	49 900
D240	16	M 20 000	54 300
Surcoût S : "base" + 5 100 €			
Surcoût SE : S + 4 500			
Surcoût HSE : SE + 6 300 €			
Surcoût First Edition : HSE + 300 €			
Surcoût X : HSE + 18 000 €			
RANGE ROVER SPORT			
2.0 Si4 300 ch S	21	M 20 000	67 700
5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic	43	M 20 000	99 800
SVR	51	M 20 000	134 900
P400e SE	18	0	89 400
3.0 SDV6 249 ch S	NC	M 20 000	70 200
3.0 SDV6 306 ch SE	19	M 20 000	79 800
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic	24	M 20 000	96 200
Surcoût SE : S + 4 100 €			
Surcoût HSE : SE + 5 900 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 € à + 2 900 €			
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 12 900 € à + 13 300 €			
RANGE ROVER			
5.0 Supercharged 525 ch Vogue	45	M 20 000	126 200
SVAutobiography Dynamic	50	M 20 000	178 400
P400e Vogue	18	0	121 700
3.0 SDV6 275 ch HSE	NC	M 20 000	104 600
4.4 SDV8 339 ch Vogue	24	M 20 000	120 000
Surcoût Vogue : HSE + 7 600 €			
Surcoût Autobiography : Vogue + 17 500 €			
Surcoût SVAutobiography Dynamic : Autobiography + 63 100 €			

LEXUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	7	0	36 990
Surcoût Pack : "base" + 1 000 €			
Surcoût Luxe : Pack + 4 000 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 3 500 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 8 500 €			
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 500 €			
RC			
F	37	M 20 000	89 990
Surcoût Track Edition : F + 30 000 €			
NX			
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 €			
ES			
300h	9	0	49 990
Surcoût Luxe : "base" + 4 500 €			
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 7 000 €			
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 4 000 €			
RX			
450h Pack	15	M 2 726	68 990
Surcoût Luxe : Pack + 6 500 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €			
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €			
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €			
RX L			
Surcoût : RX + 3 000 €			
NOUVELLE LS			
500h	19	M 5 784	102 990
Surcoût Executive + : "base" + 34 000 €			
Surcoût Executive Innovation : Executive + 6 000 €			
LC			
500 Sport+	35	M 20 000	124 990
500h Executive	19	M 5 404	114 990
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €			
NOUVEAU LC CABRIOLET			
500 Sport+	35	M 20 000	130 990

MASERATI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GHIBLI			
3.0	23	M 20 000	75 200
S Q4	31	M 20 000	91 950
Diesel	17	M 13 682	71 350
Surcoût Granlusso : "base" + 11 750 €			
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €			
LEVANTE			
Q4	25	M 20 000	81 250
S Q4	33	M 20 000	95 250
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 €			
QUATTROPORTE			
S Q4	30	M 20 000	119 650
Diesel	17	M 14 881	103 550
Surcoût Granlusso : "base" + 11 650 €			
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €			

MAZDA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
2			
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Élégance	4	0	18 150
1.5 SkyActiv-G 90 ch Exclusive Édition Auto.	5	0	24 450
Surcoût Signature : Élégance + 1 800 €			
Surcoût Sélection : Signature + 950 €			
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 450 €			
Surcoût 100ème Anniversaire : Sélection + 3 150 €			
CX-3			
2.0 SkyActiv-G 121 ch Élégance	7	M 2 049	22 700
Surcoût Sélection : Élégance + 3 500 €			
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 200 €			
MAZDA3 (5 PORTES)			
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	0	24 900
2.0 SkyActiv-X M Hyb. 180 ch Sportline	NC	0	31 200
1.8 SkyActiv-D 116 ch Style	6	0	29 200
Surcoût Style : "base" + 2 300 €			
Surcoût Sportline : Style + 1 900 €			
Surcoût Inspiration : Sportline + 300 €			
Surcoût Exclusive : Sportline + 1 400 €			
MAZDA3 BERLINE			
Surcoût : 5 portes + 0 €			
CX-30			
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	M 125	26 900
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 180 ch Sportline	9	0	33 800
1.8 SkyActiv-D 116 ch Style	6	0	31 800
Surcoût Style : "base" + 2 900 €			
Surcoût Sportline : Style + 1 900 €			
Surcoût Inspiration : Sportline + 300 €			
Surcoût Exclusive : Inspiration + 1 800 €			
NOUVEAU MX-30			
e-SkyActiv 143 ch	NC	NC	33 900
Surcoût Modern Confidence : "base" + 3 900 €			
Surcoût Industrial Vintage : Modern Confidence + 0 €			
MX-5			
1.5 SkyActiv-G 132 ch Élégance	7	M 150	28 900
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	M 540	35 600
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 700 €			
Surcoût Eunos Édition : Sélection + 3 900 €			
MX-5 RF			
Surcoût : MX-5 + 2 500 €			
6			
2.5 SkyActiv-G 194 ch Takumi Auto.	11	M 1 761	41 800
2.2 SkyActiv-D 184 ch Takumi Auto.	10	M 360	43 300
6 WAGON (BREAK)			
Idem berline			
CX-5			
2.0 SkyActiv-G 165 ch Élégance	10	M 1 276	32 300
2.2 SkyActiv-D 150 ch Dynamique	8	M 450	37 300
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection 4x4	10	M 3 119	44 150
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 600 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 3 650 €			
Surcoût Takumi : Sélection + 1 200 €			

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CLASSE A			
160 Style Line	6	0	28 400
180 Style Line	7	0	29 400
200 Style Line 7G-DCT	8	0	33 650
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	13	M 540	44 250
35 AMG 4Matic 7G-DCT	20	M 2 049	51 150
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	31	M 4 543	70 100
250 e Progressive Line	NC	B 2 000	41 850
180 d Style Line	6	0	30 700
200 d Style Line 8G-DCT	8	0	34 950
220 d Progressive Line 8G-DCT	11	0	42 350
Surcoût Progressive Line : Style Line + 2 600 €			
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 700 €			
CLASSE A BERLINE			
Surcoût : Classe A + 650 € à + 1 650 €			
CLASSE B			
160 Style Line Edition	6	0	31 550
180 Style Line Edition	8	0	32 550
200 Style Line Edition Auto.	9	0	34 450
250 Progressive Line Edition 4Matic Auto.	13	M 1 074	44 650
180 d Style Line Edition	6	0	33 850
200 d Style Line Edition Auto.	8	0	34 650
220 d Progressive Line Edition Auto.	11	0	42 750
Surcoût Progressive Line Edition : Style Line Edition + 2 100 €			
Surcoût AMG Line Edition : Progressive Line Edition + 1 900 €			
CLA COUPE			
180 Progressive Line	8	0	35 650
200 Progressive Line Auto.	9	0	39 900
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	M 540	47 900
35 AMG Matic 7G-DCT	20	M 2 049	54 900
45 S AMG 4Matic+ 8G-DCT	31	M 14 543	72 900
250 e Progressive Line	NC	B 2 000	45 000
180 d Progressive Line	6	0	36 950
200 d Progressive Line Auto.	8	0	41 200
220 d Progressive Line Auto.	11	0	46 000
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 650 €			
CLA SHOOTING BRAKE			
Surcoût : Coupé + 1 200 €			
NOUVEAU GLA			
200 Progressive Line 7G-DCT	9	M 260	41 900
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	13	M 2 370	51 000
35 AMG	NC	M 5 715	56 700
45 AMG S	NC	M 20 000	74 650
250 e Progressive Line	NC	B 2 000	48 400
200 d Progressive Line 8G-DCT	8	M 50	42 800
220 d AMG Line 4Matic 8G-DCT	10	M 210	51 000
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 500 €			
NOUVEAU GLB			
200 Progressive Line	9	M 310	45 350
250 AMG Line 4Matic	13	M 2 544	54 750
35 AMG 4Matic	20	M 4 026	59 500
200 d Progressive Line	8	0	46 250
220 d AMG Line 4Matic	10	M 210	54 750
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 200 €			
CLASSE C			
180 Avantgarde Line	9	M 230	40 100
200 Avantgarde Line Auto.	10	M 190	46 100
43 AMG 4Matic Auto.	29	M 18 905	73 450
63 AMG S Auto.	42	M 20 000	110 350
300 e Avantgarde Line	NC	0	55 100

* B/M : B bonus écologique (en €), M malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

180 d Avantgarde Line	6		0	40 100
200 d Avantgarde Line Auto.	8		0	46 100
220 d Avantgarde Line Auto.	10		0	49 600
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	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 Avantgarde 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	16 149	91 650
63 S AMG 4Matic+	NC	M	16 149	139 800
300 e Avantgarde Line	NC		0	63 450
220 d Avantgarde Line	NC	M	1 276	56 600
400 d Avantgarde Line 4Matic	NC	M	9 103	74 800
300 de Avantgarde Line	NC		0	65 250
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 3 250 €				
NOUVELLE CLASSE E BREAK				
Surcoût : berline + 2 200 €				
NOUVELLE CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d	NC	M	3 331	64 900
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
NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 900 €				
CLS COUPÉ				
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 €				
GLE				
450 Avantgarde Line	25	M	10 011	79 950
53 AMG 4Matic+	33	M	20 000	96 650
63 S AMG 4Matic+	NC	M	20 000	149 150
350 e Avantgarde Line	NC		0	82 600
300 d Avantgarde Line	15	M	6 375	69 700
350 d Avantgarde Line	17	M	14 481	70 700
400 d Avantgarde Line	22	M	14 481	76 700
350 de Avantgarde Line	NC		0	83 200
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 300 €				
GLE COUPE				
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 €				
NOUVELLE CLASSE S				
350d Executive	NC	M	1 901	100 600
400d Executive 4Matic	NC	M	3 119	107 800
Surcoût AMG Line : Executive + 7 350 €				
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
John Cooper Works GP Inspired	NC		NC	54 900
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				
One	NC		NC	27 400
Cooper	7		NC	29 400
Cooper S	11		NC	34 100
John Cooper Works	NC		NC	46 900
Cooper SE	6		NC	40 600
One D	6		NC	30 400
Cooper D	8		NC	32 400
Cooper SD	10		NC	38 300
Surcoût Northwood : 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

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MICRA				
1.0 IG-T 100 ch Visia Pack	5		0	16 190
1.0 DIG-T 117 ch N-Connecta	6		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 COUPE				
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	15 250
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	18 100
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7		0	23 700
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	20 400
e Edition	1	B	7 000	31 300
Surcoût Edition : "base" + 1 700 €				
Surcoût GS Line : Edition + 2 200 €				
Surcoût Elegance : GS Line + 500 €				
Surcoût Ultimate : Elegance + 3 200 €				
NOUVEAU CROSSLAND				
1.2 83 ch Edition	5		0	19 950
1.2 Turbo 110 ch Edition	6		0	21 165
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7		0	23 065
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		NC	23 695
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6		NC	25 945
Surcoût Elegance : Edition + 955 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 1 345 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 455 €				
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				
1.2 Turbo 110 ch	5		0	21 950
1.2 Turbo 130 ch GS Line	6		0	25 150
1.2 Turbo 145 ch Ultimate	7		0	30 800
1.4 Turbo 145 ch GS Line Auto.	7		0	27 550
1.5 Diesel 105 ch	5		0	24 300
1.5 Diesel 122 ch Edition	6		0	26 400
Surcoût Edition : "base" + 1 300 €				
Surcoût GS Line : Edition + 1 000 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 4 950 €				
ASTRA SPORTS TOURER				
Surcoût : berline + 950 €				
GRANDLAND X				
1.2 Ecotec Turbo 130 ch Edition	7	M	230	28 500
1.6 Turbo 180 ch Ultimate Auto.	10	M	1 386	39 450
Hybrid 225 ch Edition	8	B	2 000	41 900
Hybrid4 300 ch Ultimate	9		0	51 700
1.5 Ecotec Diesel 130 ch Edition	7		0	30 500
Surcoût GS Line : Edition + 2 250 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 4 400 €				
NOUVELLE INSIGNIA GRAND SPORT				
2.0 Turbo 170 ch Ultimate Auto.	9		NC	39 650
2.0 Turbo 200 ch GS Line Pack	11		2 544	44 850
GSi	13	M	8 671	48 500
1.5 Diesel 122 ch Ultimate	6		0	38 850
2.0 Diesel 174 ch Ultimate Auto.	9		0	41 750
Surcoût GS Line Pack : Ultimate + 3 700 €				
NOUVELLE INSIGNIA SPORTS TOURER				
Surcoût : Grand Sport + 1 300 €				
COMBO LIFE				
1.2 110 ch	6	M	650	22 270
1.5 Diesel 100 ch	5	M	150	23 420

PEUGEOT

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
108 (3 PORTES)				
1.0 VTi 72 ch Like	4		0	11 800
Surcoût Active : Access + 1 850 €				
Surcoût Style : Active + 300 €				
108 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 500 €				
Surcoût Allure : Active + 1 450 €				
Surcoût Collection : Allure + 1 000 €				
Surcoût Top! Roland Garros : Allure + 2 750 €				
208				
1.2 PureTech 75 ch Like	4		0	15 900
1.2 PureTech 100 ch Active	5		0	19 300
1.2 PureTech 130 ch Allure Auto.	6		0	24 600
1.5 BlueHDi 100 ch Like	5		0	18 400
e Active	NC	B	7 000	32 700
Surcoût Active : Like + 2 200 €				
Surcoût Allure : Active + 1 700 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €				
Surcoût GT : GT Line + 1 550 €				
2008				
1.2 PureTech 100 ch Active	6		0	21 950
1.2 PureTech 130 ch Active	6		0	23 750
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M	100	33 350
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5		0	23 550
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6		0	29 150
e Active	2	B	7 000	37 850
Surcoût Allure : Active + 2 100 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 500 €				
Surcoût GT : GT Line + 1 800 €				
308				
1.2 PureTech 110 ch Active	6		0	24 300
1.2 PureTech 130 ch Allure	7		0	27 750
GTi by Peugeot Sport	16	M	2 049	39 800
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5		0	25 800
1.5 BlueHDi 130 Active	7		0	27 600
Surcoût Active Pack : Active + 400 €				
Surcoût Style : Active Pack + 350 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 2 000 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 400 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack +450 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 2 200 €				
Surcoût GT Pack : GT + 950 €				

308 SW
Surcoût : berline + 950 €

NOUVEAU 3008
1.2 PureTech 130 ch Active	7	M	100	31 050
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	630	41 350
HYbrid 225 ch Allure	10	B	2 000	45 100
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 5008
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				
2.9	21	M	9 103	95 597
4S	NC		NC	120 317
GTS	37	M	20 000	142 756
Turbo S	58	M	20 000	187 036
4 E-Hybrid	NC		NC	115 276
4S E-Hybrid	33		NC	132 316
Turbo S E-Hybrid	NC		NC	193 037
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-Hubrid	42		0	175 377

CAYENNE COUPÉ
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	32 300
R135 Zen	1	B	7 000	34 600

Surcoût Zen : Life + 1 700 €
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	5	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 MÉGANE
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 €

MÉGANE ESTATE
E-Tech Intens	5	B	2 000	38 500

Surcoût : berline + 1 000 €

NOUVEAU SCÉNIC
1.3 TCe 115 ch Zen	NC		NC	28 100
1.3 TCe 140 ch Limited	NC		NC	31 300
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	NC		NC	36 200
1.7 Blue dCi 120 ch Zen	NC		NC	30 800
1.7 Blue dCi 150 Intens	NC		NC	35 300

Surcoût Limited : Zen + 2 000 €
Surcoût Intens : Zen + 3 500 €
Surcoût Black Edition : Intens + 2 000 €

NOUVEAU GRAND SCÉNIC
Surcoût : Scénic + 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	8	M	125	35 100
1.7 Blue dCi 150 ch Zen	8		0	33 400
2.0 Blue dCi 160 ch Intens EDC	8	M	230	40 100
2.0 Blue dCi 200 ch Intens EDC	11	M	230	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	16 190
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5		0	18 420
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6		0	19 120
1.6 TDI 95 ch Référence	5		0	19 590

Surcoût Style : Référence + 1 710 €
Surcoût Urban : Style + 930 €
Surcoût Xcellence : Style + 1 470 €
Surcoût FR : Xcellence + 1 900 €
Surcoût FR Xclusive : FR + 2 680 €

ARONA
1.0 EcoTSI 95 ch Référence	5		0	16 900
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6		0	21 300
1.5 TSI ACT 150 ch FR	7		0	26 600
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 €
Surcoût Monte-Carlo : Style + 2 000 €

SCALA
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 330
1.0 TSI 116 ch Active	6		0	21 410
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 130
1.6 TDI 116 ch Active	6		0	24 170

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

KAROQ
1.0 TSI 116 ch Ambition	6		0	27 740
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	29 750
2.0 TSI 190 ch Sportline DSG 4x4	11	M	2 370	40 250
1.6 TDI 116 ch Ambition	6		0	31 020
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		0	32 690
2.0 TDI 190 ch Scout DSG 4x4	10	M	540	40 690

Surcoût Drive : Ambition + 2 050 €
Surcoût Scout : Ambition + 2 390 €
Surcoût Sportline : Scout + 1 620 €
Surcoût Style : Scout + 780 €

NOUVELLE OCTAVIA
1.0 TSI 110 ch Active	NC		NC	22 640
1.0 TSI mHEV e-Tec 110 ch Ambition DSG	NC		NC	26 740
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8		0	24 910
2.0 TSI 245 ch RS	NC		NC	39 260
1.4 TSI PHEV iV 204 ch Ambition	NC		NC	35 050
1.4 TSI PHEV iV 245 ch RS	NC		NC	42 160
2.0 TDI 116 ch Active	NC		NC	25 590
2.0 TDI 150 ch Ambition DSG	NC		NC	30 480
2.0 TDI 200 ch RS DSG	NC		NC	39 050

Surcoût Ambition : Active + 1 690 €
Surcoût Style : Ambition + 3 830 €

NOUVELLE OCTAVIA COMBI
Surcoût : berline + 1 100 €

NOUVELLE OCTAVIA SCOUT
2.0 TDI 200 ch DSG	NC		NC	40 210

KODIAQ
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M	400	28 830
2.0 TSI 190 ch Scout DSG 4x4	11	M	4 543	41 780
2.0 TDI 150 Ambition DSG	8	M	100	37 910
2.0 TDI 190 Scout DSG 4x4	11	M	1 276	44 940
RS	14	M	12 012	53 320

Surcoût Ambition : Active + 2 360 €
Surcoût Drive : Ambition + 2 460 €
Surcoût Style : Scout + 980 €
Surcoût Sportline : Style + 1 550 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 980 €

SUPERB
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8		0	37 100
2.0 TSI 190 ch Style DSG	10	M	310	39 300
2.0 TSI 272 ch Sportline DSG 4x4	16	M	4 818	48 300
iV Style	8	B	2 000	43 400
2.0 TDI 122 ch Style DSG	NC		NC	39 200
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	40 800
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC		NC	42 800

Surcoût Sportline : Style + 3 100 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 800 €

SUPERB COMBI
Surcoût : berline + 1 100 €

SUPERB SCOUT
1.5 TSI ACT 150 ch DSG	NC		NC	39 100
2.0 TSI 272 ch DSG 4x4	17	M	4 818	46 900
2.0 TDI 150 ch DSG	NC		NC	42 900
2.0 TDI 200 ch DSG	NC		NC	44 900

* B/M : B bonus écologique (en €), M malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

SMART

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FORTWO				
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 €				
FORTWO CABRIO				
Surcoût : Coupé + 3 300 €				
FORFOUR				
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
TIVOLI				
1.2	7	M	400	15 990
1.5 Sport	9	M	2 370	25 490
Diesel I Lov It	7	M	310	21 990
Surcoût I Lov It : "base" + 2 000 €				
Surcoût Pop : I Lov It + 2 000 €				
Surcoût Limited : Pop + 3 000 €				
KORANDO				
Essence	9	M	2 370	22 990
Diesel	7	M	898	25 990
Surcoût Tech : "base" + 2 000 €				
Surcoût Limited : Tech + 2 000 €				
REXTON				
Diesel Sport	11	M	10 980	31 990
Surcoût Tech : Sport + 6 000 €				
Surcoût Luxe : Tech + 7 000 €				

SUBARU

TYPE	CV	B/M*		PRIX
IMPREZA				
1.6 114 ch Confort Lineartronic	6	M	3 552	29 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €				
XV				
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 €				
LEVORG				
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	8	M	8 254	39 990
Surcoût Luxury : Confort + 6 000 €				
Surcoût Exclusive : Luxury + 4 000 €				
FORESTER				
e-Boxer Confort	10	M	450	39 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 4 000 €				
Surcoût Luxury : Premium GPS + 3 000 €				
OUTBACK				
2.5i 173 ch Premium GPS Lineartronic	10	M	8 671	47 990
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €				
Surcoût Exclusive : Luxury + 3 000 €				
BRZ				
2.0i 200 ch Luxury	12	M	18 905	34 490

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE IGNIS				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	14 490
Surcoût Privilège : Avantage + 1 170 €				
Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €				
NOUVELLE SWIFT				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	15 340
Sport	7		0	22 100
Surcoût Privilège : Avantage + 1 700 €				
Surcoût Pack : Privilège + 760 €				
VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7		0	22 640
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €-				
Surcoût Style : Pack + 1 950 €				
S-CROSS				
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
MODEL 3				
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
MODEL S				
Grande Autonomie	9		0	83 990
Performance	10		0	100 990
MODEL X				
Grande Autonomie	9		0	89 990
Performance	10		0	106 990

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
AYGO (3 PORTES)				
1.0 VVT-i 72 ch x	4		0	11 690
Surcoût x-play : x + 2 050 €				
AYGO (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 400 €				
Surcoût x-clusiv : x-play + 1 250 €				
NOUVELLE YARIS				
1.0 VVT-i 70 ch France	4		0	17 250
1.5 VVT-i 120 ch France	5		0	18 450
GR Pack Premium	15	M	6 039	35 600
116h France	5		0	21 450
Surcoût Design : France + 1 500 €				
Surcoût Iconic : Design + 2 500 €				
Surcoût Collection : Iconic + 0 €				
Surcoût Première : Collection + 500 €				
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €				
C-HR				
1.8 Hybride Dynamic	4		0	29 800
2.0 hybride Edition	7		0	33 300
Surcoût Edition : Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Distinctive : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Graphic : Distinctive + 0 €				
Surcoût Collection : Graphic + 3 500 €				
Surcoût Première : Collection + 0 €				
COROLLA				
122h Active	4		0	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 €				
Surcoput Trek : Design + 2 300 €				
PRIUS				
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 €				
NOUVEL HIGHLANDER				
Hybride 244 ch Lounge AWD	10	M	818	62 500
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 €				
GT86				
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 VVT-i Dynamic	6	M	350	23 040
1.2 130 ch VVT-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 €				

VOLKSWAGEN

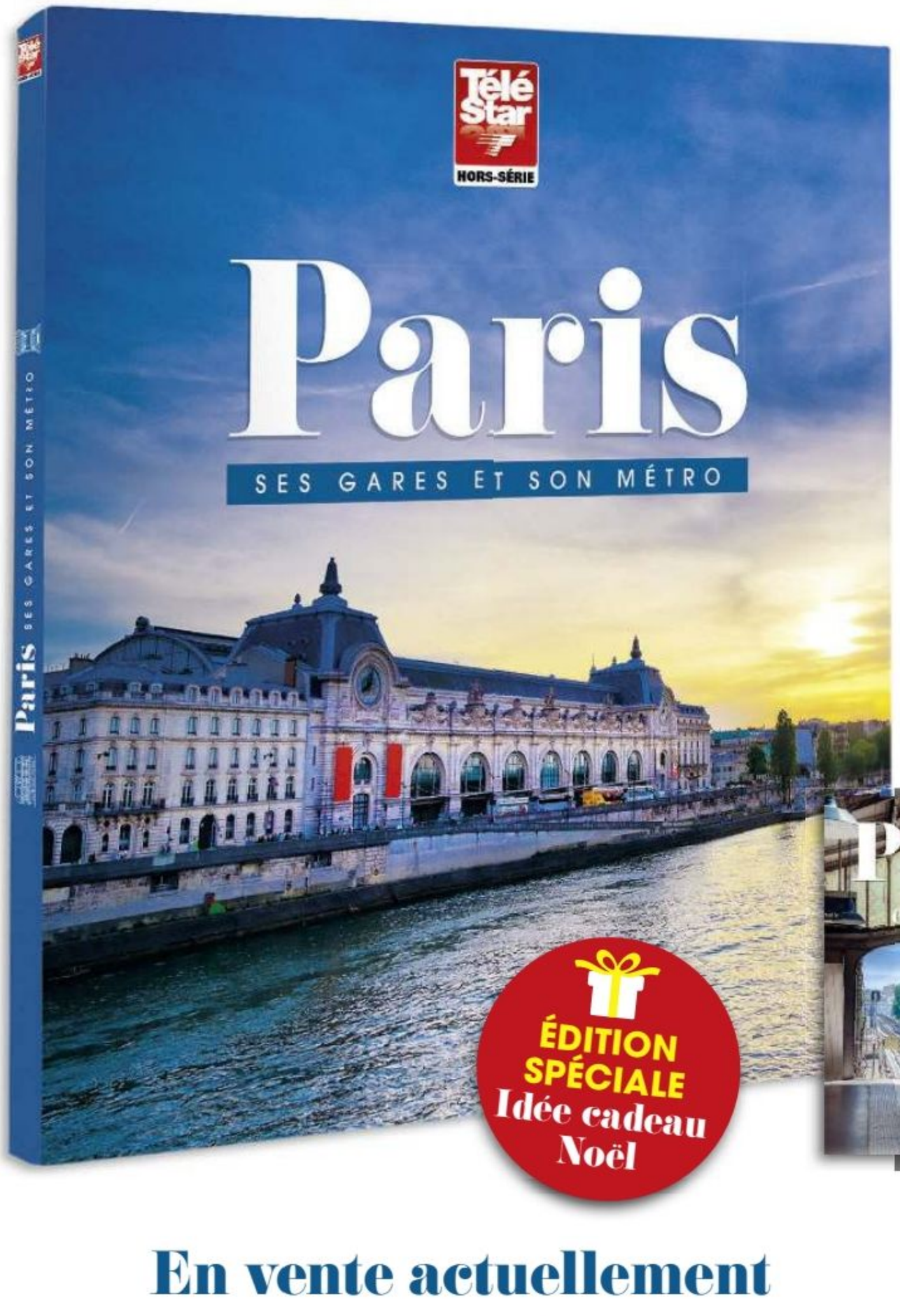
TYPE	CV	B/M*		PRIX
UP! (5 PORTES)				
1.0 65 ch Lounge	NC		NC	14 815
GTI	6		0	19 895
e-Up! 2.0	2	B	7 000	23 740
Surcoût United : Lounge + 500 €				
POLO				
1.0 80 ch	4		0	16 980
1.0 TSI 95 ch	5		0	17 880
1.0 TSI 110 Carat	6		0	22 380
1.5 TSI EVO 150 ch R-Line Exclusive DSG	8	M	170	27 400
Surcoût Lounge : "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 €				
T-CROSS				
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 €				
T-ROC				
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 €				
NOUVEAU T-ROC CABRIOLET				
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 €				
NOUVELLE GOLF				
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 €				
NOUVELLE ID.3				
58 kWh Life	5	B	7 000	37 990
77 kWh Tour	NC	B	3 000	48 990
Surcoût Family : Life + 5 500 €				
Surcoût Tech : Family + 1 500 €				
GOLF SPORTSVAN				
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 €				
TOURAN				
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 €				
NOUVEAU TIGUAN				
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 €				
TIGUAN ALLSPACE				
Surcoût : Tiguan + 2 530 € à + 3 260 €				
Surcoût United : Confortline + 500 €				
NOUVEL ID.4				
77 kWh 1st	NC	B	3 000	47 950
Surcoût 1st Max : 1st + 11 000 €				
PASSAT				
1.5 TSI EVO 150 ch	8		0	34 030
2.0 TSI 190 ch Lounge DSG	10	M	1 761	44 300
GTE	6		0	50 820
2.0 TDI EVO 122 ch DSG	6		0	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				
2.0 TDI 200 ch DSG	10		NC	50 130
NOUVELLE ARTEON				
2.0 TDI EVO 150 ch DSG	8		0	47 870
Surcoût Elegance : "base" + 4 320 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 100 €				
NOUVELLE ARTEON SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Arteon + 600 €				
TOUAREG				
3.0 TSI 340 ch Carat Exclusive	23	M	20 000	73 170
3.0 TDI 231 ch Carat	14	M	18 905	66 480
3.0 TDI 286 ch Carat	18	M	20 000	71 910
4.0 TDI 421 ch Carat Exclusive	31	M	20 000	101 570
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 8 280 €				
Surcoût R-Line Exclusive : Carat Exclusive + 1 900 €				
CADDY				
1.0 TSI 102 ch Trendline	6	M	818	23 160
1.4 TSI 130 ch Trendline DSG	7	M	2 370	26 600
2.0 TDI 102 ch Trendline	5	M	280	25 550
2.0 TDI 122 ch Trendline 4Motion	7	M	1 901	29 500
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	M	1 386	28 940
Surcoût Confortline : Trendline + 3 490 €				
Surcoût Alltrack : Confortline + 3 050 €				
CADDY MAXI				
Surcoût : Caddy + 2 260 € à 2 360 €				

VOLVO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
XC40				
T2 Momentum Essentiel	7	M	150	29 950
T3 Momentum	9	M	150	33 950
B4 R-Design	11	M	1 074	44 600
Recharge T4 R-Design	7	B	2 000	49 900
Recharge T5 R-Design	10		0	51 400
D3 Momentum	8		0	37 050
D4 Momentum AWD Geartronic	10	M	1 629	44 450
Recharge P8 R-Design AWD	NC	B	3 000	59 940
Surcoût Momentum : Momentum Essentiel + 1 750 €				
Surcoût R-Design : Momentum + 4 700 €				
Surcoût Inscription : Momentum + 4 400 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 500 €				
S60				
Recharge T8 R-Design	16		0	59 900
Polestar Engineered	17		0	69 100
Surcoût Inscription : R-Design - 150 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 100 €				
V60				
B3 essence R-Design	9	M	400	46 650
Recharge T6 R-Design AWD	15		0	60 600
Polestar Engineered	20		0	71 190
D4 R-Design	10	M	190	52 300
B4 Diesel R-Design	11		0	52 300
Surcoût Inscription : R-Design + 0 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 100 €				
NOUVEAU V60 CROSS COUNTRY				
D4 Pro	10	M	740	55 900
B4 Diesel Pro	11	M	360	55 900
XC60				
B4 essence 197 ch R-Design	11	M	2 049	53 830
B5 essence 250 ch R-Design AWD	15	M	4 279	59 080
Recharge T6 R-Design AWD	15		0	68 880
Recharge T8 R-Design AWD	19		0	71 880
Polestar Engineered T8 AWD	20		0	81 880
D4 190 ch Momentum Geartronic	10	M	650	48 380
B4 Diesel 197 ch Momentum AWD	11	M	260	49 230
B5 Diesel 235 ch R-Design AWD	13	M	983	62 630
Surcoût R-Design : Momentum + 6 750 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 500 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 100 €				
NOUVELLE V90				
B4 essence Momentum	11	M	818	54 050
Recharge T8 Momentum AWD	19		0	75 000
B4 Diesel Momentum	11	M	125	56 050
B5 Diesel R-Design AWD	13	M	450	69 450
Surcoût R-Design : Momentum + 6 700 €				
Surcoût Inscription : Momentum + 6 600 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 500 €				
XC90				
Recharge T8 Momentum	17		0	82 100
B5 Momentum	14	M	4 026	68 200
Surcoût R-Design : Momentum + 6 100 €				
Surcoût Inscription : Momentum + 5 650 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 450 €				

Télé Star HORS-SÉRIE

Percez les mystères des gares et métros parisiens



LE VOLUME 1

Paris

SES GARES ET SON MÉTRO

Les gares et métros parisiens ont profondément transformé le paysage de la capitale. Les ingénieurs et architectes qui les ont réalisés ont su marier technique et créativité et nous ont légué un véritable patrimoine historique et architectural.

Aujourd'hui, des millions de passagers traversent ces lieux sans en connaître l'histoire. Découvrez à travers ce magnifique hors-série et de superbes images d'archives, l'origine de ces lieux devenus des points de repère si familiers.



ÉDITION SPÉCIALE
Idée cadeau Noël

En vente actuellement

chez votre marchand de journaux

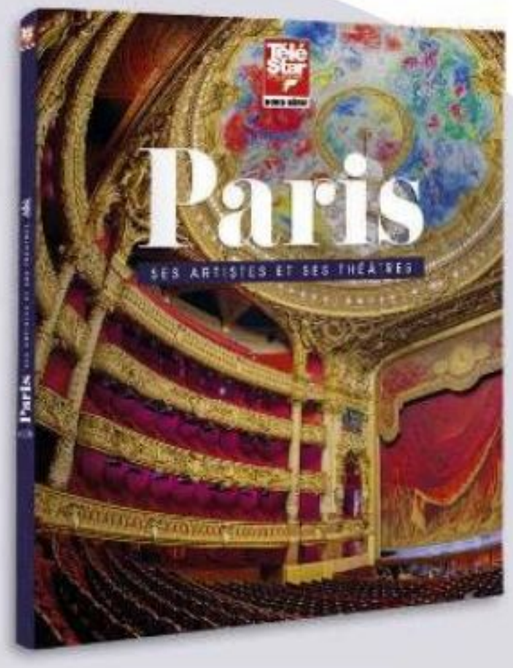


LE VOLUME 2

Paris

SES ARTISTES ET SES THÉÂTRES

En vente dès le 17 décembre



MARCHÉS DIRECTS

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

• Directeur de publicité : Marc Queillé - • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54
• Service commercial : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - jaldabo@reworldmedia.com
• Graphiste : Alexandre Guillard - aguillard@reworldmedia.com
• Service Abonnement : 01 46 48 48 75



VOLVO

Volvo XC40

Vous le vouliez à tout prix,
vous l'aurez au meilleur.

À PARTIR DE
350€/MOIS
EN LLD 36 MOIS(1)
1er loyer de 1400 €

ENTRETIEN ET GARANTIE INCLUS (2)



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, **1er 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). Détails sur www.volvocars.fr. **Modèle présenté :** VOLVO XC40 T2 Geartronic 8 R-Design avec options, **1er loyer de 1400€** puis 35 loyers de **431 €**.
Volvo XC40 : Consommation en cycle mixte (L/100 km) WLTP : 0-7.2 - CO_2 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 11e - 01 43 55 00 78
77 AVON - 01 60 74 57 77
77 CESSON - 01 64 09 61 91
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00

SSANGYONG

Being different is your superpower*



MEDIAKEYS Credit photo : Shutterstock

7 SSANGYONG ANS OU 100 000 KM + GARANTIE ASSISTANCE

MADE IN KOREA

(1) Exemple de Location Longue Durée (LLD)(2) de 36 mois et 45 000 km pour le financement d'un TIVOLI 1.2 avec un 1er loyer majoré de 2 000 € TTC suivi de 36 loyers de mensuels de 189 € TTC. Exemple hors assurances et prestations facultatives. **Modèle présenté :** financement d'un TIVOLI Sport 2WD MT avec un 1er 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_2 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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1073
du 17 décembre 2020


VOLKSWAGEN

1er Essai : Volkswagen Arteon Shooting Brake
Parce qu'il n'y a quand même pas que les SUV dans la vie, Volkswagen renouvelle sa grande berline familiale. Et pour ceux qui ont besoin de place, il la décline en un élégant break de chasse. Mais le style est-il suffisant pour redonner envie aux pères et mères de famille de descendre de leur SUV ?


YANN LEFEBVRE

Le VW Tiguan hybride face à ses rivaux
Le SUV star de Volkswagen s'est fait une beauté (*lire p. 46*), et passe à l'hybride rechargeable, en vogue dans la catégorie. La concurrence est rude cependant, avec en première ligne, les Peugeot 3008, Opel GrandLand X, Citroën C5 Aircross ou DS 7 Crossback, et le puissant RAV4. Quel est le meilleur choix ? Verdict dans 15 jours.


ARNAUD SAUNIER

1er Essai : Audi Q5
En voilà un autre qui se relooke et met ses technologies à jour pour rester dans le coup ! Le Q5 fait encore confiance à son bon vieux 4 cylindres diesel, mais revu de fond en comble, grâce au support d'une micro-hybridation. Est-il plus vertueux, plus agréable à conduire pour autant ? Notre 1er Essai vous répond.

Et aussi… En kiosque



ACTUELLEMENT

Et où que vous soyez, sur **SMARTPHONE et TABLETTE**

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.

l'auto journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer SNC (EMAS)

Actionnaire : Reworld Media France SAS

Président Axel Springer France : Maximilian Freiheer von Richthofen

RÉDACTION

40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex
Tél. : 01 41 33 55 94
E-mail : autojournal@reworldmedia.com
(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33… suivi du numéro de poste)
Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (55 94)
Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital (53 96)
Directeur artistique : Olivier Frampas (50 72)
Essais : Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), 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 : Yazid Bekka, Sabine Picot-Guérault, 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 CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex
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 : décembre 2020

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

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

ACPM OJD DIFFUSION

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? **Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h).** Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9
Abonnement France : 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) : 89,95 € (1 an, 25 numéros).
Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 25 numéros).

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

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

Audi Saint-Thibault-des-Vignes
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 Saint-Thibault-des-Vignes
Tél.: 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.fr

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

Orias n° 14 000 589



Un véhicule de perdu, un véhicule de retrouvé.



COYOTE SECURE

LOCALISATION ET RÉCUPÉRATION APRÈS-VOL

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

COYOTE | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

moncoyote.com

Offre soumise à abonnement.

ARTEFACT - COYOTE SYSTEM, SAS au capital de 3 412 340,40 €, RCS Nanterre n°518 905 476.