

l'auto-journal

N°1075

DS 4



Peugeot 308 III



Les 30
modèles
qui vont marquer
l'année

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2021

Thermiques, hybrides ou électriques,
SUV ou berlines, les nouveautés de
l'année attaquent sur tous les fronts !



Mercedes Classe C



Audi e-tron GT



Renault Kadjar II

COMPARATIF

Le « classico »
des SUV allemands !

Audi Q5
BMW X3
Mercedes GLC



BMW i4



L 14595 - 1075 - F: 3,90 €



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

— Nouvelle Golf GTE —

REPRISE

+ jusqu'à **3 500 €⁽¹⁾**



Les bonnes
nouvelles reprennent.

(1) Offre de reprise sur la gamme Nouvelle Golf GTE 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 01/01/2021 et le 31/01/2021 et immatriculation avant le 31/03/2021, sous condition de reprise (conditions sur volkswagen.fr). Offre cumulable à la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur primealaconversion.gouv.fr).

Cycles mixtes gamme Nouvelle Golf GTE (kWh/100km) WLTP: 1,1-1,6. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 26-36. Valeurs au 30/09/2020, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. Depuis le 1^{er} 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.

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



DÉCOUVREZ LES 22 MODÈLES BMW HYBRIDES
RECHARGEABLES SUR BMW.FR

Consommations en cycle mixte de la BMW X1 Hybride Rechargeable : **1,7 à 2,1 l/100 km**. CO₂ : **40 à 47 g/km** selon la norme européenne WLTP.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.



#joyelectrified by



THE X- HYBRIDE RECHARGEABLE

SEAT
Arona
Urban



**À partir de 209 €/mois
SANS ENGAGEMENT*
SANS APPOINT**

Jusqu'au 31 janvier, profitez de tous nos véhicules sans engagement et sans apport chez votre distributeur SEAT ou depuis chez vous sur seat.fr.
Avec SEAT, restez libre.

SEAT Arona Urban 1.0 TSI 95 ch BVM5 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 5,5 - 5,6. Émissions de CO₂ WLTP (min - max g/km) : 125 - 126.
Depuis le 1^{er} 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.

*Location longue durée sur 37 mois sans apport, avec conditions de reprise. Possibilité de : résilier à tout moment, changer de véhicule (sous réserve d'acceptation du nouveau dossier par VOLKSWAGEN BANK), ajuster les kilomètres, 37 loyers de **209 €**. Tout mois commencé est dû. Exemple pour une SEAT Arona Urban 1.0 TSI 95 ch BVM5 en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT (France métropolitaine) présentant ce financement et **valable jusqu'au 31/01/2021** pour toute commande d'une SEAT Arona Urban 1.0 TSI 95 ch BVM5 passée **avant le 31/01/2021 et livrée avant le 31/03/2021**.

Offre sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH – SARL de droit allemand – Capital social : € 318 279 200 – Siège social : Braunschweig (Allemagne) – RC/HRB Braunschweig : 1819 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise : 451 618 904 – Administration et adresse postale : 11, avenue de Boursonne – B.P. 61 – 02601 Villers-Cotterêts Cedex.

Conditions sur seat.fr

N°1075

Du 14 au 27 janvier 2021

ELLES ARRIVENT EN 2021/P. 12



Audi RS e-tron GT



DS 4



Maserati Ghibli/P. 62



Jean-Pierre Ploué, chef du style de PSA/P. 78

SOMMAIRE

Découvrir

12 Spécial nouveautés 2021
1^{er} trimestre : **Audi RS e-tron GT, DS 4, Mercedes EQA, Ioniq 5, Nissan Qashqai...**
2^e trimestre : **Peugeot 308, Renault eMégane, Alfa Romeo Tonale, Mercedes Classe C, BMW i4...**
3^e trimestre : **Opel Astra, Renault Kadjar, Citroën C4 Sporty Cross, Skoda Enyaq GT, Audi Q4 e-tron...**
4^e trimestre : **Citroën C5, Toyota Yaris Cross, BMW Active Tourer, Volkswagen Nivus, Ferrari P175...**

Comprendre

32 Le flop de l'autopartage

Conduire

40 Audi Q5 40 TDI 204 ch/**BMW X3** xDrive 20d 190 ch/**Mercedes GLC** 220 d 194 ch
48 Dacia Sandero 1.0 TCe 90 ch
54 Mazda MX-30 145 ch/
Peugeot e-2008 136 ch
62 Maserati Ghibli Hybrid 330 ch
64 Skoda Octavia 2.0 TDI 116 ch
70 Les Experts : **Mercedes GLB** 35 AMG 306 ch
72 Porsche Panamera Turbo S 630 ch
77 Le chef des essais vous répond

Vibrer

78 Interview : **Jean-Pierre Ploué, patron du design de PSA**
84 Sport: **ce qui change en 2021**
88 Rétro: **Peugeot 504 "carbu"** (1970)

S'offrir

92 Configurateur: **Kia Rio**
96 Occasion: **Renault Mégane IV**
99 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves



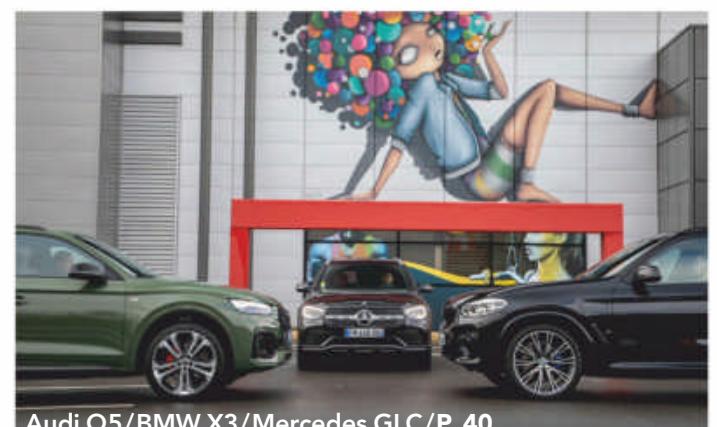
MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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° 708.



Skoda Octavia/P. 64



Audi Q5/BMW X3/Mercedes GLC/P. 40



Une nouveauté en rallye-raid : l'Extreme E/P. 86



Porsche Panamera/P. 72

Mazda MX-30/Peugeot e-2008/P. 54



ŠKODA — **KAMIQ** YOUNG EDITION

À
19 500€⁽¹⁾



ŠKODA



LE SUV URBAIN SURÉQUIPÉ

LA SÉRIE LIMITÉE YOUNG EDITION VOUS FERA PROFITER DU MEILLEUR DE L'INNOVATION AVEC NOTAMMENT LE SYSTÈME KESSY FULL D'OUVERTURE ET DE DÉMARRAGE SANS CLÉ, LA CAMÉRA DE REÇUL* ET LA CLIMATISATION... AVEC TOUTES CES NOUVELLES TECHNOLOGIES, LE ŠKODA KAMIQ VOUS PERMETTRA DE VOIR LA VILLE D'UNE FAÇON INÉDITE. VOUS AVEZ ENFIN TROUVÉ UNE VOITURE AU DESIGN DYNAMIQUE ET AUSSI AUDACIEUSE QUE VOUS.

Modèle présenté : KAMIQ Style 1.0 TSI 95ch BVM avec options au prix de **28 910€**.

(1) Prix pour un KAMIQ Young Edition 1.0 TSI 95 ch BVM. Offre à particuliers en France métropolitaine dans le réseau ŠKODA participant, dans la limite des stocks disponibles. Prix conseillés au 01/01/2021. Young = jeune.

*Les outils d'aide à la conduite automobile ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

Gamme KAMIQ : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : WLTP : 5,5 - 6,3. Rejets de CO2 (g/km) min - max : WLTP : 126 - 143.

Depuis le 1^{er} 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.

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



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 35 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

LA TAILLE COMpte

Ce 16 janvier, suite à l'accord des autorités de la concurrence européenne, un nouveau géant automobile est né. Il va falloir s'habituer à prononcer Stellantis, nouveau nom de l'ensemble liant les destinées de PSA et de Fiat-Chrysler. La corbeille de mariage déborde d'une pléiade de marques (14, plus que chez Volkswagen), d'usines et de salariés (environ 400 000). Faut-il applaudir cette union, alors que la période semble peu propice à la constitution de nouveaux empires, par nature difficiles à manœuvrer ? Surtout, le succès de PSA ces dernières années s'est construit sur

la recherche de la rentabilité. Pas sur la course au volume. Être quatrième ou cinquième groupe automobile mondial, en termes de ventes, n'est donc pas un objectif en soi. En revanche, la taille compte. C'est elle qui va permettre de mieux rentabiliser les investissements colossaux exigés par l'électrification à marche forcée. Parallèlement, le groupe ainsi constitué trouve enfin à s'équilibrer sur deux continents, l'Europe et l'Amérique, permettant de compenser là un éventuel revers de fortune enduré ici. Idéalement, un ensemble de cette stature devrait pouvoir s'appuyer sur trois piliers. Hélas, ni PSA ni FCA ne sont des acteurs significatifs en Chine, le premier marché mondial. Cela constituera sans doute un des objectifs stratégiques. Mais avant cela, il faudra transformer ce mariage de raison en union féconde. Ce défi colossal repose sur les épaules de Carlos Tavares, qui prend la direction opérationnelle du groupe, auréolé de ses succès et de ses méthodes chez PSA. Pourra-t-il transmettre à ses nouveaux collaborateurs italiens et américains ses mantras obsessionnels de l'agilité et de l'efficacité, qui ont profondément transformé PSA et eu des effets miraculeux sur Opel ? Le choc de cultures risque d'être d'autant plus rude qu'il donnera, dans un premier temps, le sentiment de ne s'exercer que dans un sens. Car aussi bien sur l'organisation que sur les technologies, les marques de FCA semblent à la traîne, résultat de décennies de sous-investissement. S'il y parvient, s'il réussit à faire exprimer tout le potentiel de ces marques, qui sont souvent autant de joyaux endormis, Stellantis brillera au firmament de l'automobile mondiale.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Votre dossier sur les nouveautés asiatiques du n° 1074 m'a poussé à acheter votre magazine. J'aurais aimé une investigation encore plus poussée sur les constructeurs chinois et leurs intentions : quid du futur MG e-motion, des constructeurs NIO, Borgward, Wey, Exeed, DR Motor, BAIC et Changan, parfois exposés en Europe ?

Benjamin Berthet

L'arrivée chez nous des constructeurs chinois est un spectre alimenté de loin en loin par des déclarations d'intention, des présences sur les grands Salons... puis des disparitions discrètes. L'année 2020 n'a évidemment pas aidé. Pour l'instant, seul MG est actif en France, Aiways ayant pour sa part écoulé quelques U5 en Corse, et c'est tout. Il faudra en revanche observer attentivement l'offensive prévisible de Lynk & Co, qui partage ses plates-formes avec Volvo.

Pourrait-on trouver une colonne avec le classement Crit'air dans votre rubrique le Prix du neuf ?

Philippe Moronval

Nous nous en dispensons, car la classification est assez simple pour les véhicules neufs : les voitures 100 % électriques ou à hydrogène sont classées Crit'air 0, les essence et hybrides Crit'air 1, les diesels Crit'air 2. Des débats sans fin ont lieu sur l'opportunité de classer en Crit'air 1 les diesels répondant aux normes Euro 6d, mais ne sont pas tranchés.

TIME TO CHANGE*

NOUVEAU 3008

HYBRIDE RECHARGEABLE

Automobile PEUGEOT 527445 527445 BE Verso

À PARTIR DE 29G DE CO₂/KM**
PEUGEOT i-Cockpit® AVEC SYSTÈME DE VISION DE NUIT***
59 KM D'AUTONOMIE EN 100% ÉLECTRIQUE

 Achetez sur store.peugeot.fr

MOTION & e-MOTION

* Il est temps de changer.

(1) Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO₂ et d'autonomie indiquées sont conformes à la procédure d'essai WLTP sur la base de laquelle sont réceptionnés les véhicules neufs depuis le 01/09/2018. Cette procédure WLTP remplace le cycle européen de conduite (NEDC) qui était la procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la



procédure NEDC. Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO₂ et d'autonomie peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs, tels que : la fréquence de recharge, le style de conduite, la vitesse, les équipements spécifiques, les options, les types de pneumatiques, la température extérieure et le confort thermique à bord du véhicule. Veillez à vous rapprocher de votre point de vente pour plus de renseignements. Plus d'informations sur peugeot.fr. *** De série, en option ou indisponible selon version.

PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL Consommation mixte WLTP⁽¹⁾ (en l/100 km) : de 1,2 à 1,4 ; **Émissions de CO₂ WLTP (en g/km) : de 29 à 32.



ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE

LOEB ENCORE ET TOUJOURS

Avec neuf titres de champion du monde des rallyes, Sébastien Loeb n'a plus grand-chose à prouver. Pourtant l'Alsacien, qui a déjà tenté sa chance à quatre reprises en rallye-raid, revient sur le Dakar accompagné du fidèle Daniel Elena. Pour cette cinquième tentative, qui se déroule exclusivement en Arabie Saoudite, au volant de son prototype Hunter de l'équipe BRX, les chances de victoire

sont maigres. "Tout est nouveau pour nous. La seule base de comparaison, ce sont les souvenirs que je peux avoir d'une Peugeot deux roues motrices d'il y a deux ans, donc c'est très différent", précisait Loeb la veille du départ. À l'heure où sont écrites ces lignes, après la quatrième étape, l'équipage 305 pointe à la 4^e place au général, non sans avoir fait le spectacle.



Spécial nouveautés 2021

Jan Fév Mar Avr Mai Jun Jul Aoû Sep Oct Nov Déc

1er trimestre

La Quattro du 3^e millénaire

**Certains
vous diront
qu'il s'agit
d'une Porsche
Taycan à
la sauce Audi.
Nous y voyons
l'icône Quattro
de 1980
revisée !**

L'Audi e-tron GT aura droit à sa version RS, première sportive 100% électrique de la gamme.

L'Audi e-tron GT est-elle la Quattro des temps modernes ? Sa version RS pourrait le devenir ! Ce coupé 4 portes, 4 places est basé sur la plate-forme 100% électrique du Porsche Taycan. De mêmes dimensions (4,96 m de longueur, empattement de 2,90 m), il en diffère par son style. Techniquement, quelques distinctions s'imposent avec sa cousine, comme un système de freinage électro-hydraulique, alors que le système de recharge Combo CCS est commun aux deux véhicules. Les deux moteurs de l'e-tron GT proposeraient une puissance située entre les 530 et 571 ch de la version d'accès du Taycan. La vitesse de pointe serait limitée à 240 km/h contre 260 km/h pour le

Porsche, tandis que l'autonomie de 450 km rivaliserait avec les 463 km du Taycan. Ce modèle a connu un processus de développement très court, comme sa version RS e-tron GT. Dennis Schmitz, l'un des metteurs au point, explique que "dans l'Audi e-tron GT, [les] clients peuvent bénéficier de toutes les technologies de pointe disponibles aujourd'hui, notamment les quatre roues motrices et directrices". Le modèle RS adoptera des disques de frein en fibre de carbone et en céramique (une version à revêtement en carbure de tungstène sera disponible en option). Audi présente sa RS e-tron GT en tant que fer de lance sportif et technologique de son offensive électrique, et comme le premier modèle RS entièrement électrique lancé par Audi Sport.



Audi RS e-tron GT

À partir de 105 000 €*

Commercialisation :
printemps 2021

* Estimation

Totalement bouleversée par la pandémie, l'année automobile 2020 a dévoilé moins de surprises qu'escompté. 2021 se doit de rattraper le retard et les nouveautés se pressent au portillon. Il va y avoir de l'électricité dans l'air!

Dossier réalisé par Christophe Bonnaud, Jean Bourquin, Guy L'Hospital et Nicolas Valeano



Audi e-tron GT Avant

Si la Porsche Taycan est arrivée bien avant l'Audi e-tron GT sur le marché, la silhouette e-tron Avant pourrait être dévoilée avant le Taycan Cross Turismo. Et c'est le patron Markus Duesmann en personne, ex-BMW et Mercedes, qui pousserait au développement de la gamme e-tron tout entière. Ce dérivé reprendrait les bases du coupé 4 portes avec, comme sur la future Porsche, un volume arrière de shooting brake. Ce serait le grand retour des Audi Avant!

DS 4

À partir de **29 000 €***

Commercialisation :
printemps 2021

* Estimation



La DS 4 adopte d'inédits modules d'assistance à la conduite, quelques semaines avant la Peugeot 308.

ILLUSTRATION J.-F. HUBERT

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Tout d'une grande

Voilà enfin le modèle que le réseau DS attendait : la berline compacte DS 4 semble disposer des atouts de ses grandes ambitions !

Disposer d'une berline compacte est un impératif pour générer du volume et donc de la profitabilité. La marque DS ne pouvait compter jusqu'à aujourd'hui que sur ses deux SUV : DS 3 Crossback et DS 7 Crossback. La grande berline DS 9 n'arrivant en France qu'en septembre, c'est bien la berline compacte DS 4 qui doit porter à son vrai niveau de jeu cette marque encore très jeune (2014). Elle cible le haut de gamme : BMW Série 1, Audi A3 et Mercedes Classe A. La DS 4 repose sur une évolution de la plate-forme EMP2, qui lui autorisera l'hybridation rechargeable (jusqu'à 225 ch). Elle ne fera pas l'impasse sur le diesel, mais c'est le bloc essence de 130 ch qui motorisera la version d'accès. La DS 4 place ses atouts dans un équipement pléthorique, avec notamment un pilotage des suspensions par caméra (vues sur le DS 7 Crossback). Pour ne pas nuire à l'architecture de la planche de bord, toutes les DS 4 seront dotées d'une transmission automatique. Le conducteur bénéficiera d'un affichage tête haute proche de celui d'une Mercedes Classe S, avec projection des informations à 4 m devant la voiture. Enfin, la DS 4 inaugure des commandes gestuelles par capteurs, et non par caméras.



Le premier SUV compact de la gamme EQ 100% électrique de Mercedes affiche une fibre très écolo.

Le GLA branché

Le Mercedes EQA sera la première Mercedes 100 % électrique de la famille EQ “relativement” abordable. Après le gros SUV EQC, qui n'a pas rencontré le succès escompté, l'EQA débarque à moins de 45 000 € avec sa gueule de GLA électrifiée. Légèrement différent de la version thermique, l'EQA totalement électrique a vu sa production démarrer dans l'usine de Rastatt – aux côtés de son frère thermique GLA – et arrivera sur le marché dans quelques semaines. Techniquelement, l'offre des électromoteurs (avant seulement ou avant et arrière selon les versions) n'est pas encore officialisée, mais devrait être proche de celles de sa concurrente BMW i3, soit une puissance avoisinant les 200 ch. À bord, vous retrouverez l'ambiance du GLA avec une planche de bord pratiquement identique. À noter que le GLB 7 places aura droit également à sa silhouette EQB 100 % électrique, fabriquée quant à elle en Hongrie.

Le crossover sportif et technologique

Sans doute l'une des grandes surprises de 2021 : la naissance d'une marque 100% électrique chez Hyundai-Kia. Premier de cordée, ce crossover inédit.

Sur certains marchés européens, le crossover Ioniq 5 est déjà disponible à la réservation, moyennant un versement de 1 000 €. Il sera d'abord livré en version First Edition, la plus exclusive de la gamme, avec deux motorisations électriques pour une puissance de 310 ch et une autonomie de 450 km. Son 0 à 100 km/h est annoncé en 5,2 s, mais côté rapidité, c'est en priorité le temps de recharge que la nouvelle marque de Hyundai mettra en avant :

grâce à sa technologie 800 volts (comme un Porsche Taycan), l'Ioniq 5 pourra recharger 80 % de ses batteries en seulement un quart d'heure. Le constructeur coréen veut s'appuyer sur ce nouveau label Ioniq pour commercialiser des véhicules 100 % électriques, mais aussi novateurs. Ainsi le modèle 5 sera doté de panneaux solaires sur son pavillon afin de maintenir la batterie à niveau pour les fonctions de confort. Avec 4,64 m de longueur, l'Ioniq 5 adopte un gabarit généreux, proche de celui d'un Mustang Mach-E !



L'inédit Ioniq 5 inaugurerà la nouvelle marque du groupe Hyundai-Kia.

ÉCOUTER SA PASSION EST UNE FORCE



Carrossier, vendeur, mécanicien, dépanneur-remorqueur, contrôleur technique... Découvrez plus de 100 métiers qui recrutent dans le secteur des services de l'automobile, de la moto, du camion et du vélo. **Du 30 janvier au 6 février**, 300 lieux de formation et entreprises vous attendent en ligne et partout en France. Toutes les infos sur semaine-services-auto.com

 **ANFA**
SERVICES DE L'AUTOMOBILE
ET DE LA MOBILITÉ

Du 30 janvier au 6 février 2021

**SEMAINE DES
SERVICES DE
L'AUTOMOBILE
ET DE LA MOBILITÉ**



Nissan

Face à la déferlante de SUV compacts électriques, le Qashqai opte pour l'hybridation et une qualité en progrès.

Effort qualitatif avec une dalle de 12,3 pouces pour l'instrumentation et un écran de 9 pouces pour l'info-divertissement.

Nissan Qashqai

À partir de **27 000 €***

Commercialisation : **printemps 2021**

* Estimation

Véritable montée en gamme

Comme son futur cousin Renault Kadjar, le prochain Nissan Qashqai bénéficie de la nouvelle plate-forme lui octroyant le droit à de multiples changements : modules d'aides à la conduite remis à jour, possibilité d'une hybridation légère ou rechargeable, empattement plus généreux (+2 cm) pour une habitabilité en hausse avec une longueur contenue à 4,43 m. Ce dont Nissan semble être le plus fier avec sa 3^e génération,

c'est de la montée en gamme, qui se concrétise par des matériaux cossus à bord, un airbag entre les passagers avant, et un équipement aux standards actuels. Les écrans de 9 et 12,3 pouces, la commande vocale, l'appli Nissan Connect et les mises à jour à distance placent le nouveau venu à hauteur de ses nombreux concurrents. Avec un coffre de 504 dm³, il confirme sa vocation familiale et opte pour l'hybridation légère, en attendant l'hybridation rechargeable.

RICHARD PARSONS



Et aussi...

!! Reveal € Commercialisation 🚗 Nouvelle motorisation 🚗 Restylage * Nouveau modèle



BMW M3 / M4
Les M3 (berline) et M4 (coupé) disposent du moteur 6 cylindres biturbo de 510 ch avec possibilité de 4 roues motrices !



Renault Kangoo
Gains en qualité et connectivité pour le Kangoo qui emprunte sa plate-forme au Scénic (sauf Kangoo Express).



Volkswagen ID.4
Plus long que le Tiguan (4,58 m) mais 100% électrique, ce "monospace-SUV" repose sur le soubassement de la compacte ID.3 avec une habitabilité accrue. Et un coffre de 540 dm³, énorme !

- € * Audi Q5 SB
- € * Audi S3
- € * BMW Série 4 Cabriolet
- € * Dacia Spring
- € * Dacia Sandero
- € * Ferrari SF 90 Spider
- € * Fiat Tipo Cross
- € * Fiat 500e
- € * Ford Kuga Hybrid
- € * Hyundai i20N
- !! 🚗 Hyundai Kona Electric
- € * Hyundai Tucson
- € * Kia Sorento
- € * Lexus LS
- € * Mercedes Classe S
- !! 🚗 Mini
- € * Peugeot 508 PSE
- !! * Porsche 911 GT3
- € * Rolls Royce Ghost
- !! * Skoda Fabia
- !! 🚗 Tesla Model 3
- € * Tesla Model Y (production Chine)
- € * VW Arteon Shooting Brake
- € * Volkswagen Caddy



On joue en équipe,
on gagne en équipe.
#WeAreSEAT*



**Merci d'avoir élu SEAT n°1 de la Cote d'amour
des constructeurs 2020**.**



***Tous ensemble, nous sommes SEAT.**

****Cote d'amour des constructeur 2020, prix décerné par le métier des Concessionnaires VP du CNPA.**

Gamme Nouvelle SEAT Leon. Consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 1,1 - 6,0. Émissions de CO2 WLTP (min - max g/km) : 25 - 136.

Depuis le 1^{er} 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.

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 seat.fr

Spécial nouveautés 2021

Jan Fév Mar Avr Mai Jun Jul Aoû Sep Oct Nov Déc

2^e trimestre

**La réforme
plutôt que
la révolution.
Peugeot joue
la prudence
au moment
d'accorder une
descendance
à sa poule
aux œufs d'or,
alias la 308.**

Parti pris conservateur

Conservateur, le mot est lâché. Dans notre propos, il n'a rien d'insultant. Il dit la réalité, c'est tout. La 308 troisième de l'appellation maintient une filiation directe avec sa devancière, et cela commence sur le plan physique. Mêmes proportions, même silhouette générale, mêmes signes distinctifs, à l'exemple du vitrage latéral reproduit à l'identique : il n'y a pas de rupture claire et nette d'une génération à l'autre. Mais la continuité n'empêche pas une part de changement. La face avant et la poupe repassent sur la planche à dessin, en toute logique, et le pare-brise est positionné plus en arrière qu'au précédent épisode. Au résultat, la 308 gagne une grosse dose de dynamisme, ce qui sied à un modèle reconnu pour ses prestations routières de haute volée. Peugeot, dans le même ordre d'idées, ne refait pas la déco intérieure du sol au plafond, sur le principe du moins. Sa compacte reste fidèle à l'i-Cockpit bordé par un écran central, et une poignée de commandes

physiques fait encore acte de présence. En bref, la 308 ne se convertit pas au "tout-écran" à la manière de la Volkswagen Golf, novatrice en la matière. Un bien ou un mal ? La polémique est ouverte.

Conservatisme, là encore, pour tout ce qui ne se voit pas. La 308 en phase d'approche repose sur la base technique de l'actuelle mouture, certes revue et corrigée dans le but avoué d'accueillir des motorisations hybrides. Rechargeables ou pas, c'est selon, sous des formules plus avares de chevaux que les modules existants (225 ou 300 ch sur le 3008 hybride). Les blocs thermiques sont maintenus. Diesels inclus, il convient de le préciser par les temps qui courent. Au bilan, les esprits chagrins relèveront l'absence remarquée d'un ensemble exclusivement électrique. Le bâti qui blesse, pour conclure sur une fausse note.

Peugeot prend le parti de ne pas faire table rase du passé. Un choix probablement payant à court terme. Il a cependant ses limites face à une concurrence plus audacieuse.

Peugeot 308

À partir de 26 000 €*

Commercialisation :
automne 2021

* Estimation



Il ne s'agit pas
d'un restylage,
certes
considérable,
mais
d'une nouvelle
génération...





Mégane...
C'est marqué
dessus. Toute
correspondance
avec le modèle
thermique
du même nom
s'arrête là.

Renault eMégane

À partir de 37 000 €*

Commercialisation :
automne 2021

* Estimation

RENAULT

Renault élargit
son champ
d'action dans
le domaine
de la mobilité
électrique.
La nouvelle
entrant n'aura
de la Mégane
que le nom.

À l'étage supérieur

Au début, il y a le concept-car baptisé Mégane eVision. Et qui dit Mégane dit familiale compacte. Message reçu. Après la Zoe et la Twingo Electric, Renault grimpe à l'étage supérieur, et, par là même, franchit une étape décisive dans sa conquête de la mobilité électrique. Loupé interdit. À cet égard, l'étude précitée rassure. Pour deux raisons. Un, la prochaine Mégane ne partagera aucune ressemblance, même lointaine, avec l'actuelle mouture. La rupture est nette, comme s'il fallait tourner la page. Deux, ce sera une berline à deux volumes en bonne et due forme. Le fait est, un propulseur électrique occupe peu de place dans un compartiment moteur, et la tentation est grande de réduire ce dernier au strict nécessaire comme le permet

une base technique exclusivement dédiée à l'électricité. C'est ce qu'a fait Volkswagen avec l'ID.3, avec à la clé une silhouette typée monospace et un volume habitable généreux. C'est ce que se défendra de faire Renault avec la Mégane électrique, qui gardera la part d'élégance propre à une berline. Le ratio habitabilité/encombrement n'en sera pas moins surdimensionné.

Pour le reste, patience. Puissances libérées et autonomies, Renault dira tout au début de l'été, au moment où il dévoilera la Mégane électrique de série.

Si notre flair de journaliste automobile blanchi sous le harnais ne nous trompe pas, cela sent le coup de maître. Question : la Mégane aura-t-elle toujours droit à des moteurs thermiques dans un futur proche ? Et si tel est le cas, sur quelle plate-forme ?

Le Tonale s'inscrit dans la catégorie des SUV compacts. Comptez 4,40 m en longueur.

Alfa Romeo Tonale

À partir de 49 000 €*

Commercialisation :

automne 2021

* Estimation



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Élégance innée
propre à un
modèle italien
et dessous
fournis par
Jeep : le SUV
Tonale est un
pur produit du
groupe FCA.
Le dernier.

Modèle maison

Modèle est le mot. Comparer le Tonale à un mannequin prêt à éblouir de sa présence un défilé de mode ne relève pas de la régression mentale. Ce SUV a ce que la plupart des SUV n'ont pas : de la classe. Du charme, tout simplement. Une belle réussite esthétique, marquée par une face avant sculpturale, qui modernise la signature visuelle de la marque sans la dénaturer, un pavillon planté bas et une poupe dessinée avec recherche. C'est l'avis de l'auteur de ces lignes, qu'il pense partagé...

Retour sur terre dès que l'on soulève la robe. Pas de mauvaise surprise, au demeurant, partant du constat que le Tonale fait sienne la base technique du Jeep Compass récemment reconfiguré. Le lot comprend deux modules hybrides rechargeables libérant 190 et 240 ch. Des puissances amplement suffisantes pour faire du Tonale une Alfa Romeo comme on les aime, à la fois véloce et racée. Si le ramage est à la hauteur du plumage, la dernière production du groupe Fiat Chrysler Automobile, avant union avec PSA, promet beaucoup.

4, pour 4 cylindres. La Classe C n'aura désormais droit qu'à ce type de moteur, versions AMG incluses.

La preuve par 4

La Classe C
continuera de
développer
des variantes
survitaminées.
Bonne
nouvelle
en soi.

Mercedes Classe C

À partir de 45 000 €*

Commercialisation : été 2021

* Estimation



ILLUSTRATION BERNHARD REICHEL

Passons sur le style. À ce sujet, la prochaine Classe C a des allures de Classe S en modèle réduit (façon de parler), mais là n'est pas l'essentiel. Mercedes envoie à la retraite le V6 3.0 de 390 ch et le V8 4.0 de 510 ch des versions sous label AMG, sans pour autant faire une croix sur les variantes bodybuildées de sa familiale. La Classe C AMG "de base" adoptera le 4 cylindres 2.0 turbo de 421 ch de la Classe A 45 AMG S, et cette même mécanique recevra le soutien d'un puissant électromoteur sur la déclinaison haute, annoncée au-delà de 500 ch. Au bilan, le menu ne se composera que de 4 cylindres de bas en haut de la gamme, hybrides de manière légère ou plus lourde. La Classe C rationalise son offre moteurs, et l'hybridation à marche forcée réduira son bilan carbone. Autre point fort, son mobilier intérieur mis en valeur par un immense écran central planté à la verticale.



ESSENCE OU DIESEL



NOUVELLE CITROËN C4

OUVREZ LA ROUTE



- 20 aides à la conduite*
- Affichage Tête Haute Couleur*
- Écran tactile 10'' avec Mirror Screen*
- Support de tablette passager amovible*
- Suspensions avec Butées Hydrauliques Progressives®*

INSPIRED
BY YOU

ÉGALEMENT DISPONIBLE EN VERSION 100% ELECTRIC

100% electric : 100 % électrique. Mirror Screen : écran miroir. Citroën préfère Total. *Équipement de série, en option ou non disponible selon les versions.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE NOUVELLE CITROËN C4 (DONNÉES DISPONIBLES AU 11/12/20, SOUS RÉSERVE D'HOMOLOGATION) : WLTP DE 4,6 À 5,9 L/100 KM ET DE 120 À 134 G/KM.

L'i4 a pour premier mérite de ne ressembler à rien de connu. Après, on aime ou pas.



BMW

BMW i4

À partir de 75 000 €*

Commercialisation :

printemps 2021

* Estimation

La BMW i4 est une berline électrique.
Du genre qui se voit de loin.

Le sens du spectacle

Pass question de laisser la Tesla Model 3 gambader toute seule dans la nature. BMW envoie un scud peu banal vers les plates-bandes de son concurrent. Silhouette de coupé 5 portes, taille imposante (4,70 m en longueur),

immense calandre dédoublée qui ne se justifie en aucun cas puisqu'un propulseur électrique œuvre sous le capot démesuré, écrans omniprésents dans l'habitacle : l'i4 ne fait pas de la discrétion une vertu. Les puissances développées, soit 530 ch en haut de l'échelle, complètent le tableau.

Suite logique

Après le coupé et le cabriolet Série 4 lancés l'été dernier, vient le coupé 5 portes, dit Gran Coupé. C'est comme ça que cela se passe chez BMW. Toute ressemblance entre la Série 4 GC et l'i4 électrique mentionnée ci-contre ne sera pas fortuite. Avec les mêmes résultats côté discrétion. La Série 4 Gran Coupé reprend la planche de bord et les motorisations de ses sœurs à 3 portes.

Et aussi...

!! Reveal € Commercialisation 🚗 Nouvelle motorisation 🚗 Restylage * Nouveau modèle



DAIMLER



RENAULT



ILLUST BERNHARD REICHEL

!! * Mercedes EQS
Inspirée par le concept Vision EQS, la grande berline 100% électrique promet autonomie record et habitacle spacieux et spectaculaire.

€ 🚗 Renault Arkana PHEV
Lancé en version thermique en ce début d'année, l'Arkana devrait vite profiter de l'attelage hybride rechargeable qui équipe le Captur.

€ 🚗 Volkswagen Polo
Imminent, le restylage de la Polo concertera la face avant, les projecteurs, mais aussi les feux arrière avec une signature spécifique.

- € 📹 Audi RS3
- € 🚗 Citroën C3 Aircross
- !! * Hyundai Bayon
- € 🚗 Maserati MC20
- !! * McLaren Artura
- € * Opel Mokka
- € 📹 Seat Taraco e-Hybrid
- € * Skoda Enyaq
- !! 🚗 Skoda Kodiaq
- € 🚗 VW ID.5
- € 🚗 VW Tigan All Space

nouveau



LE MÉDIA DES ENTREPRENEURS QUI CHANGENT LE MONDE

Chaque mois découvrez
Des entrepreneurs inspirants.
Un regard prospectif.
Des solutions directement
recyclables dans l'action.

Disponible en kiosque ou sur abonnement
www.boutique.netmedia.group

Spécial nouveautés 2021

Jan Fév Mar Avr Mai Jun Jul Aoû Sep Oct Nov Déc

3^e trimestre

De l'Astra née sous l'ère General Motors, il ne reste rien. Effet visuel "waouh", pour bien marquer la transfiguration.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Place nette

La nouvelle Astra est un pur produit PSA. Pour preuve, la nouvelle 308 lui fournit tout ce qui ne se voit pas. Pour ce qui se voit, en revanche...

L'ennemie intérieure. C'est le titre que nous avions en tête, en première réflexion, pour parler de la nouvelle Astra. L'ennemie de qui, direz-vous ? De la nouvelle Peugeot 308, pardi, telle qu'évoquée page 18. Les deux modèles reposent sur la même base technique, la fameuse plate-forme EMP2 dont le groupe PSA fait grand cas depuis un certain temps déjà. Revue et corrigée, certes, mais dans des limites clairement établies. Autant ne pas faire durer le suspense plus longtemps : comme la 308, l'Astra est privée de motorisation 100 % électrique. Et comme sa cousine, elle a droit à deux modules hybrides rechargeables, dont une version d'accès pour l'heure inconnue au bataillon dans les stocks du groupe précité (entre 160 et 180 ch, d'après les échos que nous en avons). Des blocs essence et des diesels bien connus de nos services, quant à eux, complètent l'offre.

Qui dit même plate-forme dit mêmes prestations routières, à quelques nuances près si Opel décide de régler

les suspensions de son Astra à son goût. Hypothèse très conjecturale au moment où nous rédigeons ces lignes. Inutile d'insister sur les qualités dynamiques de la 308. C'est de la bonne, comme on dit, et il n'y a aucune raison que cela change avec la nouvelle génération. Du coup, l'affaire se complique pour la française, en ajoutant au tableau des prix à la sauce Opel, généralement plus bas que ce que pratique Peugeot en ces matières. Entre en effet en ligne de compte l'apparence physique. Le style, la robe, ces choses-là... En adoptant le thème du Vizor (calandre et optiques font corps dans le même ensemble fin et étiré) étrenné par le SUV Mokka, l'Astra tranche sur le commun de sa catégorie. Elle attire l'œil. Elle paraît plus jolie que la nouvelle 308, oseront certains. Oubliez l'Astra telle que vous l'avez connue jusqu'à présent. La ligne novatrice annonce la couleur. Tout change, en partant d'une base dont la réputation n'est plus à faire. La prochaine 308 risque bien d'être la première victime de la métamorphose...



Opel Astra

À partir de 20 000 €*

Commercialisation :
automne 2021

* Estimation



Renault renouvelle le Kadjar plus tôt que prévu, dans un secteur très concurrentiel. Hybridation à tous les étages.

En voie d'hybridation avancée

Nous ne sommes pas assez performants dans le secteur des SUV du segment C." C'est Luca de Meo, patron du groupe Renault, qui le dit. Partant de ce constat, Renault met les bouchées doubles dans l'édit segment. D'un côté, il y a l'Arkana, ce SUV coupé très prometteur venu de contrées lointaines. De l'autre se tient le Kadjar à la vocation plus familiale, maintenu à son poste malgré une déconvenue commerciale dommageable. Pour cette raison, l'engin est renouvelé un an avant l'échéance prévue, sans perdre son identité. La silhouette reste reconnaissable entre mille, les rondeurs en moins et les angles vifs en plus. Ses proportions n'évoluent guère (4,49 m en longueur pour l'actuelle mouture), mais son empattement s'allonge,

au profit du volume habitable, supposons-nous. À bord, la qualité perçue serait en net progrès, ce qui ne serait pas un luxe. Sous le capot, blocs essence et diesel continueront à remplir leur office, mais le prochain Kadjar fera la part belle aux motorisations hybrides légères à base de batteries de 48 V, et plus lourdes, le module rechargeable de 160 ch chargé d'animer le Captur s'invitant à la fête. L'unité de 220 ch fournie par Mitsubishi prend la forme de la cerise posée sur le gâteau. Le Kadjar gagne le zeste de dynamisme qui lui faisait jusqu'ici défaut. Sera-ce suffisant pour combler son retard sur le Peugeot 3008 ? Dans la lutte qui s'engage, son hybridation à marche forcée ne peut que l'avantager.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



Renault Kadjar

À partir de **27 000 €***

Commercialisation :

rentrée 2021

* Estimation

Le Kadjar s'affine, sans marquer de nette rupture avec l'actuelle mouture sur le plan physique.

Une louche de SUV, un zeste de coupé, des éléments de design empruntés à une berline... L'art de brouiller les cartes.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



Citroën C4 Sporty Cross

À partir de **24 000 €***

Commercialisation :
automne 2021

(* estimation)

Le SUV manquant

Citroën dédouble la C4 par un SUV en bonne et due forme, à des degrés divers.

Par là même, le nouvel entrant comble un trou dans la gamme.

L'électricité “bon marché”

Le Q4 e-Tron a pour mission première de rendre la locomotion électrique abordable. Façon de parler : on est chez Audi.

SUV e-Tron : au-delà de 72 000 € en entrée de gamme. Boum... Future berline e-Tron GT : proche des 100 000 € selon toute probabilité. Et vlan... Comparés à ces sommes astronomiques, les 58 000 € demandés par le SUV Q4 e-Tron, estimés par nos soins, font de l'électricité une énergie bon marché dès qu'il est question d'Audi. De fait. Au passage, on notera qu'un “4” s'interpose, enfin, entre le Q3 et le Q5, pour une taille qui ne dépassera pas 4,60 m en longueur. Le nouvel arrivant déclinera deux carrosseries, typée SUV standard pour la



Audi Q4 e-Tron

À partir de **58 000 €***

Commercialisation :
automne 2021

(* estimation)

première et profilée coupé pour la seconde, alias Sportback chez Audi. Il fera l'impasse sur les motorisations thermiques, hybrides ou pas, et développera 306 ch par l'intermédiaire

de deux électromoteurs. La carte de visite, vite survolée, promet beaucoup. Et pour bien faire, il y aura une version sportive S, programmée plus tard. Audi oblige.

Il y a le C3 Aircross et le C5 pas moins Aircross. Entre les deux, il n'y a rien. Un gros trou dans la raquette que Citroën entend réparer par un SUV compact extrapolé de la nouvelle C4. Le nouvel entrant ne devrait guère dépasser 4,30 m en longueur, contre 4,36 m pour sa mère nourricière. Celle-ci, de fait, fournit tout. Son identité visuelle, son profil de coupé dynamique, d'où l'appellation Sporty, et sa plate-forme dite e-CMP, laquelle peut accueillir une motorisation 100 % électrique. 136 ch déclarés, pour rappel. Les blocs essence et les diesels accordés à la C4 reprendront du service, à coup sûr, mais les modules hybrides rechargeables destinés aux futures DS 4, Peugeot 308 et Opel Astra seront absents. Un autre SUV coupé, plus conventionnel dans sa forme, complétera l'offre par la suite.

Le Q4 e-Tron partage sa plate-forme avec les SUV Volkswagen ID.4 et Skoda Enyaq. Il ne se vendra pas aux mêmes prix...

Ceinture de caisse haute, pavillon planté bas et vitrage latéral réduit au strict nécessaire... L'allure de ce SUV interpelle.

Skoda Enyaq GT
À partir de **44 000 €***
Commercialisation : **automne 2021**
* Estimation



Ni SUV ni berline et un peu break sur les bords, le crossover électrique Enyaq brouille encore un peu plus les cartes avec sa version GT.

Un zeste de sportivité

Comme démontré dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, les voitures transgenres, qui ne se rangent dans aucune case connue, se multiplient. En l'occurrence, le Skoda Enyaq décroche le pompon. Il y a quelque chose d'un break dans ce qui s'apparente à un SUV et, pour corser le tout, Skoda déclinera à moyen terme une silhouette coupé en complément de la version standard. La ligne de toit fuyante muscle le

profil de l'Enyaq, et c'est l'effet recherché. L'appellation GT ne paraît pas usurpée, de prime abord. Elle prendra même tout son sens sur les versions équipées de deux électromoteurs (265 et 306 ch). À l'autre extrémité de la gamme, l'Enyaq GT sera dispensé du propulseur électrique réduit à 150 ch. Skoda s'aventure sur les terres d'Audi en accordant une élégante silhouette coupé à ce modèle que nous continuerons de qualifier de SUV. À moindre prix. À méditer.

Et aussi...

!! Reveal € Commercialisation 📹 Nouvelle motorisation 🚗 Restylage * Nouveau modèle



Cupra el-Born
Clone sportif de la Volkswagen ID.3, la Cupra el-Born devrait bénéficier d'un châssis affûté et d'une puissance d'environ 300 ch.



Nissan Arya
Vous découvrirez le SUV 100 % électrique de Nissan en détail dans notre prochain numéro. Il ne sera pas commercialisé avant la rentrée 2021.



Porsche Taycan Sport Turismo
Sous l'élégante robe de ce break de chasse, la plate-forme 100 % électrique du Taycan. Tarif au-delà des 100 000 €.

- BMW Série 2 Coupé**
- Kia Sportage**
- Maserati Grecale**
- Mini GP Electric**
- Mustang Mach-E GT**
- Opel Grandland**
- Peugeot 308 SW**
- Seat Arona**
- Seat Ibiza**
- Volvo XC40 coupé**

Spécial nouveautés 2021

Jan Fév Mar Avr Mai Jun Jul Aoû Sep Oct Nov Déc

4^e trimestre



Citroën C5 III

À partir de 31 000 €*

Commercialisation :
fin 2021

* Estimation

Objectif confort

C'est une des nouveautés majeures de l'année : Citroën revient avec une routière familiale pour succéder à la C5.

Et à l'instar de la C4, elle explore une voie bien à elle.

Evoqué par le concept CXperience (Mondial de l'Auto 2016), le retour d'une grande Citroën fait l'objet de toutes les spéculations. Depuis l'arrêt de la C5 II en 2017, les amateurs de confort à la française attendent l'arrivée d'une troisième génération : bonne nouvelle, 2021 sera l'année du lancement de la grande berline aux chevrons. Mais loin du sobre style de la précédente C5, la nouvelle venue devrait faire preuve d'une originalité digne, espérons-le, des meilleurs moments de la marque. Une chose est sûre, elle reprendra des éléments stylistiques de la toute récente C4, avec une face avant aux feux de jour en "X" dans le prolongement du logo et de la calandre, une garde au sol surélevée grâce à de grosses roues (comme le concept 19_19 l'évoquait de manière très exacerbée) et une ligne de toit inclinée finissant par un hayon. Bref, sa silhouette

tendra légèrement vers les crossovers avec force détails renforçant cet esprit, distillés sur toute la carrosserie. Un style bienvenu pour se démarquer de concurrentes tricorps très classiques. L'adoption de la version longue de la plate-forme EMP2, celle de la Peugeot 508 L, pourrait lui offrir un empattement allongé de 5 cm (2,85 m) et une longueur totale autour de 4,85 m. Résultat, une habitabilité XXL aux places arrière, en mesure de séduire les clients chinois visés également par cette berline française... made in China. Les motorisations proposées seront en partie reprises de sa cousine technique, la Peugeot 508, avec les PureTech (130 à 155 ch, voire 180), BlueHDi 130 ch et hybride rechargeable 225 ch de PSA, avant l'arrivée d'un hybride léger. Les suspensions à butées progressives devraient logiquement être de la partie pour assurer le moelleux typique des productions de la maison.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Le travail des détails des surfaces (ailes, capot, bas de caisse...) participe au dynamisme du dessin de cette berline atypique.

Il devait être l'une des stars du Salon de Genève 2020 : dessiné et produit en France, le petit SUV hybride sur la base de la Yaris affrontera directement les 2008 et Captur.

Citadine sur échasses

Toyota Yaris Cross

À partir de **23 500 €***

Commercialisation :

fin 2021

(* estimation)

Avec une longueur limitée à 4,18 m, le Yaris Cross reste d'un gabarit très urbain. Pourtant, il devrait offrir une habitabilité très intéressante grâce à son empattement généreux de 2,56 m, tandis que son coffre de 390 dm³ (dans la moyenne basse du segment) bénéficie d'une pratique modularité 40/20/40. Loin des excès d'écriture du C-HR, son petit frère présente une planche de bord au dessin classique et sa carrosserie joue les petits baroudeurs plutôt discrets, avec ce qu'il faut de protections plastiques à 360°. Reprenant la plate-forme de la Yaris, il sera proposé avec son groupe hybride 3 cylindres 1.5 Dynamic Force de 116 ch, ajoutant une version à transmission intégrale AWD-i comprenant un moteur électrique arrière et différents modes de conduite sur terrains meubles ou rocheux, un bel atout pour les régions montagneuses.



Passages de roues carrés, bas de caisse marqués, épaules solides, capot bien horizontal : la version Cross reprend tous les codes des SUV.

Désormais plus affirmé, le Série 2 Active Tourer permet de concilier un certain dynamisme de conduite avec un usage très pragmatique.



ILLUSTRATION BERNHARD REICHEL

BMW Active Tourer

À partir de 27 000 €*

Commercialisation : fin 2021

* Estimation

Le SUV signé Ferrari est longtemps resté une arlésienne. Le dernier des Mohicans va bien céder aux sirènes de la carrosserie 4 portes rehaussée, mais à sa façon : sportive !

Crossover de compétition

Le futur SUV signé Ferrari, nommé Purosangue (pur-sang), est connu sous le code interne "175". Un projet hautement stratégique, une révolution même, qui demande mille précautions avant de se montrer au jour : des mulets camouflés sous une carrosserie de Maserati Levante ou de... GTC4 Lusso ont été vus du côté de Maranello. La silhouette définie pour ce "FUV" (Ferrari

Utility Vehicle) est plutôt du côté crossover que baroudeur, comme on peut l'imaginer. Face aux Lamborghini Urus et Aston Martin DBX, le modèle au cheval cabré promet d'être différent, tant par son design que dans ses innovations techniques. Sa plate-forme intègre son moteur en position centrale avant et il semble que les options prises incluent un ensemble hybride rechargeable dérivé de la SF90 Stradale (différentes

**Ferrari P175**

À partir de 290 000 €*

Commercialisation : fin 2021

* Estimation

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

motorisations, du V6 au V12, sont envisageables), 4 roues motrices bien évidemment, des suspensions permettant de jouer avec une garde au sol variable et un habitacle à 4 confortables places. L'interface pilote-machine sera d'une nouvelle génération, avec la part belle à l'affichage tête haute. Car, même dans un compromis plus confortable, accueillant et polyvalent, il n'est pas question de sacrifier performances et plaisir pur !

Les monospaces sont en voie de disparition ? Pas tout à fait : BMW semble y croire encore avec cette deuxième génération d'Active Tourer.

À contre-courant

Rafraîchie, mais toujours très classique, l'allure du familial Active Tourer 2 lui permettra de se confronter au tout récent Mercedes Classe B sur le terrain des monospaces compacts au volume généreux. Il devrait adopter une calandre très marquée comme c'est la mode chez le constructeur bavarois, ainsi qu'un traitement des détails rappelant la Série 1, sur la plate-

forme de laquelle il est basé. L'habitacle gagne sérieusement en modernité avec un spectaculaire double écran d'affichage. Les motorisations devraient rester conformes au panel offert sur le modèle actuel avec des blocs essence, diesel et hybride rechargeable. Si la version courte 5 places est bien au programme, rien ne confirme en revanche la reconduction de son dérivatif allongé pour accueillir 7 passagers, le Gran Tourer.

Ce dérivé coupé sur la base du T-Cross a été créé chez VW Brésil, mais les versions vendues en Europe seront fabriquées de ce côté-ci de l'Atlantique.



Sur un air de salsa

Le T-Cross est trop cubique ? Les SUV coupés, à la mode ? Qu'à cela ne tienne, Volkswagen s'apprête à en lancer un dérivé aux lignes plus dynamiques, une première dans le segment. Pour arriver à ce résultat, le T-Cross a vu sa hauteur baissée de 7 cm et sa longueur portée à 4,27 m (+16 cm) pour devenir Nivus, adoptant au passage une face avant plus agressive et un gros spoiler arrière. Logiquement, le coffre perd un peu de volume mais reste d'un niveau correct avec 415 dm³ au lieu de 455 dm³ avec la banquette avancée. Les motorisations ne sont pas encore dévoilées, mais elles devraient reprendre la gamme disponible sous le capot du T-Cross (TSI 95 ou 110 ch), ajoutant un TSI de 150 ch pour plus de sportivité.

Et aussi...

!! Reveal € Commercialisation 📹 Nouvelle motorisation 🚗 Restylage * Nouveau modèle



!! * Mercedes SL
Le très exclusif roadster Mercedes promet une face avant très sportive et un habitacle spectaculaire. Tout autant que son prix qui devrait dépasser les 110 000 €.



!! * Genesis GV70
Tout en rondeurs à l'extérieur comme dans son habitacle, le SUV signé Genesis (la marque premium de Hyundai) devrait attaquer le marché européen face aux BMW X3 et Audi Q5.



!! * BMW iX1
Retenant la recette de l'iX3, la troisième génération du X1 reçoit, à peine sortie, une variante 100 % électrique, à l'allure très proche du modèle d'origine.

- € * BMW iX
- € * DS 9
- !! * Honda Civic
- !! * Ioniq 6
- !! * Jeep Grand Cherokee
- !! * Kia Sportage
- !! * Mazda CX-5
- € * Mercedes EQB
- !! * Mercedes EQE
- € 🚗 Nissan Juke Hybrid
- !! * Porsche Macan
- !! * Volvo XC 90

UNE FAUSSE

CETTE ANNÉE DE CRISE A REBATTU LES CARTES ET MENÉ BIEN DES SOCIÉTÉS À AFFRONTER LA VÉRITÉ : **L'AUTOPARTAGE S'APPARENTÉ SOUVENT À UNE MACHINE À PERDRE DE L'ARGENT**, CAR SES ADEPTES SE FONT PLUTÔT RARES DE PARIS À GENÈVE EN PASSANT PAR L'AMÉRIQUE.

Par Arnaud Murati

La société suisse Mobility, dont les fondements remontent à 1987, a sans doute été la première entreprise d'autopartage à se créer dans le monde. Mais le 2 décembre 2020, il a fallu se rendre à l'évidence : "Mobility Go n'a pas été rentable à Genève et ne l'aurait pas été à plus ou moins brève échéance. En tant que PME et coopérative, nous devons investir avec intelligence et dans une perspective durable. Nous avons donc décidé avec regret de mettre fin à l'offre à Genève", a fait savoir le directeur général par voie de communiqué.

Pour justifier cette fin de service genevoise, Mobility indique que "les chiffres d'utilisation déjà fragiles des 100 véhicules Mobility Go ont poursuivi leur baisse, et ce en raison notamment de l'effondrement des trajets pendulaires."

La crise sanitaire a donc eu raison de Mobility à Genève. Les signes avant-coureurs du flop de l'autopartage sont pourtant largement antérieurs à l'épidémie de Covid-19. Pour Mercedes et BMW, par exemple, l'autopartage et autres services de mobilité semblaient

OLIVIER BOITET/PHOTOPQR

Après avoir succédé à Autolib', l'offre Moov'in Paris s'est elle aussi arrêtée, faute de rentabilité.



ADOBESTOCK



BONNE IDÉE

tellement prometteurs que les deux constructeurs avaient uni leurs forces dans une coentreprise, Share Now, inaugurée en février 2019. Ils avaient alors constitué le plus gros opérateur mondial d'autopartage. Changement de ton un an plus tard : "Share Now, conjointement avec ses actionnaires Daimler AG et The BMW Group, a pris la décision de quitter le marché nord-américain et de cesser ses activités à Londres, Bruxelles et Florence, à compter du 29 février 2020", a fait savoir la joint-venture. À l'instar de Mobility, les deux géants de l'automobile ont pointé "les faibles taux d'adoption" pour expliquer la raison de leur déconvenue.

Le rapport annuel de BMW indique que le constructeur a perdu 662 millions d'euros en 2019 avec Your Now, sa société initiale d'autopartage.

UN EFFET D'AUBAINE QUI A PEU D'IMPACT

Avant BMW et Daimler, d'autres avaient annoncé la fin des expériences liées à l'autopartage : Ford avait jeté l'éponge

“ les constructeurs qui se sont lancés dans l'autopartage espéraient un retour sur investissement trop rapide. ”

Jean-Baptiste Schmider,
P.-D.G. de Citiz



JEAN-CHRISTOPHE TARDIVON/MAXPPP

dès 2016 à Londres, Autolib' à Paris en 2018 (voir l'encadré page suivante), Zipcar (groupe Avis) toujours à Paris en 2019... L'autopartage est-il maudit ? "Les constructeurs ont sans doute espéré un retour sur investissement trop rapide", considère Jean-Baptiste Schmider, P.-D.G. du réseau Citiz et président de l'Association des acteurs de l'autopartage (AAA). Pour celui qui a monté le premier système d'autopartage en

Alsace, installer et rentabiliser un tel service prend beaucoup de temps : "Passer à l'autopartage et renoncer à son véhicule personnel, ce n'est pas rien ! Il faut une génération pour y parvenir", analyse M. Schmider, qui pointe aussi deux autres écueils majeurs : "Il n'y a pas de modèle économique rentable en free floating. Ce modèle sert à des déplacements courts, il s'agit d'un effet d'aubaine qui a peu d'impact sur la →

Free2Move, filiale de PSA, est présente à Paris mais c'est à Madrid qu'elle est rentable, car la capitale espagnole ne lui fait pas payer ses infrastructures.



LUC NOBOUT/P3/MAXPPP



ALEXIS SCIARD/IP3/MAXPPP

démotorisation." Une pensée partagée à 100 % par Audrey Gilbert, directrice des opérations d'Ada, qui avait créé avec Renault le service Moov'in Paris pour succéder à Autolib' : "Nous avons testé conjointement le free floating⁽¹⁾ pendant un an. Nous n'avons pas voulu poursuivre car ce n'est rentable à aucun moment, il faut des subventions pour y parvenir", indique-t-elle.

L'autre facteur de nature à rendre déficitaire un service d'autopartage serait le véhicule électrique : "Recharger suppose de la logistique, reprend Audrey Gilbert, dès que les véhicules chargent, les taux de disponibilité baissent, c'est compliqué à gérer et nécessite des besoins d'infrastructure", complète le P.-D.G. de Citiz.

Cette analyse portée à la fois par les représentants de Citiz et d'Ada n'est toutefois pas totalement partagée par Brigitte Courtehoux. Selon la directrice de Free2move (filiale de PSA), "le point important, c'est le prix des places de parking", souligne-t-elle. Avant de signaler que si la ville de Madrid est aujourd'hui rentable pour Free2move, c'est en raison de la générosité de la mairie de la capitale espagnole, qui ne facture rien à PSA. Tout le contraire de ce qui se passe à Paris : "Si nous n'y trouvons pas notre compte, effectivement, nous quitterons la capitale", reconnaît Brigitte Courtehoux.

EN FRANCE, MOINS DE 100 000 UTILISATEURS ACTIFS

Mais au-delà du modèle économique de l'autopartage (en free floating⁽¹⁾, en boucle⁽²⁾, en trace directe avec station⁽³⁾), la voiture partagée rate sa cible : elle ne "démotorise" pas les populations au sens large. Un simple chiffre suffit à donner la tendance : le taux de motorisation des ménages en France était de 84 % en 2018, soit 0,5 point de plus qu'en 2010, selon les données de l'Insee.

“ Si nous n'y trouvons pas notre compte, effectivement, nous quitterons la capitale. ”

Brigitte Courtehoux,
directrice de Free2move

L'Ademe et le bureau de recherche 6T ont aussi apporté un éclairage à l'occasion de leur dernière enquête commune sur l'autopartage, qui remonte à novembre 2019 : "68 % des autopartageurs ont connu une démotorisation dans leur ménage au jour de l'enquête", écrivent les auteurs, ce qui peut sembler élevé. Sauf que l'autopartage en France connaît "moins de 100 000 utilisateurs actifs, soit moins de deux personnes sur 1 000 en âge de conduire. Aussi, ces impacts en termes absolus en matière de démotorisation, de libération de places de stationnement en voirie ou d'évitement de kilomètres, bien que positifs, demeurent marginaux à l'échelle nationale", remarque l'Ademe. ■

(1) Restitution du véhicule n'importe où dans une zone imposée.
(2) Restitution au point de départ. (3) Restitution possible dans une station différente du point de départ.

AUTOLIB' ET BOLLORÉ, UN FIASCO À PART

Lorsque la mairie de Paris et le groupe Bolloré avaient mis en place Autolib' en 2011, tous les gestionnaires de flottes et autres maires adjoints dédiés aux transports des plus grandes villes du monde s'étaient pressés dans la capitale : un service d'autopartage dense et doté de véhicules électriques, personne n'avait encore osé ! Près de deux ans après la fin d'Autolib' à Paris, la chambre régionale des comptes d'Ile-de-France est parvenue à expliquer comment le groupe Bolloré a transformé un coup de maître en un long cauchemar : "Déficitaire les trois premières années, la concession devait afficher à son échéance un résultat excédentaire cumulé de 56,4 M€. En fait, fin 2013, soit après deux ans d'exploitation, le service affichait un déficit de plus de 125 M€, 2,4 fois supérieur à la prévision inscrite dans le plan d'affaires initial. Le concessionnaire a tardé à présenter au syndicat un plan d'affaires actualisé", indique ainsi le Rapport d'observations définitives.

En cause, dès l'origine du projet : une étude de marché et des taux d'utilisation fantaisistes. Autolib' "n'a pu fournir les travaux à partir desquels elle a construit les hypothèses d'utilisation du service sur lesquelles reposait le plan d'affaire initial", commente sobrement la chambre régionale.

Mais Bolloré a surtout voulu s'étendre trop tôt et trop vite, selon le rapport. La construction des stations ?

Le "taux de rejet" des demandes de construction a atteint jusqu'à 100 % dans certains arrondissements de la capitale. De ce fait, les coûts de construction des stations se sont envolés, obérant chaque jour un peu plus l'espoir d'atteindre la rentabilité. Les véhicules ? Il en fallait toujours plus, bien que le taux d'utilisation de ceux déjà mis en service soit ridicule par rapport aux prévisions : "La marge par véhicule, si elle a un peu progressé au fil des ans, n'a jamais dépassé 4 000 €/an alors que le PAI prévoyait une marge de l'ordre de 23 000 €/an sur la durée de la concession", note le rapport. Les prestataires ? Bolloré n'a cessé de recourir, entre 2011 et 2018, à des sociétés du groupe pour diverses prestations, sans mise en concurrence préalable. Outre le caractère illégal de ces pratiques, la chambre régionale souligne que cela a mené à des dérapages financiers que l'opérateur essayait ensuite de refacturer au syndicat donneur d'ordres. Si Autolib' a sombré à Paris, c'est sans doute plus en raison de l'arrogance de la société qui l'a porté qu'en raison d'une absence de marché. Une analyse rejetée par la société de Vincent Bolloré, qui considère que le rapport "est gravement erroné et jette un discrédit préjudiciable sur la qualité de la gestion de la concession par la société Autolib' et le groupe Bolloré plus généralement."



MARLENE AWAAD/IP3/MAXPPP

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

L'idée de maximiser l'utilisation d'un véhicule en le partageant était séduisante sur le papier. Seuls ont suivi ceux qui n'utilisent qu'occasionnellement un véhicule, soit une infime frange des conducteurs. Les constructeurs, qui pensaient avoir trouvé leur source de rentabilité de demain avec l'autopartage, ont investi à fonds perdus dans une fausse bonne idée.

L'Auto-Journal sans engagement

1 jeudi sur 2

dont 1 numéro
Spécial Salon/an



1€ seulement!

le 1^{er} mois
au lieu de 9,69€*

Viseurs non contractuels.



Valeur
40€

1 bracelet type nato
nylon rouge et noir.

1 bracelet
en simili
cuir noir

+ VOS 2 cadeaux

1 La montre Chronographe

Cette superbe montre répondant aux critères de la grande tradition horlogère, changez de style au gré de votre humeur grâce aux **2 bracelets interchangeables**.
Boîtier : rond métal. Couleur argent. Finition polie. Diamètre : Ø 42 mm.
Cadran : Noir avec index appliqués poli-miroir et luminescents. Aiguilles : Luminescentes avec trotteuse rouge. Verre : Minéral. Mouvement : Quartz-3 Aiguilles. Livré avec outil de changement de bracelet.

2 Les versions numériques



BULLETIN D'ABONNEMENT

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

AJ1075

1 - Je choisis mon offre d'abonnement :

L'Auto-Journal sans engagement

1€/mois

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 n° Spécial Salon/an pour **1€ seulement** le 1^{er} mois puis 6,99€ par mois au lieu de 9,69€*. Résiliable **sans frais** à tout moment.

MES CADEAUX : la montre Chronographe et les versions numériques.

1133032

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

IBAN :

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez EMAS, société éditrice de L'Auto-Journal à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Créditeur : EMAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057.

L'Auto-Journal pendant 1 an

-29%

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour **82€** au lieu de **116,34€*** soit 29% de réduction.

MES CADEAUX : les versions numériques.

1133024

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

Vous souhaitez payer votre abonnement par carte bancaire, rendez-vous vite sur KiosqueMag : <https://www.kiosquemag.com/titres/auto-journal/offres>

C'est simple,
rapide et
100% sécurisé



Disponible sur
kiosquemag.com

2 - J'indique mes coordonnées :

Tél. :

Mobile :

Email :

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

M. Mme

Date de naissance :

**Nom :

Dater et signer obligatoirement :

**Prénom :

À :

**Adresse :

Date :

**CP :

**Ville :

Signature :



4,90 m en longueur environ et un poids au-delà de 2 tonnes : un électromoteur ne suffit pas pour déplacer cet imposant SUV.



Des feux griffés dans le style Peugeot : le camouflage est grossier. Reste une silhouette massive, sans recherches esthétiques particulières.

VOLKSWAGEN ID.6 : TRANSPORT DE TROUPE

Volkswagen étoffe sa gamme de SUV électriques. L'ID.6, pour sa part, embarquera sept personnes. Une première.

Autant ne pas tourner autour du pot. Le véhicule ici montré en photos ne revêt pas la tenue de camouflage habituelle, mais n'en tirez pas une conclusion trop hâtive. Le SUV ID.6 ne déambule pas en liberté sous sa robe définitive. Pour cacher les éléments de design qu'il entend garder secrets, Volkswagen utilise un procédé pas très élégant, dans tous les sens du terme. Des autocollants reproduisant, de manière grossière, les traits stylistiques du Peugeot 5008 sont apposés sur les parties concernées (optiques, calandre et feux arrière), et le tour est joué.

Cela posé, le choix du déguisement de 5008 en dit long sur la fonction de l'ID.6. Comme le français, le nouvel arrivant s'inscrit dans la catégorie des SUV faisant office de transports de troupes, en remplacement de bon nombre de monospaces aujourd'hui portés disparus. Nantis de la configuration sept places, pour résumer. L'ID.6 marque sa différence par sa taille, que nos espions estiment aux alentours de 4,90 m en longueur. Ce beau bébé, qui n'est pas destiné en priorité au marché européen au vu de ses mensurations, complète ce faisant la gamme de SUV électriques de Volkswagen, composée dans l'immédiat de l'ID.4, suivi par sa variante coupé à l'arrière-goût sportif dite ID.5.

Deux propulseurs électriques, la moindre des choses

En mettant de côté les versions destinées au transport de personnes extrapolées des utilitaires électrifiés, l'ID.6 est la première "voiture particulière" électrique en mesure d'embarquer sept êtres humains. Cela devait être souligné. Cela suppose, de même, du lourd sous le capot. À n'en pas douter, considérant sa masse et le poids qui va avec (au-delà de 2 tonnes), l'ID.6 fera l'impasse sur les solutions "monomoteurs" attribuées aux ID.4 et ID.5. Il se réservera les deux complexes "bimoteurs", respectivement riches de 265 et 306 ch.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : **début 2022**

Prix : à partir de **70 000 €***

Concurrents : **aucun de même nature dans un avenir proche...**



L'ID.6 devrait recevoir d'office la batterie la plus capacitive attribuée à l'ID.4, soit 82 kWh.

* Estimation



“L’impact sur l’industrie automobile d’un Brexit sans accord aurait été tout simplement dévastateur.”

Eric-Mark Huitema,
directeur général de
l’Association des
constructeurs européens
d’automobiles (ACEA)

Le divorce à l’amiable entre le Royaume-Uni et l’Union Européenne, négocié à la dernière minute, évite une rupture dans les chaînes de production. Les droits de douane, qui devaient s’établir à hauteur de 10 % pour le secteur automobile en cas de Brexit dur, sont devenus hors sujet. En bref, les constructeurs poussent un grand ouf de soulagement. Les nouvelles procédures douanières ne leur faciliteront pas la vie pour autant.



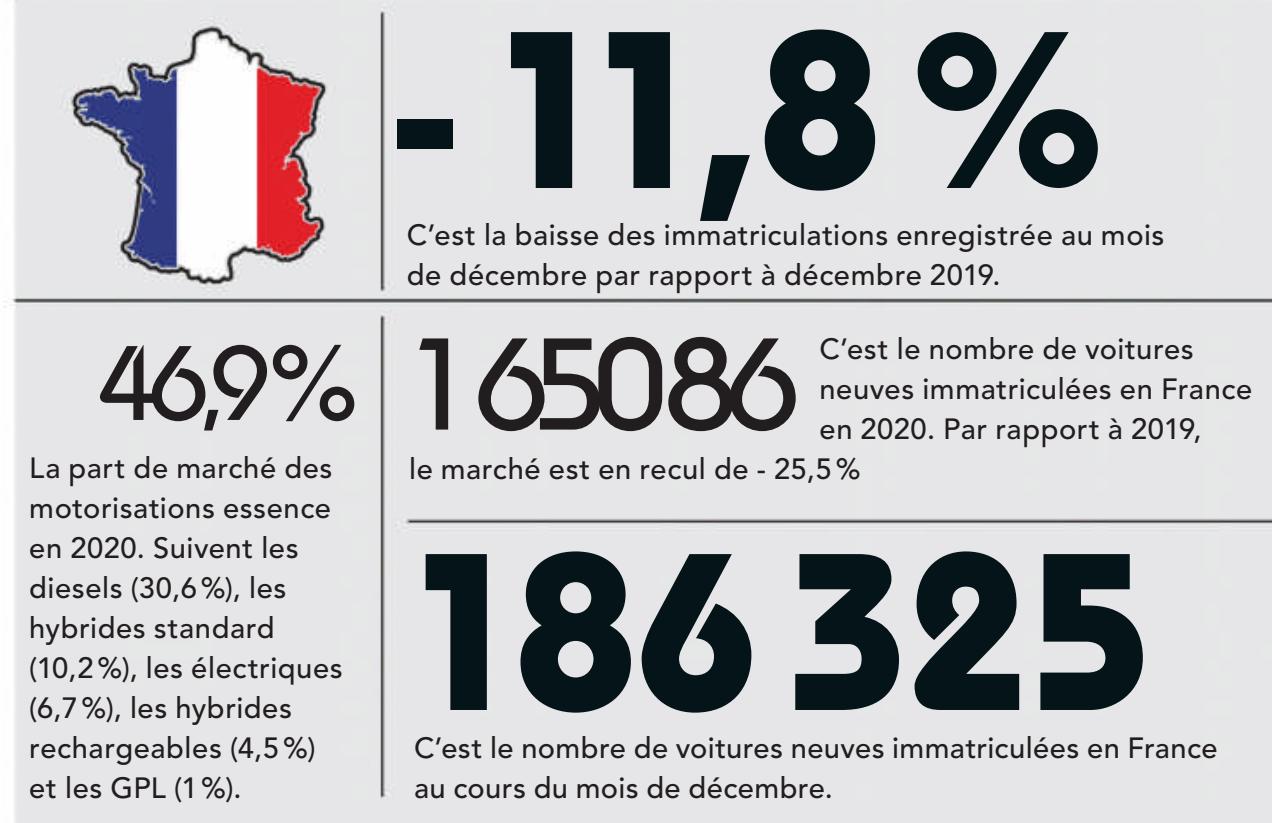
PHOTOS VINCI

PREMIÈRE Un parc multimodal aux portes de Paris

Vous n’avez pas envie de vous “taper” les embouteillages en direction de la capitale en venant des autoroutes A10 ou A11 ? La société Vinci Autoroutes a pensé à vous en créant, pour la première fois en France, un parc multimodal à quelques encablures de la barrière de péage de Saint-Arnoult, à hauteur de l’échangeur de Dourdan (40 km environ de Paris). Là, vous pourrez garer votre voiture sur l’une des

255 places de parking disponibles, puis attendre le bus dans une gare routière chauffée. Vous y trouverez des espaces de travail équipés, un étal pour les agriculteurs locaux et une bibliothèque solidaire. Ledit bus vous emmènera aux gares RER de Massy-Palaiseau et d’Orsay en empruntant une voie réservée sur l’autoroute A10. Un exemple à suivre pour toutes les mégapoles françaises...

Les chiffres du marché français en décembre 2020



ELECTRIFICATION

Toyota prône la prudence

“Quand les politiques disent : « Débarrassons-nous de toutes les voitures qui roulent à l’essence », comprennent-ils vraiment ce que cela implique ?”

Akio Toyoda, président-directeur général de Toyota Motor Corporation, n'est pas un chaud partisan de l'électrification complète des véhicules à marche forcée. Et d'appuyer là où cela fait mal : l'infrastructure de ravitaillement encore embryonnaire, les coûts exorbitants pour la mettre à niveau, les pertes d'emplois massives dans l'industrie automobile "traditionnelle", des produits finis hors de portée des bourses les plus modestes et, par-dessus tout, la production de l'électricité elle-même. Selon Akio Toyoda, le Japon se retrouverait à court d'électricité si toutes les voitures se branchaient sur le secteur. Cela posé, Toyota vient de dévoiler sa plate-forme e-TGNA, exclusivement dédiée à la locomotion électrique. Pas folle, la guêpe.



MIKE MARCOTTE

GAMMES

Elles nous quittent

Après dix ans de bons et loyaux services, la Giulietta tire sa révérence. Alfa Romeo a stoppé les chaînes fin décembre. Dans l'immédiat, la berline compacte de la marque n'aura pas de descendance en tant que telle. Le SUV Tonale (voir p. 20) comblera en partie le trou laissé dans la gamme, à des prix d'un tout autre ordre. Volkswagen, de son côté, fait place nette pour la berline compacte électrique ID.3. La production de l'e-Golf, extrapolée de la précédente génération du best-seller de la marque, a été arrêtée le 23 décembre dernier. Dans un autre registre, la nouvelle mouture de la Hyundai i30 N, la sportive de la gamme riche de 280 ch, ne foulera pas le sol français pour cause de malus rédhibitoire.



INGO BARENSCHEE

1ères RENCONTRES
NATIONALES DU
RETROFIT
électrique & hydrogène
DEAUVILLE - VENDREDI 29 JANVIER 2021

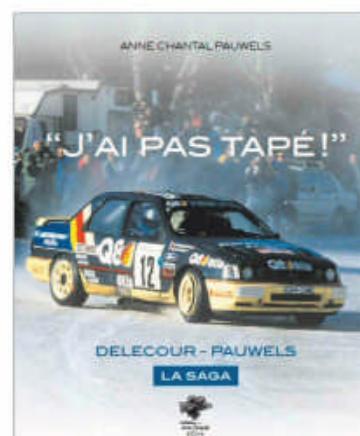
RASSEMBLEMENT Le rétrofit tient Salon

La pratique du rétrofit consiste à remplacer le moteur thermique d'une voiture âgée de plus cinq ans, comme l'exige la loi, par une unité électrique. Les professionnels de ce secteur en pleine expansion donnent rendez-vous à Deauville le 29 janvier. Tables rondes, échanges

techniques et surtout essais de tout type de véhicule "rétrofité" (deux, trois et quatre roues, voitures anciennes, camions, bus) figurent au programme.

Resort Barrière, salle plénière
du casino. Entrée gratuite.

www.rencontresnationalesretrofit.com



LIVRE

"J'ai pas tapé!"

Une histoire comme on les aime. Celle d'une femme, Anne-Chantal Pauwells, que les lecteurs de *L'Auto-Journal* connaissent bien pour avoir copiloté notre coéquipier Mélina Priam à l'occasion du récent Tour Auto 2020. Copilote,

Anne-Chantal l'était déjà en 1991, quand elle assistait François Delecour lors du Rallye Monte-Carlo.

L'équipage a course gagnée, quand la Ford Sierra Cosworth numéro 12 perd une rotule dans le col du Turini. "J'ai pas tapé", s'exclamera François Delecour au sortir de l'épreuve. Dans l'ouvrage du même nom, l'auteur (six livres à son actif, tous consacrés aux sports mécaniques) raconte les dix années passées, de 1981 à 1991, au côté du pilote français sur le siège passager de tout un tas de voitures, de la Talbot Samba à la BMW M3 E30. Lecture recommandée.

"J'ai pas tapé", par Anne-Chantal Pauwells, 116 pages, 300 photos et illustrations, vente en ligne sur le site : annechantalpauwells.com, 28 € + frais de port (7,35 €).

VIDÉO

V12 à la mode russe

Vous souhaitez équiper votre voiture d'un moteur 12 cylindres ? Rien de plus simple. Les vidéastes de la chaîne russe Garage 54 vous indiquent, sur YouTube⁽¹⁾, la marche à suivre. Prenez trois 4 cylindres, empilez-les uns sur les autres, et le tour est joué. Le mulet de service, en la circonstance, est une berline de la marque locale GAZ, non

importée en France. Bon, d'accord, vous aurez quelques problèmes de visibilité, une gêne somme toute anecdotique pour nos joyeux lurons russes partis s'amuser comme des petits fous sur la neige au volant de leur engin. 15 minutes de pure distraction, à prendre comme telles.

(1) Self-made V12 : first startup and drive, pour le titre de l'œuvre.





BRITTA PEDERSEN/APP

“Pendant les jours les plus sombres du programme Model 3, j’ai contacté Tim Cook pour discuter d’un possible achat de Tesla par Apple, pour un dixième de sa valeur. Il a refusé de me voir.”

Elon Musk,
patron de Tesla,
dans un tweet publié
le 22 décembre

C'est un fait : dévoilée en 2016 et commercialisée deux ans plus tard, la berline Model 3 a failli mettre Tesla sur la paille. Depuis, elle tire les ventes de la marque. Depuis, celle-ci a produit 509737 voitures en 2020, soit une progression de 36 % par rapport à 2019. Apple, de son côté, compte lancer une voiture électrique sous son label. En 2024 au plus tard.

FLORIAN GROUT



RENAULT

Le diesel prend sévère

Entrée en vigueur le 1^{er} janvier, la norme Euro 6d “pleine” oblige les constructeurs à revoir leur copie. Le résultat ne se fait pas attendre. Les diesels tombent comme des mouches en ce début d’année, à tel point qu’il est impossible, pour nous, de publier le relevé exhaustif de l’hécatombe, marque par marque. Il faudrait au moins deux pages de L’Auto-Journal, sans photos, une “purge” que nous ne souhaitons pas infliger à nos lecteurs. Renault, toutefois, mérite que nous nous attardions sur son cas. Et pour cause. Le diesel est traqué dans les moindres recoins de la gamme. Dans un premier temps, du moins. Certains des moteurs mentionnés ci-dessous auront une descendance de même nature dans le courant du second semestre 2021. Voici l’état des lieux à ce jour.

• Clio

Les variantes de 85 et 115 ch du diesel 1.5 Blue dCi tombent au champ d’honneur. La variante de 130 ch du bloc essence 1.3 TCe subit le même sort. La Clio ne carbure désormais qu’à l’essence, en ajoutant au tableau le module hybride standard dit E-Tech 140.

• Captur

Clap de fin pour les deux variantes de 95 et 115 ch du 1.5 Blue dCi, les seuls diesels disponibles au catalogue du Captur jusqu’à récemment. La variante de 140 ch du 4 cylindres 1.3 TCe reçoit le renfort de l’hybridation légère à base d’une batterie 12 V. C’est nouveau. La variante de 160 ch de cette même unité disparaît.

• Mégane

Le diesel 1.7 Blue dCi de 150 ch est remercié, mais la Mégane fait toujours un détour par les pompes à gazole : le bloc 1.5 Blue dCi de 115 ch est maintenu au catalogue jusqu’à nouvel ordre. La variante de 160 ch du 4 cylindres essence 1.3 TCe quitte elle aussi la scène.

• Scénic

Le Scénic ne brûle que de l’essence depuis le 1^{er} janvier. À cette date, les variantes de 120 et 150 ch du diesel 1.7 Blue dCi ont rendu leur tablier.

• Kadjar

Même remarque en ce qui concerne le SUV Kadjar, lequel se débarrasse du bloc 1.5 Blue dCi de 115 ch, son dernier diesel en date, en ce début d’année.

Pour le reste de la gamme, la Talisman, l’Espace et le Koleos gardent leurs diesels.



De l’électricité dans l’air chez Alpine

C'est acté, la marque Alpine a un avenir. Restait à savoir sous quelle forme. Une chose est aujourd’hui certaine, cela passera par l’électricité. Alpine bénéficiera de la plate-forme CMF-EV du groupe Renault, exclusivement dédiée à la locomotion électrique et possiblement porteuse d’un ou deux électromoteurs, avec transmission intégrale à la clé dans le second cas.

L’hypothèse d’un SUV siglé Alpine prend dès lors tout son sens.

Smart n’échappe pas au SUV

Smart est à ce jour l’une des rares marques à ne pas intégrer un SUV dans sa gamme. Le tort sera réparé dès l’an prochain. Un engin de ce type est en effet à l’état d’étude très avancée dans les ateliers du consortium chinois Geely, propriétaire de Smart à hauteur de 50 %. Celui-ci met à disposition, notamment, sa plate-forme modulaire SEA réservée aux modèles électriques. Le SUV électrique, donc, badgé Smart, sera fabriqué en Chine avant de prendre la route de la soie en direction de l’Europe.

Ferrari touché par la fée électricité

L’information qui suit est à prendre avec circonspection, mais elle n’en demeure pas moins crédible. Le SUV Purosangue, attendu l’an prochain (voir p. 30), pourrait bénéficier d’une plate-forme spécifique en mesure d’accueillir un propulseur électrique de 600 ch environ. Entrée en production possible en 2024.

- 11,8 %

C’EST LA BAISSE DES VENTES DE TOYOTA EN FRANCE EN 2020.

Toyota est la marque la moins impactée par la crise sanitaire et les deux confinements. Suivent Kia (- 13,3 %), Hyundai (- 13,5 %), DS (- 17,4 %) et Skoda (- 18,1 %). Du côté des deux groupes français, les pertes s’établissent comme suit : Opel (- 34,5 %), Citroën (- 30,8 %), Dacia (- 30,1 %), Renault (- 22,7 %) et Peugeot (- 20,5 %). Fiat encaisse le choc le plus violent (- 40,9 %).



AUDI Q5

40 TDI 204 ch S tronic 7 S line

Le Q5 présenté ici en photos est en finition Avus, le X3 est un modèle xDrive30e Luxury, le GLC est un 400 d.

1 FAUTEUIL POUR 3

Quatre bougies déjà pour le Q5, auquel Audi apporte des évolutions techniques et esthétiques. Une mise à jour indispensable pour tenir tête au BMW X3, né fin 2017, comme au Mercedes GLC, restylé l'an dernier. Qui sortira vainqueur de ce combat à couteaux tirés ? Éléments de réponse avec ces versions diesel de 200 ch...

Par Thierry Réaubourg Photos Arnaud Saunier



BMW X3

xDrive 20d 190 ch BVA8 M Sport



MERCEDES GLC

220 d 194 ch 9G-DCT AMG Line

42 [COMPARATIF] AUDI Q5 / BMW X3 / MERCEDES GLC



Le meilleur compromis confort/tenue de route est à mettre au crédit du Q5. Et quel silence!

AUDI Q5 ① Il fait bon vivre à bord du Q5. Confortable, silencieux et superbement fini, ce SUV se distingue également par sa grande sobriété. Du beau travail! ② La banquette coulissante reste un équipement appréciable. Mais, même lorsque celle-ci est reculée au maximum, le Q5 n'offre pas autant d'espace aux jambes que le GLC. ③ La soute à bagages n'est pas gigantesque pour un SUV de ce gabarit, sauf à avancer la banquette à son maximum.



Agile et pourvu d'une direction incisive, le SUV bavarois régale sur petites routes, malgré son poids.

BMW X3 ① Le style BMW reste assez chargé. Mais au plan de l'ergonomie et de la position de conduite, le X3 garde notre préférence. Il distille également un meilleur toucher de route. ② Pas de soucis d'habitabilité pour le BMW, mais une banquette arrière à l'assise un peu raide pour les longs parcours. ③ Le X3 profite d'un dossier fractionnable 40/20/40 et d'une surface de chargement parfaitement plane. Le coffre de 506 dm³ se positionne, lui, dans la bonne moyenne.

La rivalité entre Audi, BMW et Mercedes met parfois les nerfs du journaliste automobile à rude épreuve. Pas une semaine sans qu'un de ces trois constructeurs nous livre un modèle inédit, une nouvelle motorisation ou un restylage. Mais faut-il s'en plaindre ? Non ! Même si cette effervescence n'est pas toujours facile à suivre (certaines évolutions, subtiles, s'opèrent souvent en douce), elle témoigne de l'excellente santé du trio. Une course sans fin qui nous amène ce mois-ci à braquer nos projecteurs sur le segment des SUV familiaux, au sein duquel l'Audi Q5 vient de bénéficier d'une mise à jour majeure. Esthétiquement, il dévoile une proue remodelée (boucliers, grille de calandre, optiques LED) et de nouveaux feux arrière à technologie OLED. Ces derniers (1 220 € sur la finition S Line, de série sur Avus) proposent trois signatures lumineuses différentes et une fonction "alerte de proximité" pour freiner les ardeurs des "suce-pots" s'approchant à moins de deux mètres. Les changements sont plus discrets à bord, avec une instrumentation 100 % numérique et un nouvel écran tactile de 10,1 pouces, qui entraîne la disparition, sur la console, du bouton de commande rotatif, remplacé par un vide-poche. Pour le reste, les designers ont simplement appuyé sur la touche "copier-coller". Les motoristes ont davantage bossé et l'évolution la plus importante concerne la mécanique, puisque tous les Q5 adoptent la technologie *mild hybrid* (micro-hybride). Il s'agit d'un alterno-démarreur de 12 V (48 V sur les 6 cylindres), associé à une batterie lithium-ion pour stocker l'énergie cinétique et permettre ainsi un mode "roue libre" (coupure du moteur) en phase de décélération. De quoi inquiéter les BMW X3 et Mercedes GLC, Ingolstadt promettant d'améliorer les performances tout en faisant chuter la consommation.

**LE Q5, BIEN MIEUX
INSONORISÉ,
EST PARFAIT
POUR DÉVORER
DU KILOMÈTRE
DANS UN SILENCE DE
CATHÉDRALE ●●●**

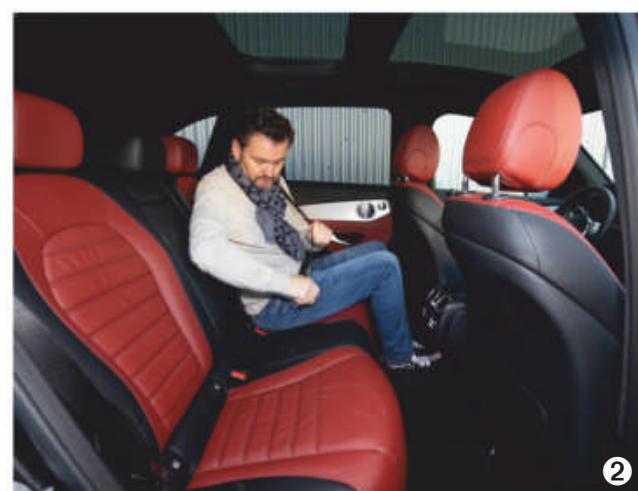


Le GLC n'est pas le plus dynamique de la bande, mais quel confort !
De la ouate...



MERCEDES GLC

① Très belle présentation ! Mais aussi quelques matériaux indignes. La conduite fait la part belle au confort, en dépit d'un moteur trop sonore. ② Espace aux jambes record ! Attention au tunnel central, très imposant. ③ Plus court que ses camarades, le Mercedes ménage malgré tout un grand compartiment à bagages, obtenu sans sacrifier l'espace dévolu aux passagers. Belle performance !



SUR LA ROUTE

Pour cette confrontation, le Q5 se présente en version 40 TDI de 204 ch, uniquement proposée avec la fameuse transmission intégrale Quattro et la boîte robotisée S tronic à 7 rapports. En finition S line (aux accents sportifs), cette variante trouve sur son chemin le X3 xDrive20d M Sport de 190 ch, pourvu d'une boîte automatique classique à 8 rapports, ainsi que le GLC 220 d 4Matic de 194 ch en finition AMG Line, dont la transmission automatique 9G-DCT compte, comme son nom l'indique, deux vitesses de plus que celle de l'Audi. Rien

que ça ! Précisons que nos trois SUV sont ici équipés de suspensions pilotées optionnelles (pneumatiques chez Audi et Mercedes) et de jantes de grande taille tout aussi dispendieuses : 20 pouces chez Audi et Mercedes, 21 pouces chez BMW ! Autant prévenir d'entrée de jeu que, hormis soigner le look, cela n'avantage guère ce dernier, inutilement ferme et trépidant, y compris lorsque l'amortissement obéit au mode Confort. Sacré jeu de jambes, en revanche ! Un équilibre et une motricité de tous les instants, malgré les 1 909 kg enregistrés sur la balance de notre base de mesures à Montlhéry. Cette →

44 [COMPARATIF] AUDI Q5 / BMW X3 / MERCEDES GLC

belle agilité d'ensemble permet d'enchaîner les virages à rythme soutenu sans arrière-pensées. D'autant que le X3 M Sport est doté de la direction à démultiplication variable DirectDrive, aussi précise que plaisante à manier, et de sièges dits Sport au maintien parfait. Mais ceux de ses deux camarades ne sont pas mal non plus, soit dit en passant. Pour un confort optimal, mieux vaut s'en remettre au GLC. Quitte à prendre moins de plaisir. Moelleux à souhait, ce dernier choie ses invités. Du caviar, ce système Air Body Control (2 300 €), avec son contrôle individuel de chaque amortisseur! Cela dit, dans le genre tapis volant, les suspensions classiques – comme les pilotées "premier prix" à 1 150 € (Dynamic Body Control) – valent déjà leur pesant de cacahuètes. Malheureusement, quel que soit l'amortissement choisi, et malgré les quatre roues motrices, le GLC 220 d se révèle moins dynamique que ses rivaux et sujet au roulis, tandis que sa direction, certes très douce, n'offre pas le ressenti escompté sur un parcours sinueux.

Finalement, le meilleur compromis confort/tenue de route/agrément est à mettre au crédit du Q5.

Ceci grâce à l'Adaptative Air Suspension (2 040 €) et à la direction dynamique (1 230 €). Le bagage parfait pour dévorer du kilomètre en toute quiétude, quel que soit le profil de la route... D'autant qu'un silence de cathédrale règne à bord de l'Audi, bien mieux insonorisé que ses camarades grâce à son vitrage avant acoustique. Belle souplesse de fonctionnement également, même s'il est bien difficile de jeter la pierre aux X3 et GLC, dont les bienséantes boîtes automatiques dispensent un agrément légèrement supérieur à celui de la S tronic 7, parfois hésitante. En performances, à l'accélération ou en relances, nos trois protagonistes se tiennent là encore dans un mouchoir de poche, le plus puissant (Q5) étant aussi le plus lourd... Et signalons, à ce titre, qu'avec plus de 1,9 tonne sur le dos, ces trois engins n'ont rien de foudres de guerre. Des sumos, certes, mais habiles comme des ballerines au freinage, avec des distances d'arrêt dignes de modèles 500 kg plus légers. Impressionnant!

LA VIE À BORD

Confortable, le Q5 est aussi plutôt généreux aux entournures et il est le seul à disposer d'une

AUDI Q5

PLUS

Moteur frugal
Confort et insonorisation
Finition irréprochable

MOINS

Conduite
peu passionnante
Coffre (banquette reculée)
Malus élevé



BMW X3

PLUS

Comportement dynamique
Agrément moteur/boîte
Habitacle soigné

MOINS

Système multimédia
un rien daté
Amortissement ferme
Gros prix, gros malus

LEURS PERFORMANCES SE TROUVENT LE PLUS PUISSANT (Q5) ÉTANT



AUDI Q5

① Le sélecteur de la boîte robotisée S tronic réduit à sa plus simple expression! Sur la console, la molette de réglage du système multimédia a disparu au passage. Comme toutes les techniques d'info-divertissement dernier cri, cela nécessite un temps d'adaptation. Ses fonctionnalités restent néanmoins logiques. ② Le Digital Cockpit Pro de 12,3 pouces offre une large palette d'affichages, permettant entre autres de profiter de la carte GPS sur la totalité de l'écran.

banquette arrière coulissante. Ce qui ne l'avantage pas outre mesure puisque, sans cet artifice, le X3 comme le GLC offrent un meilleur compromis volume de coffre/espace aux jambes. Transmission intégrale oblige, nos trois 4x4 restent malheureusement handicapés par un tunnel de transmission haut perché, au détriment du passager installé au centre. En revanche, aucun souci

pour embarquer les gros cartons du roi du meuble en kit suédois, chacun disposant d'un espace de chargement parfaitement plan une fois les dosiers 40/20/40 à l'horizontale. Une manœuvre facilitée, dans les trois cas, par des commandes de "rabattage" situées de part et d'autre du coffre. Aucun ne néglige non plus les rangements, même si ceux du Q5 ne sont pas les plus volumineux.

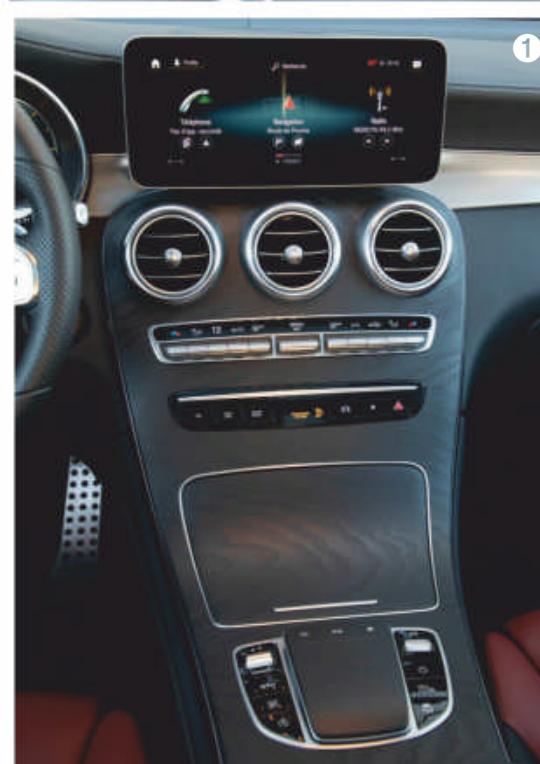


DANS UN MOUCHOIR DE POCHE,
AUSSI LE PLUS LOURD •••

Ce dernier se rattrape avec une présentation extrêmement soignée. Un univers chic et rompu aux nouvelles technologies, en témoignent les généreux écrans de 12,3 pouces face au conducteur (Digital Cockpit Pro, aux multiples options d'affichages) et de 10,1 pouces au centre (tactile). Un système d'info-divertissement réussi graphiquement et plutôt cohérent, avec des raccourcis tombant sous le sens.

S'agissant de l'ergonomie, le GLC a encore quelques leçons à prendre de ses camarades.

Qu'il ne dispose pas de la dernière et immense dalle numérique des Classe A/B et GLA, aux fonctionnalités comparables, ne change pas grand-chose : faute de raccourcis clairs (sauf à utiliser la commande vocale "Hey Mercedes"), il faut jongler avec les boutons du volant (tactiles pour certains), le pavé tactile sur la console ou l'écran pour faire défiler les neuf principaux onglets et leurs innombrables sous-menus. Tout est fait pour quitter la route des yeux ! Y compris lorsque le conducteur souhaite personnaliser le combiné d'instrumentation, dont les trois ➔



MERCEDES GLC

① Pas de grande dalle numérique ici, contrairement aux Classe A ou GLA/GLB. Le contenu ne diffère cependant guère, avec moult commandes (dont un pavé tactile sur la console) et des menus inutilement complexes.

② Préparez-vous à quelques maux de tête au moment de paramétrier l'affichage du combiné d'instrumentation. Côté gauche, côté droite, au centre... Il faut être méthodique !



**L'avis de
Thierry Réaubourg**

TDI sobre, confort pullman et superbe finition ! Mais l'Audi est un peu fade à conduire.



En digne BMW, agrément de conduite et dynamisme sont au rendez-vous. Au prix fort, hélas.



Atout douceur pour le GLC, qu'il s'agisse de l'amortissement ou de la boîte 9G-DCT. Le moteur est plus rugueux...



GRÂCE À LA MICRO-HYBRIDATION, LE Q5 RESTYLÉ VOIT SA CONSOMMATION CHUTER DE 0,8 L/100 KM EN MOYENNE ! ●●●

périmètres prédéfinis (gauche/droite/centre) peuvent se paramétrer individuellement. De quoi lâcher quelques jurons...

Chez BMW, le système multimédia a le mérite de ne pas compliquer la vie de son utilisateur.

L'écran central est de taille plus modeste et les graphismes sont un tantinet datés, mais au moins, les menus sont cartésiens et la bonne vieille molette sur la console, presque naturelle à utiliser. Le poste de conduite du X3 réjouit aussi pour l'aspect cossu des matériaux et le sérieux de sa finition, même si le Q5 fait encore mieux. Une référence en la matière. À l'inverse, en dépit de son mobilier stylé, avec ses très latins aérateurs circulaires, certains détails de finition nous ont choqués à bord du GLC. Alors que notre modèle affichait à peine 1 000 km au compteur, les boutons des lève-vitres avant, sur la portière conducteur, nous sont restés entre les doigts. Cassés net ! Et le revêtement en faux bois noir, mais vrai plastique, habillant la console n'est pas davantage à la hauteur.

BUDGET

Le X3 xDrive20d M Sport, certes richement équipé, dépasse les 61 000 €. Somme à laquelle s'ajoutent 2 918 € de malus, conformément au barème 2021. Fidèle à ses (mauvaises) habitudes, Audi n'y va pas non plus avec le dos de la cuillère, affichant son Q5 40 TDI Quattro S Line à 62 726 € malus compris. Petite compensation : il est le seul à proposer les phares Matrix de série. La palme du modèle le plus "abordable" revient finalement, d'un cheveu, au GLC 220 d 4Matic AMG Line : 62 120 € malus inclus. Il se montre de surcroît un peu plus généreux : airbag genoux conducteur, sièges avant électriques et sellerie 100 % cuir sans supplément.

Cela dit, chacun y va encore de sa petite radinerie : pas de connexion Apple CarPlay/Android Auto à bord du GLC, de clé mains-libres chez BMW et Mercedes, ou de Park Assist chez Audi, sauf à cocher bien sûr la case option idoine. Nos trois vedettes font surtout chèrement payer l'accès à certaines aides à la conduite telles que reconnaissance des panneaux, régulateur de

vitesse adaptatif, maintien dans la voie, détecteurs d'angles morts, généralement noyées dans de coûteux packs.

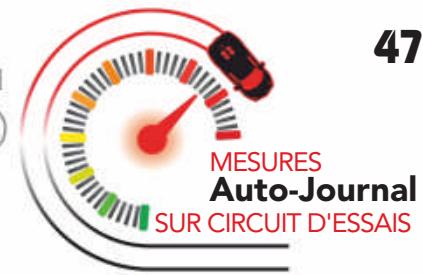
À la pompe, les lauriers reviennent assez logiquement au Q5, dont la micro-hybridation fait chuter sa consommation de 0,8 l/100 km en moyenne ! C'est également l'écart qui le sépare désormais de ses deux rivaux. Une valeur remarquable qui fera certainement mouche auprès des gros rouleurs. Précisons cependant qu'à l'heure où nous écrivons ces lignes, le X3 20d se convertit lui aussi à la micro-hybridation (alimo-démarreur 48 V). Il est donc probable que sa consommation baisse tout aussi significativement. Notre laboratoire est d'ores et déjà prêt à l'accueillir pour de nouvelles mesures... ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : 1^{er} BMW X3 - 2^e AUDI Q5 - 3^e MERCEDES GLC
LA VIE À BORD : 1^{er} AUDI Q5 - 2^e MERCEDES GLC - 3^e BMW X3
LE BUDGET : 1^{er} AUDI Q5 - 2^e MERCEDES GLC - 3^e BMW X3

AUDI Q5 40 TDI 204 ch S tronic 7 S line
BMW X3 xDrive 20d 190 ch BVA8 M Sport
MERCEDES GLC 220 d 194 ch 9G-DCT AMG Line

EN CHIFFRES



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

	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Moteur/Transmission			
Puissance maxi	204 ch à 3800 tr/mn	190 ch à 4000 tr/mn	194 ch à 3800 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1750 tr/mn	400 Nm à 1750 tr/mn	400 Nm à 1600 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée	1968 cm ³	1995 cm ³	1950 cm ³
Puissance fiscale	11 CV	10 CV	11 CV
Transmission	intégrale	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	robot. double embrayage/7	automatique/8	automatique/9
Châssis			
Diamètre de braquage	11,7 m	12 m	11,8 m
Pneumatiques AV/AR	255/45 R 20	245/45/275/40 R 20	255/45 R 20
Dimensions/poids			
L/l/h/empattement	4,69/1,90/1,67/2,82 m	4,71/1,90/1,68/2,87 m	4,67/1,89/1,65/2,88 m
Poids/tractable freiné	1963/2400 kg	1909/2000 kg	1918/2500 kg
Performances			
1 000 m d.a.	30,4 s	30,6 s	30,4 s
0 à 100 km/h	8,8 s	8,9 s	8,6 s
90-130 km/h en Drive	8,6 s	8,6 s	8,8 s
Vitesse maxi	207 km/h	201 km/h	215 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/64 m	10/31/63 m	10/31/64 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	16 à 26 cm ⁽¹⁾	28 cm	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	156/152 cm	154/148 cm	152/148 cm
Volume de coffre	482 à 563 dm ³ ⁽¹⁾	506 dm ³	530 dm ³
Niveau sonore			
Au ralenti/90/130 km/h	41,6/61,6/65,5 dB	43,9/62,2/66,3 dB	42,2/62,7/67,5 dB
(1) Selon la position de la banquette coulissante.			
LE BUDGET			
Prix	Audi Q5 60 000 €	BMW X3 61 050 €	Mercedes GLC 59 750 €
Malus écologique (CO ₂)	2726 € (168 g/km)	2918 € (169 g/km)	2370 € (166 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	74 950 €	76 600 €	76 120 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité
(2) Malus et options inclus.			
Équipements communs			
6 airbags (7 sur GLC), aide au parking AV/AR, antibrouillards, caméra de recul, clim auto AV/AR (GLC : 700 €), compteurs numériques, détecteurs pluie/luminosité, ESP, freinage auto d'urgence, hayon électrique, jantes alliage 19 pouces (18 sur Q5), Park Assist (Q5 : 350 €), phares à LED (Matrix sur Q5), régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques dégivrants, sièges avant sport, système multimédia sur écran tactile avec GPS/Bluetooth/Mirror Screen/prises USB, volant cuir multifonction, vitres avant surteintées...			
Options			
Accès et dém. sans clé	de série	600 €	700 €
Affichage tête haute	1 200 €	1 120 €	1 200 €
Banquette arrière coulissante	de série	indisponible	indisponible
Jantes alliage 20 pouces	1 970 €	1 150 €	900 €
Peinture métallisée	1 120 €	1 090 €	1 050 €
Régul. de vit. adaptatif + Stop & Go + AFIL	2 000 €	2 350 €	2 550 €
Sellerie cuir	1 700 €	1 400 €	gratuit ⁽³⁾
Sièges avant électriques/chauffants	1 190/470 €	1 250 €/400 €	de série ⁽⁴⁾ /400 €
Suspension pilotée/pneumatique	850/2 040 €	650 €/indisponible	1 150 €/2 300 €
Toit ouvrant panoramique	1 870 €	1 850 €	1 700 €
(3) Cuir Nappa blanc et noir uniquement. Autres couleurs : 2 000 €. (4) Sans la fonction mémoire.			
Autonomie/Consommation			
Moyenne	6,8 l/100 km	7,6 l/100 km	7,6 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,9/6,3/7,3 l/100 km	7,4/7,4/8 l/100 km	7,4/7,4/7,9 l/100 km
Autonomie/réservoir	1 029 km/70 l	789 km/60 l	868 km/66 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Mexique	États-Unis	Finlande

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL AUDI Q5

La mise à jour stylistique et technologique dont profite le Q5 redistribue quelque peu les cartes à son avantage. L'adoption d'une micro-hybridation lui permet de battre des records de sobriété. Presque aussi confortable que le GLC, mais bien plus silencieux, ne lui manque finalement qu'un brin de dynamisme (la spécialité du X3) pour réaliser un sans-faute.



■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

MIRACULEE

Contrainte par les normes sécuritaires et environnementales, la nouvelle Sandero saute plusieurs générations technologiques en adoptant châssis et moteur essence suralimenté de la Renault Clio. Elle parvient pourtant miraculeusement à préserver son prix plancher. Y aurait-il anguille sous roche ?

Par Camille Pinet Photos Arnaud Saunier





Le modèle économique de Dacia était bien rodé : faire baisser les coûts en utilisant des méthodes de conception et de fabrication efficaces, reposant sur des composants largement amortis. Il y avait donc tout à craindre avec l'arrivée de la nouvelle Sandero, entièrement convertie à la modernité avec sa plate-forme et son 3 cylindres empruntés sans modifications notables à la Clio.

La première bonne surprise est cependant venue de l'annonce des prix.

À 12 690 € pour notre version TCE 90 ch Confort (la plus chère de la gamme), la Sandero ne compte tout simplement toujours aucune concurrente à sa mesure. Bien sûr, la classique berline est moins pimpante que la version Stepway qui remporte tous les suffrages. Elle n'en arbore pas moins une apparence nettement plus moderne que sa devancière et ne déroge pas aux raffinements désormais obligatoires sur une voiture contemporaine : freinage automatique d'urgence, ordinateur de bord, airbags latéraux et rideaux. En s'installant à l'intérieur, la surprise est de mise. Les progrès en qualité de finition sont spectaculaires par rapport à l'ancien modèle. Certes, le noir règne en maître, mais les



①

②

③

① Avec 22 cm d'espace aux jambes, la Sandero ne ménage qu'un petit centimètre de plus que la Clio. Mais sa longueur d'assise et sa garde au toit sont nettement supérieures.

② Le plancher réglable est facturé 100 €. Le volume de 380 dm³ est très convenable pour une citadine, mais le seuil de coffre est plus élevé que la moyenne.

③ Le 1.0 TCe n'est pas un foudre de guerre, mais l'adoption de la transmission à 6 rapports lui fait le plus grand bien, surtout à basse vitesse.

L'avis de Camille Pinet



Lassé du tout-écran et des alertes sonores en tout genre ? La Sandero repose...



PLUS
Agrément en progrès
Finition très correcte
pour le prix
Media Control
intelligent et pratique
Confort de la version
berline

MOINS
Insonorisation
au-dessus de
100 km/h
Intérêt de la version
TCE 90 ch
Performances
limitées
Confort de
la banquette arrière

La Sandero berline offre un confort de marche et un plaisir de conduite bien supérieur à celui de la version Stepway. À bon entendeur...



Par rapport à l'ancienne génération, le gain en qualité de matériaux et d'assemblage est massif. Elle se situe désormais à mi-chemin entre les Renault Clio IV et V.

jolis chromes des commandes de climatisation et d'aérateur ou encore l'insert en tissu face au passager réchauffent l'ambiance. Les plastiques sont durs, mais leur grainage est agréable au toucher comme à l'œil et la qualité d'assemblage ne suscite pas la critique. Le conducteur s'extasie de disposer enfin de réglages généreux de son siège, entièrement redessiné, et même de son volant, maintenant ajustable en profondeur. La position de conduite n'a tout simplement plus rien à voir avec celle de la précédente génération, même si les plus exigeants regretteront encore une assise trop courte. À l'arrière, l'espace aux jambes n'est pas exceptionnel et le dessin du dossier de banquette, trop bombé, nuit au confort. Néanmoins, deux adultes s'y installent sans difficulté et la garde au toit y est plus généreuse que la moyenne.

Dans cette livrée Confort, la Sandero propose un écran tactile de 8 pouces, positionné en hauteur, à portée de main.

Un autre progrès important du point de vue de l'ergonomie puisqu'il n'y a plus besoin de baisser le regard vers le milieu de console centrale pour accéder à ses fonctionnalités, simples mais pratiques. Jusqu'ici donc, point d'anguille sous aucune roche, mais peut-être le tableau va-t-il changer en roulant ? Dès les →



➊ Pour la première fois, la Sandero est dotée d'un écran TFT avec ordinateur de bord sur toutes les finitions. Vous avez dit grand luxe ?

➋ De série sur la finition Confort, le système multimédia a bénéficié d'une importante mise à jour par rapport à l'ancien modèle, mais conserve sa grande simplicité d'utilisation.

➌ L'écran central permet, bien entendu, de connecter un téléphone et de disposer de la réplication de l'écran de ce dernier. Il est aussi possible d'en ajouter un à côté grâce à un support intégré.



premiers tours de roues, c'est plutôt l'inverse qui se produit. La Sandero associe en effet, dès son lancement, une boîte à six rapports à son 1.0 TCe, alors que la Clio a dû se contenter de la boîte cinq pendant ses premiers mois de commercialisation. À basse vitesse, cette nouvelle transmission permet d'effacer complètement l'impression de creux à bas régime que ce moteur distillait. La Dacia n'est certainement pas un foudre de guerre, puisqu'elle s'avère l'une des moins véloques de sa catégorie à l'exercice du 0 à 100 km/h. Mais elle fait jeu égal ou presque avec sa cousine. Elle pourrait d'ailleurs être encore plus efficace si sa boîte n'était pas aussi longue... et si notre version avait été dotée de l'alimentation au GPL, qui fournit un supplément de couple très appréciable.

S'il y a bien une raison d'acheter la berline plutôt que le Stepway, prix mis à part, c'est bien au chapitre du comportement routier.

Si elle n'est toujours pas un modèle de précision, la direction perd son caractère collant tandis que les suspensions se révèlent nettement plus efficaces qu'auparavant. Dans cette version, la Sandero assure un vrai confort de conduite tout en se montrant étonnamment compétente sur petite route. Plus neutre que le Stepway, elle autorise même le conducteur pressé à jouer du transfert de masse à l'inscription en virage. N'en faisons tout de même pas une sportive, l'amortissement se laissant aller à la limite à un phénomène de pompage évident. Bref, là aussi, la nouvelle génération ne déçoit pas. N'y aurait-il donc aucun domaine où le prix plancher se ferait sentir? Nous en avons malgré tout trouvé un : l'insonorisation, médiocre, surtout à partir de 100 km/h. Les bruits d'air et de roulement se font en effet très présents, ce qui rend les étapes autoroutières pénibles à la longue.

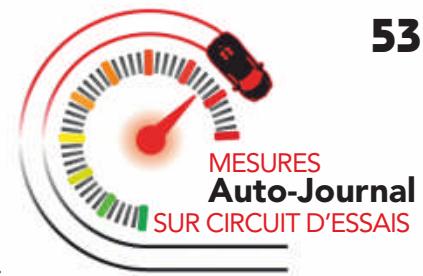
Financièrement, il n'y a évidemment pas photo : la simple mention du prix de la Sandero TCe 90 ch Confort met tout le monde d'accord. D'autant que son équipement est déjà très correct : climatisation, écran 8 pouces ou encore capteur de pluie sont de série. Cependant, elle n'est, en dépit de sa réelle sobriété, pas un choix à recommander au sein de sa propre gamme. Plus coupleuse, la version GPL donne accès, pour le même tarif, à un carburant facturé 0,85 € le litre. Pourquoi s'en priver? ■

DACIA SANDERO 1.0 TCe 90 ch Confort

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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



LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission

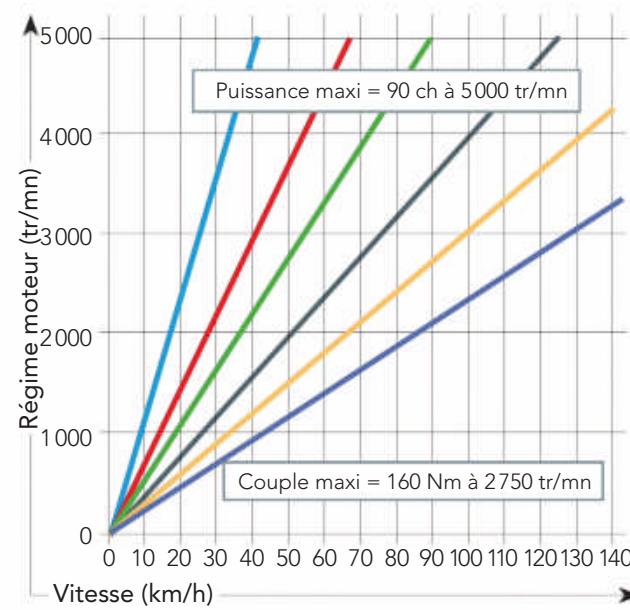
Puissance maxi	90 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	160 Nm à 2 750 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6 rapports

Diagramme des vitesses

Même si elle est un peu longue et que la vitesse maxi est atteinte en cinquième, la boîte 6 rapports fait un bien fou au petit 1.0 TCe. Elle corrige le creux à bas régime qui est ressenti sur la Renault Clio équipée du même moteur avec la boîte à 5 rapports. Du coup, l'agrément de conduite devient très correct et la Sandero ne donne jamais l'impression d'être sous-motorisée. Évidemment, sur la version GPL dotée d'un couple plus élevé et disponible à plus bas régime, le tableau est encore plus favorable.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^e = 7,17 km/h En 2^e = 12,17 km/h En 3^e = 18,61 km/h
En 4^e = 26,33 km/h En 5^e = 34,37 km/h En 6^e = 43,51 km/h



Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques	185/65 R 15

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,09/1,76/1,50/2,61 m
Poids/tractable freiné	1 110/1 100 kg



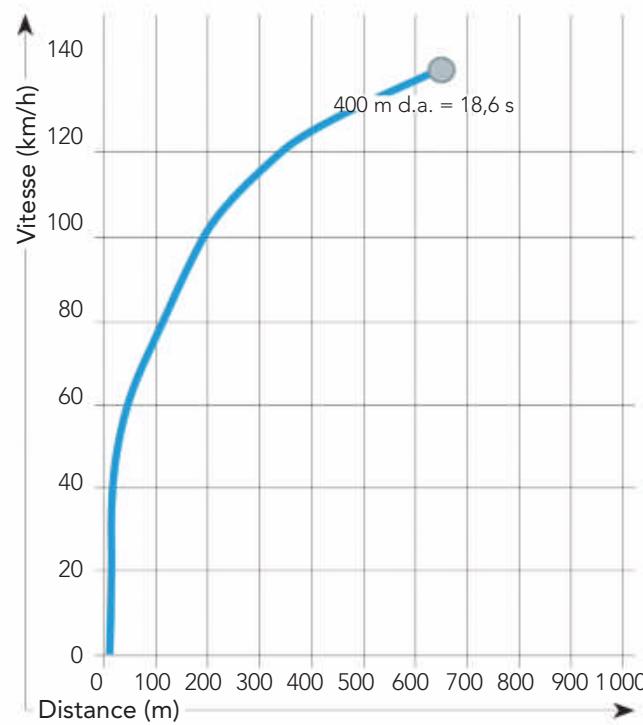
LA CONDUITE

Performances

1 000 m départ arrêté	34,2 s
400 m départ arrêté	18,6 s
0 à 100 km/h	12,0 s
Vitesse maxi	170 km/h

→ Courbe d'accélération

Bien entendu, la Sandero n'est pas une sportive, et nous aurions même espéré qu'elle exploite mieux le 1.0 TCe étant donné sa masse moins élevée que celle de la Renault Clio équipée du même moteur. Pour autant, ses performances sont suffisantes pour s'insérer dans n'importe quelles conditions de trafic. Prix plancher n'est en aucun cas synonyme ici de voiture-balai.



Reprises

90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	11,5/14/23,6 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4 ^e	14,3 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4 ^e	453 m

Freinage

Depuis 50 km/h	11 m
Depuis 90 km/h	34 m
Depuis 130 km/h	68 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	141/140 cm
Garde au toit AV/AR	100/94 cm
Volume de coffre	380 dm ³
Seuil de chargement	76 cm

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h 44/66,8/70,5 dB

LE BUDGET

Prix	12 690 €
Malus écologique (CO ₂)	0 € (124 g/km)
Prix du modèle essayé*	14 190 €
Garantie	3 ans, 100 000 km

* Avec options et malus inclus

Équipements de série

6 airbags, aide park. AR (capteurs), antibrouill., banq. rabatt. 2/3-1/3, boucliers ton carross., capt. pluie, clim man., contrôle pression pneus, ferm. central. avec clé, jantes alu 16 pouces, frein. urg. auto, ESP, ordi de bord, syst. multimédia écran 8 pouces, radio et 4 HP, rétros et vitres élec., volant régl. en hauteur et en profondeur, etc.

Options

Cam. recul (200 €), clim auto (240 €), GPS (200 €), pack Confort (400 €), pack City (400 €), plancher régl. (100 €), peint. mét. (500 €), roue secours (150 €).

Consommations

Moyenne	5,9 l/100 km
Ville/route/autoroute	5,9/5,7/6,2 l/100 km
Autonomie/réservoir	847 km/50 l

Note EuroNCAP

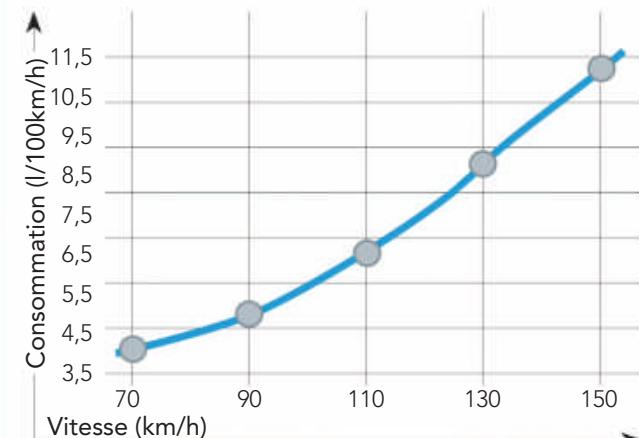
Pays de fabrication

En attente

Maroc

→ Consommation à vitesse stabilisée

Avec 5,9 l/100 km en moyenne, la Sandero est, sans surprise, l'une des plus sobres de sa catégorie, même si elle consomme un tout petit peu plus que la Clio TCe 100 ch. C'est sur autoroute qu'elle se révèle la moins efficace par rapport à la Renault, sans doute à cause de son aérodynamisme un peu moins abouti : l'écart est tout de même de 0,7 l/100 km sur ce terrain.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La nouvelle Sandero est une réussite totale compte tenu de son prix. Dans sa version berline, elle réalise d'énormes progrès en finition, ergonomie et confort. Reste que la version TCe 90 n'a pas de raison d'être face à la GPL proposée au même prix. Encore plus agréable à rouler et plus économique, c'est elle qui constitue le vrai bon choix dans la gamme.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Antagonisme électrique

Les SUV s'écoulent comme des petits pains. Les voitures électriques ne se sont jamais aussi bien vendues. L'occasion de mélanger les deux univers est trop belle pour Peugeot et Mazda, deux constructeurs aux inspirations latines, pour deux interprétations différentes du genre.

Par Laurent Pinel Photos Yann Lefebvre



T'achat d'un véhicule électrique est, pour beaucoup, un acte écologique. Il est de bon ton, dans les repas de famille ou professionnels, d'aborder des sujets tels que le bilan carbone, en précisant qu'une voiture électrique n'émet aucun polluant lorsqu'elle se déplace. Quitte à oublier la pollution créée par la production de l'électricité. C'est pour aller au bout de sa démarche écologique, sans omettre le moindre détail, que Mazda a greffé une modeste batterie au premier véhicule électrique de son histoire. Partant du principe qu'une grosse batterie entraîne un surplus de pollution pour être produite, engendre un surcoût, un surpoids

et donc une surconsommation, le constructeur d'Hirosima s'est contenté d'un accumulateur de 35,5 kWh. Résultat, le nippon aura bien du mal à naviguer des beaux quartiers jusqu'à la campagne. Son autonomie inférieure à 200 km est, pour beaucoup, l'énorme défaut du Mazda MX-30. Mais pour contrebalancer ce détail, rappelons que l'automobiliste européen ne parcourt, en moyenne, que 48 km par jour en voiture... Et qu'un Peugeot e-2008, alimenté en énergie par une plus imposante batterie de 50 kWh, n'est capable d'étendre le trajet que d'environ 70 kilomètres selon nos mesures. Pas de quoi rallier Toulouse à Bordeaux par l'autoroute, ni Nantes à Brest. Bref, que l'on préfère le MX-30 ou l'e-2008, il est nécessaire

de garder à l'esprit que la polyvalence de ces modèles est limitée par leur autonomie, qu'il faut s'accommoder du réseau de recharge public pour en profiter pleinement ou restreindre ces deux petits SUV à 5 places au rôle de seconde voiture.

SUR LA ROUTE

Alors que les voitures électriques se montrent souvent très vives au feu vert, le petit SUV Mazda reste toujours "cool". Ses accélérations suffisent amplement, mais elles demeurent progressives. Le crâne du passager ne vient pas heurter systématiquement l'appuie-tête à chaque départ, et c'est tant mieux. Cette douceur de conduite sert le calme et le bien-→





MAZDA MX-30

➊ Derrière son volant chauffant comptant parmi les équipements de série, le japonais profite d'une instrumentation numérique très lisible, à laquelle s'ajoute un affichage tête haute. ➋ La molette de commande de l'interface multimédia et le levier de la transmission font face à un écran tactile, qui permet de contrôler les fonctions de confort. ➌ C'est à l'arrière droit que se situe la trappe de branchement du Mazda, alors qu'elle est à gauche sur le Peugeot.



être, mais n'empêche pas le nippon d'envisager quelques prompts dépassements, avec des reprises un peu plus énergiques que celles de l'adversaire sochalien. Le MX-30 se limite toutefois, par le biais d'une bride électronique, à 140 km/h, afin de se lancer sans crainte sur voie express, tout en évitant que son autonomie ne s'évapore trop rapidement à haute vitesse.

Au chapitre des performances, le 2008 électrifié, légèrement moins puissant mais aussi moins lourd que son rival du jour, joue dans la même cour.

Il file juste un peu plus vite en pointe et accède plus tôt à 100 km/h. Mais, pour cela, le mode de conduite le plus dynamique a besoin d'être enclenché, d'une simple pression, pour que les 100 kW (soit 136 ch) soient délivrés. Le reste du temps, le moteur ne distribue aux roues avant qu'une partie de la puissance, afin de préserver là aussi l'autonomie de la batterie lithium-ion. Ainsi, selon nos mesures effectuées sur les pistes de Montlhéry, le français peut parcourir 259 km, en moyenne, entre deux recharges, quand son rival aura vidé ses batteries Panasonic au bout de 191 km.

Même en considérant que l'acheteur potentiel sera informé avant de signer le bon de com-

Le MX-30 profite de ses portes arrière antagonistes pour paraître plus racé. Avec 4,40 mètres de long, il est plus imposant que le sochalien, étendu sur 4,30 mètres.



1



PEUGEOT E-2008

➊ Le levier de vitesses, façon joystick, est commun à de nombreux modèles de la gamme Peugeot. ➋ Certains se plaignent d'un volant, réglable en hauteur et en profondeur, cachant partiellement l'instrumentation. La dalle numérique fait apparaître les informations avec un effet 3D. ➌ Avec sa batterie de 50 kWh de capacité, l'e-2008 est un peu plus long à recharger que son rival nippon. Mais il affiche une autonomie supérieure.



Tout en relief, la planche de bord de l'e-2008 peut sembler torturée. Mais l'ensemble se révèle réussi et agréable à vivre.

L'E-2008 PEUT PARCOURIR 259 KM QUAND SON RIVAL AURA VIDÉ SES BATTERIES AU BOUT DE 191 KM ●●●

mande et que la démarche vertueuse de Mazda sera peut-être soulignée, cette faible autonomie entraîne souvent une certaine forme d'anxiété lors de certains trajets, et constitue donc un possible frein à l'achat. À noter qu'une version dotée d'un prolongateur d'autonomie (un petit moteur thermique) pourrait être commercialisée, à terme, sur le MX-30. Solution

pourtant proposée un temps par BMW sur son i3 et abandonnée depuis.

Si l'autonomie nuit à la polyvalence du Mazda, son confort séduit. Sa suspension génère du moelleux et absorbe tranquillement les défauts de la chaussée. Mais ça, l'e-2008 le fait tout aussi bien. Cependant, si son train avant paraît plus précis que celui du MX-30, le français, plutôt agile, souffre de mouvements de caisse. Il reprend pourtant la plate-forme des versions thermiques, mais s'en distingue toutefois avec un essieu arrière spécifique, composé d'une barre déformable Panhard et d'amortisseurs qui lui sont propres : un détail rendu obligatoire par les contraintes engendrées par les batteries qui, en plus du surpoids occasionné, modifient son comportement. ➤



MAZDA MX-30

PLUS

Présentation et originalité
Équipements et confort
Douceur de conduite

MOINS

Autonomie
Places arrière
Coffre

PEUGEOT E-2008

PLUS

Agrément de conduite
Aspects pratiques
Présentation et aménagement

MOINS

Équipements en retrait
Tarif plus élevé
Détails d'ergonomie





1



2

MAZDA MX-30

➊ Malgré une ouverture des portes de 82° à l'avant et de 80° pour les antagonistes, l'accès à la banquette arrière, où l'espace manque, n'est pas parfait. ➋ Le coffre ne brille pas par son volume, mais profite de dossiers 2/3-1/3 rabattables.
➌ L'écran supérieur n'est pas tactile.

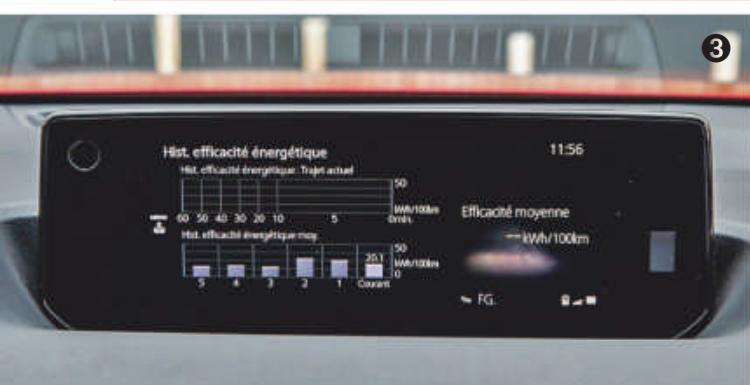
LA VIE À BORD

Sobriété, raffinement et élégance caractérisent le tableau de bord du Mazda. Tout en horizontalité, la présentation est simple mais soignée, bardée d'une instrumentation numérique à la place des compteurs, d'un affichage tête haute et de deux écrans sur la planche de bord. Celui du haut prend en charge la navigation tandis que celui du bas, tactile, permet par exemple de contrôler la climatisation. Le conducteur apprécie également l'agencement, avec une sorte de petit support surélevé accueillant le levier de transmission, et la qualité de la finition. Mention spéciale, enfin, pour le choix de certains

matériaux, notamment la présence de liège pour habiller les bacs de rangement de la console centrale, entre les sièges avant. Pour l'anecdote, c'est un clin d'œil à l'histoire du constructeur, lorsque Mazda a entrepris son activité, au début du siècle dernier, en produisant des... bouchons ! Cette ambiance feutrée contribue à l'aspect haut de gamme du MX-30, à même de charmer les amateurs de belles mécaniques.

Mais l'e-2008 sait aussi s'y prendre pour flatter ses passagers.

Avec son tableau de bord garni de matériaux plaisants au toucher, le graphisme tout en



3



Affichant des performances voisines, les MX-30 et e-2008 se montrent agréables à conduire et demeurent confortables en toutes circonstances.



Parés d'une forte identité et servis par une belle image de marque, ces modèles proposent deux visions bien distinctes du SUV électrique, pour des prestations très différentes. Et plus familiales chez Peugeot.

FINALEMENT, C'EST À DEUX À BORD QUE S'APPRÉCIE LE PLUS LE MX-30, QUI PÂTIT AUSSI D'UN COFFRE MODESTE...

relief de sa planche de bord et son combiné d'instrumentation i-Cockpit, haut perché et paramétrable, sur lequel les informations apparaissent avec un effet 3D, il y a de quoi faire causer. L'ergonomie du Peugeot s'avère plutôt réussie, même si les touches "piano", spectaculaires certes, ne tombent pas naturellement sous la main. Le fonctionnement de l'écran tactile ne paraît pas non plus toujours intuitif, notamment lorsqu'il s'agit de régler sa luminosité pour rouler de nuit sans être ébloui. Mais l'ensemble demeure réussi et très agréable à vivre. Surtout, Peugeot soigne les aspects pratiques. Comprenez ici : l'e-2008 est une voiture "normale" ! Il faut y voir une qualité : ses portes arrière classiques, son coffre suffisamment volumineux et son habitabilité plus généreuse lui permettent aisément d'opérer les besognes familiales. ➤



PEUGEOT E-2008

➊ À l'arrière, mieux vaut voyager à bord de l'e-2008 que du MX-30 : l'accès y est plus aisé, l'espace aux jambes s'y montre supérieur et la visibilité, grâce à de plus grandes surfaces vitrées, y est plus appréciable. ➋ Le Peugeot jouit d'un volume de coffre plus généreux que celui du Mazda, et propose une modularité similaire. ➌ Sous les touches d'accès direct du système multimédia, un petit rangement permet de loger des clés. Ou de recharger un smartphone par induction, si l'option à 100 € a été cochée.



**L'avis de
Laurent Pinel**

Avec ses portes arrière antagonistes, le SUV nippon est un coup de cœur. Mais trop peu autonome pour mon utilisation.



Si son autonomie limitée est le fruit d'une démarche "écolo", le Mazda souffre de la comparaison avec un Peugeot capable de parcourir plus de 250 "vrais" kilomètres entre deux recharges.



LE MAZDA SE RÉVÈLE BEAUCOUP PLUS GÉNÉREUX EN ÉQUIPEMENTS, PARFOIS SUPERFLUS, MAIS TOUJOURSAGRÉABLES •••

Du côté de Mazda, l'originalité prime. C'est sympa, mais à l'usage, les portes antagonistes arrière, sans pied milieu, imposent d'ouvrir les portes avant pour être articulées. C'est pratique pour jeter une veste sur la banquette, un peu moins pour y faire monter un adulte. Ces petites portes s'ouvrant à 80° libèrent pourtant un accès convenable aux places arrière. Il y a hélas peu d'espace sur la banquette, bien que le MX-30 soit 10cm plus long que l'e-2008. Enfin, sa visibilité est limitée par les minces surfaces vitrées. Finalement, c'est à deux à bord que s'apprécie le plus ce MX-30, qui pâtit aussi d'un coffre modeste. Il a toutefois le bon goût de disposer de dossiers rabattables 2/3-1/3 ménageant un plancher plat une fois repliés.

BUDGET

Pour être parfaitement "raccord" en prix, il aurait fallu comparer un MX-30 haut de gamme, tel que nous l'avons essayé, à un e-2008 "de base", en finition Active (37 700 €). Mais pour évaluer dignement ce dernier, la version Allure, plus statutaire, est préférable, car bien mieux lotie que l'Active. Elle est tarifée 38 850 €, soit 1 050 € de plus que le Mazda. Et même dans ce cas de figure, le Mazda se révèle beaucoup plus riche et généreux en équipements. En plus de tout ce que l'e-2008 embarque, le MX-30 ajoute (attention, la liste est longue...) sellerie similicuir, toit ouvrant électrique, affichage tête haute, volant et sièges avant chauffants, surveillance des angles morts, caméra de stationnement à 360° couplée

à des radars de stationnement avant et arrière, régulateur adaptatif de vitesse, système audio Bose et siège conducteur à réglages électriques. Autant d'équipements parfois superflus mais toujours agréables, relégués au rang d'options ou tout simplement indisponibles du côté du Peugeot. Définitivement, le japonais est bien meilleur marché. Mais, nous en revenons sans cesse au même problème : il va nettement moins loin avec un "plein". Seul atout de la petite capacité de sa batterie, elle sert le temps de charge, plus court et donc (très légèrement) moins onéreux. Et sa garantie, toutefois limitée à 100 000 km, s'étend sur trois ans, soit douze mois de plus que celle opérée par Peugeot. ■



Accueillante, agréable à vivre et à conduire, la lionne électrique jouit d'une autonomie convenable.



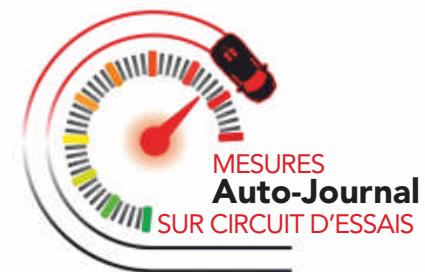
MAZDA MX-30 145 ch Modern Confidence

PEUGEOT E-2008 136 ch Allure

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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



	Mazda	Peugeot
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	145 ch	136 ch
Couple maxi	271 Nm	260 Nm
Type	électrique, synchrone. à aimant permanent	électrique, synchrone. à aimant permanent
Puissance fiscale	6 CV	4 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/1	automatique/1
Batterie/capacité	lithium-ion/35,5 kWh	lithium-ion/50 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	11,5 m	11,3 m
Pneumatiques	215/55 R 18	195/55 R 16
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,40/1,80/1,56/2,66 m	4,30/1,77/1,53/2,61 m
Poids/tractable freiné	1666 kg/NC	1583 kg/NC
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	32,8/10,1 s	31,9/9,6 s
90-130 km/h en Drive	8,6 s	9,2 s
Vitesse maxi	145 km/h	150 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/66 m	10/31/63 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	21 cm	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/137 cm	140/138 cm
Volume de coffre	338 dm ³	388 dm ³
Niveau sonore		
À l'arrêt/90/130 km/h	29,4/63,6/67,8 dB	27,1/63,2/66,2 dB

LE BUDGET

Prix	37 800 €	38 850 €
Bonus écol. 2020/2021 (CO ₂)	7 000/6 000 € (0 g/km)	7 000/6 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	32 900 €	33 160 €
Garantie	3 ans, 100 000 km ⁽²⁾	2 ans, km illimité ⁽²⁾

(1) Bonus déduit et options incluses. (2) Batteries garanties 8 ans ou 160 000 km.

Équipements communs

6 airbags (7 sur MX-30), assistance franchissement de ligne, aide au parking AR (et AV sur MX-30), climatisation automatique, démarrage sans clé, détect. pluie/luminosité, freinage d'urgence auto, instrumentation numérique, jantes alliage 17 pouces (18 sur MX-30), lect. panneaux, régulateur/limiteur de vitesse (adaptatif sur MX-30), syst. multim. écran tact./Bluetooth/prises USB et 12 V, rétros rabattables électriquement, volant réglable en hauteur et en profondeur...

Options

Mazda : peinture métallisée/3 tons (600 à 750 €/1 600 à 2 100 €)

Peugeot : Accès et dém. sans clé (350 €), cam. recul (260 €), chargeur smartph. induct. (100 €), pare-brise acoust. chauffant (300 €), peint. métal. (400 à 750 €), sièges AV chauffants (200 €)...

Consommations/Charge

Moyenne	19,1 kWh/100 km	18,3 kWh/100 km
Ville/route/autoroute	16,6/17/23,7 kWh/100 km	15,5/16,1/23,3 kWh/100 km
Autonomie moyenne	191 km	259 km
Auton. ville/route/autoroute	214/209/150 km	296/285/197 km
Charge prise dom. 2,3 kW/Wallbox 7,4 kW/Superchargeur 50 kW	14 h/5 h 30/36 mn	31 h/8 h/30 mn

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Japon

5 étoiles

Espagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PEUGEOT E-2008

Plus consensuel, plus pragmatique et plus pratique, le SUV sochalien l'emporte sur un Mazda beaucoup mieux équipé, plus raffiné et très plaisant. Un engin "coup de cœur" qui souffre d'aspects pratiques trop négligés et d'une autonomie, hélas, trop limitée pour faire l'unanimité.



HYBRIDE ABATTUE

En dépit d'une appellation "Hybrid" sans équivoque, la berline au trident s'électrifie bien moins qu'elle aimeraient nous le faire croire.

Par Romain Vannier Photos Adrien Cortesi

L'avis de Romain Vannier



Ca fait tout de même du bien de prendre le volant d'une berline qui ne soit pas allemande et l'assume fièrement.



CHUTE DE TENSION

Le capot plongeant de cette Maserati abrite un 4 cylindres 2.0 turbo essence, déjà vu sous celui des Alfa Romeo Giulia et Stelvio. Sensiblement remaniée pour l'occasion, cette mécanique ne s'électrifie néanmoins que très timidement. Un réseau 48 volts lui permet tout juste de recevoir le soutien d'un aleranno-démarreur et d'un compresseur électrique. Sans grande noblesse ni franc caractère malgré sa puissance généreuse, cette version Hybrid n'est donc pas non plus d'une vertu renversante.



LA GROSSE ÉMISSION

Incapable forcément de se mouvoir à la seule force électrique, ni même d'évoluer en roue libre, moteur coupé, comme savent pourtant le faire beaucoup d'autres micro-hybrides, cette Ghibli garde bon appétit. La moyenne annoncée de 8,8 l/100 km nous paraît optimiste, l'ordinateur de bord n'ayant jamais affiché moins de 10 l/100 km lors de ce premier contact. Les émissions de CO₂ sont à l'avenant et oscillent de 183 à 213 g/km. D'un peu moins de 7 000 € au minimum, le malus écologique peut donc flirter jusqu'à près de 24 500 €.



FIGURE DE STYLE

La présentation fait partie des atouts charme de la Maserati. D'une certaine audace à l'extérieur, rafraîchissante au sein d'une catégorie très "germanisée", la Ghibli l'est aussi à bord. Ce millésime 2021 se distingue par l'agrandissement de l'interface multimédia tactile. Dommage que cet écran aux graphismes modernisés ne se montre pas plus réactif et rechigne souvent à obtempérer dès la première impulsion.



PROFIL BAS

En théorie, la Ghibli est parée pour prodiguer un excellent confort de marche. Sa suspension à triangles superposés en aluminium à l'avant et multibras à l'arrière reçoit un amortissement piloté de série sur cette finition GranSport. Hélas, quand la chaussée se fripe, le système Skyhook peine à retenir les battements des grandes roues optionnelles de 21 pouces de notre modèle d'essai, celles-ci étant de surcroît enveloppées de gommes Pirelli au profil exagérément bas à l'arrière (285/30 R 21).

GRAIN DE SON

Bien qu'elle se contente d'un 4 cylindres, cette Maserati soigne sa sonorité. En particulier au démarrage et à bas régime où les grognements des deux doubles sorties d'échappement réchauffent agréablement l'ambiance. Et pas question de céder au play-back. Le timbre rauque et authentique de l'Hybrid s'apprécie d'autant plus qu'il résulte uniquement d'un travail sur la circulation des gaz brûlés, de leur résonance, et non d'une quelconque amplification à bord.

MASERATI GHIBLI Hybrid 330 ch GranSport EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	330 ch à 5 750 tr/mn
Couple maxi	450 Nm à 2 250 tr/mn
Type	4 cyl., turbo essence + micro-hybridation
Cylindrée / puissance fiscale	1 998 cm ³ / 21 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques AV/AR	245/35/285/30 R 21

Dimensions/Poids

L/l/h / empattement	4,97 / 1,95 / 1,46 / 3 m
Poids/tractable freiné	1 878 kg / NC

Performances

0 à 100 km/h	5,7 s
Vitesse maxi	255 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	500 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	86 500 €
Malus écologique (CO ₂)	6 724-24 472 € (183-213 g/km)
Prix du modèle essayé*	111 723 €
Garantie	3 ans / km illimité

* Malus et options inclus.

Équipements de série

7 airbags, aide au parking AV et AR, amortissement piloté, assistance de fermeture des portes, étriers de freins rouges, jantes alliage 20 pouces, palettes au volant, pédales inox, phares à LED adaptatifs, sellerie cuir étendu, sièges et volant sport réglables électriquement, système multimédia tactile 10,1 pouces/GPS/prise USB...

Options

Cam. de recul (540 €), conduite semi-autonome en embouteillage (4 620 €), couvercle de malle électrique (900 €), jantes alliage 21 pouces (3 720 €), sièges AV et AR chauffants (1 560 €), surveillance d'angle mort (780 €), toit ouvrant électrique (1 560 €), système audio Bowers & Wilkins 1 280 W (2 760 €)...

Consommations

Mixte	8,8 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	NC
Réservoir	80 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Italie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La Ghibli Hybrid déçoit surtout du fait de son appellation, quelque peu usurpée. C'est donc la double peine : elle n'a ni vraiment l'âme mécanique d'une Maserati, ni la vertu d'une véritable hybride. Seuls les plus italophiles céderont aux charmes de sa présentation.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

CHAMEAU



TCHÈQUE

Au fil des générations, la Skoda Octavia se peaufine sur tous les plans pour devenir une familiale bien sous tous rapports, voire un peu plus. La quatrième du nom se démarque particulièrement sur la consommation, où elle bat des records !

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre



L'avis de Cyril Biotteau



Difficile de s'enflammer pour une berline diesel de 116 ch, mais épater par sa sobriété et ses prestations.



Le Cx très bas de 0,24 pour la berline contribue à la remarquable sobriété de la voiture.



MALGRÉ 116 CH SEULEMENT POUR UNE FAMILIALE, CETTE OCTAVIA SE RÉVÈLE PRESQUEAGRÉABLE GRÂCE À SES 300 NM DE COUPLE ...

Arrivée début 2020, la quatrième génération d'Octavia se veut dans l'air du temps : Skoda en propose des versions avec micro-hybridation et d'autres hybrides rechargeables, comme la Golf, avec laquelle la tchèque partage sa plate-forme et la plupart de ses composants mécaniques. Parmi les motorisations, celle qui nous intéresse aujourd'hui rompt avec une tendance lourde des dernières années : le downsizing, qui consistait à réduire les cylindrées. En effet, cette Octavia IV a remplacé l'ancien diesel d'entrée de gamme, un 4 cylindres de 1,6 litre et 116 ch, par un nouveau 4 cylindres 2 litres de... 116 ch.

Environ 400 cm³ de plus pour la même puissance donc, et vous allez voir que le conducteur a tout à y gagner.

Car si la puissance stagne, le couple, lui, passe de 250 Nm à 300 Nm ! Plus 20 % de couple, toujours disponible largement avant 2000 tr/mn, cela se ressent immédiatement dans la conduite de tous les jours lors des relances, équivalentes par exemple à celles d'une Peugeot 508 BlueHDI 130. Sur le papier, 116 ch dans une familiale, cela pouvait laisser craindre une cer-



1

❶ L'Octavia 2.0 TDI 116 ch n'est disponible qu'avec une boîte manuelle, dont l'étagement sur les derniers rapports est très long. ❷ Dès la version Business, vous avez droit à cet écran central tactile de 10 pouces aux menus agréables. ❸ Le combiné d'instruments est largement personnalisable, et lui aussi de série à partir de cette même finition, accessible aux particuliers.



2



3



➊ Alors qu'elle est plus courte que la Renault Talisman, l'Octavia offre une habitabilité équivalente aux places arrière, et elle est bien plus généreuse qu'une Peugeot 508. ➋ Le coffre atteint 635 dm³ : une véritable soute ! Seules les Volkswagen Passat et Arteon, plus imposantes, font mieux.



taine apathie. Mais les chronos montrent que cette puissance est certes sage, mais suffisante. L'Octavia ne marque le pas qu'en 6^e, car ce dernier rapport tire très long,

C'est au bénéfice du niveau sonore, très correct sur autoroute, et aussi de la consommation.

À ce propos, la Skoda profite, en plus de son couple en hausse, d'un poids parmi les plus légers de la catégorie et d'un excellent Cx : 0,24 pour la berline ! La sonorité diesel, elle, se laisse

entendre si vous montez dans les tours, mais sans rien d'exagéré. En revanche, le traitement vibratoire se montre très satisfaisant, y compris lors des interventions du stop & start, le tout participant à un bon niveau de confort général, d'autant que notre modèle d'essai chaussé de roues de 17 pouces (16 de série sur cette finition) travaillait bien en filtrage des inégalités.

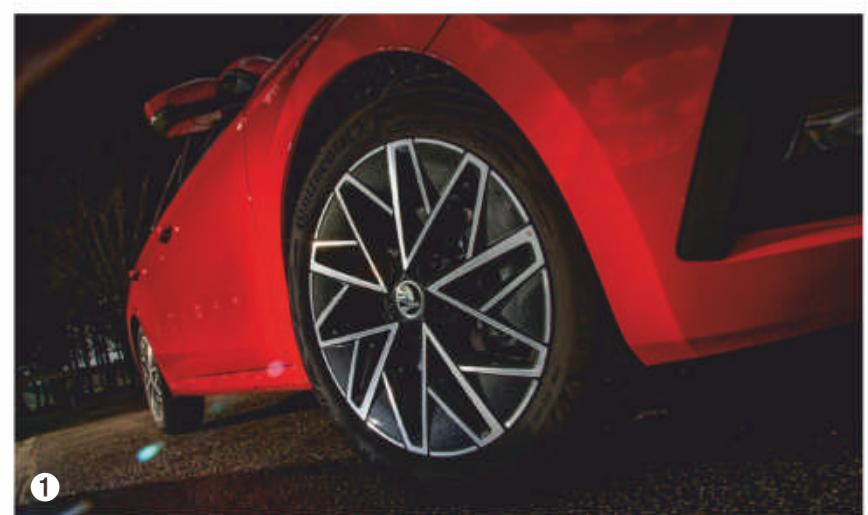
Même en dynamisme, grâce à un poids réduit pour la catégorie, cette Octavia évite le syndrome paquebot. Elle montre ses limites quand elle est bousculée par un manque de maintien

de caisse. Mais le fait qu'une Octavia diesel de 116 ch montre moins d'agilité qu'une Lotus Elise n'est normalement pas rédhibitoire...

D'autant qu'elle a d'autres points forts, parmi lesquels son sens de l'accueil. Depuis la deuxième génération, cette familiale a en effet la réputation d'offrir un espace intérieur généreux. Cette nouvelle venue enfonce le clou avec un coffre désormais fort de 635 dm³ : ce qui se fait de mieux dans la catégorie. Seules les Volkswagen Passat et Arteon la surpassent, mais au prix d'un encombrement extérieur bien plus ➤



La qualité de présentation ne suscite guère de critiques. On peut regretter toutefois la sellerie peu cossue de la finition Business.



1

➊ Même si vous passez comme sur notre voiture d'essai aux roues de 17 pouces en option (16 pouces en série), le confort reste de bon aloi. ➋ L'Octavia IV ne succombe pas aux charmes du tout-tactile : il reste quelques touches physiques qui ne déparent aucunement.



2

important. Juste devant la soute, deux adultes même assez grands pourront bien s'installer : ils profiteront de plus d'espace que dans une 508, tant pour les jambes que pour la tête. Les occupants de la banquette pourront même en option disposer d'un réglage séparé de climatisation (clim trizone à 280 €) et de plusieurs prises, dont une en 230 V, comme à la maison. À l'avant, l'Octavia IV reçoit avec cette finition Business (destinée aux professionnels, mais accessible aux particuliers) un écran central tactile de 10 pouces et un combiné d'instrumentation numérique de 10,2 pouces largement personnalisable.

Tout à fait à la page donc, cette familiale moderne ne dépare pas dans sa catégorie.

Les aides à la conduite modernes sont proposées de série pour la plupart et la qualité de présentation est soignée dans l'ensemble, aussi bien pour les matériaux que pour les assemblages. Un bémol pour cette finition Business : sa sellerie quelconque et son côté austère. Mais il existe une solution : en passant à la finition Style, vous obtenez une sellerie plus cossue et vous pouvez choisir un intérieur beige plus chaleureux en option gratuite...

Ce qui nous amène fort à propos au budget. Notre modèle d'essai hors options reste sous les 30 000 €. Mais difficile de comparer cette Octavia TDI 116 ch directement, puisqu'elle est la seule au monde à ce niveau de puissance. Toutes les familiales diesel commencent plutôt à 130, voire 150 ch. L'une des plus proches rivales, la Peugeot 508 BlueHDi 130, commence ainsi à 33 800 €, soit plus de 4 000 € plus cher alors qu'elle n'accélère pas plus fort et se voit moins bien équipée. Car n'allez pas croire que notre Octavia, pour rester sous les 30 000 €, fait l'impasse sur l'équipement : cette finition Business est bien dotée de série (voir tableau), y compris en high-tech et en agrément.

Mais le meilleur reste à venir : la consommation. Nous avons mesuré 4,6 l de moyenne ! Ce qui fait tout simplement de cette Octavia l'une des voitures les plus sobres du marché tous segments confondus, hors hybrides rechargeables, évidemment. Le chiffre égale celui de l'actuelle Prius, l'hybride essence de Toyota, alors que la Skoda ne profite même pas d'une micro-hybridation. Ce qui rend sa sobriété d'autant plus remarquable ! □



PLUS

Sobriété record !
Positionnement prix
Coffre immense
Qualité de présentation

MOINS

Amortissement perfectible
Finition Business austère

SKODA OCTAVIA

2.0 TDI 116 ch Business

NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission

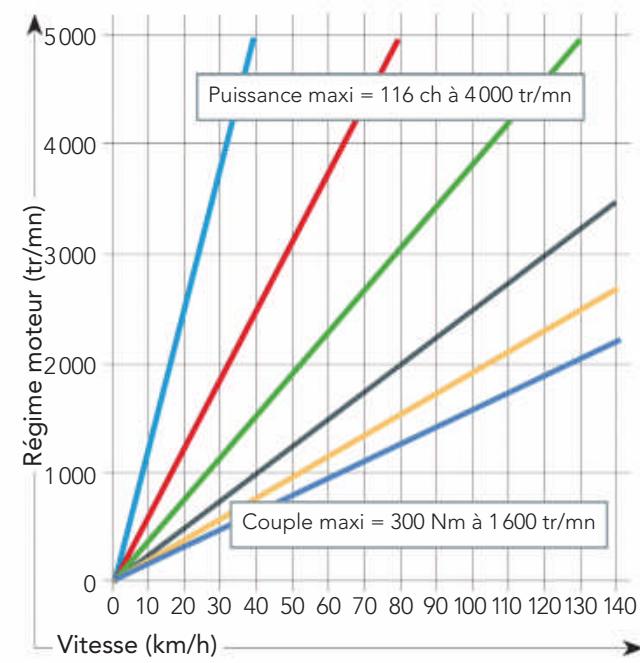
Puissance	■ 116 ch à 4000 tr/mn
Couple	■ 300 Nm à 1600 tr/mn
Type	4 en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Diagramme des vitesses

Le 2.0 TDI 116 ch n'est disponible qu'avec une boîte manuelle à 6 rapports à l'étagement très, très long : à 4000 tr/mn en 6^e, la vitesse théorique serait de 264 km/h ! À défaut de pouvoir atteindre cette vitesse en vrai, cette Octavia profite de cet étagement, de son poids plus léger que les concurrentes et de son excellent Cx (0,24) pour consommer étonnamment peu sans trop sacrifier les reprises.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^e = 8,97 km/h En 2^e = 17,23 km/h En 3^e = 28,03 km/h
En 4^e = 40,37 km/h En 5^e = 52,71 km/h En 6^e = 65,94 km/h



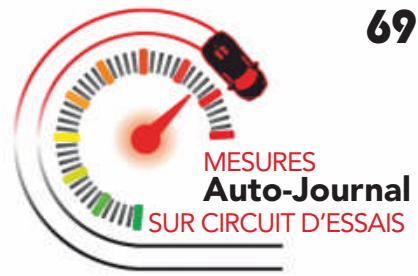
Châssis

Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	205/55 VR 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	■ 4,69/1,83/1,47/2,69 m
Poids/tractable freiné	■ 1402/1500 kg

EN CHIFFRES



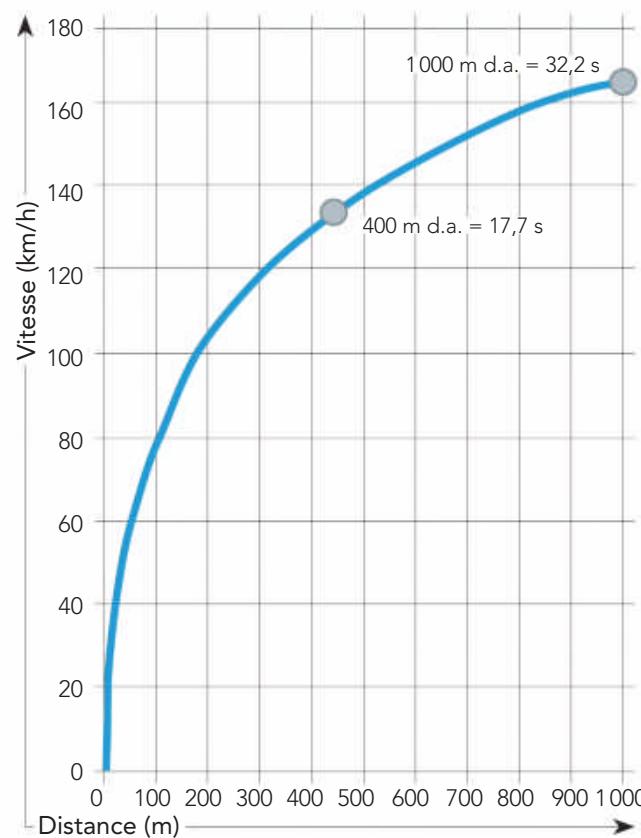
LA CONDUITE

Performances

1 000 m départ arrêté	■ 32,2 s
400 m départ arrêté	■ 17,7 s
0 à 100 km/h	■ 10,8 s
Vitesse maxi	■ 200 km/h

Courbe d'accélération

Forcément, avec 116 ch, pas question d'affoler le chronomètre. Sur l'exercice des accélérations, toutefois, cette Octavia fait aussi bien que la Peugeot 508 HDI 130. Même chose en reprises, où l'Octavia fait aussi bien que la 508 en 4^e et en 5^e : il n'y a qu'en 6^e, décidément très longue chez la Skoda, où la Peugeot fait une petite différence.

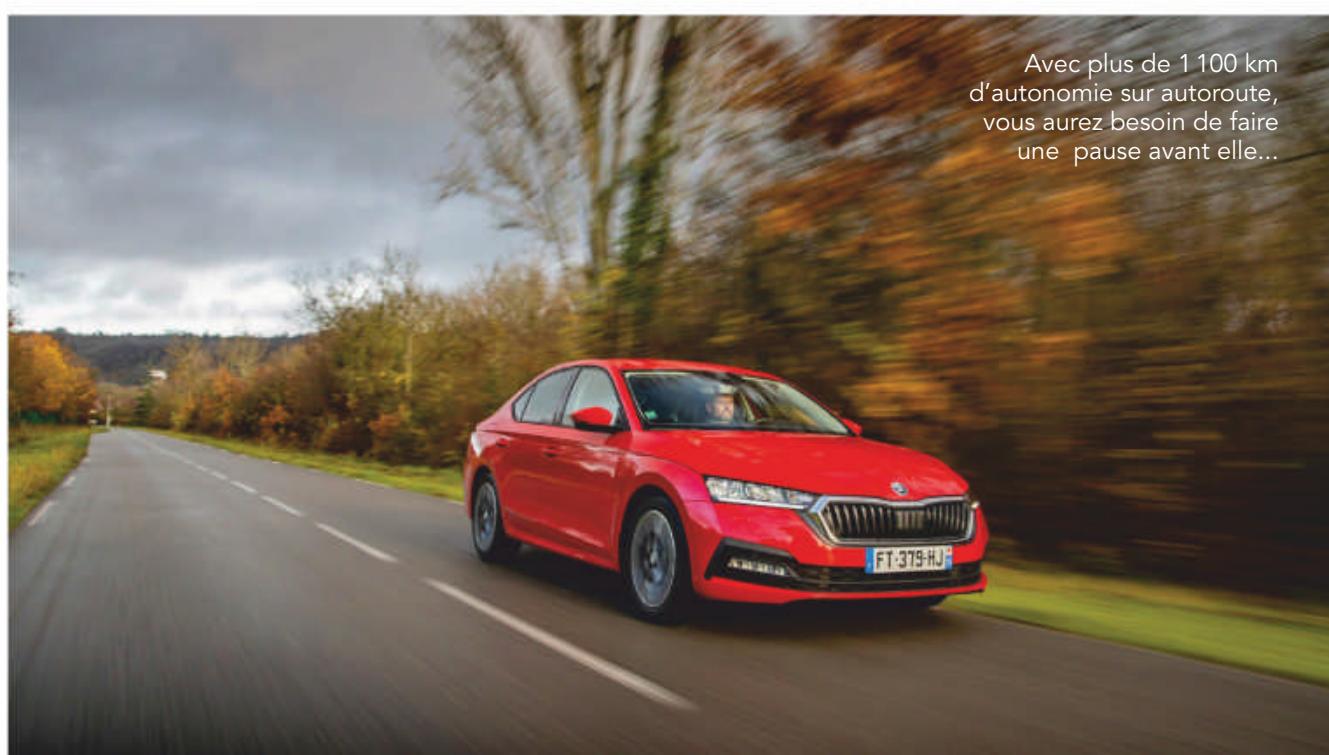


Reprises

De 90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 9,4/12,2/16,8 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4 ^e	■ 13 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4 ^e	■ 420 m

Freinage

Depuis 50 km/h	■ 10 m
Depuis 90 km/h	■ 30 m
Depuis 130 km/h	■ 62 m



Avec plus de 1 100 km d'autonomie sur autoroute, vous aurez besoin de faire une pause avant elle...

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 28 cm
Largeur aux coude AV/AR	■ 148/145 cm
Garde au toit AV/AR	■ 101/92 cm
Volume de coffre	■ 635 dm ³
Seuil de chargement	■ 69 cm

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h ■ 44,8/65,7/68,6 dB

LE BUDGET

Prix	■ 29 280 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (111 à 125 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 31 960 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

* Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, accès à bord et démarrage sans clé, assistant de maintien en voie avec correction au volant, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, climatisation automatique bizona, combiné d'instruments numérique, écran central tactile 10 pouces avec Android Auto et Apple CarPlay, feux avant diurnes à LED, freinage d'urgence automatique avec détection piétons, GPS connecté, jantes alliage 16 pouces, parapluie dans la contre-porte côté conducteur, phares et essuie-glace automatiques, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, sièges avant réglables en hauteur, volant chauffant réglable en hauteur et en profondeur.

Options

Climatisation automatique trizone (280 €), hayon électrique (390 €), jantes alliage 17 pouces (350 €), pack Visibilité Plus (comprend les feux arrière avec clignotants à défilement, vitres arrière surteintées, antibrouillards à LED et caméra de recul) (900 €), peinture métallisée (650 €), prise 230 V + 2 prises USB-C à l'arrière (260 €), sièges avant chauffants (250 €), surveillance des angles morts (480 €), toit ouvrant panoramique électrique (1 100 €).

Consommations

Moyenne	■ 4,6 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 4,9/4,6/4,2 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 978 km/45 l

Note EuroNCAP

Pays de fabrication

■ 5 étoiles

■ République tchèque

Consommation à vitesse stabilisée

Avec 4,6 l/100 km de moyenne relevée, cette Octavia est tout simplement la voiture la plus sobre de toute notre base de mesures, hors hybrides rechargeables bien sûr. Elle égale les actuelles Prius et Clio dCi 85, et devance la nouvelle Yaris hybride et ses 4,8 l/100 km : un bel exploit pour l'Octavia !

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Spacieuse, confortable, soignée, high-tech et surtout remarquablement sobre, cette Octavia 2.0 TDI 116 ch frise un sans-faute étonnant. Même en tarif et en équipements, elle n'a pas pris la grosse tête. Il ne manque qu'un châssis un poil plus dynamique et un petit supplément d'âme, même si son design laisse de moins en moins indifférent. Mais rationnellement, difficile de regimber.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Pour Mercedes, esprit de famille et sport ne sont pas incompatibles ! La version 35 AMG du GLB le prouve, pour le plus grand plaisir des amateurs et de nos Experts. Mais le malus 2021 risque fort de couper le souffle aux sportifs.

Dans cette version, le GLB soigne son look et affiche des performances de vrai sportif, mais attention au malus !

PHOTOS YANN LEFEVRE



MERCEDES GLB

35 AMG 4Matic 306 ch – **61 100 €** – Malus écologique : 11 488 € (194 g/km CO₂)



Matériaux raffinés et finition au cordeau s'accordent à la présentation très high-tech, qui ravira les plus technophiles. Mais il faut y mettre le prix.



Le GLB fait de l'œil aux familles avec un coffre plus grand que le GLA dont il partage la plate-forme, et deux places d'appoint supplémentaires.



**Franck Lagorce
(Pilote)**

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



**Mélina Priam
(Journaliste)**

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



**Ghislain Bacon
(Taxi)**

► Vingt ans d'expérience.
► Des millions de kilomètres parcourus.

Quelles accélérations !
Et la manière dont ce GLB vire à plat,
sans roulis, est impressionnante pour un SUV!

Ce GLB est la version que les parents rêvent de conduire, mais ce n'est hélas pas celle qu'ils achètent. Le prix rappelle vite à l'ordre.

Le conducteur est vraiment au centre de toutes les attentions, mais je trouve le confort trop ferme pour une voiture familiale.

L'avis du pilote



C'est vrai, c'est cher, mais c'est la classe ! J'adore le volant : presque celui d'une voiture de course ! Tout est à sa place et pensé pour servir la conduite. La sonorité moteur est fantastique : pour un 4 cylindres, il imite bien un 6. Et quelle accélération ! Même si j'aurais bien repris 40 ou 50 ch de plus par gourmandise. Comme quoi, concilier sportivité et esprit de famille n'est pas impossible : il ressort une belle sensation d'espace à bord. La tenue de route est parfaite : ce GLB vire à plat de manière impressionnante pour un SUV, et il est bien suspendu. L'amortissement est ferme mais, grâce aux multiples modes de conduite, il est possible d'obtenir un réglage plus progressif. Le freinage a tout : mordant, efficacité, sécurité avec une juste intervention de l'ABS qui permet de garder du pouvoir directionnel en appui. Si je devais trouver un défaut, je dirais que le rétro n'est pas bien placé et engendre un angle mort gênant.

L'avis de la journaliste



À moins d'être un affreux grincheux, qui donc n'aurait pas le sourire en prenant le volant de cette version ? Mais si le sport peut se pratiquer en famille, il est des considérations qui rappellent vite à la raison. Ce GLB est tout simplement le plus cher de la bande : 61 100 €. Pourtant, le client en a pour son argent. Depuis quelque temps, il faut saluer les efforts de Mercedes sur l'équipement de série. La fameuse dalle numérique et le système multimédia sont de la fête, tout comme l'amortissement piloté ou les super sièges sport. Mais cela fait assez cher pour un SUV compact ! À cela s'ajoutent – asseyez-vous – 11 488 € de malus à partir de cette année. Et puis, le GLB a beau essayer de contenir son appétit, il réclame 9,6 l/100 km sur route et 9,9 l/100 km en moyenne. Et encore, en ayant le pied léger. C'est tout simplement 3 l/100 km de plus qu'un GLB 220 d, moins déluré mais qui a plus le sens de la réalité.

L'avis du taxi



Ce SUV est plaisant à conduire. Très égoïstement, je suis bien installé, et la fonction de cinématique des sièges qui provoque des microchangements de réglages pour maintenir éveillé est juste géniale ! J'en ferais bien mon taxi : 7 places, c'est l'idéal. La banquette coulissante apporte une bonne modularité, mais ne rêvons pas, les deux dernières sont des places d'appoint. Le coffre n'est pas immense et quand ces dernières sont déployées il est inexistant ! L'ambiance à bord est très agréable, grâce au toit vitré qui accentue l'impression d'espace. Et quel festival de technologies embarquées ! La dalle numérique et tactile est sublime. Il faut prendre le temps car les fonctions sont nombreuses. Néanmoins, pour une familiale, cette version manque de douceur. Les chevaux, c'est bien, mais à peine le conducteur effleure-t-il l'accélérateur qu'ils ruent dans les brancards. En tant que taxi, je crains que les passagers ne soient trop chahutés, et le confort reste trop ferme à mon sens.

LES ?

Une familiale, c'est pratique mais peu dynamique. Une Porsche, c'est dynamique mais peu pratique. Mais quand le constructeur renouvelle sa grande Panamera, il joue bien sur les deux tableaux. Au point même, en version Turbo S, de se demander si acheter un coupé sportif a encore du sens.

Par Sylvain Vétaux Photos Tibo

Spécialiste des gammes ultra-complètes (il n'existe pas moins de 14 variantes de la 911 au catalogue), Porsche ne proposait pourtant pas jusqu'alors de Panamera Turbo S. Erreur désormais réparée, même si celle-ci, à l'essai aujourd'hui, signe la fin du modèle Turbo... tout court. Depuis son lancement en 2009, la familiale allemande a séduit 260 000 acheteurs. La Panamera fut la première full hybride de son segment (2011), la première plug-in hybride de sa catégorie (2013) et, pour l'instant, la seule représentante des berlines de luxe commercialisée en carrosserie break de chasse (Sport Turismo, apparue en 2017). En France, neuf Panamera sur dix sont hybrides, Porsche ne vendant presque aucune version d'entrée de gamme. Cette phase 2 de la deuxième génération ("G2 II" dans le jargon Porsche) célèbre donc l'arrivée de deux nouvelles déclinaisons : 4S E-Hybrid (560 ch) et Turbo S (100 % thermique), au volant de laquelle, dès les premiers kilomètres, s'installe une certitude : la tâche s'annonce ardue pour la concurrence. Si les chamboulements esthétiques ne vous sautent pas

aux yeux, ne mettez pas tout de suite en doute votre acuité visuelle. Les retouches sont à ce point minimes qu'elles tiennent de l'anecdote : bandeaux à LED dans le bouclier frontal, feu central arrière sans rupture, deux nouveaux coloris (dont le Cerise métallisé de nos photos). Et à l'intérieur, ce ne sont pas l'adoption d'un volant inspiré de celui de la 911, ni celle du chrono optionnel sur la planche de bord qui perturberont les adeptes de la Panamera. Difficile de reprocher quoi que ce soit à cet habitacle, personnalisable à l'envi et dans lequel toutes les assises sont des places de choix.

Mais, à l'inverse de certaines prestigieuses berlines anglaises, c'est à son volant que l'on apprécie le plus la "nouvelle" Panamera.

Vous excuserez la rédaction de s'être tournée vers le modèle le plus polluant de la gamme (289 g de CO₂/km), ce n'est pas bien, nous le savons ! Mais sur les routes au-dessus de Nice, il était trop tentant. Vous pourrez nous répondre, à juste titre, qu'il y a encore plus puissant au catalogue avec la →



TABLEAUX





1



2



L'avis de Sylvain Vétaux

À son volant, on a l'impression d'emmener un coupé sportif et pas une lourde familiale. Stupéfiante !



PLUS

Accélérations !
Dynamisme compte tenu
du poids
Finition irréprochable

MOINS

Tarif
Consommations
Options trop nombreuses

➊ Le volant de la Panamera est désormais calqué sur celui de la 911, avec cette molette de sélection des programmes. ➋ Le sélecteur de vitesses est plus ergonomique que celui de la petite sœur. ➌ Le système audio est de haute volée mais nous lui préférions la bande-son du V8. ➍ Comme à bord de toute Porsche qui se respecte, le compte-tours au centre du bloc d'instrumentation. ➎ Alors que les grandes berlines rechignent aux routes sinuées, la Porsche les dévore avec brio. ➏ Les freins carbone-céramique sont de série sur la Turbo S.



➎

Turbo S E-Hybrid (700 ch désormais). Mais celle-ci est bien plus lourde. Avec 2080 kg à vide, notre monture nous semblait déjà dans la limite haute pour ce genre de routes virevoltantes. Là fut notre première bonne surprise.

La suspension est, comme par le passé, confiée à des doubles triangles à l'avant, à un essieu multibras à l'arrière et à des ressorts pneumatiques dont la compression et la détente s'adaptent au mode de conduite ou aux contraintes de la chaussée. Avec ses immenses jantes de 21 pouces, enrobées de pneus Michelin Pilot Sport 4S au flanc réduit et au rainurage sportif, la Turbo S aurait dû être inconfortable. Que nenni ! Certes, la plantureuse teutonne (plus de 5 m de long) n'a pas le ouaté d'une Citroën C5 Aircross sur les nids-de-poule, mais même lorsque le programme le plus sportif est sélectionné, elle ne devient jamais fatigante. Votre famille sera aux anges, du moins pendant un certain temps, car la

Panamera est aussi, voire avant tout, une Porsche. Et si les Cayenne et Macan, en dépit de leurs efforts, peinent toujours à séduire les amateurs de conduite sportive, cette Panamera pourrait bien en convertir quelques-uns. Grâce à son système d'antiroulis actif, à ses roues arrière directrices, au recalibrage de sa direction électromécanique et à ses pneus particulièrement accrocheurs compte tenu des contraintes qu'ils subissent, la Turbo S ne voit pas les virages comme une incitation à baisser le rythme mais comme une invitation à révéler son potentiel dynamique.

Dans ce segment de la familiale ultra-puissante, elle est plus agile qu'une Audi RS7, plus rassurante qu'une BMW M5 et plus efficace qu'une AMG GT 63 S.

La Panamera est-elle piégeuse ? Pas le moins du monde. Et c'est d'ailleurs un grief qu'il est possible de formuler, car une partie de la concurrence

se montre plus réjouissante à conduire à l'approche des limites. La transmission intégrale de la Porsche préfère l'efficacité à l'esbroufe, et comme les quatre gommes doivent composer avec 820 Nm, ce n'est peut-être pas un reproche.

Le V8 biturbo, qui fait sursauter le capot à l'arrêt, conserve sa cylindrée (4 litres), mais ses entrailles (bielles, turbos, pistons) sont retouchées. Comme toujours chez les mécaniques suralimentées Porsche, ce moteur préfère les régimes intermédiaires aux hautes sphères (la zone rouge est fixée à 6 800 tr/mn), mais croyez-nous, entre 2 000 et 6 000 tr/mn, le punch est réellement physique ! Il est accompagné du grognement caractéristique des V8, hélas plus audible depuis l'extérieur que dans l'habitacle. La Turbo S est-elle la meilleure transporteuse de troupes du moment ? Probablement pas, mais elle est la preuve que l'on peut concilier sportivité et praticité, et c'est déjà une sacrée gageure ! ■



6

**LA TRANSMISSION
INTÉGRALE PRÉFÈRE
L'EFFICACITÉ
À L'ESBROUFE, ET
AVEC UN MOTEUR DE
820 NM DE COUPLE,
CE N'EST PAS UN
REPROCHE •••**



Quel dommage que vous n'ayez pas le son :
l'échappement est nouveau sur la Turbo S !

PORSCHE PANAMERA Turbo S 630 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	630 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	820 Nm à 2 300 tr/mn
Type	V8, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	3 996 cm ³ / NC
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	robotisée dble emb./8

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques AV/AR	275/35/325/30 ZR 21

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	5,05/1,94/1,43/2,95 m
Poids/tractable freiné	2080/2200 kg

Performances

0 à 100 km	3,1 s
Vitesse maxi	315 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	467 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	187 036 €
Malus écologique (CO ₂)	30 000 € (289 g/km)
Prix du modèle essayé*	241 654 €
Garantie	2 ans, km illimité

* Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

6 airbags, Bluetooth, climatisation automatique bizona, contrôles de stabilité et de trajectoire, détecteurs de pluie/luminosité, freins carbone/céramique, hayon électrique, jantes de 21 pouces, peinture métallisée, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir, système multimédia avec écran tactile/GPS/compatibilité Apple et Android CarPlay, volant cuir multifonction...

Options

Airbags latéraux AR (480 €), aide au parking et caméra 360° (852 €), climatisation automatique 4 zones (1 308 €), échappement Sport noir (3 408 €), fermeture assistée des portes (732 €), pack Intérieur carbone (864 €), phares matriciels à LED (1 566 €), sièges Sport électriques AV (1 416 €), sièges Confort électriques AR (2 076 €)...

Consommations

Mixte	12,8 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	NC
Réservoir	90 l

Note EuroNCAP

en cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Parmi les grandes berlines luxueuses, le second rang est souvent le plus appréciable. Pas avec cette Panamera qui, sous ses airs de familiale ultra-technologique, n'a pas omis qu'une voiture est avant tout destinée à la conduite. Moteur, tenue de route, présentation : le sans-faute est proche. Dommage qu'il soit au tarif Porsche...

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES VOITURES FAVORITES DE MON PÈRE



21 MODÈLES MYTHIQUES !

A travers ce hors-série, découvrez une sélection de modèles marquants, français et étrangers, luxueux ou sportifs qui ont séduit et fait rêver une génération d'automobilistes : Dyna Panhard, Opel Olympia, R8 Gordini 1300, Cabriolet 404 Peugeot... Une invitation à remonter le temps pour le plaisir des yeux !

EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur



Pour une info en continu



Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Quid du VW T-Cross 150?

En 2019, à la sortie du T-Cross, vous nous annonciez une version essence TSI 150 pour la fin de l'année. Nous sommes début 2021, et toujours rien. Savez-vous quand Volkswagen prévoit de la commercialiser ? Ce moteur est monté sur le T-Roc, mais ce dernier est dépourvu de banquette coulissante, malheureusement. J.-P.A.

Selon nos informations, ce projet est gelé. S'il est vrai que le constructeur avait envisagé de développer sa gamme de motorisations vers le haut, il semble que Volkswagen ait, depuis, pris la décision de se contenter du petit 3 cylindres essence TSI 115.



Volkswagen T-Cross

FLORIAN GROUT

Une BMW M140i, pour le plaisir...

J'ai pour projet d'acheter une BMW M140i en cinq-portes (millésime 2016 à 2019), et j'aimerais savoir si vous conseillez plutôt d'opter pour un modèle équipé d'une boîte manuelle ou automatique, et en deux ou quatre roues motrices. J'habite en pays d'Auge (routes sinuées et souvent mouillées). Le surpoids occasionné par l'xDrive nuit-il à l'agrément de conduite ? La boîte automatique est-elle à l'image de la PDK chez Porsche ? Y a-t-il des options à ne pas manquer sur ce modèle ? A. S.

Sur route glissante, la transmission intégrale est un véritable atout. Surtout que le système xDrive ne nuit pas à l'agilité. Personnellement, je partirais sur une xDrive boîte automatique, très réactive (sans doute un peu moins que la PDK de chez Porsche), mais qui apporte beaucoup de confort sans trop nuire à la consommation. Enfin, je ne connais pas assez bien la gamme pour vous conseiller un équipement spécifique. Vous avez déjà le moteur idéal à mon sens...

Hybrides rechargeables, encore beaucoup de questions



DAIMLER

Je suis intéressé par l'achat d'une voiture hybride rechargeable pour mon épouse qui parcourt 50 km par jour pour se rendre à son travail. L'intérêt serait ainsi de recharger chaque soir à la maison et de rouler en semaine en tout-électrique. Quelles conséquences sur le moteur thermique à terme ? Quid de l'essence qui resterait potentiellement plusieurs semaines dans le réservoir non ou peu utilisée ?

Quid lors d'un achat d'occasion ? Un véhicule hybride de 100 000 km peut avoir parcouru 90 000 km en tout-électrique ou inversement...

Ainsi, difficile d'estimer l'usure des deux systèmes de traction... C.C.

La gestion thermique et électronique d'un système hybride est conçue pour éviter ce genre de mésaventure. En parcourant 50 km par jour, le moteur thermique devrait s'enclencher à plusieurs reprises dans la semaine. Concernant le réservoir, même si, là encore, les phases de fonctionnement du moteur thermique finiront par abaisser régulièrement le niveau, il est préférable d'utiliser de manière régulière l'essence qui s'y trouve, lors de distances plus longues et/ou en évitant d'effectuer le plein trop fréquemment. Enfin, en général, il est possible d'afficher le taux d'utilisation du moteur électrique sur l'ordinateur de bord. Il est rare que celui-ci dépasse les 30 %, soit 30 000 km sur 100 000 km.



BMW Serie 1

YANN LEFEBVRE



Le DESIGN

Ses interviews sont rares. Nous avons rencontré Jean-Pierre Ploué pour évoquer avec lui la vie du patron du design des marques du groupe PSA, son organisation au cœur de la pandémie et ses relations avec ses équipes.

Propos recueillis par Christophe Bonnaud
Photos Benjamin Asket (Virage Agency)

Qui est Jean-Pierre Ploué ?

Bio express



Jean-Pierre Ploué est né le 8 septembre 1962 à Migennes, dans l'Yonne. Rien ne le prédispose à une carrière de designer automobile. Son père Charles est alors représentant de commerce, et Michelle, sa mère, directrice d'école maternelle. Diplômé de l'École nationale supérieure des arts appliqués et des métiers d'art (design produit), il entre à la direction du design de Renault en 1985, où il enfante

les premiers concept cars de l'ère Renault. Il quitte le Losange en 1995 pour Volkswagen puis devient design manager chez Ford en 1998. En janvier 2000, il pose ses valises chez Citroën jusqu'en 2008, date à laquelle il endosse le costume de directeur du style du groupe PSA. Père de quatre enfants, amoureux de la voiture "classique" au sens noble du terme, il fait vivre sa collection d'autos anciennes et se rend à l'ADN* au volant d'une 2CV. L'automobile n'est pas sa seule passion. Il est également membre du Tastevin des vins de Bourgogne.

* ADN : Automotive Design Network, le centre de design du Groupe PSA.

ilier du GNPSA



Aux premières esquisses de berline Citroën C4, Ploué et le produit ont saupoudré un esprit SUV inédit.

Le centre de design de PSA est un immense bateau implanté en banlieue sud de Paris, à Vélizy-Villacoublay (78). Seuls les avions de l'armée ont le droit de le survoler, leurs pistes étant à quelques encablures de ce bâtiment auquel on accède après avoir montré patte blanche et masque chirurgical. Nous sommes conduits jusqu'à la terrasse de présentation des futures Peugeot; simple hasard, car il en existe deux autres : une pour Citroën, à l'exact opposé de celle de Peugeot, et une gigantesque pour toutes les marques, sur le sommet du bâtiment. Jean-Pierre Ploué est déjà là. Distanciation physique respectée, le patron du design du groupe PSA tombe le masque.

L'Auto-Journal : L'actualité de ce début d'année 2021 reste axée sur la situation sanitaire. Qu'a-t-elle changé pour vous ?

Jean-Pierre Ploué : Le groupe PSA était déjà engagé dans la démarche du télétravail, mais pas forcément sur les métiers de création, alors nous avons dû également entrer dans cette logique. Au début du premier confinement, c'était effectivement une contrainte, car tous les collaborateurs qui travaillent sur des objets physiques (maquettes, échantillons de matières, etc.) ne pouvaient plus entrer dans les studios. Dans cette phase difficile, on a mis en stand-by la partie physique, et ça s'est plutôt bien passé. Nous avons été surpris, car même après trois mois de confinement, l'aspect créatif était toujours là.

Concrètement, des projets du groupe ont-ils été retardés ?

Ce qui pourrait retarder les programmes pour tous les constructeurs, c'est la nécessité de préserver du cash. Quand vous êtes en phase de développement d'un projet, vous dépensez beaucoup d'argent en études, sans qu'il y ait encore de rentrées. Certains constructeurs ont peut-être dû décaler des programmes, mais je ne dis pas que c'est notre cas !

Vous êtes arrivé comme directeur du style Citroën en janvier 2000, et, depuis onze ans, vous êtes directeur de tous les styles du groupe. En quoi consiste votre mission ?

Elle est triple. Elle consiste d'abord à maintenir le meilleur niveau de design et de créativité

possible. Ensuite, je me dois d'assurer la différenciation des styles au sein du groupe entre les marques Citroën, DS, Opel et Peugeot. Enfin, la mission de performance est impérative. Il s'agit de réussir les deux premières dans un cadre économique optimal. Par exemple, cela touche au choix et à la mise en place des outils les plus modernes et performants, ceux qui vont nous permettre de passer dans une nouvelle ère automobile avec le digital et l'imagerie...

Cette optimisation n'est-elle pas trop poussée ? Je crois que votre ratio nombre de silhouettes/nombre de designers est l'un des plus élevés, et il est donc lourd à porter pour vos équipes ?

Non, il ne faut pas le voir comme ça. Nous avons un ratio qui est presque la moitié de celui du constructeur le plus performant après nous, ce qui signifie au contraire que nous sommes les meilleurs !

Mais vous ne poussez pas à faire croître vos équipes.

Je dois pousser le système et mes équipes au meilleur niveau de performances, ce qui ne veut pas dire réduire les effectifs, mais au contraire les ajuster au degré optimal afin de continuer à être les meilleurs au monde en ce qui concerne le style. Le département design est logé à la même enseigne que tous les autres départements du groupe, et il doit être amené au même niveau de performances. Le style n'est pas là pour dépenser de l'argent mais pour en faire gagner !

Derrière les outils, il y a les hommes. Vos trois directeurs de design ont des trajectoires très différentes (voir encadré page ci-contre) ; comment les avez-vous choisis ?

En premier lieu, pour leur personnalité. Il faut que les directeurs aient la capacité de s'intégrer dans l'équipe, qu'ils soient conviviaux et sympas ! Ce n'est évidemment pas suffisant : ils doivent aussi avoir du talent, une vraie expertise et une expérience. Ce qui m'importe, c'est qu'ils fassent le job dans de bonnes conditions. Pas question de jouer les stars, ça ne m'intéresse pas. Et pourtant, dans ce métier, il y a plein de stars ! La personnalité et le talent, c'est ce qui compte avant tout. Et évidemment, un patron de design doit être clairvoyant et avoir une vision précise pour projeter la marque dans le futur.

Un directeur de design doit-il forcément avoir une expérience internationale ?

Pas forcément, mais c'est évidemment un plus. Pour l'avoir vécu avec mon parcours en Allemagne, aux États-Unis et en Espagne, il est clair que de telles expériences vous font découvrir de nouvelles cultures et de nouvelles méthodes de travail. C'est enrichissant. Mais nous avons désormais les mêmes outils partout sur la planète, c'est donc moins nécessaire.

Vous êtes arrivé chez Citroën comme directeur de design. Ce travail de management a-t-il pris le pas sur celui de designer ?

Je dirais que c'est assez équilibré. Quand je suis arrivé dans ce métier de designer, c'était pour



Malgré les outils numériques, la maquette physique reste nécessaire.

Les trois mousquetaires

Trois patrons pour le design des marques

Jean-Pierre Ploué a mis en place une structure cohérente et efficace. S'il chapeaute le style global du groupe PSA, il s'appuie au quotidien sur les trois directeurs de design des trois marques. Ci-contre, de gauche à droite : Pierre Leclercq (assis), Matthias Hossann, Jean-Pierre Ploué et Thierry Métroz. Les trois directeurs de design ont chacun des trajectoires différentes. Thierry Métroz

a suivi les mêmes cours que Jean-Pierre Ploué et, chez Renault, tous deux ont enfanté la Twingo. Il a rejoint PSA en 2010 et est depuis 2013 directeur du design DS. Matthias Hossann est un pur produit PSA. Entré chez Citroën en 2002, il s'expatrie en Chine au centre de style PSA de Shanghai (2008-2013) puis revient au poste de directeur du design avancé et des concept cars Peugeot en 2013, avant de prendre

la succession de Gilles Vidal à la direction du style Peugeot à la rentrée 2020. Pierre Leclercq a une grande carrière internationale : BMW, Great Wall Motors et Kia. Lorsque le groupe PSA l'appelle pour prendre la direction du style Citroën, le Belge n'hésite pas à quitter le groupe coréen, où il devait récupérer la direction du style monde de Kia pour succéder à Alexandre Malval en novembre 2018.



LAURENT NIVALLE

un travail de création, plutôt individuel. Mais quand vous devenez designer dans un grand groupe, vous êtes amené à travailler en équipe. Dès le départ, vous y êtes confronté.

Quelle est la principale difficulté de ce métier de manager ?

Quand vous êtes créatif vous-même, le plus compliqué est d'être capable de prendre du recul et d'emmener votre équipe dans votre vision en ligne avec les valeurs du groupe et la stratégie choisie. Pour moi, ça a été le plus difficile, et je pense que c'est ce qu'il y a de plus complexe pour tous les patrons de design. Chez PSA, Thierry Métroz (DS), Matthias Hossann (Peugeot) et Pierre Leclercq (Citroën) sont passés par cette étape délicate : vous devez prendre un peu de recul, un peu

de hauteur, avoir confiance et posséder le bon dosage de lâcher-prise pour faire faire selon la stratégie retenue.

C'est un métier différent de construire et de diriger une équipe plutôt que de dessiner !

Je vous avouerai que je pense avoir toujours eu une âme de leader. Bien plus jeune, j'aimais déjà emmener mes amis dans des aventures, je prenais l'initiative d'organiser plein de choses, mais je ne m'imaginais pas pour autant manager, pas du tout ! C'est un métier pour lequel je n'ai pas été préparé. Ce qui compte, c'est la compétence et aussi la reconnaissance que les gens ont de cette compétence. Si j'avais été directement un design manager, j'aurais eu beaucoup plus de difficultés à diriger. J'aime ça, en fait !

J'aime échanger, discuter, j'aime parler de tout avec mes collaborateurs, je suis à l'écoute, et croyez-moi, c'est compliqué avec une équipe de 320 personnes pour les trois marques ! Vous ne pouvez pas vous affranchir de cette notion d'écoute, car même si 320 personnes, c'est une grande équipe, ces personnes restent des individus avant tout. La proximité et le respect de la personne sont des notions essentielles pour moi.

Nous évoquons votre arrivée chez Citroën en 2000, mais vous avez failli signer chez ce constructeur bien avant !

Oui, c'était au moment où je voulais quitter Renault. J'étais alors sur la liste de quelques chasseurs de têtes, mais avant de répondre à ces demandes, j'ai tenté d'entrer chez →



En 2009, avec la Revolte, Jean-Pierre Ploué ose la signature DS. Une "ligne" qui deviendra une marque.

LAURENT NIVALLE



Dès 2014, l'idée d'une rupture architecturale pour les berlines apparaît avec le concept car Exalt, prémisses de la 508 de 2018.

Citroën. C'est une marque magique pour un jeune designer! Mon père roulait en DS, mon grand-père en 2CV, c'était la marque de la famille. J'ai d'abord vu Jean Giret, qui était styliste Citroën à l'époque, mais il m'a découragé d'y aller, car il me disait qu'il y avait une majorité de personnes qui ne saisissaient pas l'essence de la marque! J'étais curieux, alors je suis allé rencontrer Arthur Blakeslee, le patron du design Citroën, qui n'a pas compris pourquoi je venais le voir! Il n'y a pas eu de suite, alors j'ai fait presque le tour de l'Europe pour tenter ma chance en Angleterre chez Daewoo, puis en Allemagne chez Mitsubishi. Bref, je voulais bouger, et comme Citroën, qui me semblait légitime pour moi, n'a pas fonctionné, je suis parti trois ans chez Volkswagen, puis deux ans chez Ford. J'ai finalement remplacé Arthur Blakeslee chez Citroën en 2000!

Gilles Vidal, qui était à la tête du design Peugeot, avec le succès que l'on sait, a quitté le groupe. Ce départ vous a-t-il contrarié? Gilles (arrivé en 1996 chez Citroën, NDLR) a passé pas mal d'années dans le groupe, et même toute sa carrière jusqu'à maintenant. Je pense qu'il a sauté sur une opportunité qui s'offrait à lui, qui plus est sans trop de changements puisqu'il n'aura pas à déménager (*le bureau de design de Renault où a signé Vidal est situé à une quinzaine de kilomètres de celui de PSA, NDLR*). Gilles pouvait sans problème prolonger sa carrière dans le groupe, mais son choix a été de changer. Ce n'est pas une surprise, car il y a une certaine logique à avoir envie de nouveaux défis au bout d'un cycle de renouvellement d'une gamme. Mais ça ne m'a posé aucun problème, car j'avais la bonne personne pour le remplacer. Matthias Hossann, que j'avais

repéré avant même la fin de ses études, était au design Peugeot depuis sept ans déjà et avait fait la preuve de son talent, de ses capacités et de sa vision de la marque à travers son travail d'avance de phase et les sept concept cars produits en sept ans, dont le fameux Peugeot e-Legend.

Diriger l'intégralité du design du groupe avec trois équipes pour trois marques vous permet de placer les designers où vous le souhaitez. Vous cassez souvent vos équipes? Je n'emploierais pas le terme de "casser", mais effectivement, j'ai la chance d'avoir trois équipes et je me donne l'opportunité de faire des transferts, même s'il ne faut pas en abuser. C'est mon rôle de m'assurer de l'équilibre des forces. Si je me rends compte qu'une équipe est plus faible en création qu'une autre, c'est mon devoir qu'elle redevienne forte, soit par un transfert, soit par le biais d'une embauche. Mais comme ces dernières

Les concept cars qui ont compté 10 manifestes pour le changement

2002 - Citroën C-Airdream
Premier manifeste Citroën



2007 - Citroën C-Cactus
Vers la voiture essentielle



2008 - GTbyCitroën
L'audace



2009 - Citroën DS Revolte
Vers une ligne premium



2010 - Peugeot SR1
La relance Peugeot



sont jusque-là très limitées, nous le faisons par transfert d'un designer d'une marque à une autre. Je peux aussi comprendre qu'un styliste ait envie de changer d'air, et l'on a la chance chez PSA d'avoir la possibilité de réaliser ce changement, d'une marque à une autre, en restant au sein du groupe. Quand c'est une évolution que j'impose, le designer est parfois un peu en résistance, mais au bout de quelques mois, la greffe prend. Disons que sur cinq mouvements, quatre sont des succès.

Revenons à l'actualité liée à la crise sanitaire. L'absence de Salons automobiles entraînera-t-elle la fin des concept cars ?

Non, les concept cars font partie de notre processus de développement. C'est à travers eux, véritables manifestes de notre ADN, que nous construisons notre vision du futur. Même si l'on ne les présente pas dans les Salons, nous continuerons d'en réaliser.

Donc le budget des concept cars est pérennisé ?

Le budget est défini pour chaque marque pour concevoir un concept car par an et pas plus. Chez certains groupes automobiles, le budget avait atteint des niveaux délirants, de 5 à 10 millions d'euros. Nous nous sommes fixé une enveloppe bien plus raisonnable qui permet de concevoir un seul manifeste par an.

Vos concurrents disposent de plates-formes pour les modèles 100 % électriques, offrant



de grandes possibilités pour les designers.

La CMP multi-énergie de PSA est-elle un frein à l'expression des stylistes ?

Non, pas du tout. Nous avons fait le choix de la plate-forme multi-énergie parce que nous pensons que c'est la bonne solution dans cette période de transition. Nous ne regrettons pas cette décision puisque chez Peugeot, 20 % du mix de la 208 sont du 100 % électrique. Mais

nous préparons également une plate-forme qui arrivera au moment opportun.

L'après-PSA, la retraite, vous y pensez aujourd'hui ?

Ah non, pas du tout ! Je ne réfléchis pas à ça, car nous sommes dans un renouveau avec la fusion en cours (*Stellantis, futur groupe automobile né de la fusion entre PSA et FCA – Fiat Chrysler Automobiles –, NDLR*). C'est magique et c'est une véritable aubaine. Cela va nous donner de fabuleuses opportunités avec ces marques qui ont toutes une histoire incroyable. Nous allons ajouter à notre culture franco-allemande (Citroën, DS, Peugeot et Opel) d'autres cultures, italienne et américaine ! Certes, ça va être complexe, mais nous avons un patron préparé à ça et il va savoir nous mener dans la bonne direction. Ici, au design, nous n'avons aucun doute ! Cela fait vingt ans que je suis chez PSA et j'ai la chance d'y connaître une succession de moments incroyables : renouveler des gammes en accompagnant la plus grande transition énergétique du secteur, vivre la naissance d'une marque et maintenant une fusion historique dans l'histoire de l'automobile. Lennui et la monotonie ne font pas partie de mon quotidien !

Lorsque vous rentrez chez vous, vous arrivez à débrancher ? Quels sont vos espaces de liberté ?

Oui, aujourd'hui, je parviens à débrancher. Ce n'était pas le cas lorsque j'ai pris la direction des styles Citroën et Peugeot. Ce qui a changé, c'est que j'ai réussi à mettre en place une super-équipe qui a un certain niveau d'autonomie, qui répond à mes attentes, à ma vision, à l'organisation du groupe et qui fonctionne en harmonie. Quand je ne suis plus au boulot, je me consacre à mes voitures de collection et au projet de rénovation de ma bergerie, un petit coin de paradis qui m'occupe pas mal sur mon temps libre ! ■



2013 - Peugeot Exalt
Vers le coupé 4 portes



2016 - DS E-Tense
Le manifeste DS



2018 - Peugeot e-Legend
Le succès planétaire



2017 - Peugeot Instinct
Vers une nouvelle identité



2019 - Citroën 19_19
Vers l'infini et au-delà !



ESSAYER DE COURIR,

Très perturbée en 2020 par la crise sanitaire, la saison sportive aspire à un retour à la normale en 2021. Si l'évolution de la pandémie le permet, plusieurs nouveautés seront au rendez-vous...

Par Alain Pernot

FORMULE 1

Révolution technique reportée, calendrier boosté

La saison 2021 devait initialement se distinguer par l'introduction d'une nouvelle réglementation technique destinée à changer profondément la face de la Formule 1. Assez tôt au cours de l'année 2020, il a été décidé de reporter ces substantielles modifications à 2022 afin de permettre aux équipes de digérer plus sereinement le contrecoup financier de la crise sanitaire. Techniquelement, 2021 se présente donc comme un statu quo. Le développement technique a d'ailleurs été figé. Les monoplaces seront de simples évolutions de celles de 2020. Leurs performances subiront toutefois un coup de frein : une altération du fond plat est désormais imposée par la FIA à proximité des roues arrière afin de réduire l'appui aérodynamique de 10%. Elles utiliseront par ailleurs de nouveaux pneus Pirelli (aux dimensions inchangées), testés en essais libres l'an dernier et très fraîchement accueillis par les pilotes.

Nullement refroidis par la pandémie, les promoteurs de la F1 ont concocté le calendrier le plus ambitieux jamais vu en championnat du monde avec 23 grands prix au programme! L'avenir dira s'il est réaliste ou non dans un tel contexte sanitaire. Si elle se déroule comme prévu, la saison 2021



JAMES MOY/XPB/RENAULT

Le retour de Fernando Alonso en F1 sera l'une des attractions de la saison de Formule 1.

devrait être marquée par l'inauguration du Grand Prix d'Arabie saoudite (28 novembre) et de celui du Vietnam (fin avril, à confirmer) ainsi que par le retour du Grand Prix des Pays-Bas à Zandvoort (qui devait avoir

lieu l'an passé, mais a été reporté).

Sur le plan sportif, l'équipe Racing Point (quatrième du championnat 2020) changera d'identité pour devenir Aston Martin, Lawrence Stroll (le père du pilote Lance Stroll) ayant racheté la marque anglaise après avoir acquis l'équipe de F1 basée à Silverstone. Signe de l'ambition de cette nouvelle structure, elle a engagé le quadruple champion du monde Sebastian Vettel. Racing Point ne sera pas la seule écurie à changer de nom. Renault poursuivra son aventure en F1 sous l'identité Alpine. Elle comptera, elle aussi, sur un multiple champion du monde : Fernando Alonso, de retour après deux saisons consacrées à l'Endurance, aux 500 Miles d'Indianapolis et au Dakar. D'autres transferts compléteront la grille de départ 2021 : la venue de Carlos Sainz chez Ferrari, celle de Daniel Ricciardo chez McLaren et enfin celle de Sergio Pérez chez Red Bull.

Calendrier prévisionnel

- › 21 mars : GP d'Australie (Melbourne)
- › 28 mars : GP de Bahreïn (Sakhir)
- › 11 avril : GP de Chine (Shanghai)
- › 25 avril : à confirmer (GP du Vietnam ou GP du Portugal)
- › 9 mai : GP d'Espagne (Barcelone)
- › 23 mai : GP de Monaco (Monte-Carlo)
- › 6 juin : GP d'Azerbaïdjan (Bakou)
- › 13 juin : GP du Canada (Montréal)
- › 27 juin : GP de France (Paul Ricard)
- › 4 juillet : GP d'Autriche (Spielberg)
- › 18 juillet : GP de Grande-Bretagne (Silverstone)
- › 1^{er} août : GP de Hongrie (Budapest)
- › 29 août : GP de Belgique (Spa-Francorchamps)
- › 5 septembre : GP des Pays-Bas (Zandvoort)
- › 12 septembre : GP d'Italie (Monza)
- › 26 septembre : GP de Russie (Sotchi)
- › 3 octobre : GP de Singapour (Marina Bay)
- › 10 octobre : GP du Japon (Suzuka)
- › 24 octobre : GP des États-Unis (Austin)
- › 31 octobre : GP du Mexique (Mexico)
- › 14 novembre : GP du Brésil (São Paulo) ou ailleurs
- › 28 novembre : GP d'Arabie saoudite (Djedda)
- › 5 décembre : GP d'Abu Dhabi (Yas Marina).

Les concurrents de la Formule E vont enfin se battre pour un titre de champion du monde.



JOE PORTLOCK/LAT/FORMULE E

Dans la foulée de leur succès de 2020, les Mercedes vont fort probablement avoir encore une longueur d'avance sur la concurrence.



MALGRÉ TOUT

WRC

FORMULE E

Enfin un label mondial !

Pour sa septième saison, la Formule E 100 % électrique passe un cap en 2021. Pour la première fois, la discipline fétiche des politiques bénéficiera d'un label de championnat du monde, à l'instar des catégories historiques telles que la Formule 1, le rallye ou l'endurance. Il s'agit là d'une reconnaissance symbolique pour une discipline toujours en plein développement. Celui-ci connaît toutefois quelques soubresauts. Audi et BMW ont en effet annoncé qu'ils se retireraient à l'issue de cette saison. Très troublée par la crise sanitaire l'an dernier (au point d'organiser six courses sur le même site !), la Formule E montre que le sport auto doit se préparer à quelques nouvelles perturbations. La course qui devait lancer la saison, mi-janvier au Chili, a été reportée. La plupart des autres sont encore sous réserve. Ça commence mal...



Ogier joue les prolongations

Alors qu'il avait annoncé qu'il tirerait sa révérence fin 2020, Sébastien Ogier a décidé de remettre le couvert pour une saison supplémentaire. Trop tronquée à son goût même si elle lui a apporté un septième titre mondial, la saison passée l'a laissé sur sa faim. Il rempile donc au sein d'une équipe Toyota désormais dirigée par l'ancien pilote Jari-Matti Latvala qui remplace Tommi Mäkinen. Pour le reste, la liste des engagés ne change guère : Ogier, Evans et Rovanperä chez

Toyota; Tanak, Neuville, Sordo et Breen chez Hyundai. Sébastien Loeb, en revanche, a cessé sa collaboration avec le constructeur coréen. Les concurrents devront composer avec un nouveau paramètre technique cette saison : l'adoption de pneus Pirelli à la place des Michelin. Presque un détail, comparé à la révolution hybride qui aura lieu en 2022. Les premiers tests de cette nouvelle génération de voitures, baptisée Rally1, sont programmés pour février prochain.

Calendrier prévisionnel

- › 21-24 janvier : Monte-Carlo
- › 11-14 février : Suède (annulé)
- › 22-25 avril : Croatie
- › 20-23 mai : Portugal
- › 3-6 juin : Italie
- › 24-27 juin : Kenya
- › 15-18 juillet : Estonie
- › 29 juillet-1^{er} août : Finlande
- › 19-22 août : Grande-Bretagne
- › 9-12 septembre : Chili
- › 14-17 octobre : Espagne
- › 11-14 novembre : Japon.



Loin de prendre sa retraite comme prévu, Sébastien Ogier défendra son titre.

THOMAS FENETRE/DPI

RALLYE-RAID

L'électrique à la conquête des grands espaces

Après avoir lancé la Formule E avec succès, Alejandro Agag s'engage dans une nouvelle aventure : Extreme E, un championnat tout-terrain disputé avec le SUV 100 % électrique Odyssey 21. D'une puissance de 400 kW, ce véhicule est élaboré par la société française Spark (déjà conceptrice de la monoplace de Formule E). Cinq manches seront organisées dans des endroits magiques à partir du 20 mars. Et elles attireront du beau monde ! Des personnalités comme Lewis

Hamilton, Nico Rosberg ou Carlos Sainz ont décidé de monter leur propre équipe ! Autre spécificité de ce championnat : la parité. Chaque équipe doit nommer deux pilotes : un homme et une femme. La liste des pilotes compte déjà plusieurs champions du monde tels que Sébastien Loeb (fer de lance de X44, l'équipe d'Hamilton !), Timmy Hansen et Johan Kristoffersson (champions du monde de rallycross).

Calendrier prévisionnel

- › 20-21 mars : Desert X-Prix (Arabie saoudite)
- › 29-30 mai : Ocean X-Prix (Sénégal)
- › 28-29 août : Arctic X-Prix (Groenland)
- › 23-24 octobre : Amazon X-Prix (Brésil)
- › 11-12 décembre : Glacier X-Prix (Argentine).

Après avoir créé la Formule E, Alejandro Agag lance un championnat tout-terrain 100 % électrique.

“ Le championnat Extreme E a l'objectif d'attirer l'attention sur les dangers auxquels sont exposés certains points de la planète. ”

Alejandro Agag, fondateur d'Extreme E



W Series : les femmes aux portes de la F1

Inaugurée en 2019, la W Series est un championnat de monoplaces 100 % féminin qui se situe entre la Formule 4 et la Formule 3. Après une première saison remportée par l'Anglaise Jamie Chadwick, aucune course n'a été disputée l'an dernier. La série féminine effectuera néanmoins son retour en piste cette saison et d'une manière on ne peut plus exposée. Le championnat si ardemment soutenu par David Coulthard courra en effet en lever de rideau de huit grands prix de F1.



Jamie Chadwick.

SAM BLOXHAM/PANORAMIC

ENDURANCE

Hypercar, première !

Après trois ans difficiles, le championnat du monde d'Endurance commence à voir un peu de lumière au bout du tunnel. La crise sanitaire ayant bouleversé la saison 2019-2020, l'Endurance revient à des saisons programmées sur une année calendaire. Aussi, l'avènement de l'ère hypercar, initialement prévu en septembre dernier, aura lieu au mois de mars. C'est en effet à l'occasion de la première manche du championnat 2021, les 1 000 Miles de Sebring, que débuteront celles destinées à remplacer les LMP1. Enfin... l'emploi du pluriel est un peu excessif à ce stade puisque seul Toyota a préparé pour l'instant ce nouveau type de voiture, Aston Martin ayant renoncé à engager sa fabuleuse Valkyrie afin de se concentrer sur la F1. Il faudra attendre 2022 pour voir en action l'hypercar de Peugeot et 2023 pour constater le retour de Porsche (dans la catégorie LMDh). D'ici là, Alpine donnera la réplique à Toyota, avec une LMP1 encore tolérée pour faire "la jointure". En LM GTE Pro, Aston Martin (champion en titre) a annoncé son retrait immédiat, laissant Porsche et Ferrari se battre en duel.

Calendrier prévisionnel

- 19 mars : 1 000 Miles de Sebring (États-Unis)
- 1^{er} mai : 6 Heures de Spa-Francorchamps
- 12-13 juin : 24 Heures du Mans
- 18 juillet : 6 Heures de Monza
- 26 septembre : 6 Heures de Fuji
- 20 novembre : 6 Heures de Bahreïn.

JAMES MOY/TOYOTA RACING



GEOFFREY M. MILLER/PANORAMIC

Sébastien Bourdais rejoindra Simon Pagenaud dans le peloton d'IndyCar.

États-Unis : le retour de Bourdais

Absent du championnat IndyCar l'an dernier, le Manceau Sébastien Bourdais effectuera son retour au sein de l'écurie du légendaire pilote A. J. Foyt. Il ne sera pas le seul pilote à faire son come-back. Ce sera aussi le cas de Juan Pablo Montoya qui rejoint les rangs de l'équipe McLaren. Ce dernier transfert ne manque pas de saveur si l'on se souvient de la séparation houleuse entre le Colombien et l'équipe anglaise en F1 en 2005.

À l'instar de ce qui s'est passé en F1, le championnat Nascar a, quant à lui, décidé de reporter à 2022 l'introduction de sa nouvelle génération de voitures.

➤ FIA : quel successeur à Jean Todt ?

Président de la Fédération internationale de l'automobile depuis le 23 octobre 2009, Jean Todt a indiqué qu'il ne briguerait pas un quatrième mandat à la tête de l'instance dirigeante de l'automobile et du sport automobile. De même, il semble ne pas avoir l'intention d'adouber de successeur. Les prochaines élections auront lieu en fin d'année et, pour l'instant, aucun candidat ne s'est ouvertement positionné pour prendre la suite. En revanche, en coulisse, de grandes manœuvres ont d'ores et déjà commencé. Actuel vice-président du Sport au sein de la FIA, Mohammed ben Sulayem (ancien pilote de rallye originaire des Émirats arabes unis) se verrait bien prendre du galon, de même que l'Anglais Graham Stoker, actuel bras droit de Jean Todt. À moins qu'une personnalité extérieure au système, comme l'Anglais David Richards ou l'Espagnol Alejandro Agag, ne se présente...



ELIE FLOC'H/DPI

L'hypercar de Toyota devrait s'inspirer de ce proto roulant.

Calendrier prévisionnel

- 7 mars : Saint-Pétersbourg* ➤ 11 avril : Barber ** ➤ 1^{er} mai : Texas 1 *** ➤ 2 mai : Texas 2 *** ➤ 15 mai : Indianapolis 1 **
 - 30 mai : 500 Miles d'Indianapolis ***
 - 12 juin : Detroit 1* ➤ 13 juin : Detroit 2*
 - 20 juin : Road America** ➤ 4 juillet : Mid-Ohio ** ➤ 11 juillet : Toronto *
 - 8 août : Nashville * ➤ 14 août : Indianapolis 2 ** ➤ 21 août : Gateway ***
 - 12 septembre : Portland **
 - 19 septembre : Laguna Seca **
 - 26 septembre : Long Beach*.
- * Circuit en ville. ** Circuit routier. *** Circuit ovale.



*C'était en
avril 1970
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/I/h :
4,49 / 1,69 / 1,46 m

Poids : 1200 kg

Puissance :
DIN 82 ch à 5500 tr/mn

1000 m d.a. :
39,4 s

V. max. :
152,3 km/h

Consommation à 90 km/h :
8,5 l/100 km



Les communicants de l'époque n'hésiteront pas à comparer le nouveau "regard" de la 504 à celui de... Sophia Loren!
Il suffisait d'y croire!

LA PEUGEOT 504 1.8 “CARBU” À L’ESSAI

Pour remplacer la vénérable 404, Peugeot dégaine en 1968 la 504. Plus moderne sur la forme, elle reste néanmoins fidèle à certains fondamentaux, comme des roues arrière motrices et un moteur longitudinal à carburateur. C'est précisément cette version d'entrée de gamme qui est essayée ici...

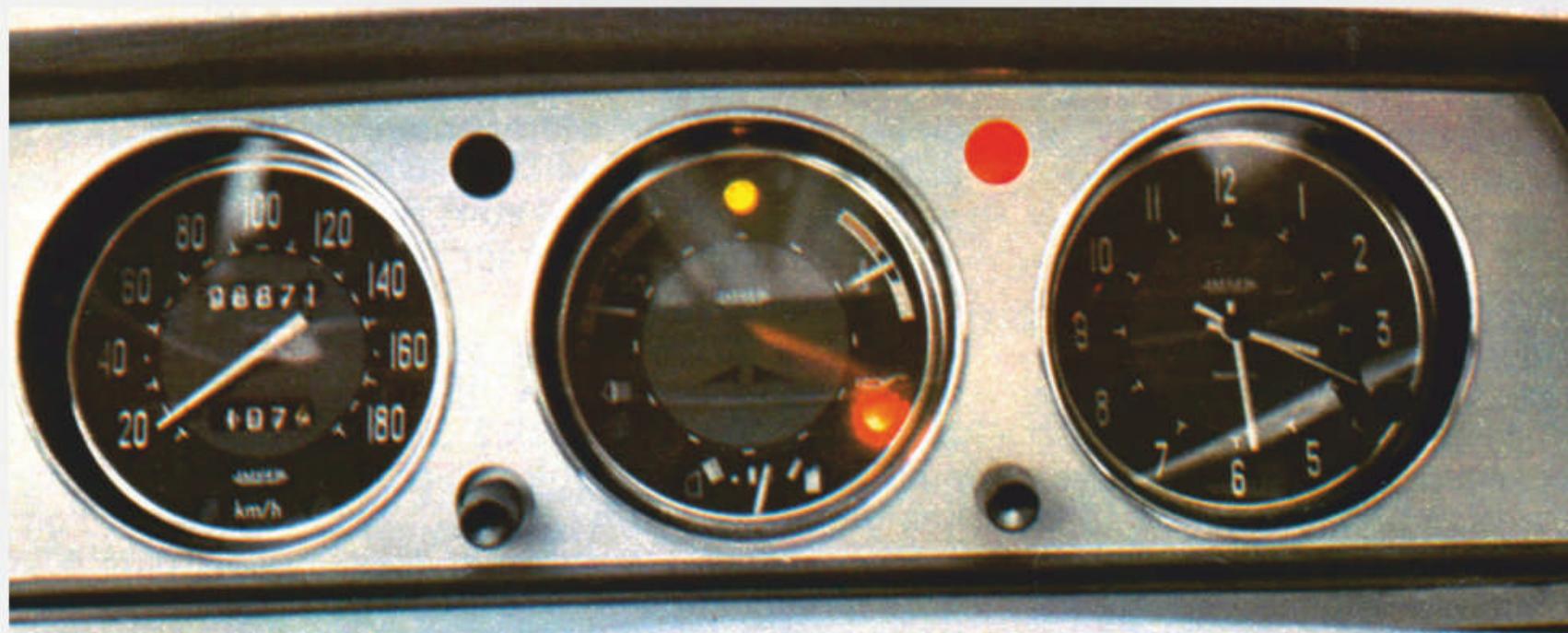
Par André Costa (1970) / Thomas Riaud (2021)

Extraits...

- “En ne comptant que les voitures françaises, la 504 reste en concurrence directe avec les deux R16 de chez Renault et la D Spécial de chez Citroën, ainsi que, dans une faible mesure néanmoins, la Simca 1501.”
- “Pour cet essai 70, nous avons choisi la 504 à carburateur, moins coûteuse que le modèle à injection pour lequel figure encore au tarif un supplément de 1650 F.”
- “Esthétiquement parlant, la carrosserie n'a guère changé ; elle est toujours aussi agréable à contempler de l'avant et son arrière bossu continue à être contesté ça et là, quoiqu'il ne

lui soit plus reproché, comme dans ses débuts, de trop dévoiler ses dessous, en raison de la hauteur de la jupe et du pare-chocs arrière.”

- “Les sièges sont particulièrement confortables avec, à l'avant, des appuie-tête escamotables qui, aussi bien sous l'angle de la sécurité que sous celui du confort, peuvent être considérés comme un progrès notable dont tous les constructeurs devraient s'inspirer.”
- “Disposé carrément au-dessus du train avant, le 4 cylindres en ligne de la 504 est incliné à 45° vers la droite, mais il ne sacrifie pas à la transversale, comme sur les 204 et 304 de la même marque.”



Le poste de conduite de cette 504 millésime 1970 gagne, en plus d'un nouveau volant, un témoin de frein à main et un témoin de lanternes.



La 504 a été voulue cossue, et elle l'est réellement.

La présentation générale est de bon aloi.



↑ Ses qualités

TRÈS BONNE TENUE DE ROUTE

“Sa stabilité en ligne droite est sans défaut, elle est peu sensible au vent et son comportement en virage témoigne d'une étude très soignée.”

TRÈS BON FREINAGE

“Les freins permettent de contrôler la voiture avec beaucoup de précision, quels que soient la vitesse et le revêtement. La répartition du freinage paraît avoir été étudiée avec beaucoup de soin, comme en témoignent la puissance et l'équilibre du freinage sur route mouillée et glissante.”

TRÈS BONNE SUSPENSION

“Bien qu'il ne soit pas question ici d'hydropneumatique, la 504 est une réussite. À partir de 80 km/h, elle efface les inégalités courantes du revêtement, et l'aisance avec laquelle elle encaisse cassis et dos-d'âne prouve la qualité de son amortissement.”

↓ Ses défauts

DIRECTION TROP DÉMULTIPLIÉE

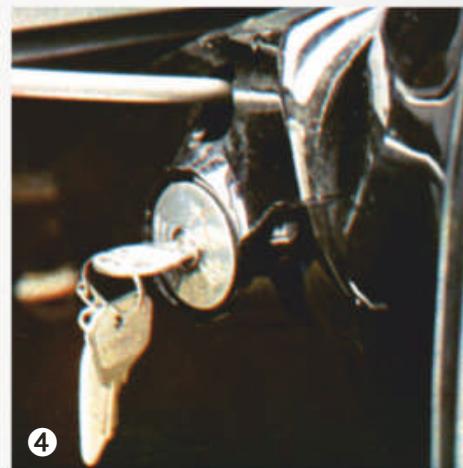
“La direction est douce, même en ville, précise, mais sa démultiplication est abusive.”

VOITURE “ÉTOUFFANT” TOUTE IMPRESSION DE VITESSE

“Moins rapide que lors de notre premier essai, la 504 à carburateur n'est pas une voiture particulièrement nerveuse et, pour risquer une image assez hardie, je dirais qu'elle apparaît plutôt « dieselisée ».”

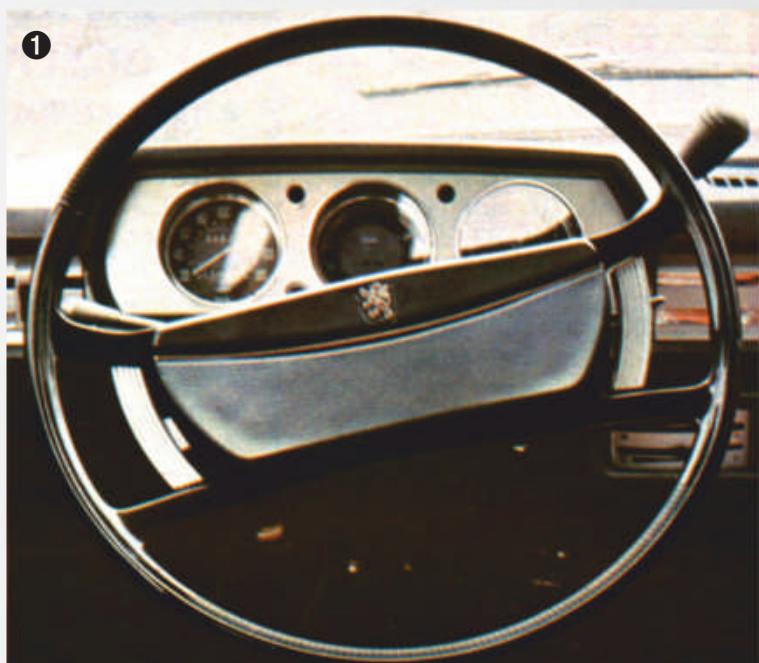
RÉACTIONS DISCUTABLES SUR LA NEIGE

“Si la 504 est extrêmement sûre sous la pluie, il n'est malheureusement pas de même sur la neige ; la 504 s'y révèle difficilement contrôlable, vraisemblablement en raison de la largeur de ses pneumatiques, de sa répartition des masses et de l'importante démultiplication de sa direction.”

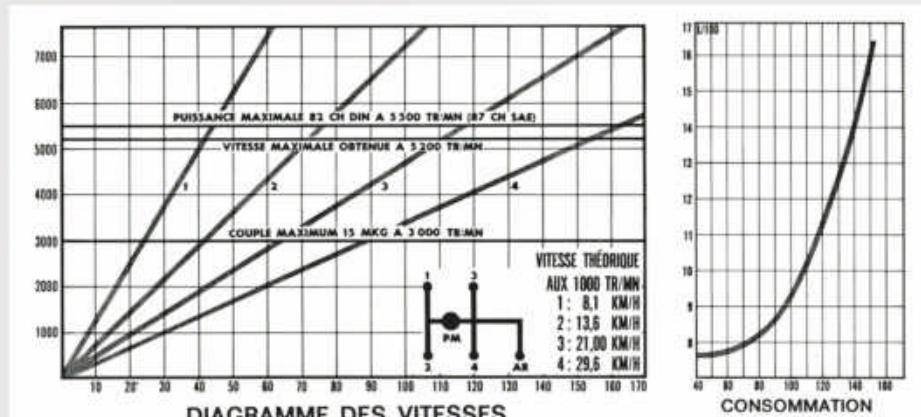


- ➊ Si la 504 bénéficie d'un excellent comportement routier, cette propulsion est en revanche peu à l'aise sur la neige.
- ➋ Les sièges avant, très confortables, disposent, de série, d'appuie-tête.
- ➌ Les glissières de sièges proposent de nombreuses positions de réglage.
- ➍ Les 504 modèle 1970 possèdent une colonne de direction avec contacteur antivol à pêne horizontal, à main gauche.

“La 504 à carburateur n'est pas particulièrement nerveuse, je dirais qu'elle apparaît plutôt « dieselisée »”



① Pour l'année 1970, le volant adopte une inédite "plaque centrale de sécurité". ② Le 4 cylindres 1796 cm³ développe 82 ch DIN. Il reçoit un carburateur et sa puissance fiscale est de 10 CV. ③ La commande du starter manuel a été modifiée pour être plus accessible.



Extraits...

- "Sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, nous avons tourné à 152,9 km/h au chrono avec une personne à bord et 152,3 en charge."
- "La 504 est un peu longue à lancer, mais une fois parvenue à sa bonne vitesse, son couple ainsi que sa puissance disponible à régime moyen lui permettent de conserver son élan, tandis que ses qualités routières contraignent rarement à un ralentissement important."
- "Jugé sur l'angle du confort, le moteur est souple, silencieux, exempt de vibrations, et la boîte est bien synchronisée."
- "Bien assise sur ses très gros pneumatiques 175x14, la 504 est vraiment rassurante à conduire, et la réalité rejoue d'ailleurs l'apparence."
- "Au cours de l'essai routier, nous avons consommé 15,4 litres aux 100 km, et 9,2 litres aux 100 km sur notre circuit habituel, à 70 km/h."
- "Jusqu'à des vitesses déjà élevées, la 504 est neutre en virage puis, si l'on se contente de la guider sans artifices, elle révèle un tempérament sous-vireur assez caractérisé. Si l'on pousse la discussion plus loin, il est facile, au volant, de lancer l'arrière dans des glissades extrêmement progressives qui permettent de passer plus rapidement encore."
- "Dépourvue peut-être d'un certain « brillant », la 504 à carburateur est néanmoins une voiture qui joint à un confort évident des qualités routières qui permettent de la juger favorablement sous l'angle de la sécurité."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Ah ! la 504, voilà un vrai "monument" bien de chez nous. Pour avoir vécu deux années en Afrique du Nord à la fin des années 1980, j'ai eu l'occasion de la pratiquer sur des milliers de kilomètres. Je peux certifier qu'elle était d'une fiabilité à toute épreuve, une notion qui échappe bien sûr ici à André Costa, qui n'avait pas à l'époque le recul nécessaire. Aujourd'hui, de nombreuses 504 roulent encore au Maghreb, mais celles qui lui ont succédé, plus fragiles, se font rares. Ce qui est le cas de la 508, sa descendante directe...

KIA RIO

La Rio fait partie des citadines, le segment le plus vendu en France, où se battent les Clio et 208. Elle y joue de sa garantie 7 ans toujours unique, et son récent restylage la maintient au goût du jour. Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre

De l'eau a coulé sous les ponts depuis le lancement de la quatrième génération de Kia Rio en 2017 : à l'époque, la Clio n'était pas hybride et la 208 pas électrique. La Rio, elle, apparaissait à la fois en essence et en diesel, comme ses rivales. Seulement trois ans après, la Rio subit un toilettage, et cette "phase 2" n'a plus droit au diesel (déjà disparu avant le restylage), qu'elle

a troqué contre des versions à micro-hybridation, à défaut d'électrification plus poussée. Mais ce n'est pas tout : la Rio étrenne une boîte manuelle dite "intelligente" à tringlerie automatisée prometteuse sur le papier, et reçoit les aides à la conduite modernes, mais uniquement sur certaines versions. Le "repoufrage de nez" a également concerné le style, avec une calandre modifiée,

l'apparition de feux avant 100 % LED en haut de gamme, et à l'intérieur un écran central un peu plus grand, sans oublier de nouveaux services connectés et une nouvelle finition GT Line Premium qui vient coiffer la gamme. De quoi garder cette Rio parfaitement à jour face aux stars que sont les Clio et 208, même si la micro-hybridation de la coréenne laisse finalement à désirer.

La Rio peut désormais recevoir des feux avant 100 % LED, comme ici en finition GT Line Premium.



LA GAMME

Moteur/Finitions (€)	Motion	Active	GT Line	GT Line Premium	Malus écologique
1.2 DPi 84 ch BVM5	14 890 €	16 690 €			0 € (de 128 à 130 g)
1.0 T-GDi 100 BVM6		17 990 €			0 € (125 g)
1.0 T-GDi 100 DCT7		19 290 €			0 € (de 126 à 127 g)
1.0 T-GDi 100 MHEV iBVM6			20 390 €	22 190 €	0 € (125 g)
1.0 T-GDi 120 MHEV iBVM6			21 090 €	22 890 €	0 € (125 g)
1.0 T-GDi 120 MHEV DCT7			22 390 €	24 190 €	0 € (de 125 à 126 g)



1

➊ Avec 4,07 m de long, la Rio concurrence directement les Clio et 208 : sacré challenge ! Les jantes de 17 pouces sont de série sur les finitions GT Line et GT Line Premium. ➋ Il faut être expert pour reconnaître l'écran central de 8 pouces au lieu de 7 depuis le restylage. Les inserts décoratifs façon carbone ne sont pas du plus bel effet...



2

LES TRANSMISSIONS

LES BOÎTES MANUELLES

Le moteur d'entrée de gamme a droit à une boîte à 5 rapports, contre 6 pour les autres. L'intérêt aurait dû venir de cette boîte appelée "iBVM6", dont la tringlerie pilotée électroniquement permet de rouler en roue libre au lever de pied. Si la technologie est plutôt bien faite en matière d'à-coups puisqu'elle est transparente,

elle déçoit sur son objectif principal : la baisse de la consommation.

❤ LA BOÎTE DOUBLE EMBRAYAGE

Elle est disponible sur le moteur 100 ch sans hybridation et sur le 120 ch MHEV. Agréable en ville, elle ne coûte que 1 300 € de plus que la boîte manuelle : un prix raisonnable pour cette technologie.

L/I/h/empattement : 4,07 / 1,73 / 1,45 / 2,58 m

MOTEURS ESSENCE

	1.2 DPi 84 ch	1.0 T-GDi 100	1.0 T-GDi 100 MHEV	1.0 T-GDi 120 MHEV
Puissance maxi (ch à tr/mn)	84 à 6 000	100 à 6 000	100 à 6 000	120 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	118 à 4 200	172 à 1 500	172 à 1 500	172 à 1 500
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	162	182	188 ⁽²⁾	185
Accélération 0-100 km/h (s)	12,4	10,7	10,4 ⁽²⁾	10,4
Reprise 90-130 en 5 ^e /6 ^e ou Drive (s)	23,4 ⁽¹⁾	NC	NC	19,6 ⁽³⁾
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	6,7	6,1	5,5 ⁽²⁾	6,5

(1) En 5^e. (2) Chiffres constructeur. (3) En 6^e.

LES MOTEURS

ESSENCE

1.2 DPi 84 ch

Paradoxalement, le moteur d'entrée de gamme est le seul 4 cylindres, tous les autres étant des 3 cylindres. Mais ce 1,2 l doit se passer de turbo, contrairement aux motorisations supérieures. Il se montre suffisant en ville mais vite limité, notamment en reprises, comme en témoignent les 23 secondes nécessaires pour passer de 90 à 130 km/h en 5^e : c'est mou !

❤ 1.0 T-GDi 100 ch

Ce moteur existait déjà avant restylage et offre un couple bien plus important et disponible plus tôt grâce au turbo : l'agrément est nettement supérieur au 1,2 l. Ce bloc sans hybridation va rester au catalogue et coexister avec les nouveaux blocs électrifiés pour proposer un choix le plus large possible. Il est disponible en boîte manuelle à 6 rapports ou en boîte double embrayage à 7 rapports, uniquement avec la finition Active.

1.0 T-GDi 100 ch MHEV iBVM6

Le même bloc reçoit à la fois une micro-hybridation pour consommer moins et une boîte manuelle qui permet de rouler en roue libre au lever de pied, pour consommer moins également. Hélas, nos mesures n'ont trouvé aucun gain, ni en performances ni en consommations, par rapport à la version sans hybridation et avec boîte classique. En revanche, ce bloc donne accès aux finitions supérieures, avec plus d'équipements certes, mais pour plus cher, forcément...

1.0 T-GDi 120 ch MHEV

Une cartographie différente permet de gagner 20 ch de plus, mais le couple reste identique : le gain en performances et à l'usage est quasi nul. Seul avantage sur la version MHEV 100 ch : l'accès à la boîte double embrayage. Mais si vous préférez la boîte manuelle, aucune raison de choisir cette version et les 700 € de plus qu'elle entraîne par rapport à la version MHEV 100 ch.

EQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, allumage automatique des feux, banquette arrière rabattable 60/40, climatisation manuelle, condamnation centralisée avec télécommande, jantes acier 15 pouces avec enjoliveurs, rétroviseurs extérieurs à réglages électriques, système audio avec 4 haut-parleurs, vitres avant électriques (à impulsion côté conducteur), volant réglable en hauteur et en profondeur.

EQUIPEMENTS/OPTIONS

	Motion	Active	GT Line	GT Line Premium
Accès à bord et démarrage sans clé				Série
Accoudoir central avant coulissant				Série
Aide au maintien en file			Série	
Bluetooth				
Caméra de recul		Série		
Capteur de pluie				Série
Climatisation automatique				Série
Écran central tactile 8 pouces avec Android Auto et Apple CarPlay		Série		
Feux arrière à LED			Série	
Feux avant 100 % LED				Série
Freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes			Série	
GPS connecté				Série
Jantes alliage 15 pouces		Série		
Jantes alliage 17 pouces			Série	Série
Pack aides à la conduite ⁽¹⁾	600 €		Série	Série
Pack Techno sur iBVM6 ⁽²⁾				400 €
Pack Techno sur DCT7 ⁽³⁾				650 €
Passage feux de route / feux de croisement automatique			Série	
Pédalier façon aluminium			Série	
Peinture métallisée	550 €	550 €	550 €	550 €
Prise USB à l'arrière				Série
Projecteurs antibrouillard à LED			Série	
Radar de parking avant				Série
Régulateur/limiteur de vitesse		Série		
Rétroviseurs extérieurs dégivrants		Série		
Rétroviseur intérieur automatique jour/nuit				Série
Rétroviseurs rabattables électriquement			Série	
Sellerie cuir de synthèse/tissu			Série	
Système audio 6 haut-parleurs		Série		
Vitres arrière électriques		Série		
Vitres arrière surteintées			Série	
Volant à méplat			Série	

(1) Comprend le freinage automatique d'urgence avec détection piétons, aide au maintien en file et détecteur de fatigue.

(2) Comprend la surveillance des angles morts, la détection de trafic arrière lors des manœuvres et la lecture des panneaux de signalisation. (3) Ajoute au Pack Techno iBVM6 le régulateur de vitesse adaptatif.



❶ L'habitabilité aux places arrière est dans la moyenne. ❷ L'hybridation a un peu réduit le coffre. ❸ Pas de combiné d'instruments numériques pour cette Rio mais une très bonne lisibilité. ❹ L'écran central a gagné un pouce en diagonale et reçoit notamment un GPS assez performant! ❺ Un sélecteur de mode de conduite permet de gérer l'hybridation.

**LES FINITIONS****MOTION**

La finition d'entrée de gamme est uniquement disponible avec la petite motorisation de 84 ch. L'équipement évite l'indigence puisqu'il comprend la climatisation manuelle, l'allumage automatique des feux ou les vitres et rétros électriques. En revanche, pas d'écran central tactile ni de régulateur de vitesse, mais il y a bien une radio avec 4 haut-parleurs.

**ACTIVE
(MOTION + 1 800 €)**

Disponible avec le petit moteur et la version sans hybridation du 3 cylindres, cette finition ajoute l'écran central, le régulateur de vitesse et même la caméra de recul, les vitres arrière électriques ou les jantes alliage (les roues sont en tôle sur la finition Motion). Elle donne également accès en option à certaines aides à la conduite, dont le freinage automatique d'urgence.

GT LINE

Ce niveau est disponible sur les motorisations avec micro-hybridation uniquement. Comme son nom l'indique, il se veut dynamique au moins visuellement avec des jantes alliage de 17 pouces, un diffuseur arrière avec double sortie d'échappement chromée, le volant à méplat ou les vitres arrière surteintées. Outre ces éléments de style, les aides à la conduite deviennent pour partie de série, dont le freinage automatique d'urgence.

**GT LINE PREMIUM
(GT LINE + 1 800 €)**

Il s'agit du haut de gamme, proposé sur les mêmes motorisations que le niveau précédent. Il y ajoute entre autres les feux avant 100 % LED, la climatisation automatique, le GPS, l'accès à bord et le démarrage sans clé. Cette finition est également la seule à pouvoir recevoir en option le régulateur de vitesse adaptatif si vous avez au préalable choisi la boîte double embrayage.



Le bouclier arrière spécifique et la double canule d'échappement de la GT Line lui donnent un petit air dynamique.

LES PRINCIPALES OPTIONS

SYSTÈMES AVANCÉS D'AIDE À LA CONDUITE

(650 €, uniquement sur Active)

Ce pack comprend le freinage automatique d'urgence avec la détection piétons et cyclistes, l'aide au maintien en file avec correction au volant, le passage automatique feux de croisement / feux de route et un détecteur de fatigue. De quoi mettre la Rio à la page technologiquement même s'il en manque encore un peu, comme la surveillance des angles morts (il faut aller sur les finitions supérieures pour l'obtenir).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK TECHNO

(400 € sur iB/M6 ou 650 € sur DCT7, uniquement sur GT Line Premium)

Justement, la surveillance des angles morts se trouve ici, mais encore en option. Le pack comprend également la lecture des panneaux de signalisation et la détection de trafic arrière lors des manœuvres. Sur les versions à boîte double embrayage, le régulateur de vitesse adaptatif vient dans la dotation. À noter qu'à part ce pack Techno et le précédent, il n'y a pas d'autre option au catalogue de la Rio, si ce n'est la peinture métallisée à 550 €. Il n'y a notamment pas d'autres jantes prévues que celles de série...



 **NOTRE CHOIX**
Kia Rio 1.0 T-GDi 100 DCT7 Active
19290 € (malus 0 € et hors options)

La micro-hybridation n'apportant pas grand-chose en agrément ni en consommation, autant rester sur une motorisation aussi agréable et moins chère, le gain en tarif permettant de prendre la version à boîte double embrayage idéale pour une citadine. Cette motorisation est obligatoirement associée à la finition Active, déjà correctement équipée et qui donne accès au freinage d'urgence automatique en option : pourquoi s'en priver ?

LES TEINTES

Peintures vernies



Blanc céleste (série)



Peintures métallisées (550 €)



Bleu azur



Gris magnétique

Jaune impérial



Noir ébène



Rouge grenadine



Gris ardoise (non disponible sur GT Line et GT Line Premium)



Bleu Denim (non disponible sur GT Line et GT Line Premium)



Gris aluminium (non disponible sur GT Line et GT Line Premium)

LES JANTES



Jantes 15 pouces avec enjoliveurs (série sur Motion)



Jantes alliage 15 pouces (série sur Active)



Jantes alliage 17 pouces (série sur GT Line et GT Line Premium)

RENAULT MÉGANE IV

Cette quatrième Mégane est sans aucun doute la meilleure de toutes. Plutôt fiable, toujours agréable sur la route et proposée à des tarifs compétitifs, elle représente aujourd'hui une bonne affaire en occasion.

Par Didier Laurent Photos Florian Grout

Alors que les SUV ont le vent en poupe, les berlines ont de plus en plus de mal à se faire une place dans le paysage automobile français. Même les sociétés, grandes consommatrices de berlines passe-partout, s'orientent vers des modèles au toit surélevé, pour motiver leurs troupes et se donner une image plus jeune. Ce qui ne fait pas de la Mégane un modèle à éviter, bien au contraire. La compacte Renault n'a jamais été aussi moderne, est bien équilibrée sur route et affiche une tranquillité d'usage assez marquée. En outre, sa cote en occasion est plutôt favorable aux acheteurs. En clair, c'est une bonne affaire. Certes, elle n'est pas la plus vaste de sa catégorie, son coffre n'est pas très pratique à l'usage avec un seuil de chargement un peu trop haut. Mais la version break (Estate) est en revanche très logeable pour le gabarit. Sa finition n'est pas non plus à son meilleur niveau lorsqu'on ausculte l'habitacle dans le détail. Mais viser la gamme Intens, voire GT-Line, d'allure sportive tout en conservant une mécanique standard, peut permettre de rouler à bord d'un modèle agréable à l'œil et mieux présenté. Une version à essence TCe 140, accouplée à une boîte à double embrayage EDC vous ravira à coup sûr, et c'est d'ailleurs notre recommandation.

RENAULT Mégane 4	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
1.2 TCe	100	7,5	Une version d'appel sans intérêt, avec le "vieux" moteur 1.2. Même si le budget est serré, mieux vaut l'éviter.
1.2 TCe	130	7,7	Un bloc fiable, mais à l'agrément de conduite limité pour une consommation plutôt élevée. Un choix envisageable si le prix est bas.
1.3 TCe	115	7	Un moteur récent lancé en mars 2018. Caractérisé par son agrément et sa souplesse, l'ensemble est assez brillant pour la puissance.
1.3 TCe	140	6,9 (en boîte EDC)	Le meilleur choix en essence, voire dans l'absolu. Rondeur de fonctionnement et consommation mesurée sont au rendez-vous. Attelage fort réussi avec la boîte automatique EDC7.
1.3 TCe	160	7,8	La même mécanique avec un niveau de performance supérieur. Pas mal mais plus chère et plus rare. Pas totalement légitime.
1.6 TCe EDC7	205/165	8,5 (version 165 ch)	Le bloc 205 ch ne vaut pas le détour. Il manque de caractère et n'est pas si agréable. Il est remplacé en juillet 2018 par un nouveau moteur de 165 ch bien plus plaisant.
R.S.	275/280	9	Quelle que soit la puissance, la Mégane R.S. est une sportive réussie, qui va devenir collector. Pour les amateurs du genre.
Diesel	1.5 dCi 90/95 - Blue dCi 95	90/95	Un diesel honnête, qui manque un peu de pep mais qui offre un niveau de consommation très bas.
	1.5 dCi 110/Blue dCi 115	110/115	Le même en – un peu – mieux, avec de meilleures performances et toujours une sobriété de premier plan.
	1.6 dCi 130	130	Le diesel le plus réussi de la gamme, pourvu d'une excellente tonicité. Rapport performances/consommation tout à fait intéressant. Plutôt pour les gros rouleurs.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 10 000 € ⁽¹⁾
Diesel : à partir de 10 000 € ⁽²⁾
Génération : 4 ^e
Commercialisation : janvier 2016
Restylage : février 2020
Type de carrosserie : berline et break
Nombre d'exemplaires en circulation : 177 800

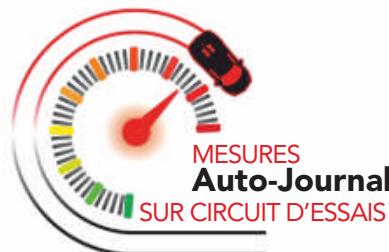
(1) Moins de 60 000 km. (2) Moins de 80 000 km



NOTRE CHOIX

RENAULT MÉGANE
1.3 TCE 140 INTENS

de 2018

1^{er} prix prospecté : 16 500 €
40 000 km

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	140 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	240 Nm à 1 600 tr/mn
Type	4 en ligne, ess., turbo
Cylindrée	1 332 cm ³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique / 7

Châssis

Diamètre de braquage	11,2 m
Pneumatiques	205/50 R 17

Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	4,36 / 1,81 / 1,45 / 2,67 m
Poids/tractable freiné	1 351 / 665 kg

Performances

1 000 m d.a.	30,8 s
De 0 à 100 km/h	9,4 s
90 à 130 km/h (en Drive)	8,8 s
Vitesse maxi	205 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	32 / 69 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149 / 142 cm
Volume coffre	405 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽¹⁾ : 741 €	Carte grise ⁽²⁾ : 233,10 €
----------------------------------	---------------------------------------

Consommations

Moyenne	6,9 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,6 / 6,5 / 6,5 l/100 km
Autonomie/réservoir	681 km / 47 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	292 €	Amortisseurs AR	272 €
Disques AV ⁽³⁾	220 €	Embrayage	NC
Disques AR ⁽³⁾	178 €	FAP	non
Plaquettes AV ⁽⁴⁾	46 €	Pneus ⁽³⁾	240 €
Plaquettes AR ⁽⁴⁾	46 €	Feu AV	1 249 €
Filtre à air	36 €	Feu AR ⁽⁵⁾	358 ou 596 €
Filtre à huile	18 €	Bouclier AV	580 €
		Bouclier AR	507 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (2) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu. (5) Selon droite ou gauche, aile et coffre.

LE BILAN FIABILITÉ

En essence comme en diesel, la tranquillité d'usage est plutôt de mise. Les rappels sont assez nombreux, ainsi que les opérations techniques de service, menées pendant les révisions. Une voiture bien suivie donne satisfaction.

LES PANNEES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEUR 1.2 TCE

Des fuites d'huile sont parfois constatées sur la vanne de déphaseur de l'arbre à cames. Sur les premiers modèles, ce moteur est également connu pour sa forte consommation d'huile, pouvant aller jusqu'à la destruction du moteur (millésime 2016).

BOÎTE DE VITESSES EDC

Sur les modèles construits jusqu'en mai 2018, la boîte émet des bruits suspects. Il faut remplacer certaines pièces du mécanisme à double embrayage, procéder à une vidange de la boîte et la reprogrammer.

AUTRES DÉFAILLANCES

PNEUMATIQUES

Les réglages "usine" font que la Mégane IV use assez vite ses gommes (intérieur de la bande de roulement). Les vis des triangles de suspension peuvent être en cause. Les concessionnaires prennent normalement en charge la réparation et le parallélisme.

MOTEUR 1.6 DCI

Des cas de perte de puissance, concernant surtout les voitures qui font des trajets courts et répétés (encombrement du filtre à particules). Les diesels modernes ont besoin de rouler périodiquement à des rythmes soutenus pour brûler les particules qu'ils emmagasinent dans leur FAP.

MOTEURS DIESEL

Surtout sur les trois premiers millésimes, fuite du liquide de refroidissement au niveau de la durit du radiateur (témoin d'alerte).

TRAIN AVANT

Des "clong" s'entendent à l'avant, en virage ou en manœuvre, lors de braquages. Ils peuvent provenir des rotules de direction ou des bielles de barre stabilisatrice.

SYSTÈME MULTIMÉDIA

Le dispositif R-Link de 2^e génération connaît quelques bugs (défauts d'allumage, d'affichage, de fonctionnement GPS et/ou radio). Reprogrammation nécessaire.

LES RAPPELS

MAJEURS

GROUPE HYDRAULIQUE DE FREINAGE (JUILLET 2016)

Sur 2 218 Mégane fabriquées entre le 26 février et le 22 avril 2016, le groupe hydraulique de freinage peut être pollué par des particules métalliques/plastiques. Il en découle une baisse de performance de l'aide au freinage ou du contrôle de trajectoire. La pièce doit être remplacée.

FLEXIBLES FREIN AVANT (OCT. 2016)

Sur 9 598 véhicules produits avant le 4 février 2016, un flexible de frein avant peut frotter sur la jante ou le pneu, créant une fuite du liquide de frein, et une perte d'efficacité du freinage. Contrôle des flexibles, et remplacement si besoin.

SÉCURITÉ ENFANT (MAI 2017)

Sur 9 392 voitures (sorties entre le 20 mai 2016 et le 18 juillet 2016), le levier de sécurité enfant sur les portes AR peut

présenter une trop faible résistance à l'effort. Il convient de remplacer la pièce.

GROUPE MOTO-VENTILATEUR (MARS 2019)

Sur 1 302 Mégane 1.6 dCi fabriquées entre le 13 septembre et le 15 novembre 2018, le groupe moto-ventilateur peut être équipé de condensateurs non conformes. Le risque : emballement, voire incendie. Le groupe moto-ventilateur doit être remplacé.

BANQUETTE AR (SEPTEMBRE 2016)

Sur 6 046 Mégane produites entre le 6 janvier et le 11 février 2016, les vis de fixation des verrous de la banquette peuvent ne pas être conformes. Il peut en découler des vibrations, voire une mauvaise tenue du dossier. Les vis sont contrôlées, la banquette parfois remplacée.

& MINEURS

BOÎTE AUTOMATIQUE (AVRIL 2017)

Sur 3 080 voitures à boîte auto fabriquées jusqu'au 23 janvier 2017, faiblesse de la partie électronique qui entraîne une surchauffe de l'embrayage, générant des pertes d'accélération ou des à-coups. Il faut reprogrammer le boîtier de gestion.

NOTICE D'UTILISATION (JUILLET 2017)

La notice d'utilisation de 45 457 voitures fabriquées avant le 11 octobre 2016

comporte une erreur au chapitre 3.22 (condamnation des portes arrière). Une page corrigée a été envoyée aux propriétaires.

CÂBLAGE BATTERIE (FÉVRIER 2019)

Sur 409 Mégane R.S. (du 1^{er} février 2018 au 9 mai 2018), à la suite d'un mauvais câblage de la batterie, le voyant Service et/ou Stop s'allume, le moteur pourrait ne plus démarrer, voire se couper en roulant. Contrôle, voire remplacement du câblage.

NOUVEAU

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

Stéphane Bern

Mission Patrimoine

Nouveau

#2 JANVIER FÉVRIER MARS 2021

Bibliothèque nationale de France

LA MÉMOIRE DE NOTRE PAYS

Abbaye Sainte-Marie à Longues

DANS LES COULISSES D'UN CHANTIER EXCEPTIONNEL

“Le patrimoine, c'est d'abord un trésor d'humanité”

Roselyne Bachelot interviewée par Stéphane Bern

Portrait VAUBAN, LE VISIONNAIRE SOUCIEUX DU PEUPLE

EN PARTENARIAT AVEC FDJ ET LES JEUX MISSION PATRIMOINE



EN VENTE ACTUELLEMENT

chez votre marchand de journaux

En partenariat avec



LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	■ 2 370	23 950
1.6 JTDM 120 ch	6	■ 230	26 750
2.0 JTDr 170 ch Ti TCT	NC	■ 400	34 450
Surcoût Ti : "base" + 4 150 €			
Surcoût Sprint : Ti + 0 €			
Surcoût Veloce : Sprint + 3 450 €			
GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	■ 7 086	40 900
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	■ 12 012	57 500
Quadrifoglio	NC	■ 30 000	88 900
2.2 Diesel 136 ch Auto.	7	■ 125	37 200
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	8	■ 125	43 500
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	■ 125	45 500
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	■ 1 629	57 000
Surcoût Super : "base" + 4 400 €			
Surcoût Sprint : Super + 4 400 €			
Surcoût Sprint 110 ans : Sprint + 1 200 €			
Surcoût Ti : Sprint + 3 000 €			
STELVIO			
2.0T 200 ch Super Q4 Auto.	12	■ 18 905	51 100
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	■ 20 396	62 700
Quadrifoglio	NC	■ 30 000	98 000
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	■ 1 386	42 000
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	■ 1 504	49 100
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	■ 3 119	61 000
Surcoût Super : "base" + 4 700 €			
Surcoût Sprint : Super + 4 600 €			
Surcoût Sprint 110 ans : Sprint + 1 200 €			
Surcoût Ti : Sprint + 3 300 €			
Surcoût Veloce : Ti + 500 €			

ALPINE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A110			
Pure	15	■ 1 761	54 700
S	18	■ 1 901	66 500
Surcoût Légende: Pure + 3 800 €			
Surcoût Légende GT : Légende + 10 800 €			
Surcoût Color Edition : Légende + 12 500 €			

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Vantage Coupé V8	NC	■ 30 000	151 060
Vantage Roadster V8	NC	■ 30 000	158 630
DB11 V8 Coupé	NC	■ 30 000	189 277
DB11 AMR V12 Coupé	NC	■ 30 000	224 874
DB11 Volante V8	NC	■ 30 000	204 705
DBS SuperLeggera Coupé	NC	■ 30 000	288 504
DBS SuperLeggera Volante	NC	■ 30 000	298 670
DBX	NC	■ 30 000	195 126

AUDI



Audi

Premium Murat
105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16^e
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	■ 230	28 210
40 TFSI S line S tronic	11	■ 1 276	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	■ 310	29 710
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €			

NOUVEAU Q2

30 TFSI	6	0	27 900
35 TFSI Design	8	■ 50	32 700
35 TDI Design Quattro S tronic	8	■ 210	39 150
Surcoût Design : "base" + 2 800 €			
Surcoût Advanced : Design + 1 700 €			
Surcoût S line : Advanced + 2 300 €			
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	■ 6 724	55 900
40 TFSI e	NC	■ 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	■ 818	42 400
45 TFSI	14	■ 1 386	45 070
TTS	19	■ 5 715	63 530
RS	28	■ 16 149	77 770
Surcoût S line : "base" + 5 400 €			

TT ROADSTER

Surcoût: coupé + 3 030 €			
Q3			
35 TFSI	8	■ 360	34 750
40 TFSI Design Quattro S tronic	11	■ 13 109	45 160
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	■ 11 488	47 900
RS	29	■ 28 107	69 930
35 TDI Quattro	8	■ 4 279	39 840
40 TDI Design Quattro S tronic	10	■ 2 205	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	■ 540	37 750
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	■ 13 109	47 560
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	■ 12 012	50 300
RS	29	■ 29 070	70 900
35 TDI Quattro	8	■ 4 279	42 740
40 TDI Design S tronic	10	■ 2 370	49 790
Surcoût Design : "base" + 2 300 €			
Surcoût S line : Design + 3			

100 [LE PRIX DU NEUF]

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	M	125	37 350
M235i xDrive	19	M	1 761	55 550
216d	6	0	33 850	
218d	8	0	34 050	
220d	10	0	40 250	
Surcoût M Sport : "base" + 6 350 €				
X1				
sDrive18i Lounge Auto.	7	M	210	33 950
sDrive20i Lounge DKG	11	M	400	40 550
xDrive25e Lounge	17	B	2 000	46 750
sDrive16d Lounge	6	0	34 500	
sDrive18d Lounge	8	0	37 100	
xDrive20d Lounge	10	M	400	44 500
Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €				
X2				
sDrive18i Première	7	M	170	34 050
sDrive20i Première	11	M	310	40 650
M35i Auto.	19	M	3 119	58 200
xDrive25e Première	7	B	2 000	48 300
sDrive16d Première	6	0	34 450	
sDrive18d Première	8	0	37 200	
xDrive20d Première Auto.	10	M	330	44 550
Surcoût Lounge : Première + 5 050 €				
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	240	37 700
320i Lounge	10	M	240	41 300
330i Lounge Auto.	15	M	360	47 200
M340i xDrive	25	M	3 552	66 200
M3 Compétition	41	M	30 000	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	170	54 200
M340d xDrive	22	M	983	68 150
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	260	48 000
M440i xDrive	25	M	3 119	68 400
M4 Compétition	41	M	30 000	104 550
420d	10	0	50 550	
Surcoût M Sport : "base" + 4 050 €				
NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	M	740	54 500
M440i xDrive	26	M	4 818	74 900
420d	10	0	57 050	
Surcoût M Sport : "base" + 5 050 €				
Z4				
sDrive20i	11	M	1 629	46 650
sDrive30i	15	M	1 629	55 050
M40i	23	M	6 039	68 000
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Surcoût M Sport : Sport + 2 100 €				
X3				
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	4 543	48 400
M40i Auto.	25	M	17 490	76 300
M Competition	41	M	30 000	108 850
xDrive30e Lounge	8	0	59 700	
sDrive18d Première Auto.	7	M	240	45 300
xDrive20d Lounge Auto.	10	M	898	53 000
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	1 629	59 800
M40d Auto.	21	M	3 331	75 700
ix3 Inspiring	7	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	4 543	57 950
M40i Auto.	25	M	16 810	79 100
M Competition	41	M	30 000	111 350
xDrive20d Lounge Auto.	11	M	818	56 850
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	1 386	63 350
M40d Auto.	21	M	2 918	78 500
Surcoût xLine : Lounge + 5 850 €				
Surcoût M Sport : xLine + 2 250 €				
NOUVELLE SÉRIE 5				
520i Lounge	10	M	210	50 150
M550i xDrive	44	M	30 000	96 400
M5 Compétition	57	M	30 000	138 850
530e Lounge	10	0	58 250	
545e xDrive Lounge	17	0	70 550	
518d Lounge	8	0	47 700	
520d Lounge	10	0	51 150	
530d Lounge	12	M	50	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	360	65 250
630d Lounge xDrive	17	M	1 074	73 500
Surcoût Luxury : Lounge + 5 650 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 €				
SÉRIE 7				
740 Li xDrive	22	M	10 011	107 750
750i xDrive	43	M	30 000	118 050
745e	13	0	105 650	
730d xDrive	16	M	898	99 450
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €				
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 200 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840i xDrive	23	M	12 012	102 100
M850i xDrive	49	M	30 000	129 150
M8 Compétition	55	M	30 000	173 450
840d xDrive	20	M	1 901	104 300
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	17 490	75 000
M50i	44	M	30 000	98 550
M Competition	56	M	30 000	145 400
xDrive45e Lounge	15	0	84 350	
xDrive25d Lounge	12	M	7 086	66 050
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	3 784	73 100
xDrive40d Lounge	22	M	8 254	78 300
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €				
X6				
xDrive40i Lounge	23	M	16 149	81 700
M50i	44	M	30 000	101 800
M Competition	56	M	30 000	148 200
xDrive30d Lounge	16	M	3 552	79 800
xDrive40d Lounge	2	M	8 254	85 000
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €				
Surcoût M Sport : xLine + 850 €	</			

NOUVELLE 500 E CABRIOLET					
Surcoût : berline + 3 400 €					
500L					
1.4 95 ch Sport	6	M	3 119	18 890	
1.3 MultiJet 95 ch Sport	5	M	50	22 890	
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	M	230	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	1 901	19 690	
Surcoût Pack : "base" + 500 €					
Surcoût Plus : Pack + 500 €					
PANDA 4X4					
0.9 TwinAir 85 ch	5	M	1 901	17 690	
500X					
1.0 FireFly Turbo 120 ch City Cross	6	M	450	22 090	
1.3 FireFly Turbo 150 ch City Cross DCT	8	M	740	25 090	
1.3 MultiJet 95 ch City Cross	5		0	22 090	
1.6 MultiJet 120 ch City Cross	6	M	125	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	818	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		0	20 500	
1.0 EcoB. 125 ch mHEV Cool & Connect	6		0	19 150	
1.0 EcoBoost 155 ch mHEV ST-Line	NC		0	22 750	
ST Pack	11	M	1 276	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		0	23 100	
1.0 EcoBoost 125 ch mHEV	NC		0	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	M	170	23 100	
1.0 EcoBoost mHEV 155 ch Titanium	8		0	24 100	
ST	NC	M	983	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	M	75	28 400	
1.0 EcoBoost 125 ch mHEV Titanium	NC		0	26 800	
1.5 EcoBoost 150 ch ST-Line Auto.	NC	M	260	29 800	
1.0 EcoBoost 155 ch mHEV ST-Line	NC		0	27 900	
2.0 EcoBoost 280 ch ST	17	M	6 375	35 950	
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	M	170	35 450	
Surcoût ST-Line : Titanium X + 0 €					
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 1 000 €					
FOCUS ACTIVE					
1.0 EcoBoost 125 ch mHEV	NC		0	26 800	
1.0 EcoBoost 125 ch Auto.	NC	M	210	28 400	
1.5 EcoBoost 155 ch mHEV	NC		0	27 900	
1.5 EcoBlue 120 ch	6		0	27 900	
2.0 EcoBlue 150 ch Auto.	NC		0	31 750	
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	740	27 000	
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	7	M	540	31 000	
2.5 Duratec PHEV 190 ch Titanium	NC	B	2 000	39 000	
2.5 Duratec PHEV 225 ch Titanium	13	B	2 000	40 800	
1.5 EcoBlue 120 ch Trend	7		0	29 000	
2.0 EcoBlue mHEV 150 ch Titanium	8		0	34 000	
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium Intel. AWD	11	M	540	37 000	
Surcoût Titanium : Trend + 3 000 €					
Surcoût Titanium : Titanium + 2 000 €					
Surcoût ST-Line : ST-Line + 2 400 €					
Surcoût Vignale : ST-Line + 2 600 €					
MONDEO					
Hybrid 187 ch ST-Line	9		0	40 500	
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M	330	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	1 386	41 550	
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M	2 918	45 550	
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 700 €					
GALAXY					
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium Business	8	M	1 629	43 550	
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium Business Auto.	NC	M	3 119	47 450	
NOUVELLE MUSTANG MACH-E					
Standard Range	NC	B	3 000	48 990	
Extended Range	NC	B	3 000	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	30 000	48 800	
Bullitt	37	M	30 000	55 400	
Surcoût 55 : "base" + 3 200 €					
MUSTANG CONVERTIBLE					
Surcoût : Fastback + 4 000 €					
TOURNEO COURIER					

GRAND CHEROKEE				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
SRT Auto.	39	M 30 000	90 700	
Trackhawk	70	M 30 000	121 800	
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M 30 000	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	0	15 590	
1.0 T-GDI 100 ch GT Line	5	0	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	
Surcoût Active : Motion + 2 000 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Design + 2 000 €				
CEED				
1.0 T-GDI 100 ch Motion	6	M 50	21 090	
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	M 50	21 590	
1.4 T-GDI 140 ch Motion	7	M 190	22 590	
GT DCT	11	M 1 901	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	M 100	27 590	
1.0 T-GDI 140 ch GT Line	7	M 230	28 590	
GT DCT	12	M 1 901	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 210	24 990	
1.0 T-GDI 140 ch Motion	8	M 310	25 990	
1.6 T-GDI 204 ch Design	11	M 1 276	31 590	
Hybride Rechargeable Active	5	B 2 000	36 490	
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	M 540	27 590	
1.6 CRDi 136 ch Motion	7	M 100	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 100	27 490	
1.6 CRDi 136 ch MHEV Active	7	M 230	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 €				
NOUVEAU SORENTO				
Eco plug-in Motion	10	B 2 000	48 990	
Surcoût Active : Motion + 4 000 €				
Surcoût Design : Active + 4 000 €				
Surcoût Premium : Design + 4 000 €				
NOUVELLE STINGER				
GT	25	M 30 000	63 190	

LAMBORGHINI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Huracán EVO RWD	NC	M 30 000	191 873	
Huracán EVO	NC	M 30 000	221 382	
Huracán EVO RWD Spyder	NC	M 30 000	211 006	
Huracán EVO Spyder	NC	M 30 000	243 466	
Aventador S	NC	M 30 000	338 534	
Aventador SVJ	NC	M 30 000	423 668	
Aventador S Roadster	NC	M 30 000	376 780	
Aventador SVJ Roadster	NC	M 30 000	464 948	
Urus	59	M 30 000	575 303	
LAND ROVER				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
RANGE ROVER EVOQUE				
P200 AWD Auto.	12	M 18 188	46 050	
P250 AWD Auto.	16	M 15 506	50 300	
P300 AWD Auto.	20	M 16 810	54 950	
D150	9	M 2 544	39 750	
D180 AWD Auto.	11	M 5 404	47 100	
D240 AWD Auto.	15	M 6 375	50 900	
Surcoût S : "base" + 5 150 €				
Surcoût SE : S + 10 500 €				
Surcoût HSE : SE + 4 100 €				
DISCOVERY SPORT				
P200 AWD Auto.	12	M 21 171	44 450	
P250 AWD Auto.	16	M 22 781	48 650	
P300e	9	0	50 450	
D150	9	M 1 901	38 100	
D180 AWD Auto.	11	M 7 462	45 400	
D240 AWD Auto.	15	M 8 671	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 30 000	63 100	
2.0 Sd4 240 ch S	16	M 10 011	60 200	
3.0 Sd6 306 ch SE	21	M 13 109	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 22 761	58 700	
P300 Auto.	20	M 30 000	62 200	
SVAutobiography Dynamic Edition				

CLASSE C			
180 Avantgarde Line	9	M 983	40 100
200 Avantgarde Line Auto.	10	M 330	46 100
43 AMG 4Matic Auto.	29	M 30 000	73 450
63 AMG S Auto.	42	M 30 000	110 350
300 e Avantgarde Line	NC	0	55 100
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 360	55 600
300 d 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 400	40 350
200 Avantgarde Line Auto.	10	M 280	46 350
43 AMG 4Matic Auto.	29	M 30 000	74 800
63 AMG S Auto.	42	M 30 000	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 30 000	72 450
63 AMG S 4Matic+	42	M 30 000	111 450
300 e Avantgarde Line 4Matic	NC	0	61 450
200 d Avantgarde Line	9	M 360	53 900
220 d Avantgarde Line 4Matic	11	M 400	57 750
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	M 1 761	60 250
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	M 7 084	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 30 000	76 050
63 AMG S 4Matic+	42	M 30 000	115 050
300 e AMG Line 4Matic	NC	0	66 750
220 d AMG Line 4Matic	11	M 740	63 350
300 d AMG Line 4Matic	14	M 2 544	65 850
400 d AMG Line 4Matic	22	M 6 724	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 18 641	91 650
63 S AMG 4Matic+	NC	M 18 641	139 800
300 e Avantgarde Line	NC	0	63 450
220 d Avantgarde Line	NC	M 125	56 600
400 d Avantgarde Line 4Matic	NC	M 3 552	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 1 901	64 900
NOUVELLE CLASSE E COUPÉ			
300 AMG Line	NC	M 1 761	66 000
53 AMG 4Matic+	NC	M 19 641	96 800
220 d AMG Line	NC	M 150	63 100
400 d AMG Line 4Matic	NC	M 4 279	78 800
NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 6 900 €			
CLS			
53 AMG 4Matic+	NC	M 21 171	100 600
220 d AMG Line+	NC	M 230	75 150
400 d AMG Line+ 4Matic	23	M 4 279	95 000
GLE			
450 Avantgarde Line	25	M 17 490	79 950
53 AMG 4Matic+	33	M 30 000	96 650
63 S AMG 4Matic+	NC	M 30 000	149 150
350 e Avantgarde Line	NC	0	82 600
300 d Avantgarde Line	15	M 8 254	69 700
350 d Avantgarde Line	17	M 7 851	70 700
400 d Avantgarde Line	22	M 9 103	76 700
350 e Avantgarde Line	NC	0	83 200
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 300 €			
GLE COUPÉ			
400 4Matic Auto.	NC	M 30 000	74 900
43 AMG 4Matic Auto.	26	M 30 000	91 600
63 AMG 4Matic Auto.	48	M 30 000	134 500
63 S AMG 4Matic Auto.	51	M 30 000	145 000
350 d 4Matic Auto.	16	M 30 000	72 700
Surcoût Executive : "base" + 6 100 €			
Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €			

NOUVELLE CLASSE S			
350d Executive	NC	M 15 506	100 600
400d Executive 4Matic	NC	M 21 171	107 800
Surcoût AMG Line : Executive + 7 350 €			
SL			
400 Auto.	25	M 20 396	106 750
500 Executive Auto.	35	M 30 000	136 650
Surcoût Executive : "base" + 7 900 €			
GLS			
580 Executive	NC	M 30 000	125 100
63 AMG 4Matic+	NC	M 30 000	164 750
400 d Executive	22	M 21 966	100 100
Surcoût AMG Line : Executive + 4 550 €			
AMG GT COUPÉ 4 P.			
43 4Matic+	NC	M 30 000	105 850
53 4Matic+	NC	M 30 000	122 850
63 S 4Matic+	NC	M 30 000	173 650
AMG GT			
GT	35	M 30 000	132 050
GT S	41	M 30 000	151 050
GT C	47	M 30 000	162 850
GT R	52	M 30 000	179 650
GT R Pro	NC	M 30 000	223 450
AMG GT ROADSTER			
Surcoût : coupé + 12 700 €			
CLASSE G			
500 Executive Line Auto.	32	M 30 000	116 350
63 AMG Auto.	51	M 30 000	167 100
Surcoût AMG Line : Executive Line + 4 550 €			
MINI			
TYPE			
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	M 280	28 300
John Cooper Works	13	M 1 172	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	M 170	26 400
Cooper	7	M 170	28 100
Cooper S	11	M 650	32 700
John Cooper Works	13	M 1 629	39 000
Surcoût Sidewalk : One et Cooper/Cooper S + 5 600 €/Cooper S + 4 800 €			
CLUBMAN			
One	6	0	25 900
Cooper	7	M 125	27 900
Cooper S	11	M 740	32 200
John Cooper Works	20	M 1 629	45 000
One D	6	0	28 900
Cooper D	8	0	30 900
Cooper SD	10	M 125	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	M 210	27 400
Cooper	7	M 240	29 400
Cooper S	11	M 540	34 100
John Cooper Works	NC	NC	46 900
Cooper SE	6	B 2 000	40 600
One D	6	0	30 400
Cooper D	8	0	32 400
Cooper SD	10	M 100	38 300
Surcoût Northwood : One et Cooper + 6 800 €/Cooper S + 5 700 €			
MITSUBISHI			
TYPE			
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 4 543	27 490

308 SW						
Surcoût: berline + 950 €						
NOUVEAU 3008						
1.2 PureTech 130 ch Active	7	M	210	31 050		
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	1 074	41 300		
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	1 901	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	280	32 850		
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	1 504	43 300		
1.5 BlueHdi 130 ch Active	7		0	35 250		
2.0 BlueHdi 180 ch Allure Pack Auto.	9	M	818	43 500		
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	310	35 050		
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	M	983	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	280	39 050		
2.0 BlueHdi 180 ch GT Line Auto.	9	M	650	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 Pack	7	M	310	23 700		
1.2 PureTech 130 Allure Pack Auto.	7	M	1 629	28 750		
1.5 BlueHdi 100 ch Active Pack	5	M	280	24 650		
1.5 BlueHdi 130 Style	7	M	310	27 250		
Surcoût Style : Active Pack + 1 000 €						
Surcoût Allure Pack : Style + 1 650 €						
Surcoût GT : Allure Pack + 1 650 €						
RIFTER LONG						
Surcoût : Rifter + 1 000 €						
PORSCHE						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
718 CAYMAN						
2.0	19	M	15 506	56 010		
T	19	M	16 149	66 890		
S	24	M	28 107	70 580		
GTS 4.0	30	M	30 000	84 620		
GT4	32	M	30 000	99 379		
718 BOXSTER						
2.0	19	M	15 506	60 049		
T	19	M	16 149	68 929		
S	24	M	29 070	72 620		
GTS 4.0	30	M	30 000	86 660		
Spyder	32	M	30 000	96 500		
911 COUPÉ (TYPE 992)						
Carrera	27	M	30 000	106 334		
Carrera S	34	M	30 000	123 935		
Turbo	51	M	30 000	188 135		
Turbo S	61	M	30 000	221 135		
911 TARGA (TYPE 992)						
4	27	M	30 000	130 655		
4S	34	M	30 000	146 255		
911 CABRIOLET (TYPE 992)						
Carrera	27	M	30 000	122 734		
Carrera S	34	M	30 000	138 334		
Turbo	51	M	30 000	201 815		
Turbo S	61	M	30 000	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	30 000	95 597		
4S	NC	M	30 000	120 317		
GTS	37	M	30 000	142 756		
Turbo S	58	M	30 000	187 036		
4 E-Hybrid	NC		0	115 276		
4S E-Hybrid	33		0	132 316		
Turbo S E-Hybrid	NC		0	193 037		
NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO						
Surcoût: berline + 2 880 € à + 13 320 €						

MACAN						
2.0	16	M	30 000	62 779		
S	25	M	30 000	68 419		
GTS	26	M	30 000	81 020		
Turbo	33	M	30 000	94 939		
CAYENNE						
3.0	24	M	30 000	78 657		
S	34	M	30 000	96 297		
GTS	35	M	30 000	116 337		
Turbo	47	M	30 000	145 977		
E-Hybrid	21		0	94 853		
Turbo S E-Hybrid	42		0	175 377		
CAYENNE COUPÉ						
3.0	23	M	30 000	85 737		
S	33	M	30 000	101 817		
GTS	35	M	30 000	120 772		
Turbo	46	M	30 000	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	11 700		
Electric Life	2	B	5 765	21 350		
ZOE						
R110 Life	1	B	7 000	32 300		
R135 Zen	1	B	7 000	34 600		
Surcoût Zen : Life + 1 700 €						
CLIO V						
1.0 SCe 65 ch Life	4		0	14 900		
1.0 TCe 90 ch Zen	5		0	18 800		
E-Tech 140 ch Intens	5		0	25 600		
Surcoût Zen : Life + 2 400 €						
Surcoût Intens : Zen + 2 500 €						
Surcoût R.S. Line : Intens + 1 200 €						
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 900 €						
CAPTUR						
1.0 TCe 90 ch Life	5		0	19 150		
1.3 TCe 130 ch Zen	7	M	240	23 250		
1.3 TCe 140 ch Zen EDC	7	M	100	25 050		
E-Tech plug-in 160 ch Intens	5	B	2 000	34 250		

SMART			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE FORTWO			
EQ Passion	NC	B 7 000	26 750
Surcoût Prime : Passion + 2 000 €			
NOUVELLE FORTWO CABRIO			
Surcoût : Coupé + 3 300 €			
NOUVELLE FORFOUR			
EQ Passion	NC	B 7 000	27 600
Surcoût Prime : Passion + 2 350 €			
SSANGYONG			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
1.2	7	M 818	15 990
1.5 Sport	9	M 3 331	25 490
Diesel I Lov It	7	M 540	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 3 331	22 990
Diesel	7	M 1 386	25 990
Surcoût Tech : "base" + 2 000 €			
Surcoût Limited : Tech + 2 000 €			
REXTON			
Diesel Sport	11	M 13 682	31 990
Surcoût Tech : Sport + 6 000 €			
Surcoût Luxe : Tech + 7 000 €			
SUBARU			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
IMPREZA			
1.6 114 ch Confort Lineartronic	6	M 4 818	29 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
XV			
1.6i 114 ch Confort Lineartronic	6	M 5 715	31 990
e-Boxer Confort	10	M 5 715	35 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
LEVORG			
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	8	M 10 488	39 990
Surcoût Luxury : Confort + 6 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 4 000 €			
FORESTER			
e-Boxer Confort	10	M 7 462	39 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 4 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 3 000 €			
OUTBACK			
2.5i 173 ch Premium GPS Lineartronic	10	M 10 980	47 990
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 3 000 €			
BRZ			
2.0i 200 ch Luxury	12	M 10 011	34 490
SUZUKI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
IGNIS			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	14 540
Surcoût Privilège : Avantage + 1 620 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 170 €			
NOUVELLE SWIFT			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	15 390
Sport	7	0	22 150
Surcoût Privilège : Avantage + 1 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 760 €			
VITARA			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	0	23 190
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style : Pack + 1 950 €			
NOUVELLE SWACE			
1.8 Hybrid Privilège	5	0	29 550
Surcoût Pack : Privilège + 1 500 €			
S-CROSS			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	0	24 590
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style : Privilège + 1 350 €			
NOUVEL ACROSS			
2.5 Hybride Rechargeable 1ère Edition	10	0	53 990
Surcoût "base" : 1ère Edition + 2 210 €			
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

SMART			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE FORTWO			
EQ Passion	NC	B 7 000	26 750
Surcoût Prime : Passion + 2 000 €			
NOUVELLE FORTWO CABRIO			
Surcoût : Coupé + 3 300 €			
NOUVELLE FORFOUR			
EQ Passion	NC	B 7 000	27 600
Surcoût Prime : Passion + 2 350 €			
SSANGYONG			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
1.2	7	M 818	15 990
1.5 Sport	9	M 3 331	25 490
Diesel I Lov It	7	M 540	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 3 331	22 990
Diesel	7	M 1 386	25 990
Surcoût Tech : "base" + 2 000 €			
Surcoût Limited : Tech + 2 000 €			
REXTON			
Diesel Sport	11	M 13 682	31 990
Surcoût Tech : Sport + 6 000 €			
Surcoût Luxe : Tech + 7 000 €			
SUBARU			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
IMPREZA			
1.6 114 ch Confort Lineartronic	6	M 4 818	29 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
XV			
1.6i 114 ch Confort Lineartronic	6	M 5 715	31 990
e-Boxer Confort	10	M 5 715	35 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
LEVORG			
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	8	M 10 488	39 990
Surcoût Luxury : Confort + 6 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 4 000 €			
FORESTER			
e-Boxer Confort	10	M 7 462	39 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 4 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 3 000 €			
OUTBACK			
2.5i 173 ch Premium GPS Lineartronic	10	M 10 980	47 990
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 3 000 €			
BRZ			
2.0i 200 ch Luxury	12	M 10 011	34 490
SUZUKI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
IGNIS			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	14 540
Surcoût Privilège : Avantage + 1 620 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 170 €			
NOUVELLE SWIFT			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	15 390
Sport	7	0	22 150
Surcoût Privilège : Avantage + 1 700 €			

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1076

du 28 janvier 2021



ALESSIANO PANUZZI



ADRIEN CORTESI



YANN LEFEBVRE

Essai : nouvelle Fiat 500

Depuis plus de 60 ans, aucune citadine n'a su se réinventer mieux qu'elle ! La "Cinquecento" est l'une des chouchoutes des urbaines branchées ! Alors forcément, en 2021, elle se met en mode 100 % électrique. Ce changement radical lui réussit-il ? Réponse dans 15 jours

Face-à face : Hyundai Tucson / Toyota RAV4

En attendant une version hybride rechargeable dans quelques mois, le nouveau Tucson se met dès son lancement en mode hybride simple et entend bien rivaliser avec la star du genre, le Toyota RAV4. Arrivera-t-il à le détrôner ?

Dossier : l'hybride rechargeable est-il le nouveau diesel ?

Cela ne vous aura pas échappé, c'est LA tendance forte du moment : les voitures hybrides rechargeables cartonnent en nous promettant d'être plus écolos et plus économiques que leurs homologues diesels. Vrai ou faux ? Les réponses, parfois surprenantes, dans le prochain numéro de *L'Auto-Journal*, en 10 matches.

Et aussi... en kiosque



ACTUELLEMENT

NE MANQUEZ PAS LE N° 95 DE L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4X4

164 pages - 5,95 €

Sept nouveaux SUV surprenants vont changer la donne en 2021 : découvrez les Audi Q5 Sportback, BMW iX, Ford Mustang Mach-e, Renault Arkana, Skoda Enyaq, Volkswagen ID.4 et Tiguan X. Ne manquez pas non plus, dans ce numéro, nos essais des Aston Martin DBX et Peugeot 3008 hybride.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer SNC (EMAS)



Actionnaire: Reworld Media France SAS



Président Axel Springer France:

Maximilian Freiher von Richthofen

RÉDACTION

40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

Tél.: 01 41 33 55 94

E-mail: autojournal@reeworldmedia.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 Riffade

Secrétariat de rédaction: Copie Qualité

Photographe: Yann Lefebvre

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

Ont collaboré à ce numéro: Sabine Picot-Guéraud*,
Virginie Seiller*

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Abonnements: Catherine Grimaud (directrice marketing direct), Agnès Tran (chef de produit)

Ventes au numéro: Christophe Chantrel (directeur des ventes), Philippe Merrien (responsable marché)

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 55 32

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 presse: Sylvain Boulard (29 88)

Adjoint responsable service presse: 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 Freiher 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: janvier 2021

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier Allemagne

Taux de fibres recyclées 0%

Certification PEFC

Impact sur l'eau Ptot 0,016 kg/tonne



DIFFUSION

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service

abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9

Abonnement France: 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 (Edigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros).

Suisse (Edigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).

NOUVELLE DACIA SANDERO

TOUJOURS

À PARTIR DE

3€/JOUR⁽¹⁾
SANS APPORT

Soit 90 € par mois. LLD 61 mois.



DU 14 AU 18 JANVIER 2021*
LES JOURS + SIMPLES

TOUT. SIMPLEMENT

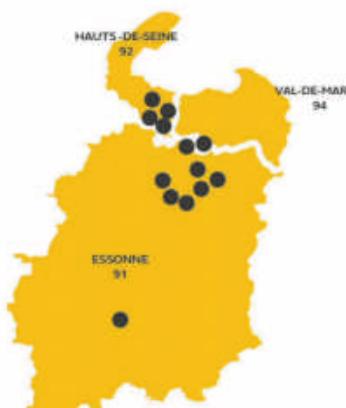
DACIA

3 ans
Garantie
OU 100 000 km
Au premier des deux termes atteint

MODÈLES PRÉSENTÉS : NOUVELLE DACIA SANDERO CONFORT SCe 65 AVEC OPTIONS À 5,04 €/jour, SOIT 151€/mois, SANS APPORT⁽²⁾. NOUVELLE DACIA SANDERO STEPWAY CONFORT ECO-G 100 AVEC OPTIONS À 5,97 €/jour, SOIT 179€/mois, SANS APPORT⁽²⁾.

(1) Exemple pour Nouvelle Dacia Sandero Access SCe 65. 61 loyers de 90 € TTC quel que soit le nombre de jours par mois (soit 3 € TTC par jour pour un mois de 30 jours). (1)(2) Location Longue Durée sur 61 mois pour un kilométrage maximum de 60 000 km. En fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par Dacia, SA au capital de 415 100 500 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93160 Noisy-le-Grand - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny. Offres non cumulables, réservées aux particuliers dans le réseau Dacia participant et valables du 01/01/2021 au 28/02/2021 pour toute commande d'une Nouvelle Dacia Sandero neuve. Voir conditions en points de vente et sur dacia.fr. Gamme Dacia Nouvelle Sandero : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure WLTP) : 5,1/7,3. émissions de CO2 min/max (g/km) (procédure WLTP) : 106/137. Gamme Dacia Nouvelle Sandero Stepway : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure WLTP) : 5,6/7,7. Émissions de CO2 min/max (g/km) (procédure WLTP) : 114/145.* Selon autorisation.

Concessions DACIA
www.losangeautos.fr



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