SEPM TOP ventes

l'auto-journal

Du 28 janvier au 10 février 2021

Tous les plaisirs de l'automobile

N°1076

RENAULT FAIT SA RÉVOLUTION !

RENAULT 5

Surpenante nouvelle R5, Alpine tout-électrique, Dacia qui vise plus haut : on vous dit tout du plan de relance.

DACIA BIGSTER

ALPINE A410

RENAULT E-MÉGANE

DOSSIER ESSAIS

Diesel ou hybride ?

Le diesel n'a plus la cote, l'hybride rechargeable promet beaucoup. Mais dans la vraie vie ?

10 MATCHS POUR DÉCIDER !

BMW X1

Citroën C5 Aircross

Ford Kuga

Volvo XC40

Mercedes Classe A

Mercedes Classe C break

Kia XCeed

Volkswagen Golf

Peugeot 508 SW

Renault Captur

L 14595 - 1076 - F: 3,90 €

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

THE X3

HYBRIDE
RECHARGEABLE

DÉCOUVREZ LES 22 MODÈLES BMW HYBRIDES RECHARGEABLES SUR BMW.FR

Consommations en cycle mixte de la BMW X3 Hybride Rechargeable : **1,9 à 2,5 l/100 km**. CO_2 : ***43 à 58 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



(1) Offre de reprise sur la gamme T-Roc allant jusqu'à 3 000 € 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 conditions de reprise (conditions sur volkswagen.fr). Offre cumulable à la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur primealaconversion.gouv.fr).

Cycles mixtes gamme T-Roc (l/100 km) WLTP : 5,3-8,9. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 138-201,3. Valeurs au 24/06/2020, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

N°1076

Du 28 janvier au 10 février 2021


Renault 5 électrique prototype/P. 16


Dacia Bigster/P. 22


Fiat 500/P. 36


Citroën C4/P. 68

SOMMAIRE

Découvrir

14 Renault : vers la révolution en 2025
Renault 5 électrique prototype; Mégane 2022; EZ-1; Alpine crossover; Dacia Bigster; Lada Niva…

Comprendre

28 **CES 2021 :** la foire à l'innovation

Conduire

36 **Fiat 500** électrique 118 ch
44 **Hyundai Tucson** Hybrid 230 ch/**Toyota RAV4** 2WD 218 ch
52 10 matchs hybride-diesel
BMW X1 xDrive 25e/20d
Citroën C5 Aircross Hybrid/BlueHDi
Ford Kuga 2.5 PHEV/2.0 EcoBlue
Kia XCeed 1.6 DGi Plug-in/1.6 CRDi
Mercedes Classe A 250 e/220 d
Mercedes Classe C Break 300 de/ 220 d
Peugeot 508 SW Hybrid/BlueHDi
Renault Captur E-Tech Plug-in/1.5 BluedCi
Volvo XC40 Recharge T4/D4
Volkswagen Golf 1.4 eHybrid/2.0 TDI
66 Les Experts : **Mazda MX-30** 145 ch
68 **Citroën C4** PureTech 155 ch
72 **Renault Scénic** 1.3 TCe 140 ch
75 Le chef des essais vous répond

Vibrer

76 Sur la piste du **Dakar Classic**
82 **Mick Schumacher** en Formule 1
84 Rétro: **Volkswagen "Coccinelle" 1302** (1971)

S'offrir

88 Configurateur: **Mini Countryman**
92 Occasion: **Nissan Leaf**
95 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves
103 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces

MESURES **Auto-Journal** SUR CIRCUIT D'ESSAIS
Nos deux techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Montlhéry, les vraies performances de plus de 450 modèles: consommations, reprises, accélérations…

Encart *Mon Jardin & ma maison* jeté en 4e de couverture sur la totalité de la diffusion abonnés.


Volvo XC40/P. 62


BMW X1/P. 55


Mazda MX-30/P. 66


Le Dakar Classic/P. 76


Hyundai Tucson-Toyota RAV4/P. 44

NOUVELLE ŠKODA

OCTAVIA

À PARTIR DE

299€ /MOIS(1)

SANS APPORT

ŠKODA

Également disponible en motorisation hybride rechargeable

Modèle présenté : OCTAVIA Berline STYLE 1.5 TSI 150ch BVM6, avec options, 37 loyers de 496€, remise de 3 200€ déduite, en location longue durée et 30 000km. Offre valable du 01/01/2021 au 31/03/2021.

(1) Ex pour une OCTAVIA Berline Ambition 1.0 TSI 110ch BVM6 en location longue durée de 37 mois et pour 30 000 km max, 37 loyers de 299€, hors assurances facultatives. Offre particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, remise de 3 200€ déduite du tarif du 01/01/2021. 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

Gamme NOUVELLE OCTAVIA : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : WLTP : 3.6 – 7.2. Rejets de CO2 (g/km) min - max : WLTP : 103-163. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

Volkswagen Group France - S.A. – Capital : 198 502 510€ - 11, avenue de Boursonne - B.P. 61 - 02600 Villers-Cotterêts - R.C.S. Soissons 832 277 370.

ÉDITO



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 74 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

MERCATO À LA FRANÇAISE

Il y a quelques mois, on ne comprenait pas très bien pourquoi Linda Jackson et Yves Bonnefont, ci-devant patrons de Citroën et de DS, avaient été éjectés de leurs sièges respectifs pour participer à d'obscurs cercles de réflexion internes. Ils ne semblaient pourtant pas avoir démérité. Mais désormais, tout s'éclaire : ils travaillaient activement et discrètement à l'avenir de la fusion avec FCA. Les voilà de retour en pleine lumière.
Linda Jackson prend la tête de Peugeot, la marque phare du groupe pour l'Europe, tandis qu'Yves Bonnefont hérite d'une fonction de *Chief Software Officer* au niveau mondial… dont les contours nous échappent un peu. Ce sont les deux premières pièces d'un impressionnant jeu de chaises musicales : l'ancien patron de Peugeot, le très dynamique Jean-Philippe Imparato, se retrouve à la tête d'Alfa Romeo. On peut y lire l'ambition réjouissante de revitaliser la marque italienne. Côté style, Jean-Pierre Ploué coiffe désormais l'intégralité du design des marques européennes, Maserati exceptée. Plus on fouille dans le nouvel organigramme, plus on retrouve des collaborateurs clés ex-PSA aux postes de commandement, sauf pour la branche américaine, à peu près intouchée, et pour Olivier François, qui garde la tête de Fiat... mais il avait commencé sa carrière chez Citroën.
Dans la fusion "entre égaux" de PSA et FCA, certains semblent donc un peu plus égaux que d'autres. On imagine des pleurs et des grincements de dents de l'autre côté des Alpes lorsque tout cela s'est mis en place. Retrouver Luca Napolitano, auparavant puissant patron de FCA Europe, à la tête de la seule et moribonde Lancia, ressemble à un dérisoire lot de consolation. Mais qui sait si cette nomination n'annonce pas le désir d'une réelle résurrection de cette marque ? Quelle belle surprise alors ! Quoi qu'il en soit, Carlos Tavares a mis en place sa dream-team, des femmes et des hommes rodés à ses méthodes et à ses exigences. On ne lit pas dans cet organigramme de savants compromis politiques ou diplomatiques. Il y transpire au contraire la volonté d'une efficacité immédiate, un mode combattant bien en ligne avec les habitudes du grand patron portugais. Ne nous reste plus maintenant qu'à espérer du beau jeu de cette nouvelle équipe de choc.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Vos comparatifs m'énervent. Avant même de les lire, on connaît le vainqueur… quand Peugeot est en lice. C'est agaçant car ce jugement intervient selon vos critères (comportement, toucher de route) et non ceux des clients potentiels (confort, modularité, tarifs). Vos lecteurs ne sont pas tous des pilotes !

André Pean

Nous valorisons le plaisir ressenti au volant, sans en faire la valeur étalon. Bien d'autres critères interviennent dans nos comparatifs, dont le confort, l'habitabilité, ou le budget. Et les exemples sont nombreux où le vainqueur "attendu", selon vous, n'a pas été couronné.

Dans vos coups de cœur de l'année 2020, on sent une tendance à mettre en avant des voitures électriques qui ne font nullement rêver. Ne nous faites pas croire qu'une voiture sans moteur thermique, inutile sauf en ville, vous fait envie à ce point !

Pascal Bauras

Les modèles électriques ont représenté une forte proportion des nouveautés en 2020. Parmi eux, en effet, quelques-uns ont été de bonnes surprises. Nous vous invitons à en prendre le volant, pour juger par vous-même des émotions ressenties. Même si cela ne remplacera jamais le chant d'un V12 italien…

GAMME RENAULT E-TECH ÉLECTRIQUE & HYBRIDE

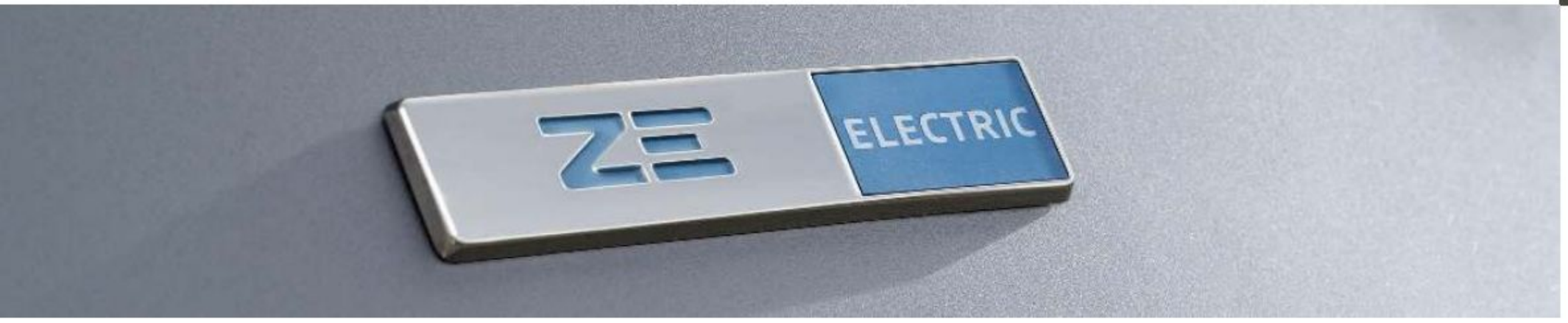
RENAULT ZOE
100 % ÉLECTRIQUE

169 € À PARTIR DE /MOIS(1)

LLD SUR 37 MOIS, 1ER LOYER DE 0 €
7000 € DE BONUS ÉCOLOGIQUE DÉDUITS(2)
2500 € DE PRIME À LA CONVERSION DÉDUITS(3)

RENAULT ZOE
LEADER DE L'ÉLECTRIQUE EN FRANCE ET EN EUROPE(4)

JUSQU'À 395 KM D'AUTONOMIE(5)



modèle présenté : Renault ZOE Intens R110 avec options peinture métallisée et jantes alliage à 240 €/mois(6), 1er loyer de 9 500 € ramené à 0 € après déduction du bonus écologique de 7 000 € et de 2 500 € de prime à la conversion. (1) exemple pour Renault ZOE Life R110. (1)(6) location longue durée sur 37 mois et 30 000 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 Diac, SA au capital de 415 100 500 € - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93160 Noisy-le-Grand - siren 702 002 221 rcs Bobigny. (2) informations sur https://www.economie.gouv.fr/plan-de-relance/profils/particuliers/bonus-ecologique. **(3) déduction faite de la prime à la conversion de 2 500 € sous condition de mise au rebut d'un véhicule particulier ou camionnette Diesel mis en circulation avant 2011 ou essence mis en circulation avant 2006 (selon décret n° 2020-955**



du 31 juillet 2020) et d'éligibilité, voir conditions de reprise sur www.primealaconversion.gouv.fr. offres non cumulables réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une Renault ZOE neuve du **01/01/2021 au 28/02/2021**. **gamme Renault ZOE : consommations mixtes min/max (Wh/km) : 172/177. émissions de CO_2 : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.** (4) Renault ZOE, 1er véhicule électrique le plus vendu aux particuliers avec 231 020 ventes en Europe entre 2012 et août 2020, dont 112 315 en France. source AAA Data (Association Auxiliaire de l'Automobile). (5) selon version et équipements. WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*) : ce protocole permet de mesurer des consommations et émissions en conditions réelles d'utilisation.

RENAULT
La vie, avec passion

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE

CINÉMA ITALIEN

Après la Mini, la Coccinelle, la 500, c'est au tour de Renault de ressusciter une ancienne gloire, la R5 *(voir p. 16)*. Une chose est certaine, ce ne sera pas la dernière réinterprétation moderne d'un modèle iconique. Les designers de tout bord ont d'ailleurs senti le bon filon. Andrea Della Vecchia, du studio italien MA-DE, a imaginé une Fiat 126 électrique. Présentée en 1972 au Salon de Turin, la 126 pouvait accueillir quatre passagers, et son moteur était placé à l'arrière. Fabriquée jusqu'en 2000, Fiat en a vendu près de 5 millions! De quoi donner des idées au nouveau groupe Stellantis.

MA-DE STUDIO

TIME TO CHANGE*

NOUVEAU 3008
HYBRIDE RECHARGEABLE

Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles

À PARTIR DE 29 G DE CO_2/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 CO_2 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 CO_2 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 CO_2 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 RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte WLTP (1) (en l/100 km) : de 1,2 à 1,4 ; **Émissions de CO_2 WLTP (en g/km) : de 29 à 32.

Sept mois après avoir annoncé son plan d'économie de 2 milliards d'euros avec 15 000 suppressions d'emplois dans le monde, Renault ouvre ses champs du possible avec une réorganisation qui s'appuie sur quatre entités et des projets à la pelle !

Dossier réalisé par **Christophe Bonnaud**

Révolution 2025

PHOTOS OLIVIER MARTIN GAMBIER



Deux nouveaux directeurs au design

– Directeur design Groupe Renault : Laurens van den Acker
– Directeur design Renault : Gilles Vidal (ex-Peugeot)
– Directeur design Dacia : Alejandro Mesonero-Romanos (ex-Seat/Cupra)
– Directeur design Alpine : Antony Villain
– Directeur design Mobilize : Patrick Lecharpy

Avant la venue en juillet dernier de Luca de Meo à la tête du groupe Renault, c'est Clotilde Delbos – alors directrice générale – qui s'est chargée d'annoncer les mauvaises nouvelles. Elle précisait en juin 2020 que le projet d'économie de deux milliards d'euros était "vital" et que les 4600 suppressions d'emplois en France s'appuieraient *"sur des mesures de reconversion, de mobilité interne et de départs volontaires"*, et donc n'engendreraient aucun licenciement sec. Le monde entier découvrait que Renault était très malade. Sept mois plus tard, Luca de Meo débarque avec son vaccin. Ou plutôt : ses vaccins ! La nouvelle réorganisation du groupe en quatre entités (Renault, Dacia-Lada, Alpine, Mobilize) et les multiples projets dévoilés à la mi-janvier – dont l'adorable Renault 5 100 % électrique – doivent permettre au constructeur de sortir d'une crise presque sans précédent. Le tout en trois phases : *"résurrection"*, d'aujourd'hui à 2023, concentrée sur le redressement de la marge ; *"rénovation"*, de 2023 à 2025, pour enrichir le renouvellement des gammes ; *"révolution"*, dès 2025, pour basculer dans un modèle économique *"vers la technologie, l'énergie et la mobilité"*. Vers le monde d'après, variante Renault.

Ce qu'il faut retenir

– Un groupe, quatre entités : Renault, Dacia-Lada, Alpine et Mobilize.
– Une production qui passe de 4 à 3,1 millions de véhicules.
– Renault ose le vintage chic : la R5 électrique en 2023.
– Alpine devient une marque 100 % électrique avec trois nouveaux modèles.
– Dacia s'attaquera en 2025 au segment SUV compact avec son Bigster.
– Dans l'offre Mobilize, la EZ-1 défie la Citroën Ami.

Le long capot moteur pourrait abriter la machine électrique intégrée à une évolution de la plate-forme de la Clio (CMF-B EV).

RENAULT 5 PROTOTYPE *Supercinq des temps modern*

Alors directeur marketing produit de Fiat, il fut l'instigateur de la renaissance de la 500. Aujourd'hui patron du groupe Renault, Luca de Meo impose le revival de la Renault 5. En 100 % électrique.

❶ Le logo est décentré à l'arrière dans une lame qui rejoint les feux inspirés de ceux de la Supercinq de 1984. Le pavillon est flottant et un liseré rappelle le style de la Renault 5 Turbo.
❷ La grille d'aération de la première R5 est ici remplacée par la trappe de branchement pour la recharge électrique.



❶



❷

PHOTOS GREG

Le directeur du design du groupe Renault, Laurens van den Acker, nous confie que *"l'histoire de Renault est très riche avec beaucoup d'icônes ! Nous avons montré le projet de cette R5 100 % électrique à Luca de Meo qui a tout de suite flashé"* ! Voici que se profile pour la fin 2023 une nouvelle berline 100 % électrique aux côtés de la Zoe, de la Twingo et de la future Mégane EV. Comme pour la Fiat 500, Renault a conservé l'appellation originelle de la R5, née en 1972 à partir d'un dessin du designer Michel Boué. Cette voiture devrait reposer sur la plate-forme CMF-B EV, comme la future compacte Alpine. De là à imaginer le retour de la R5 Alpine de 1976… L'auto est imposante avec ses grandes roues, mais réinterprète

PHOTOS RENAULT

La future R5 électrique sera proposée avec quatre portes (contre deux ou trois pour la nouvelle Fiat 500 EV). À l'arrière, la poignée d'ouverture est cachée à la base de la vitre.

avec talent celle âgée de près d'un demi-siècle. Même Patrick le Quément, ex-directeur du design Renault et qui a toujours manifesté son rejet du néo-rétro, admet finalement que *"la voiture est sympa. C'est un design qui réinterprète celui de la Supercinq de Gandini (1984) avec un côté de caisse très simple. Les designers ont su ajouter de l'âme, du ressenti à la voiture, ce qui n'est pas toujours le cas avec les autres modèles de la gamme"*.

Vers une production locale ?

Gilles Vidal, le nouveau patron du design de Renault, nous assure que *"la future R5 sera très proche de ce concept, car ce projet a été étudié avec des contraintes et un package très réalistes"*. Il affirme par ailleurs que ce concept n'est pas une nouvelle orientation du langage formel de Renault et *"qu'il faudra attendre encore pour ça"*. Concernant le nouveau logo qui apparaît sur cette R5, il poursuit en expliquant *"que les concept-cars sont de véritables terrains d'expériences, et on se permet de toucher au logo"*. Sans annonce officielle au sujet d'un potentiel changement d'identité pour la marque. Luca de Meo précise que cette future R5 n'était pas à ce niveau de développement lorsqu'il est arrivé chez Renault, mais *"on a décidé de l'engager dans le plan produit, ça montre la bonne dynamique dans laquelle nous sommes désormais"*.

Quant à savoir où sera produite cette nouvelle Renault, le patron de l'Alliance, Jean-Dominique Senard, a précisé, lors d'une visite dans l'usine de Douai, dans le nord de la France, que c'est là que la R5 électrique sera produite, aux côtés de l'e-Mégane, à la place des Talisman, Espace et Scénic.

Fiftie : l'occasion manquée !



Une Renault revival avec la R5 Prototype ? Enfin ! Car voici un quart de siècle, avant même la réhabilitation de la Fiat 500 en 2004 avec le concept car Trepiùno puis sa version de série en 2007, Renault tenait son icône des temps modernes : la Fiftie. Ce concept car présenté en 1996 était réalisé sur la plate-forme du Spider Renault à moteur central. Fiftie était une évocation de la 4CV – qui célébrait alors son cinquantenaire – à seulement deux places. Si ce concept avait été élaboré sur la plate-forme d'une Clio, qui sait ce qu'il aurait pu devenir…



PHOTOS RENAULT

MÉGANE 2022
Une vraie famille

Avec quatre nouveaux modèles dans le segment C, le plus porteur en Europe, dont deux 100 % électriques, la force de frappe de Renault va se métamorphoser d'ici à 2024 grâce notamment à l'e-Mégane.

Les paroles de Luca de Meo prennent tout leur sens dans le segment C, celui de la Mégane et de ses dérivés : *"La moitié des lancements en Europe seront des véhicules 100 % électriques"*, et ce, pour deux raisons. La première est une obligation d'en passer par là pour respecter les normes de rejets de CO_2 ; la seconde, moins connue, est que ces véhicules EV *"ont une plus forte contribution à la marge que les véhicules thermiques"*. Une aubaine ? Pas au point de basculer intégralement l'offre Renault dans le 100 % électrique, mais assez pour que la Mégane soit remplacée dans un premier temps (dès le début 2022) par une berline 100 % électrique dérivée du concept-car Mégane e-Vision. Vous pouvez vous fier à notre illustration : la future Mégane 2022 qui sera dévoilée en fin d'année ressemblera beaucoup au concept-car. Ce sera la première Renault à bénéficier de la plate-forme CMF-EV, cette dernière ayant été formatée pour cette berline comme le rappelle Laurens van den Acker :

"La plate-forme, c'est un travail de longue haleine et cela concerne évidemment un grand nombre de futurs modèles. Le design a donc des répercussions sur certains choix. L'ingénierie commence par concevoir cette plate-forme avec la plus petite voiture possible. C'est le cas de la Mégane de seulement 4,21 m de longueur qui a eu un impact considérable sur la définition de la CMF-EV."

Une affaire de style

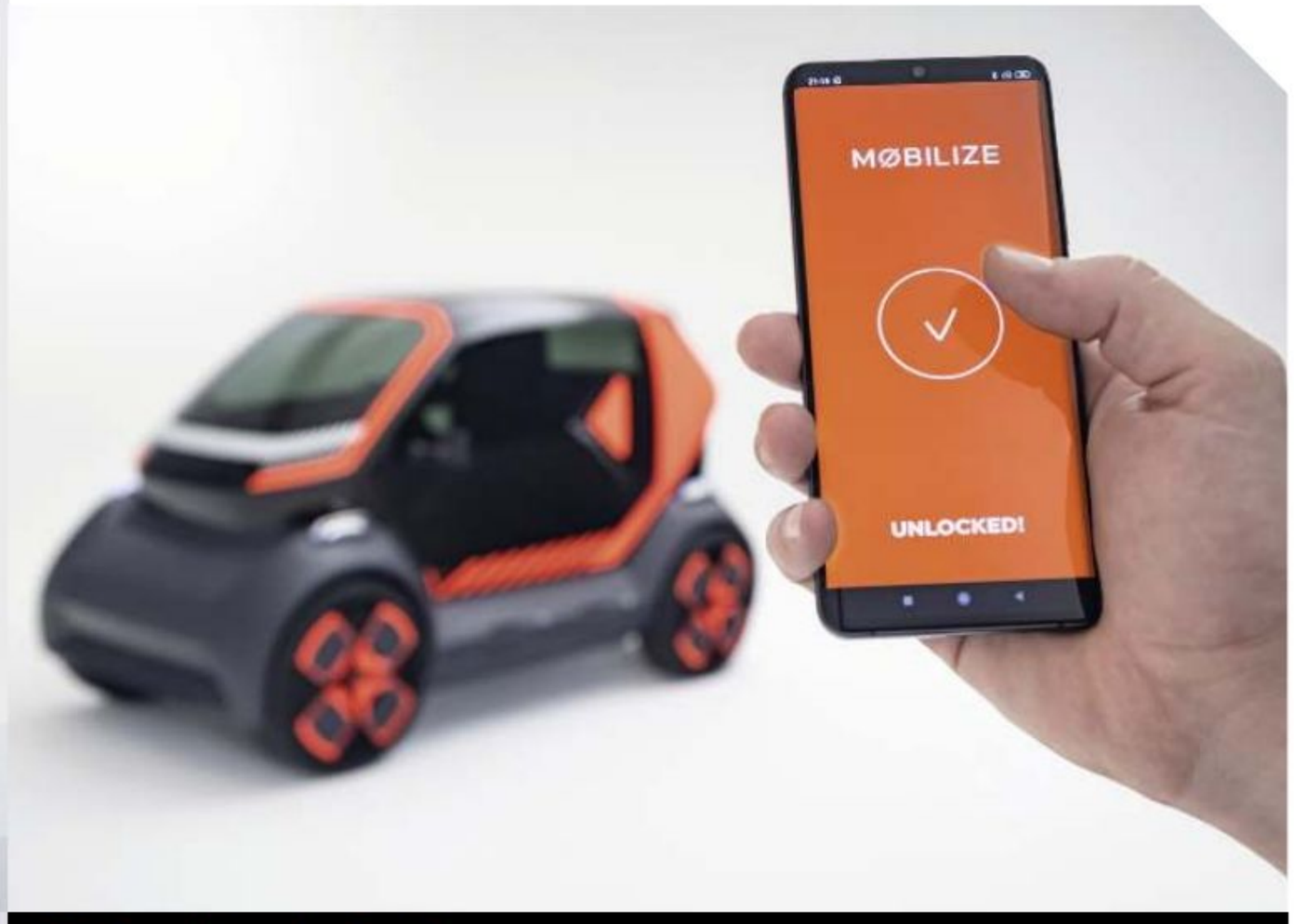
À propos du concept qui sera dérivé de série, Laurens van den Acker explique *"qu'on a choisi de ne pas aller dans la voie d'un design monocorps (en référence à la Volkswagen ID.3, NDLR). On désirait une voiture sexy, qui donne envie"*. Le style de la future Mégane électrique se classe dans les crossovers avec une majorité d'ADN de berline mâtinée d'un soupçon de SUV. *"Pour compenser le fait que les voitures électriques sont un peu plus hautes à cause des batteries logées*



La berline compacte 100 % électrique e-Mégane reste proche du concept-car. Elle sera rejointe en 2023 par un crossover électrique succédant au Scénic 5 places.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

sous le plancher, il faut appliquer quelques astuces de style, comme des pneus de plus grande taille (des roues jusqu'à 20 pouces) pour casser les proportions, et des porte-à-faux très courts qui, associés à un très long empattement, donnent l'impression d'une voiture basse." La Mégane 100 % électrique va entraîner derrière elle une multitude de silhouettes, ainsi que le fit la première du nom, en 1995. Outre la berline, un crossover SUV sera dévoilé en 2023 et prendra la relève du Scénic dans sa version 5 places. Il sera, comme l'e-Mégane, 100 % électrique. Berline et crossover bénéficieront d'une machine électrique dont la puissance pourra évoluer jusqu'à plus de 210 ch, avec une autonomie de plus de 430 km.





EZ-1 : l'anti-Ami

La quatrième entité du groupe Renault prend l'appellation de Mobilize et vise à développer de nouvelles sources de bénéfices provenant des services de données et de mobilité. Ce n'est pas une "sous-marque" puisqu'elle doit générer d'ici à 2030 plus de 20 % des revenus du groupe Renault. Parmi ses objectifs, signalons la volonté de proposer des véhicules adaptés à cette mobilité, dont deux pour l'autopartage (l'EZ-1 et la Dacia Spring EV), un pour le service avec chauffeur et un pour le dernier kilomètre. EZ-1 dévoile la silhouette de ce que sera demain le véhicule de 2,30 m de longueur conçu pour la mobilité urbaine partagée. Connecté, il propose un accès sans clé et interagit avec ses utilisateurs via leur smartphone. Ce rival à la Citroën Ami offre deux places longitudinales comme sur la Twizy et se différencie de l'Ami par son système d'échange de batterie. Cette solution de remplacement aux infrastructures de recharge traditionnelles permet une utilisation non-stop du véhicule.





PHOTOS GREG

ALPINE
Laboratoire d'énergie

Le crossover Alpine 100 % électrique "aura une identité et un design qui lui sont propres", *affirme Antony Villain. Pas question de rebadger un crossover Renault !*

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



OLIVIER MARTIN GAMBIER

"*Pour nous, cette bascule vers le 100 % électrique est assez naturelle, il fallait qu'on prenne un coup d'avance !*"

Antony Villain – directeur design Alpine

Le garage idéal d'Alpine, c'est une compacte sportive, un crossover et une future A110 racée. Le tout en 100 % électrique. Alpine devient une marque d'avant-garde et travaille pour transformer ses rêves en réalité(s).

Pour Alpine, Luca de Meo va *"passer d'un positionnement nostalgique à un statut avant-gardiste totalement électrique. Toutes les parties de la chaîne des valeurs, de l'ingénierie à la distribution, sont concernées"*. Pour Alpine, qui regroupe désormais les compétences des 300 personnes de Renault Sport et des plus de 1 000 de Renault Sport Racing – y compris la F1 –, c'est une nouvelle dimension qui s'annonce avec la possibilité de bénéficier des 6 000 points de vente du réseau. De quoi multiplier par dix, voire vingt les ventes de la marque ? La future gamme Alpine *"va profiter des acquis de la F1 où la gestion de l'énergie est une compétence que nous avons affinée depuis une décennie"*, explique Laurent Rossi, le tout nouveau directeur général de la marque. La gamme Alpine, ce sont trois nouveaux produits en gestation : une compacte sportive du segment B sur la plate-forme CMF-B dans sa prochaine définition EV, un crossover sportif sur la plate-forme CMF-EV et une remplaçante de l'A110 conçue en partenariat avec Lotus. Quid de l'actuelle A110 ? Antony Villain, le directeur du design Alpine, nous assure *"qu'en matière de variantes et d'évolutions, le potentiel de l'A110 n'a pas encore été exploité à 100 % et l'A110 a encore un bel avenir"* ! Il reconnaît qu'elle a le grand mérite d'exister, car *"elle est le chaînon manquant entre l'héritage Alpine et sa projection dans le futur. Que ce futur soit électrique peut vous surprendre, mais il ne va pas dénaturer l'ADN de la marque"*.





Une berline compacte (sur la base de la future R5 ?), un crossover sur la plate-forme de l'e-Mégane et une A110 conçue avec Lotus : les trois futures Alpine seront 100 % électriques !

Une belle surprise

Quant à la remplaçante 100 % électrique de l'A110, Antony affirme que *"Lotus apportera son expertise en ce qui concerne le gain de poids, une philosophie proche de celle d'Alpine. Nous faisons face à un changement majeur du monde du sport automobile qui se pose les mêmes questions que nous. Autant travailler ensemble pour créer ce nouveau monde, nous serons forcément meilleurs"*. Quant au crossover, Antony Villain estime que *"nous sommes tout à fait capables d'amener une expérience ultime, l'ADN de l'A110 dans ce crossover et obtenir la même expérience de conduite, mais à quatre places"*. Et la future compacte Alpine ? Est-ce la Clio RS des temps futurs ? *"Non, elle n'est pas vraiment dans cet état d'esprit. C'est plutôt de nouveau une expression d'Alpine dans un segment inférieur. Je pense qu'il faut s'affranchir des codes et segmentations du passé, nous allons réinterpréter la passion de la conduite de façon moderne avec l'électrification, sans nous appuyer sur les schémas de segmentations, de taille ou de philosophie du passé. Ce sera une belle surprise !"* Une surprise pour deux ou quatre passagers ? *"Vous verrez, c'est un peu tôt pour le dire !"* Ces Alpine ne seraient donc que de papier ? *"Non ! Elles sont sur les rails, ça fait déjà un moment que l'on travaille dessus, même si bien sûr, elles n'en sont pas toutes au même stade de développement."*



ARCHIVES CHRISTOPHE BONNAUD

Lotus, *bis repetita*

Le groupe Renault et le groupe Lotus ont signé un protocole d'accord pour étudier plusieurs domaines de coopération, dont le développement conjoint d'une voiture de sport 100 % électrique : la remplaçante de l'A110. Une histoire qui se répète car en 2001, le président Louis Schweitzer a stoppé le projet "Z11", une berlinette conçue en partenariat entre Renault et Lotus *(photo)*, juste avant sa validation industrielle. Espérons que les leçons du passé ont été retenues…



❶



❷

DACIA BIGSTER
À l'abordage !

Jusqu'alors coincé dans le segment B avec ses Sandero et Duster, Dacia grimpe un échelon et s'attaquera en 2025 au cœur du marché des SUV compacts avec un Bigster ambitieux !

Le retour de l'icône Lada Niva

Le groupe Renault a annoncé que *"les travaux sur la génération future du Niva ont commencé"*. Ce projet arrivera sur le marché fin 2023 et sera disponible en deux gabarits conçus sur la plate-forme CMF-B, largement partagée au sein de l'entité Dacia-Lada. Dacia va accroître sa compétitivité grâce à l'exploitation des synergies d'ingénierie et de fabrication avec Lada. Car Dacia s'est rapprochée de Lada et, comme le souligne Alejandro Mesonero-Romanos, *"il est plus logique de créer des maillages entre Dacia et Lada qu'entre Dacia et Renault"*. Tout ceci va libérer plus d'espace pour que Renault pérennise son positionnement de gamme en Europe et à l'international.



RENAULT

Le nouveau directeur du design Dacia, Alejandro Mesonero-Romanos, aurait pu convoiter Alpine, lui qui venait de participer à la création chez Seat de la marque sportive Cupra, mais *"un designer cherche plutôt à évoluer et à s'embarquer dans de nouveaux challenges ! Ce qui m'intéresse aujourd'hui après avoir travaillé sur la marque Cupra et sa charge émotionnelle, c'est d'amener une émotion différente chez Dacia, une marque hyper-moderne et accessible. Je trouve ce challenge passionnant"* ! En à peine six mois, le voici au côté d'un produit inédit dans la gamme, le SUV compact 100 % électrique Bigster qui sera également vendu avec le logo Renault sur certains marchés, comme l'Amérique latine ou encore la Russie. Avec

❶ L'identité visuelle et le logo de Dacia vont évoluer d'ici à 2025. ❷ La signature lumineuse du Bigster est celle de la dernière Sandero.

PHOTOS GREG

ses 4,60 m de longueur, il coiffe le Duster (4,34 m) et affiche sa volonté d'aller batailler dans le segment supérieur. Mais toujours avec les recettes tarifaires de la marque. *"Ce SUV est la recette de Dacia qui va rendre le segment C accessible, au prix d'un véhicule du segment inférieur"*, indique Renault. Alejandro confirme que le Bigster *"incarne l'évolution de la marque : essentiel, certes, mais avec une touche de fraîcheur. Il prouve qu'un tarif accessible n'est pas opposé à l'attractivité"*.

Vers un design écologique

Techniquement, le Bigster repose sur la plate-forme CMF-B et pourra recevoir des blocs thermiques avec l'hybridation et l'hybridation rechargeable. Mais une évolution 100 % électrique de ce soubassement laisse augurer une version EV. Ce concept annonce en outre une volonté d'aller vers un "design vert", avec des attentions de tous les instants en matière écologique. Alejandro Mesonero-Romanos précise ainsi que *"le concept utilise des matériaux recyclés et non peints, à l'intérieur comme à l'extérieur. Pourquoi avoir recours à des matériaux qui sont très codifiés dans l'automobile, comme le chrome ou la peinture alu, qui s'abîment ? On les a remplacés par des matériaux nouveaux et moins chers. Toute l'équipe est motivée pour trouver les petites astuces qui vont permettre de mettre l'argent sur des choses plus importantes, comme les signatures lumineuses"*. Le Bigster deviendra-t-il un rival du Duster ? Non, ce n'est pas le même gabarit, et le prochain Duster arrivera un an avant le Bigster avec l'abandon du diesel (GPL à la place) et l'adoption d'un moteur 3 cylindres inédit et de l'hybridation légère.

Le futur Lodgy à tout faire

La réduction des silhouettes touchera la gamme Dacia. Ainsi, les efforts se porteront sur le Lodgy qui remplacerait dès la fin de cette année à la fois l'actuel ludospace et le break Logan. Conçu sur la plate-forme moderne CMF-B, il affichera un style crossover, une habitabilité pour 7 et une hybridation légère.

STRATÉGIE

Du paquebot à l'off



RENAULT

Luca de Meo est le bon capitaine pour emmener le bateau Renault vers des mers profitables et lui insuffler un surplus de dynamisme. Mais les vagues semblent encore vigoureuses avant d'atteindre une totale sérénité.

Le paquebot va s'alléger, trouver sa vitesse de croisière puis accélérer le rythme : tous les modèles qui seront lancés sur les plates-formes existantes seront mis sur le marché en moins de trois ans. *"C'est vital."* Renault, demain, c'est produire moins de silhouettes mais plus profitables. Cette baisse assumée de la capacité industrielle évoluera de 4 millions d'unités en 2019 à 3,1 millions en 2025. Le groupe va rationaliser ses plates-formes, passant de 6 à 3, et ses moteurs (de 8 à 4 familles). Les prochains modèles vont anticiper la mutation de l'automobile. Une mutation que l'on croyait technologique avec l'arrivée des voitures autonomes, mais qui s'avère finalement plus terre à terre : les réglementations ont conduit le groupe – comme tous ses concurrents – à tout miser sur l'électrification. Et lorsqu'on fait tapis au poker, soit on est un as du bluff, soit on a les bonnes cartes en main. Pour Renault, l'heure n'est pas au bluff. Si l'on a beaucoup critiqué Carlos Ghosn pour son management à la hussarde et sa course aux volumes, reconnaissons-lui une vision avant-gardiste sur un point : l'électrique. Il a osé pousser la marque vers l'électrique en 2009, au Salon de Francfort. C'était il y a douze ans, une éternité. Les Salons ont (presque) disparu, au contraire de la voiture électrique. Renault a donc une vraie légitimité à évoquer sa nouvelle stratégie.

Quid du haut de gamme ?

Renault aurait acté l'échec de l'Espace mais aussi du duo Talisman et Talisman Estate. Pourtant, cette photo exclusive d'un coupé Espace datant de 2017 confirme que le constructeur a tout fait (ou presque…) pour tenter de sauver son haut de gamme. Alors, de quoi demain sera-t-il fait ? Lors de la présentation de janvier, seule une esquisse du plan produit mentionnait deux silhouettes bâchées pour ce segment prestigieux, l'une pour 2023, l'autre pour 2024. Deux modèles à chaîne de traction thermique hybride…



ARCHIVES CHRISTOPHE BONNAUD

Renault 2.0

En 2025, le cœur de gamme sera la famille e-Mégane, intégralement électrique. En 2025, l'accès à la gamme sera lui aussi électrique et fun, et donnera envie avec la R5. En 2025, la marque Alpine *"sera rentable, incluant l'investissement en sport automobile"* et reposera sur une gamme 100 % électrique. Qui aurait pu imaginer cela au lancement de la nouvelle A110 ? En 2025, Dacia aura pleinement profité de son alliance avec Lada pour

shore !



À partir de cette saison, Alpine remplace Renault en F1.

RENAULT



RENAULT

❶



RENAULT

❷

❶ La plate-forme CMF-EV est l'une des clés de la stratégie Renault vers le 100 % électrique. ❷ Chez Renault, le moteur électrique est implanté à l'avant.

afficher des prix toujours plus accessibles avec des modèles plus généreux en volume, en qualité et en modernité grâce aux composants empruntés à Renault et à l'Alliance. Sur les 14 modèles que le groupe va dévoiler d'ici à 2025, la moitié sera 100 % électrique et l'autre sera positionnée au cœur du marché des très profitables segments C et D, et tous les nouveaux modèles de la gamme seront proposés en versions électrique ou hybride.

5 raisons d'y croire !

1 • Renault bouscule le segment où il a toujours été roi : la petite voiture. La R5 arrive avec un premier atout : un charme indéniable.
2 • La plate-forme CMF-EV est la clé de la stratégie 2025, associée à l'arrivée de la "petite" CMF-B en 100 % électrique.
3 • Les outils, tant en design qu'en ingénierie, sont en place et efficaces pour accompagner cette stratégie.
4 • La réorientation vers la profitabilité au lieu du volume est pleine de bon sens, avec une poussée vers le segment le plus porteur en Europe.
5 • Le style des Dacia et Renault devrait prendre un nouvel essor, un second souffle bienvenu, notamment pour la gamme de la maison mère.

5 raisons de douter...

1 • Placer pratiquement tous les modèles 100 % électriques dans le segment le plus porteur en Europe (celui de l'e-Mégane), voilà un choix audacieux. La clientèle suivra-t-elle ?
2 • Un énorme travail est à concrétiser dans le segment le plus profitable (le haut de gamme) après les échecs de l'Espace et du Talisman.
3 • L'attaque de Dacia dans le segment C devra attendre 2025.
4 • Refondre l'équipe dirigeante d'Alpine à quelques semaines du lancement du championnat du monde de F1, c'est assurément gonflé !
5 • Impératif pour ce plan, il faut d'abord réussir la phase 1 ("résurrection"), consacrée au redressement de la marge d'ici à 2023.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Comme toujours objectif et indépendant, *L'Auto-Journal* se réjouit de la réorganisation du groupe Renault par marques et des projets solides annoncés en ce mois de janvier 2021. Mais il ne faut pas oublier qu'ils ont été enfantés pour sauver le constructeur, pas moins. Il faudra donc patienter de longs mois avant de savoir si les vaccins administrés par Luca de Meo et toutes les équipes concernées – c'est-à-dire Renault dans son intégralité – peuvent venir à bout de la crise que connaît le groupe. La volonté est bien là, les produits annoncés sont désirables et les outils sont désormais en place. Un mot, un seul à présent : action !

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De à Z A

Par **Jean Bourquin**


FIAT

Fiat 500

Fiat

500 La nouvelle 500 boostée à l'électricité n'envoie pas à la retraite sa devancière "accro" aux énergies fossiles. La 500 "d'avant" continue de remplir ses bons offices en limitant son offre moteur à une seule unité. Soit le 3 cylindres 1.0 de 70 ch flanqué de l'hybridation légère, pour la circonstance baptisée BSG, et exploité par la BVM6. Dans le même temps, Fiat réorganise la gamme, découpée en quatre finitions répondant aux nouvelles appellations Cult, DolceVita, DolceVita Plus et Sport. 500 1.0 70 BSG : de 15 490 à 18 990 €. Ajoutez 2 800 € pour le cabriolet 500C. Pas de malus à déplorer dans les deux cas.

Hyundai


YANN LEFEBVRE

Hyundai Tucson

Tucson Fraîchement débarqué sur le marché, le SUV compact Tucson n'attend pas la saint-glinglin pour s'équiper d'un module hybride rechargeable. En la circonstance, l'unité retenue allie le 4 cylindres 1.6 T-GDI de 180 ch à un électromoteur de 91 ch, et le tout cumulé délivre 265 ch. La harde est envoyée sur les quatre roues par l'intermédiaire d'une BVA6. Tablez sur 56 km d'autonomie maximale en mode électrique, d'après la fiche technique. Tucson Plug-in 265 HTRAC : 43 900 et 49 900 € sous les finitions Creative et Executive. La finition Business réservée à la clientèle professionnelle réclame 42 600 €. Soustrayez 2 000 € pour le bonus, quelle que soit l'exécution.

Santa Fe Hyundai remet le couvert avec le Santa Fe. Le SUV familial (configuration sept places servie d'office) fait sien le module hybride rechargeable tel que défini ci-dessus, transmission intégrale dite HTRAC et BVA6 incluses. Trois modes de conduite tout-terrain (neige, sable, boue) et le limiteur de vitesse en descente viennent en soutien de la transmission 4x4, avis aux amateurs. Le rayon d'action en mode électrique atteint 54 km. Santa Fe Plug-in 265 HTRAC : 53 800, 55 200 et 59 700 € sous les finitions respectives Business, Creative et Executive. Bonus hors sujet.


INGO BARENSCHEE

Hyundai Santa Fe

Renault

Captur Grosse hécatombe sous le capot du Captur. Adieu diesels, paix à leur âme, et adieu la variante de 160 ch du bloc 1.6 TCe qui les suit dans leur triste sort. L'ex-version de 130 ch de ce même moteur est remplacée par une unité riche de 10 équidés supplémentaires (140 ch, donc), elle-même soutenue par une hybridation légère en mode 12 V. C'est nouveau. Le complexe hybride rechargeable E-Tech de 160 ch coiffe toujours la gamme. La basique finition Life disparaît. Résultat, la gamme débute désormais à 21 750 €, contre 19 150 € il y a un mois à peine.



FLORIAN GROUT

Renault Captur

Renault Mégane



RENAULT

Mégane Là, il y a encore un diesel. Dans son immense bonté, Renault continue d'accorder le bloc 1.5 Blue dCi de 115 ch à sa compacte, histoire de ne pas se fâcher avec la clientèle professionnelle. Le diesel 1.7 Blue dCi de 150 ch, lui, est sacrifié sur l'autel de la norme, tout comme les deux variantes de 115 et 160 ch, du bloc essence 1.3 TCe. La Mégane R.S. est maintenue à son poste. Il n'y a que la foi qui sauve… Côté gamme, les finitions Life et Zen ont fait leur temps. Au 31 décembre 2020, la gamme de la Mégane débutait à 22 500 €. 29 000 € un mois plus tard.

Renault Mégane Estate


RENAULT

Mégane Estate Le break Mégane Estate calque sa gamme sur celle de la berline. Rajoutez 1 000 € aux prix mentionnés ci-dessus, versions R.S. exceptées. Comme au précédent chapitre, ledit break garde pour lui le module hybride rechargeable E-Tech de 160 ch. Prix : 39 500 ou 41 500 € sous les finitions Intens et R.S. Line. Bonus de 2 000 € accordé.

Clio On l'aura compris, en ce qui concerne les modèles en cours de commercialisation, la "Renaulution" consiste à envoyer à l'échafaud la plupart des diesels à l'œuvre sous bon nombre de capots. L'épuration débute sous celui de la Clio. Les variantes de 85 et 115 ch du diesel 1.5 Blue dCi passent à la guillotine et, pour sa part, la version de 130 ch du 4 cylindres 1.3 TCe est fusillée. Au bilan, et si l'idée est d'acquérir une Clio un peu musclée, il ne reste en magasin que le recommandable module hybride standard E-Tech de 140 ch. Cette unité est désormais la seule à être couverte par la finition la plus haute en gamme, alias Initiale Paris.



RENAULT

Renault Clio

LA GAMME **RENAULT CLIO**

Motorisations/Boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.0 SCe 65 ch BVM5	0 €	Life/Zen	15 300 €/17 800 €
1.0 TCe 90 ch BVM5	0 €	Zen/Intens/R.S. Line	19050 €/21450 €/22650 €
1.0 TCe 90 ch CVT	0 €	Zen/Intens	20650 €/23050 €
GPL			
1.0 TCe 100 ch BVM5	0 €	Zen/Intens	19050 €/21450 €
Hybride			
E-Tech 140 ch	0 €	Zen/Intens/R.S. Line/ Initiale Paris	23400 €/25800 €/ 27000 €/28900 €

LA GAMME **RENAULT CAPTUR**

Motorisations/Boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.0 TCe 90 ch BVM5	0 €/125 €	Zen/Intens	21750 €/24350 €
Essence hybridation légère			
1.3 TCe 140 ch BVM6	0 €	Zen/Intens	23600 €/26200 €
1.3 TCe 140 ch BVR7	100 €	Zen/Intens/Initiale Paris	25550 €/28150 €/31550 €
GPL			
1.0 TCe 100 ch BVM5	0 €	Zen/Intens	21750 €/24350 €
Hybride rechargeable			
E-Tech Plug-in 160 ch	Bonus : 2000 €	Intens/Initiale Paris	34850 €/38250 €

LA GAMME **RENAULT MÉGANE BERLINE**

Motorisations/Boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.3 TCe 140 ch BVM6	0 €	Intens	29000 €
1.3 TCe 140 ch BVR7	50 €	Intens/R.S. Line	31000 €/33000 €
1.8 TCe 300 ch BVR6	9550 €/10011 €	R.S./R.S. Trophy	42900 €/47900 €
Diesel			
1.5 Blue dCi 115 ch BVM6	0 €	Intens	30600 €
1.5 Blue dCi 115 ch BVR7	0 €	Intens/R.S. Line	32600 €/34600 €

LA FOIRE À L'INNOVATION





PHOTOS HYPERION

Hyperion Motors XP-1
UNE HYPERCAR QUI CARBURE À L'HYDROGÈNE

HORIZON : INCERTAIN

Parfaite pour frimer sur le Strip de Las Vegas, l'Hyperion XP-1 *(ci-dessus)* est une hypercar capable d'accélérations extrêmes (2,2 s de 0 à 100 km/h !) comme les Américains en raffolent. Mais elle peut aussi parcourir 1 600 km avec un plein d'hydrogène effectué en cinq minutes. À bord, un écran de 100 pouces recouvre toute la console centrale, tandis que la cinématique des portes est censée rappeler la Victoire de Samothrace : attention à la folie des grandeurs pour cette auto qui, comme le CES, reste encore virtuelle. Mais cela n'arrête pas les plans de la jeune société californienne qui ambitionne aussi de fournir le pays en hydrogène à des tarifs accessibles, et veut utiliser ce carburant pour propulser des engins spatiaux.

Mercedes MBUX Hyperscreen
PLEIN LES YEUX

HORIZON 2021

Le CES est l'écrin idéal pour présenter des écrans de bord de plus en plus spectaculaires. Sauf que, dans le cas du MBUX Hyperscreen de Mercedes, il ne s'agit pas d'un concept mais bien d'une application prévue de série, et ce, dès cette année ! C'est la limousine électrique haut de gamme EQS qui inaugurera (en option) cette planche de bord transformée en écran géant de 141 cm de largeur, reliant les montants de pare-brise d'une plaque de verre courbée en 3D, avec affichage OLED permettant des contrastes élevés et des noirs profonds ainsi que des zones avec retour haptique. Trois écrans principaux composent cet ensemble XXL, si grand que de nombreuses fonctionnalités y sont présentées directement, sans devoir passer par des sous-menus. Le passager avant a droit à son affichage personnel et l'intelligence artificielle du gros processeur qui gère l'ensemble adaptera les propositions de fonctionnalités de conduite, confort ou divertissement de manière de plus en plus ciblée au fur et à mesure de son usage.



DAIMLER

Virtuel cette année, le CES, rendez-vous numéro un de l'électronique et de l'innovation, réunit toujours constructeurs et équipementiers qui présentent le fruit de leurs dernières recherches à distance, à défaut de pouvoir nous les faire tester dans les rues de Las Vegas. Panorama des forces en présence.

Par **Nicolas Valeano**

General Motors
ÉLECTRIFICATION À TOUT VA

HORIZON 2022

La symbolique du nouveau logo de GM bleu électrique est claire : le groupe s'apprête à lancer, entre cette année et 2025, une trentaine de modèles basés sur la nouvelle plate-forme Ultium destinée aux batteries (50 à 200 kWh, avec LG). Jusqu'à 700 km d'autonomie et 3 s de 0 à 100 km/h, voilà les performances annoncées pour les modèles les plus affûtés. La patronne du géant de Detroit, Mary Barra, a tenu un des discours de présentation de cette édition 2021, expliquant la stratégie d'électrification massive du groupe. Et levant un coin de voile sur de nombreuses nouveautés, à commencer par un SUV Chevrolet Bolt, en plus du restylage du petit monospace qui n'a jamais atteint notre marché (le rachat d'Opel par PSA l'en a empêché). Parmi les nouvelles stars, le GMC Hummer EV révèle au CES certaines fonctionnalités, comme une conduite tout-terrain à une pédale ou l'étude par Bose d'effets sonores radicaux lorsqu'on utilise le launch control de la bête avec ses quelque 1 000 ch. Mais c'est la marque Cadillac qui a les honneurs avec un petit van autonome futuriste (le Halo) et, surtout, deux concepts, dont une grande berline électrique nommée Celestiq partageant un show de lumière impressionnant sur sa face avant avec le SUV Lyriq, dont la version de série est attendue en 2022. Enfin, toujours chez Cadillac, un engin individuel volant (électrique, bien sûr) couronne ce festival de concepts et de véhicules de série.



GM



Sion : la voiture (un peu) solaire

HORIZON 2022

Les Allemands de Sono Motors ont présenté au CES une version plus proche de la série de leur petit monospace économique (4,29 m, 25 500 €) et électrique, couvert de panneaux solaires (248 cellules) pour en augmenter l'autonomie et l'efficience. Prévu pour être produit en 2022 dans l'ancienne usine Saab en Suède, le Sion est censé pouvoir gagner jusqu'à 35 km d'autonomie par jour sous l'ensoleillement allemand. Une gageure. Sa batterie de 35 kWh lui donne 255 km d'autonomie WLTP et son moteur de 163 ch fourni par Continental devrait favoriser de bonnes performances. Une application spécifique permet de gérer des fonctionnalités d'autopartage du Sion. Le style n'est pas son premier atout, mais il ose quelques originalités, comme son tableau de bord exposant… de la mousse derrière une vitre. Toujours solaire mais (beaucoup) plus haut de gamme, la One, de la start-up néerlandaise Lightyear – également présente au CES –, est réservable pour 150 000 € !





PHOTOS SONY



IM MOTORS

IM Motors
PREMIUM À LA CHINOISE

HORIZON 2023

Le premier constructeur automobile chinois, SAIC, s'associe à Alibaba.com (l'Amazon chinois) pour lancer une marque nommée IM Motors. Deux concepts (berline et SUV) préfigurent ces modèles ultra-connectés et capables de conduite autonome, comme il se doit, avec un développement technique fait en collaboration avec Williams Engineering. Les batteries de 93 ou 115 kWh sont annoncées garder leurs performances 200 000 km durant et sont compatibles avec une recharge sans fil. À l'intérieur de ces véhicules très haut de gamme, on trouve de la laine italienne et du cuir allemand. Aucune information ne filtre pour leur arrivée en Europe.



WAYRAY

WayRay
VISION HOLOGRAPHIQUE

HORIZON 2022

La réalité augmentée est la prochaine étape dans les affichages de bord, calquant des informations virtuelles sur la vue réelle au travers du pare-brise, avec des premières applications de série chez Volkswagen et Mercedes. Des sociétés comme WayRay (et d'autres comme Panasonic) proposent au CES leur version d'affichage en réalité augmentée, ici en mode holographique, avec un projecteur laser. La projection peut donner l'impression d'être à 3 m devant le véhicule en ville, 15 m sur autoroute, et même aller infiniment loin. La start-up basée en Suisse envisage aussi des projections de publicité dans les vitres latérales des taxis, permettant de réduire le prix de la course… Plus discutable.

BMW iDrive
INTERFACE NOUVELLE GÉNÉRATION

HORIZON 2021

Le gros SUV électrique BMW iX étrennera cette année le nouvel iDrive, avec un spectaculaire double écran incurvé (12,3 + 14,9 pouces) et un système d'exploitation renouvelé, boosté par une puissance de calcul à bord multipliée par 20 et une connexion 5G. Son affichage privilégie la sobriété, ne montrant que les informations essentielles, tandis que les commandes sont toujours effectuées de manière très instinctive depuis la console entre les sièges. L'iX accueillera aussi un nouveau système d'accès sans clé par smartphone, utilisant la technologie *ultra-wideband* permise par la puce des iPhone récents, un système plus sécurisé encore que l'accès dématérialisé offert par le constructeur depuis 2018.





PHOTOS BMW





PHOTOS SONY

Sony Vision S
ELLE ROULE !

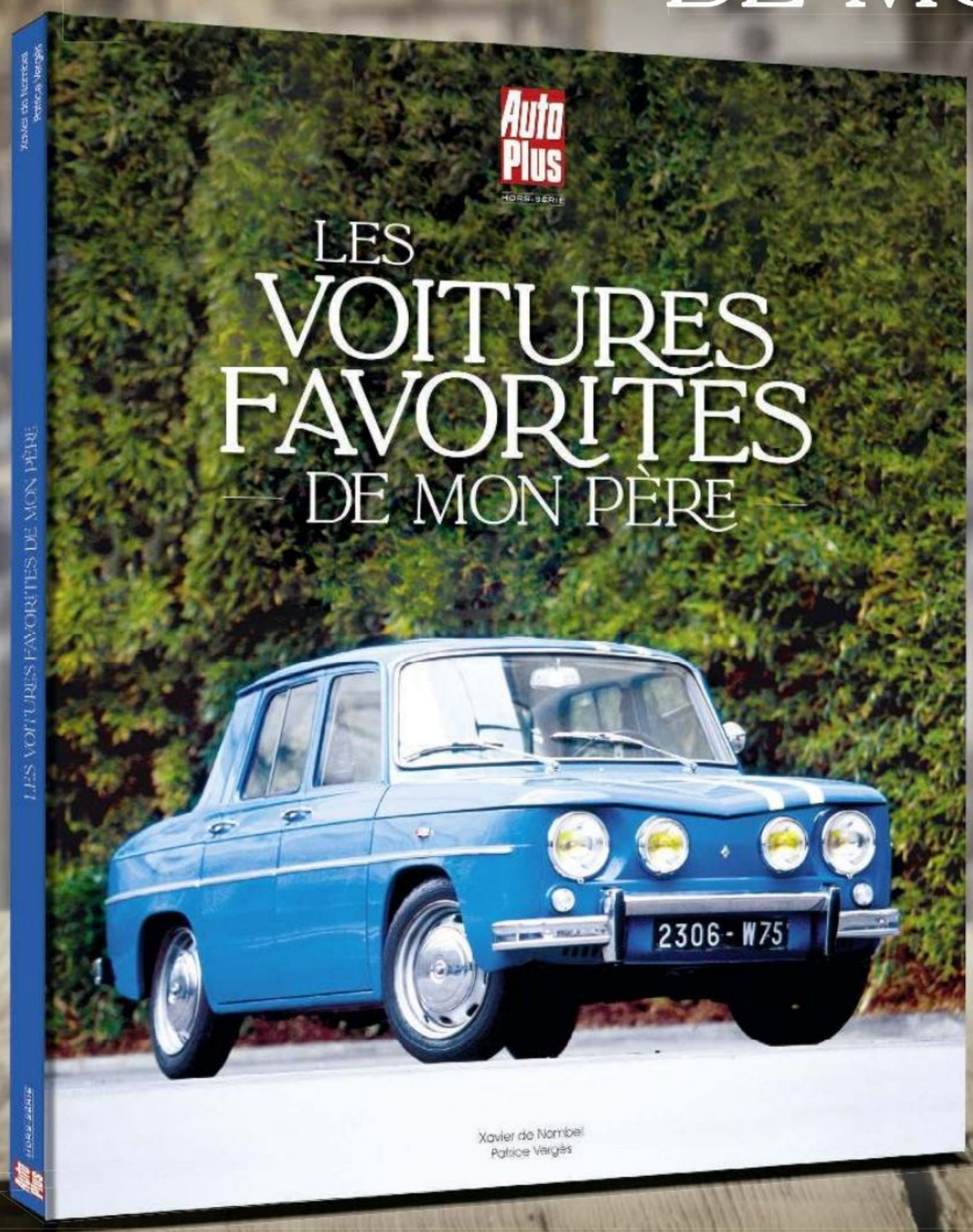
HORIZON 2022 *

* Application des technologies.

Présenté au précédent CES, le concept Vision S de Sony ressemblait à un pur show-car fait pour montrer le savoir-faire du géant japonais : pas moins de 40 capteurs sont disséminés autour de cette berline électrique apte à une conduite autonome de niveau 4. À l'intérieur, les caméras sont capables de lire sur les lèvres, de déterminer le niveau de fatigue du conducteur par les expressions de son visage, et les sièges intègrent une sono spécifique à 360°. Mais surprise, la voiture peut prendre la route et des tests grandeur nature ont été effectués en Europe avec son partenaire Magna (qui par ailleurs annonce aussi une joint-venture avec LG pour offrir des solutions de propulsion électrique). Cette grande berline 4 places de 4,89 m et de plus de 540 ch est cependant destinée à rester un laboratoire roulant.

Auto Plus
HORS-SÉRIE

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

ZONE ROUGE

Tout ce qui fait le buzz cette quinzaine dans l'automobile… Par **Jean Bourquin**



PHOTOS: SB MEDIEN

La C5 repose sur la base technique de la Peugeot 508 chinoise "allongée", ce qui l'amène au-delà de 4,80 m en longueur. Cela reste à vérifier…



Lunette inclinée et courte, panneau de hayon tout en hauteur et porte-à-faux long : la poupe de la C5 a quelque chose d'un break.

CITROËN C5 : BERLINE TRANSGENRE

Ne pas faire comme tout le monde, c'est le mot d'ordre chez Citroën. La nouvelle C5 illustre le propos.

À dire vrai, nous nous y attendions un peu, et nos premières esquisses allaient dans ce sens : Citroën déploierait des trésors d'imagination pour faire en sorte que sa nouvelle C5 ne ressemble à aucune autre de ses concurrentes. À la vue de ces photos, nous ne sommes pas déçus. Une proue de berline, une garde au sol que l'on devine élevée, sur le mode SUV, une lunette arrière très inclinée que ne renierait pas le premier coupé venu, courte par ailleurs, une poupe soutenue par un long porte-à-faux qui donne à l'engin un faux air de break, custode arrière surdimensionnée en complément : dans le type transgenre, difficile de pousser le concept aussi loin. Brouiller les cartes est un art que Citroën maîtrise à merveille. Pour le reste, et même si le camouflage remplit efficacement son office, il ne fait guère de doute que la C5 adoptera les optiques en pattes-d'oie de la C4, désormais signature visuelle de la marque. Ces artifices esthétiques accentueront encore un peu plus le côté "décalé" de la nouvelle entrante, estimée au-delà de 4,80 m en longueur par nos soins. Sous réserve, donc.



La C5 n'échappera pas à la suspension maison, et c'est tant mieux, ni aux modules hybrides rechargeables, existants ou à venir.

Une Citroën, une vraie, équipée de la suspension ad hoc.

Pour tout ce qui ne se voit pas, la C5 troisième de l'appellation frappe à la porte du SUV C5 Aircross, qui lui fournit sa plate-forme et les suspensions à butées hydrauliques progressives qui vont avec. Comment pourrait-il en être autrement de la part d'une Citroën de cette envergure ? Le SUV précité a également en magasin un module hybride rechargeable de 225 ch, article auquel nous voyons mal la C5 échapper. Une unité de même nature, moins puissante, viendra en soutien. Il y aura aussi des blocs essence et diesel, et de propulseur électrique il n'est point question avec cette plate-forme. Le mobilier intérieur, enfin, n'appartiendra qu'à la C5. On le dit très épuré, malgré la présence d'une connectivité annoncée abondante.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : fin 2021

Prix : à partir de 31 000 €*

Concurrentes : Peugeot 508, Skoda Superb, Opel Insignia

* Estimation

92 796

C'EST LE NOMBRE DE PEUGEOT 208 IMMATRICULÉES EN FRANCE EN 2020 (5,6 % DE PART DE MARCHÉ).
Suivent la Renault Clio (84 031 unités, 5,1 % du marché), le Peugeot 2008 (66 698 unités, 4 % du marché), la Citroën C3 (58 547 unités, 3,5 % du marché) et le Renault Captur (54 597, 3,3 % du marché). En mettant de côté la Dacia Sandero (53 354 unités, 3,3 % du marché, sixième position), la Toyota Yaris est le modèle "étranger" le plus vendu en France (33 455 unités, 2 % du marché, onzième position).



PEUGEOT

CONCEPT CARS

Rencontres virtuelles

Concept cars, supercars et autres voitures d'exception… Chaque mois de janvier, il est possible d'admirer "en chair et en os" les créations les plus novatrices des designers et des ingénieurs, dans le cadre du Festival automobile international convoqué à l'hôtel des Invalides, à Paris. D'aucuns appellent l'événement la "Fashion Week automobile", laquelle n'aura pas lieu en format "présentiel" pour ce qui est de l'édition 2021, en raison de la pandémie. Les organisateurs, cependant, n'abandonnent pas la partie. Vous et nous pourrons découvrir en ligne les nouvelles tendances, du 27 janvier au 7 février. L'occasion de vérifier, de plus près, à quoi ressemble le concept car Renault e-Mégane montré à plusieurs reprises dans les colonnes de *L'Auto-Journal*…



Exposition concept cars et design automobile online
Du 27 janvier au 7 février
www.festivalautomobile.com

MUSTANG

Coûte que coûte

Duplicité, schizophrénie, provocation, bras d'honneur, baroud du même nom… Appelez cela comme vous voudrez. D'un côté, donc, Ford commercialise depuis peu en Europe son SUV électrique dit Mustang Mach-E (48 990 € en France en entrée de gamme, d'après le configurateur du constructeur). De l'autre, l'américain ne peut s'empêcher de faire traverser l'Atlantique à la dernière mouture en date de la Mustang, la vraie, alias Mach 1. C'est osé, pour ne pas dire suicidaire, quand on sait que l'affaire se solde, en France, par le malus plein pot de 30 000 €. Soit un peu moins de la moitié du prix de la voiture, fixé à 62 400 €. Beau geste, en tout cas, de la part de Ford, qui ne pouvait se résoudre à nous priver des pulsations d'un V8 5.0 riche de 460 ch. Futur collector.



FORD



IONIQ

PRODUIT

La marque Ioniq s'incarne

On appelle ça "teasing". En gros, un constructeur donné dévoile par petits bouts un modèle donné, histoire de faire durer le suspense. Ou de susciter le désir, c'est selon. Laissons cela aux psychanalystes pour nous pencher sur le cas de Hyundai, dernier constructeur en date à user du procédé. En la circonstance, la voiture est tapie dans le noir et ses phares sont allumés. L'œil aiguisé relèvera la forme angulaire desdits projecteurs et l'aspect très lisse de ce qu'il est permis d'entrevoir du spécimen. Celui-ci a un nom : Ioniq 5, étant rappelé que l'appellation Ioniq désigne une marque et non plus un modèle. Une marque exclusivement consacrée à la locomotion électrique, que le SUV portant le brassard numéro 5 incarne en tout premier lieu. Nous devrions le découvrir sous sa forme définitive dans les jours qui viennent.

ZONE ROUGE



PSA

“Peugeot se concentrera sur ses principaux marchés que sont l’Europe, le Moyen-Orient, l’Afrique et l’Amérique latine.”

Jean-Philippe Imparato, *ex-directeur général de Peugeot, avant de prendre les rennes d’Alfa Romeo, dans* Automotive News.

Et d’ajouter : l’objectif est “de revenir en bonne voie en Chine”. Et les États-Unis, dans tout cela ? Pour mémoire, Peugeot programmait son retour sur le marché nord-américain depuis 2016, à une échéance fixée en 2023. À l’imparfait car, depuis la formation du groupe Stellantis, la question n’est plus à l’ordre du jour. La rumeur la dit enterrée, tout bonnement. Le groupe précité préfère laisser place libre à la marque Alfa Romeo, déjà présente dans la place avec la Giulia et le Stelvio.

VOITURE DE L’ANNÉE

Les sept finalistes



YANN LEFEBVRE

Elles étaient 38 sur la ligne de départ, dont la DS 9 écartée dès le premier tour, et il n’en restait plus que 29 à la mi-décembre. Le lot retenait les Dacia Sandero, Peugeot 2008, Honda e ou encore Volkswagen Golf, toutes éliminées depuis. À la date du 8 janvier, elles n’étaient plus que 7 à pouvoir prétendre au prestigieux titre de “Voiture de l’année 2021”. Les voici, par ordre alphabétique des marques :

- Citroën C4
- Cupra Formentor
- Fiat 500 électrique
- Land Rover Defender
- Skoda Octavia
- Toyota Yaris
- Volkswagen ID.3

Une française, trois modèles du groupe Volkswagen, et les berlines sont majoritaires. Le nom de l’élue sera dévoilé le 1er mars.



FLORIAN GROUT

9 227

C’EST LE NOMBRE D’AUDI E-TRON IMMATRICULÉS EN NORVÈGE EN 2020. De fait, le SUV électrique badgé Audi est la voiture la plus vendue dans ce pays. Suivent la Tesla Model 3 (7 770 unités), la Volkswagen ID.3 (7 754 unités) et la Nissan Leaf (5 221 unités). Tout cela pour dire que les voitures électriques ont accaparé 54,3 % du marché norvégien des voitures neuves en 2020. Cette bascule vers la locomotion électrique est une première à l’échelle de la planète.



ADOBE STOCK

PREMIUM

Mercedes conserve son trône

La crise sanitaire frappe tout le monde, mais certains s’en sortent mieux que d’autres. Dans le secteur du premium, Mercedes enregistre des pertes somme toute minimes au vu du contexte, de l’ordre de 7,5% par rapport à 2019. Avec 2,2 millions de voitures écoulées sous son label en 2020 de par le vaste monde, le constructeur à l’étoile continue de dominer le secteur précité, devant BMW fort de ses 2,02 millions de voitures immatriculées (en recul de 7,2%). Dans le lot, le très haut de gamme composé des Série 7, Série 8 et X7 a vu ses ventes croître de 12,4%, tout de même. Audi ferme la marche, avec son 1,7 million d’unités vendues à travers le monde (en recul de 8,3%). La marque premium du groupe Volkswagen est aujourd’hui plus que jamais tributaire du marché chinois, où ses ventes ont progressé de 5,4%. Elles ont chuté de 19,5% en Europe.

LA LOI

80 km/h, bientôt minoritaires

"C'était une connerie", dixit Emmanuel Macron, qui en pleine crise des Gilets jaunes fin 2018, qualifiait en ces termes la réduction de la limitation de vitesse de 90 à 80 km/h voulue et mise en place par son Premier ministre d'alors. Depuis, le gouvernement a inventé un machin juridique bizarroïde laissant tout loisir aux présidents de conseils départementaux de remonter la vitesse maximale autorisée sur leurs routes, dans leur totalité ou partiellement, à 90 km/h. En un an, 34 d'entre eux ne se sont pas fait prier et les 80 km/h ne vont pas tarder à devenir minoritaires sur l'ensemble du territoire métropolitain. Reste à vérifier si, dans les départements concernés, le retour à 90 km/h s'est soldé par un rebond de la mortalité routière, par rapport à 2019. Les deux confinements subis interdisent le calcul. Les départements où les 90 km/h sont restaurés, totalement ou en partie (8 janvier 2021), sont : ***Allier***, Hautes-Alpes, Aube, Calvados, ***Cantal***, Charente, Charente-Maritime, Cher, ***Corrèze***, Côte-d'Or, ***Creuse***, Dordogne, Eure-et-Loir, Hérault, Indre, Indre-et-Loire, Jura, Loir-et-Cher, Haute-Loire, Loiret, Lozère, Maine-et-Loire, Mayenne, Orne, Hautes-Pyrénées, Bas-Rhin, Haut-Rhin, Sarthe, Seine-et-Marne, Deux-Sèvres, Tarn, Vienne, Vosges. ***En italique, les 4 départements où l'intégralité du réseau routier est limitée à 90 km/h.***



SEBASTIEN BOZON/AFP

Les chiffres du marché français des voitures électrifiées rechargeables en 2020



110 916

C'est le nombre de voitures électriques immatriculées durant l'année 2020 (+ 159 % par rapport à 2019).

9,5 %

La part de marché des voitures électrifiées rechargeables en 2020. Comptez 5,8 % pour les voitures électriques et 3,7 % pour les hybrides rechargeables.

74 993

C'est le nombre de voitures hybrides rechargeables immatriculées durant l'année 2020 (+ 304 % par rapport à 2019).

37 409

C'est le nombre de Renault Zoe immatriculées en 2020. Suivent la Peugeot e-208 (16 557 unités) et la Tesla Model 3 (6 477 unités). Côté hybrides rechargeables, le trio de tête se compose des Peugeot 3008 (6 395 unités), Renault Captur (5 465 unités) et DS 7 Crossback (4 529 unités).



ARNAUD DE BUYZER

EXPÉDITION

Les reines de la route panaméricaine

Les reines au pluriel. De fait, elles sont deux : la pilote, à savoir Fanny Adam, entrepreneuse de son état, docteure ès sciences et passionnée de sport automobile ; la voiture, à savoir une Citroën Traction 11 datant des années 1950. L'exploratrice, qui sera accompagnée d'une copilote, conduira sa monture de l'Alaska à Ushuaia (Argentine) via la célèbre route panaméricaine, en trois étapes. Entre autres objectifs : partir à la rencontre des populations autochtones, et faire connaître leurs langues. Un rapport sera soumis à l'Unesco au terme de l'expédition. Baptisée "Terra America" et soutenue, notamment, par Gérard d'Aboville et Nicolas Hulot, celle-ci entamera son long périple à travers 14 pays en juin prochain. Bonne route.

OFF

Peugeot 208 et 2008 tout électriques

Les Peugeot 208 et 2008 en cours de commercialisation ont un peu plus d'un an d'existence, mais leurs remplaçantes sont d'ores et déjà à l'état d'étude avancée. Attendues en 2025, celles-ci se nourriront exclusivement à l'électricité, c'est une certitude. De fait, c'est Jean-Philippe Imparato, ex-patron de la marque, qui le dit. On ne peut faire source plus sûre.

La Corvette en mode SUV

Lors du récent salon CES de Las Vegas, virtuel en la circonstance, une étrange apparition n'a pas manqué d'intriguer les observateurs. Le cadre : General Motors expose une pelletée de modèles électriques, proches de la production pour certains. Tout au fond, près du radiateur et à peine visible, trône une chose qui ressemble beaucoup à la Corvette C8. En plus haut. Faut-il s'attendre à une Corvette électrique en mode SUV ? C'est possible, partant du principe qu'en ces matières, plus rien ne nous étonne…

Le pick-up Jeep arrive en Europe

Jeep annonce qu'il commercialisera en Europe, d'ici peu, le pick-up extrapolé de la Wrangler, alias Gladiator, équipé d'un V6 diesel 3.0 de 264 ch. En France, et s'il y a lieu, l'engin sera sans doute classé parmi les utilitaires (4 places pour un pick-up double cabine), histoire de lui éviter le malus tueur d'amour.

Différemment identique

La 500 traverse le temps, et c'est toujours un peu la même chose… Pourtant, la dernière mouture du pot de yaourt est radicalement différente de sa devancière : elle change tout, du sol au plafond, et carbure désormais à l'électricité.

Par **Laurent Pinel** Photos **Yann Lefebvre**

La présentation intérieure reste dans l'esprit de la précédente génération, en plus "techno" et avec des plastiques de meilleure qualité.

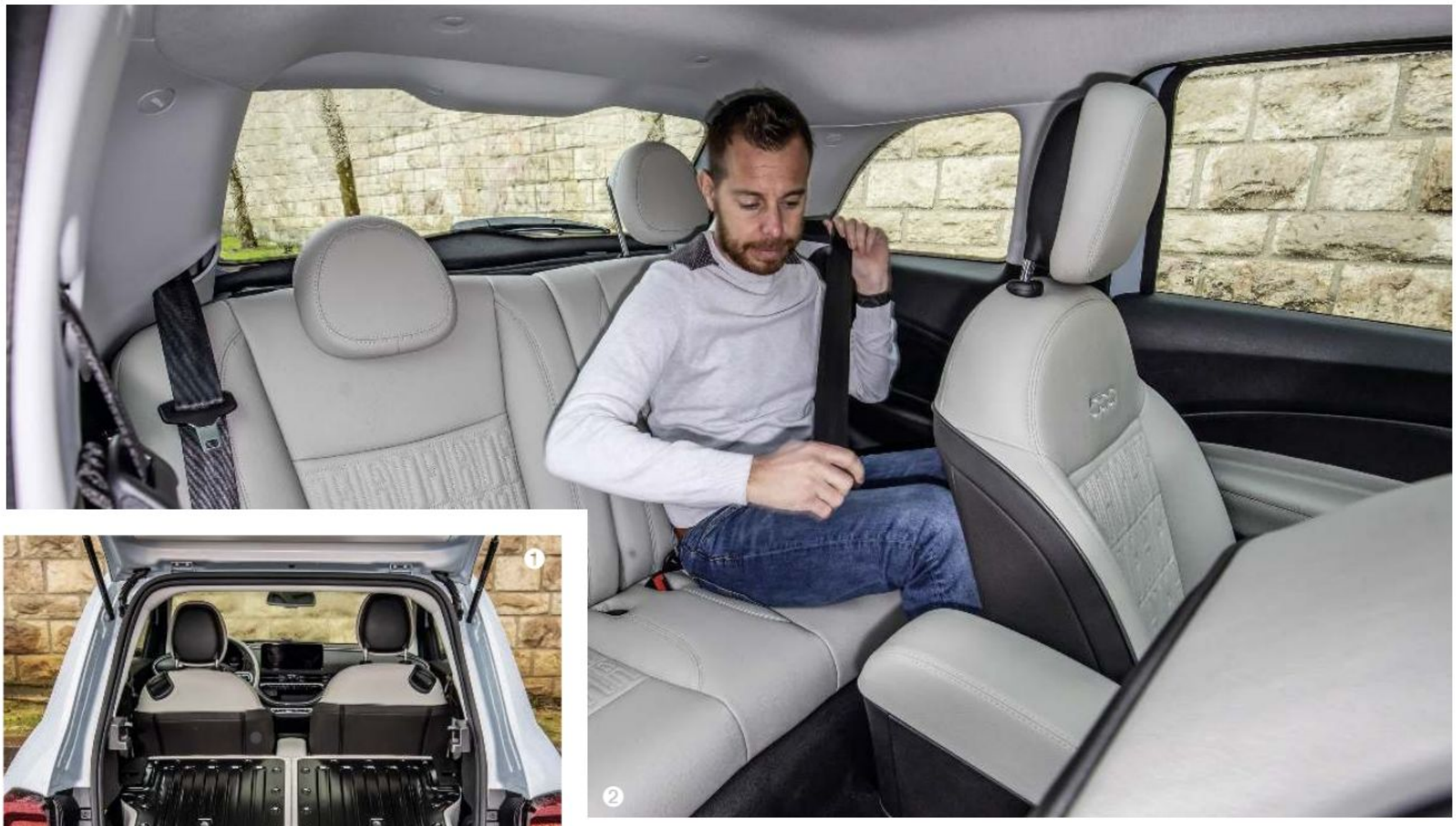
La nouvelle Fiat 500, c'est comme un steak végétal ! Même emballage qu'un "vrai", même apparence, même texture et mêmes points de vente. Mais à la dégustation, quelque chose change… Si chacun se fera sa propre idée des steaks au soja et au blé, il y a de fortes chances que la Fiat 500 électrique, elle, fasse l'unanimité. Sans piston ni courroie de distribution, cette toute nouvelle version fait passer l'italienne dans une autre dimension : celle du silence. Comme toutes ses potentielles rivales électriques, elle roule sans émettre de nuisances sonores mais, à chaque feu vert, distille des accélérations canon. Ses 87 kW (soit l'équivalent de 118 ch) et son couple de 220 Nm disponible instantanément en font une citadine pleine de pêche. À tel point que, lorsque la pluie s'en mêle, le train avant montre une tendance à patiner. Pour adapter la voiture à ses propres habitudes, et non l'inverse, le pot de yaourt dispose de plu-





❶ L'écran central tactile apparaît dès le 3e niveau de finition. ❷ L'instrumentation est désormais numérique ❸ Les modes de conduite s'enclenchent depuis la molette de gauche.







❶ Même électrique, la 500 reste une 500 : son coffre est petit. Pour augmenter le volume de chargement, les dossiers se rabattent, séparément, si besoin.
❷ L'accès à l'arrière n'est pas facile, et une fois installés, les adultes trouveront les places étriquées. La garde au toit ne suffit pas et il y a bien peu de place pour caser ses jambes.



Le nouveau châssis de la petite italienne lui offre une meilleure tenue de route.

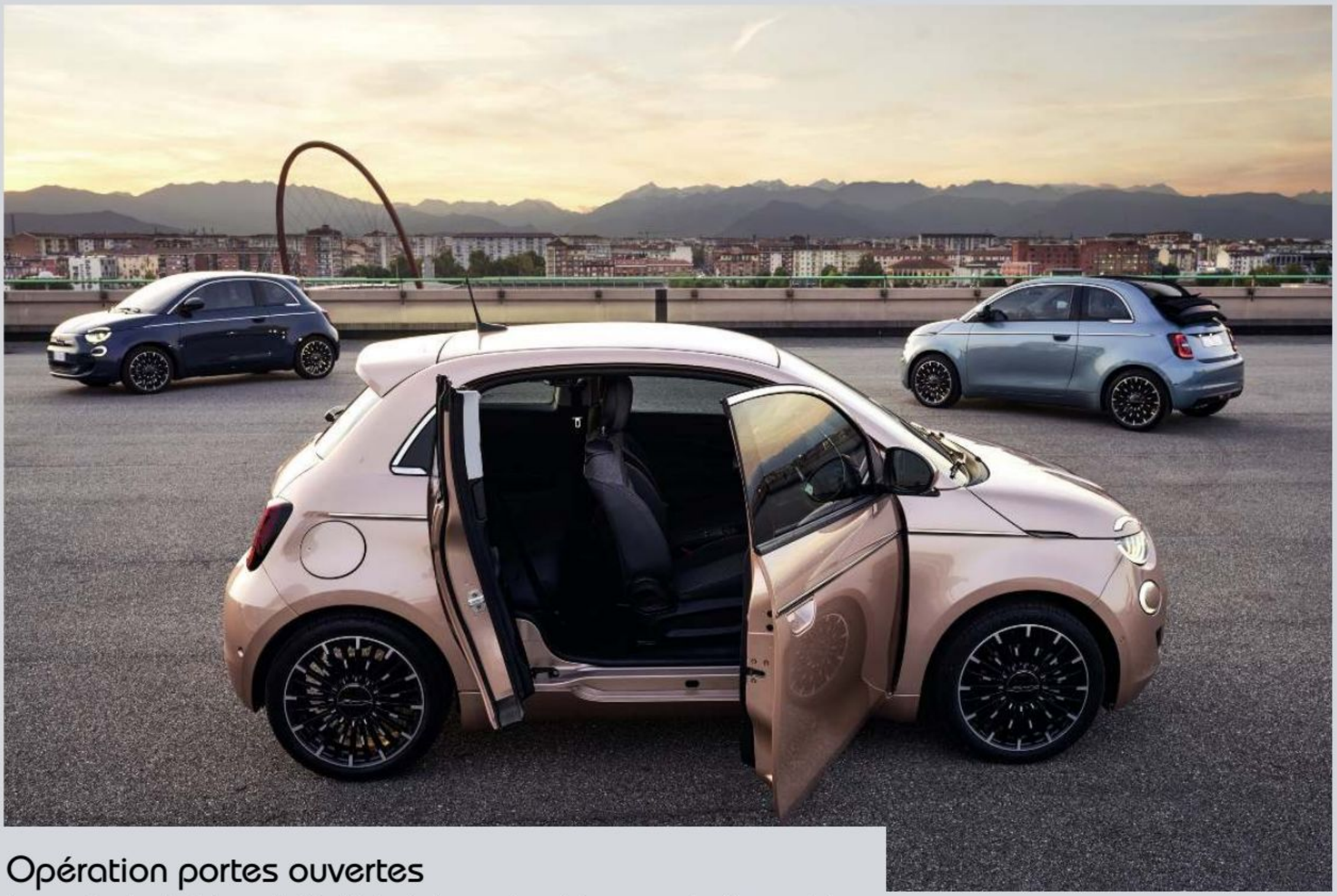
sieurs modes de conduite, appelés Normal, Range et Sherpa. Le premier est transparent et n'exerce aucun frein moteur, pour se laisser filer sur l'élan, tandis que le second exerce un fort ralentissement dès que l'accélérateur est relâché. C'est le principe de la conduite "à une pédale", comme une auto-tamponneuse : il suffit de lâcher la pédale de droite pour que la 500 soit freinée, pour qu'elle régénère l'énergie cinétique en rechargeant sa batterie, et qu'elle ralentisse gentiment, jusqu'à l'arrêt, sans même que les plaquettes de frein n'aillent lécher les disques. Enfin, le dernier mode de conduite servira plutôt à rassurer les anxieux : il limite les performances pour réduire au maximum la consommation et préserver l'autonomie.

Une fois sortie de la cité, la 500 montre encore un bel enthousiasme, avec une vitesse de pointe bridée à 150 km/h.

Et elle conserve un agréable niveau de confort, en dépit des jantes de 17 pouces équipant notre version d'essai. La suspension fait ➤



Reconnaissable au premier coup d'œil, la 500 est pourtant entièrement nouvelle, et 6 cm plus longue qu'avant.



ALESSANDRO ALTAVILLA

Opération portes ouvertes

La surprise du chef s'appelle "3+1". Après les versions à 3 portes et la découvrable, cette déclinaison de la 500 s'offre une petite porte arrière droite, côté trottoir, qui sert l'accessibilité à la banquette. Elle s'ouvre "à l'envers", comme sur les Mazda MX-30 et anciennes Mini Clubman, et ne peut être actionnée qu'après ouverture de la porte avant. Cela ne fera pas de la 500 une familiale, d'autant que le gabarit n'évolue pas. Mais cet ouvrant facilitera la mise en place, par exemple, d'un siège bébé. Début de la production : printemps 2021.

donc bien son job, tout en contenant suffisamment les mouvements de caisse. Et malgré son poids conséquent, supérieur à 1 400 kg une fois le conducteur en place, l'italienne fait mieux que sa devancière thermique. Sa nouvelle plate-forme, qui ceinture le bloc de batteries de 42 kWh et 294 kg, est rassurante ; elle contribue à l'amélioration significative de la tenue de route.

Si les citadines électriques se révèlent souvent agréables à conduire, cela ne dure jamais longtemps : elles sont fréquemment limitées par leur autonomie. Là, nos mesures montrent une capacité à parcourir plus de 230 kilomètres "réels", sur tous types de route, avant d'être contraint à une recharge. Et cette autonomie grimpe même à 263 kilomètres en ville et sur le réseau secondaire. La Renault Twingo électrique peut aller se rhabiller ! Voilà un argument de poids pour celle qui demeure une charmante et pimpante citadine. La 500 a subi une révolution technique, mais pas philosophique.

Ainsi, malgré une longueur accrue de 6 cm, ce n'est toujours pas la voiture idéale pour transporter un couple d'amis. Ses seules portes avant, en attendant l'arrivée de la 500 "3+1" *(voir l'encadré ci-dessus)*, n'offrent qu'un accès étroit aux seules deux places arrière. Un ado s'y glissera d'un saut, mais sa grand-mère risquera le lumbago. Et une fois en place, l'espace manque au niveau des jambes et du crâne, au point qu'un adulte est obligé de se pencher vers l'avant. La modularité est plus soignée : chacun des deux dossiers se rabat, indépendamment l'un de l'autre, lorsque les 222 dm³ de coffre (selon nos mesures) ne suffisent pas. ➛



En haut, le bouton d'ouverture de porte. Tout en bas (symbole rouge), la poignée "de secours", en cas de… panne électrique !



La puissance de 118 ch est bien suffisante en ville, et l'autonomie de la 500 électrique a de quoi donner envie d'aller plus loin !

C'est donc à deux à bord, ou avec des enfants à l'arrière, que s'apprécie pleinement cette 500 cru 2021, qui a tout de même travaillé son sens de l'accueil. Aux matériaux quelconques de sa devancière, la nouvelle venue répond avec des plastiques de meilleure qualité.

Il n'y a pas de quoi se pâmer, mais les textures évoluent, la qualité de fabrication progresse et l'ergonomie fait un grand pas en avant.

Le tout sans perdre un soupçon de charme, avec des rangements parsemés, çà et là, des rondeurs à foison et cette casquette de compteurs, juste devant le conducteur, qui abrite désormais une instrumentation numérique. Un écran central tactile de 10,25 pouces s'invite aussi à bord, à partir du troisième niveau de finition. Et, pour faire causer les invités, la 500 se dispense de poignées de portes intérieures (elles sont en fait camouflées dans le bac de porte) au profit de petits boutons "sensitifs" à presser, pour activer les serrures à commande électrique. C'est très superflu, mais original.

Et ce n'est pas ça qui empêchera la 500 d'afficher des tarifs attractifs. Proposée à partir de 24 500 € en version City Range (à partir du printemps 2021), avec "seulement" 95 ch et une batterie autorisant 185 km d'autonomie selon le cycle d'homologation, l'italienne est d'ores et déjà disponible dans la déclinaison Long Range ici à l'essai, capable de parcourir plus de 230 km entre deux "pleins". Comptez 27 500 € pour cette citadine électrique, étriquée mais aussi attachante que craquante, auxquels il faudra soustraire 7 000 € de bonus (jusqu'au 30 juin 2021). Un tarif qui comprend tout le nécessaire côté sécurité, avec le freinage d'urgence autonome intégrant la détection des piétons et cyclistes, le maintien actif dans la voie de circulation, qui agit sur le volant pour rester dans sa file, ou encore la reconnaissance des panneaux de signalisation. ■

CETTE CITADINE ÉLECTRIQUE EST CERTES ÉTRIQUÉE, MAIS ATTACHANTE ET CRAQUANTE. POUR UN PRIX PAS SI ÉLEVÉ, VU LE NIVEAU D'ÉQUIPEMENT •••



ADRIEN CORTESI

L'essence fait de la résistance

La 500 "normale", produite en Pologne, lancée en 2007 et modernisée en 2015, n'est pas mise au rebut. Elle reste au catalogue Fiat, en parallèle de la déclinaison électrique (appelée BEV), mais uniquement avec un moteur essence 3 cylindres de 70 ch à hybridation légère, assisté par un alterno-démarreur. Les pimpantes et vitaminées versions Abarth restent également disponibles.

FIAT 500 électrique 118 ch La Prima

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.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	118 ch
Couple maxi	■	220 Nm
Type		moteur synchrone à aimant permanent
Puissance fiscale		3 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		automatique/1

➜ Transmission

La 500 dispose de roues avant motrices et d'une transmission à un seul rapport, comme la majorité des voitures électriques. Aucun à-coup ne se fait donc ressentir lors de la conduite. En revanche, les pertes de motricité sont fréquentes sur chaussée mouillée.

Batterie	
Capacité (utile)	42 (37,3) kWh
Type	lithium-ion

Châssis		
Diamètre de braquage	■	10 m
Pneumatiques		205/45 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	3,63/1,68/1,53/2,32 m
Poids / tractable freiné	1 365 kg / impossible

LA VIE A BORD

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	19 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	139/132 cm
Garde au toit AV/AR	■	98/86 cm
Volume de coffre	■	222 dm³
Seuil de chargement	■	71 cm

Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	30,6/65,7/70,9 dB

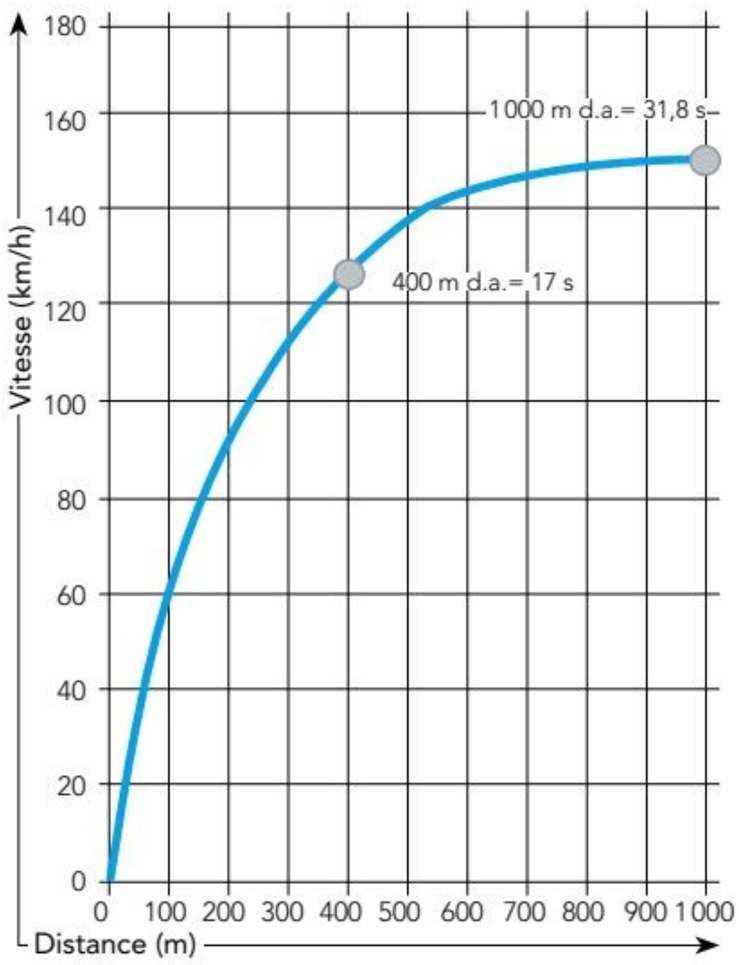
Le moteur électrique offre 118 ch. Une version de 95 ch arrivera au printemps.

LA CONDUITE

Performances		
1000 m d.a.	■	31,8 s
400 m d.a.	■	17 s
0 à 100 km/h	■	9,2 s
Vitesse maxi	■	150 km/h

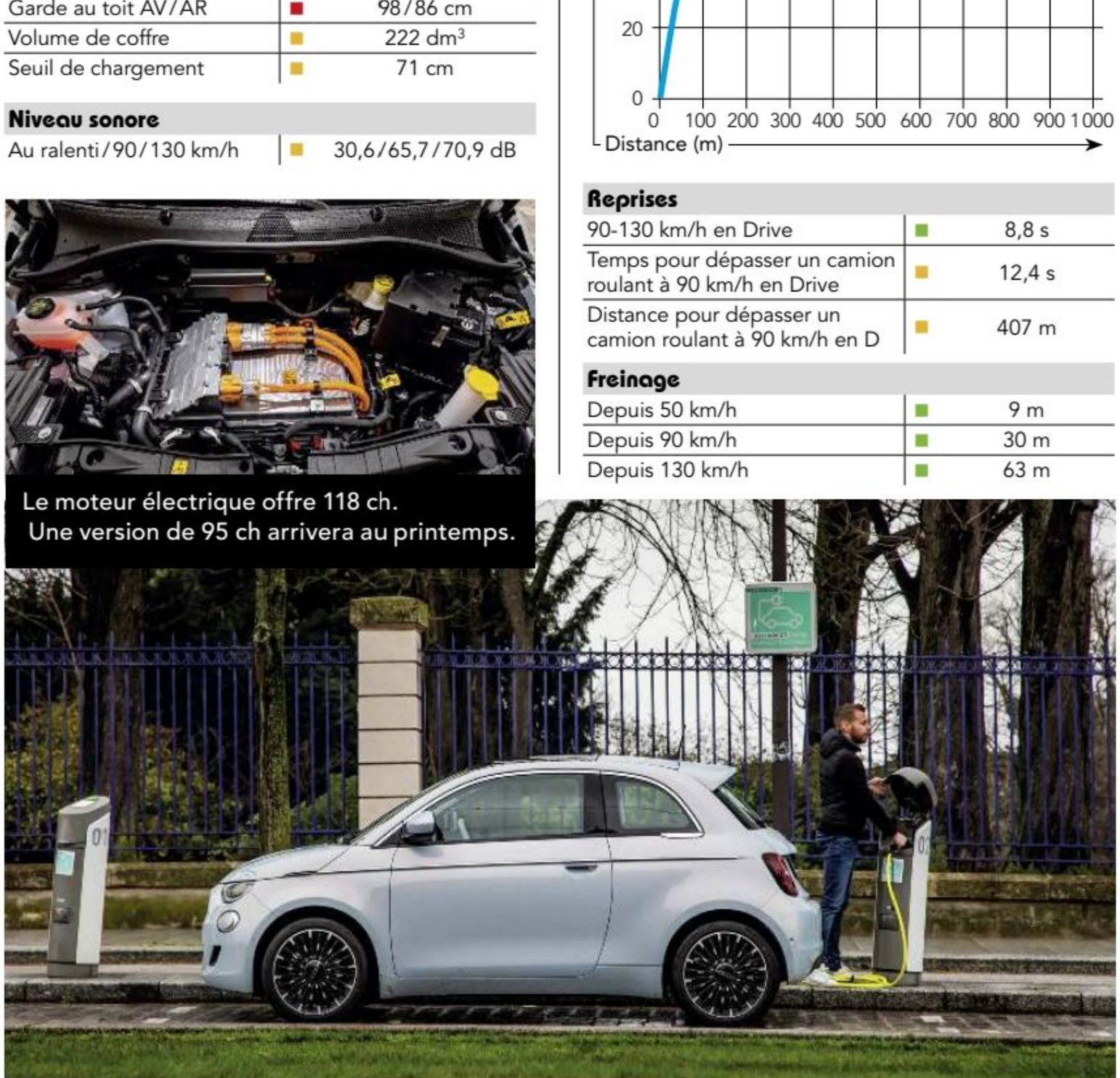
➜ Courbe d'accélération

Avec son couple disponible dès les premiers tours de roues, la 500 électrique se montre dynamique en ville. Ses reprises permettent de se faufiler aisément dans le trafic et d'envisager très sereinement les dépassements sur le réseau secondaire. Enfin, sa vitesse maxi est bridée à 150 km/h, car les hautes vitesses font fondre très rapidement l'autonomie.



Reprises		
90-130 km/h en Drive	■	8,8 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive	■	12,4 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	■	407 m

Freinage		
Depuis 50 km/h	■	9 m
Depuis 90 km/h	■	30 m
Depuis 130 km/h	■	63 m



LE BUDGET

Prix	■	34 900 €
Bonus écologique (CO_2)	■	7 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé*		27 900 €
Garantie ensemble motopropulseur	■	8 ans, 160 000 km
Garantie	■	2 ans, km illimité

* Bonus déduit (aucune option).

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au parking + caméra à 360°, AFIL, Bluetooth, chargeur smartphone par induction, climatisation automatique, câble de charge Mode 3 et Easy Wall Box offerte, détecteurs pluie/luminosité + passage codes/phares automatique, dossiers arrière rabattables 50/50, freinage automatique d'urgence + détection piétons/cyclistes, instrumentation de bord numérique, jantes alliage 17 pouces, lecture des panneaux, phares full LED, prise de recharge 85 kW, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran tactile 10 pouces avec GPS/compatibilité Apple CarPlay/Android Auto/prises USB, toit panoramique...

Options

Aucune option sur cette finition.

Consommations		
Moyenne	■	16,3 kWh/100 km
Ville/route/autoroute	■	14,2/14,2/20,5 kWh/100 km

➜ Tests consommations

Même en circulant une partie du temps sur des voies rapides, la Fiat 500 peut filer sur plus de 200 km entre deux recharges. L'autonomie urbaine chute à 210 kilomètres lorsque le chauffage est activé, par temps froid, ce qui reste encore très suffisant.

Autonomie et recharge		
Autonomie moyenne	■	236 km
Autonomie ville/route/autoroute	■	263/263/182 km
Temps de charge sur prise domestique (10 A)	■	16 h
Temps de charge sur une Wallbox (7,4 kW)	■	6 h 20
Temps de charge sur borne 11 kW	■	4 h 20

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Italie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★½

Pour les amateurs de 500, c'est une vraie réussite. Malgré ses places arrière trop petites, cette version électrique est un régal, en ville comme à la campagne. Elle s'avère plutôt confortable, performante, originale et joviale, et profite d'une autonomie correcte pour la ville. Si les citadines électriques rencontrent le succès, elle en deviendra la star.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PASSAGE *de témoin*

Pionnier de l'hybride, Toyota a trouvé dans le groupe Hyundai son concurrent le plus féroce. En témoigne le Tucson, qui concurrence pour la première fois le RAV4 Hybrid sur son terrain. L'élève surpasse-t-il le maître ?

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

Les relations entre la Corée et le Japon sont pour le moins complexes. Peu cordiales, elles n'en sont pas moins étroites et restent marquées par la colonisation de la première par le second, entre 1905 et 1945. Une réalité bien perceptible dans l'automobile, où l'exemple des constructeurs japonais a largement inspiré le groupe Hyundai depuis sa création. D'abord en misant à fond sur l'exportation, puis en s'engageant à corps perdu dans la course technologique. Ce n'est donc pas tout à fait un hasard si ce groupe est le seul à proposer autant de modèles hybrides non rechargeables face à Toyota, qui fut longtemps le seul, avec Honda (un autre japonais !), à suggérer ce type de motorisation. Hyundai pousse même l'outrecuidance jusqu'à concocter la Ioniq, une des seules concurrentes directes de la Prius !

Le nouveau Tucson franchit une nouvelle étape dans cette direction. Si l'ancien modèle était bien doté d'une micro-assistance électrique de 48 V, son remplaçant offre, pour la première fois, une version 100 % hybride, qui constitue même son cœur de gamme. De quoi donner des sueurs froides au Toyota RAV4, qui ne trouvait jusque-là sur sa route que le Honda CR-V et dont l'hybride est le seul gagne-pain. Contrairement au Hyundai, il ne compte en effet aucun diesel dans sa gamme. L'affrontement entre les deux SUV asiatiques est aussi stylistique : face au RAV4 tout en angles, semblant tout droit sorti d'un manga, le Tucson oppose un style plus fluide mais tout aussi friand de modernité. La calandre intégrant les feux de jour en lamelles constitue un véritable petit morceau de bravoure, auquel le constructeur coréen ne nous avait pas habitués. Bref, l'ambiance est électrique entre ces deux représentants de l'Extrême-Orient !

SUR LA ROUTE

Même s'il subit une concurrence nouvelle, le japonais conserve tout de même l'exclusivité de sa technologie "HSD" brevetée, basée sur une transmission épicycloïdale pilotée par deux moteurs électriques et un "gros" 4 cylindres atmosphérique de 2,5 l. Le Tucson opte, lui, pour une plus traditionnelle boîte automatique à ➛

Le RAV4 photographié est un modèle Black Edition

six rapports couplée à un 1.6 suralimenté entre lesquels est intercalé un seul moteur électrique.

Des choix techniques différents, au service d'une course à la puissance qui n'est plus seulement un sport allemand. Il se pratique aussi en Asie et nos deux SUV ne sont pas les derniers du classement. Avec 218 ch, le RAV4 deux roues motrices avait déjà surpris à son lancement en 2018. Pour la première fois, une Toyota hybride cherchait plus la performance et l'agrément de conduite que l'économie de carburant. Le Tucson joue pourtant à "Monsieur Plus" avec 230 ch au menu. Et ce n'est pas qu'une histoire de fiche technique. Devant notre chronomètre, il surpasse le maître dans tous les exercices d'accélération et de reprise. Il y ajoute la manière : la différence s'élève à 1 s sur le 0 à 100 km/h et à 1,3 s pour relancer de 90 à 130 km/h. Une belle santé qui est perceptible dès les premiers tours de roues : l'assistance produite par le moteur électrique de 60 ch confère au

ÉCRAN PLUS GRAND, LIGNES ÉPURÉES, LA PLANCHE DE BORD DU TUCSON APPARAÎT PLUS MODERNE•••

Tucson une nervosité étonnante. Une impression d'autant plus notable que sa transmission automatique ne demande aucune accoutumance, contrairement à celle du Toyota, qui réagit toujours comme une boîte CVT. Comprenez par là qu'elle donne toujours la sensation d'une certaine déconnexion entre la pression sur l'accélérateur et la réaction du moteur qui, en cas de fort appel de puissance, est toujours susceptible de s'emballer. Notons toutefois que la puissance élevée du système limite désormais le phénomène. Le RAV4 est en revanche plus à l'aise en ville où il roule plus souvent en mode 100 % électrique. Sur le Hyundai, il faut en effet garder le pied très léger sur la pédale de droite pour éviter que le ➝



❶



❷



❸

HYUNDAI TUCSON

❶ Le Hyundai bénéficie d'une instrumentation entièrement numérique. En revanche, le dessin de la planche de bord ne permet pas l'installation d'un affichage tête haute comme sur le Toyota. ❷ Le dessin symétrique de la planche de bord n'est pas sans rappeler certaines américaines des années 1960. ❸ C'est aussi le cas du sélecteur de vitesses à boutons, très en vogue à cette période.



Le Toyota RAV4 ne manquait pas d'audace stylistique, mais il a trouvé son maître avec le Tucson.

HYUNDAI TUCSON

PLUS
Performances
Habitabilité
Style

—

MOINS
Suspensions fermes et peu efficaces
Détails de finition
Pas de mode EV







TOYOTA RAV4

❶ Beaucoup plus traditionnelle, la planche de bord du Toyota a pris un petit coup de vieux malgré sa finition très correcte. ❷ Le RAV4 dispose d'un levier de vitesses traditionnel mais aussi d'un bouton EV qui permet de forcer le mode électrique, contrairement à son rival. ❸ Moitié numérique, moitié analogique, l'instrumentation trahit également l'âge du Toyota.



TOYOTA RAV4

PLUS

Confort de suspension
Sobriété
Habitabilité

—

MOINS

Dotation technologique dépassée
Transmission pas toujours agréable
Rapport équipement/prix moins favorable









HYUNDAI TUCSON
❶ Le Hyundai n'est pas le plus habitable des deux, mais il offre déjà un espace royal aux jambes et à la tête. ❷ Le coffre de l'hybride est tout de même un peu moins volumineux que celui du RAV4. ❸ Les aides à la conduite ne sont pas les plus performantes du marché, mais elles sont bien plus réactives et évoluées que celles du Toyota.

moteur thermique ne se déclenche. D'ailleurs, il ne dispose pas de bouton EV comme son rival, à bord duquel il est possible de rouler entre deux et trois kilomètres sur ce mode. Pour économiser du carburant, le coréen privilégie la roue libre, qui se déclenche très souvent en mode Éco. Dans cette situation, le voyant EV apparaît bien au tableau de bord, mais c'est un peu de la triche !

Sur la route, nos deux rivaux optent là encore pour des philosophies bien différentes.

Alors que le Tucson joue la fermeté de suspension, le RAV4 préfère la souplesse. C'est un bon choix, car il s'avère bien plus confortable, ce qui compte tout de même beaucoup pour un modèle à vocation familiale. De plus, l'amortissement du Tucson n'est pas d'une efficacité sans faille : il finit par pomper abondamment sur les routes bosselées. Il a cependant le mérite de proposer une direction un peu plus incisive que celle du Toyota, malgré un manque certain de retour d'information et un freinage nettement plus efficace. Sur autoroute, nos deux comparses font jeu égal : leurs moteurs se révèlent silencieux, mais ils ne sont pas exempts de bruits d'air et de roulement. En revanche, le Tucson reprend la main au chapitre des aides à la conduite. Plus récent, il bénéficie d'un système de conduite semi-autonome plus évolué et plus performant, même s'il est loin d'être le plus efficace du marché. Le RAV4 paie ici son âge plus avancé et l'habituel manque d'entrain des constructeurs japonais dans ce domaine.

Le système hybride Hyundai a passé un cap en matière d'efficacité énergétique malgré sa transmission traditionnelle.





VIE À BORD

La profession de foi stylistique du Tucson ne s'arrête pas à l'extérieur. Il étonne aussi à l'intérieur avec sa planche de bord très basse, très fluide et, il faut bien le dire, bien plus agréable à l'œil que celle du Toyota. Dotée de lignes plus heurtées, cette dernière avoue déjà son âge avec son écran multimédia plus petit et son instrumentation moitié analogique, moitié numérique : son écran de 7 pouces est associé à des jauges traditionnelles. Même constat pour l'écran central multimédia de seulement 8 pouces, à comparer avec celui de 10,25 pouces du Hyundai.

Et si ce dernier n'est pas un modèle de simplicité au niveau de l'organisation et de la logique des menus, il faut bien reconnaître que ses fonctionnalités et ses graphismes apparaissent bien plus modernes que ceux du système Toyota, vraiment dépassé.

En finition, nos deux concurrents rendent des copies correctes, mais pas parfaites.

À bord du Toyota, certains plastiques ne respirent pas la qualité tandis que les assemblages du coréen ne sont pas irréprochables. Malgré leurs batteries additionnelles, nos deux comparses s'affirment comme des champions de l'habitabilité. L'espace qu'ils offrent à l'arrière est tout simplement remarquable pour la catégorie, tout comme leur volume de coffre. Tous les deux accueillent trois adultes à l'arrière sans difficulté. Grâce à ses 10 cm de carrosserie ➛



TOYOTA RAV4

❶ Les passagers arrière bénéficient d'un espace tout simplement royal! En prime, ils peuvent ajuster l'inclinaison du dossier ❷ Le coffre est lui aussi très volumineux, mais il manque des tirettes pour basculer les dossiers de banquette. ❸ Le mode Sport du RAV4 ne cadre pas avec le caractère placide de sa transmission et de son châssis.



Les hybrides Toyota n'ont plus la partie aussi facile qu'auparavant. Preuve en est avec ce Hyundai Tucson.

SUR LA ROUTE, LE RAV4 EST PLUS CONFORTABLE QUE SON RIVAL, MAIS LE TUCSON POSSÈDE DAVANTAGE D'AIDES À LA CONDUITE DERNIER CRI •••

supplémentaires, le japonais en offre cependant davantage avec 2 cm d'espace aux jambes et 51 dm³ de volume de coffre en plus. Le Hyundai prend sa revanche sur le plan pratique grâce à ses tirettes permettant de rabattre la banquette depuis le coffre et ses rangements plus généreux, notamment en bas de console centrale. Signalons enfin que le Hyundai est capable de tracter un attelage jusqu'à 1 650 kg, contre "seulement" 800 kg pour le japonais : voilà qui n'est pas neutre pour les amateurs de caravanes !

BUDGET

Profitant de son statut de référence, le Toyota se permet d'être plus exigeant sur le plan financier. Alors que le RAV4 Lounge n'est pas le plus luxueux de sa famille, il est tout de même facturé 450 € plus cher que le Tucson Executive qui, lui, incarne le haut de gamme de la marque et intègre littéralement tout de série, y compris le toit ouvrant électrique.

En détaillant la dotation, le Toyota est encore plus mal en point. Il ne bénéficie pas de certains raffinements dernier cri de son concurrent, comme l'incrustation d'images d'angles morts dans les compteurs, le déclenchement automatique du clignotant ou encore la climatisation trizone. Il ne peut opposer à cette avalanche technologique que son rétroviseur intérieur par caméra, qui permet de charger jusqu'au plafond sans perdre en sécurité. Mais, petit hic, il s'agit là d'une option incluse dans le pack Premium qui alourdit encore la facture. Le japonais est dans l'absolu bien équipé, mais son rival a décidé de marquer le coup.

Et s'il conserve une longueur d'avance en matière de consommation, l'écart de 0,2 l/100 km en moyenne est beaucoup trop faible pour renverser la vapeur. Il s'agit d'ailleurs là d'une véritable surprise, car jusqu'ici, le système hybride Toyota gardait toujours un solide avantage dans ce domaine. Bref, l'élève se donne tous les moyens de dépasser le maître.

HYUNDAI TUCSON
Hybrid 230 ch Executive
TOYOTA RAV4
2WD 218 ch Lounge

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS



NOS MESURES

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

	Hyundai Tucson	Toyota RAV4
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	180 ch à 5500 tr/mn + 60 ch électrique (1)	178 ch à 5700 tr/mn + 120 ch électrique (2)
Couple maxi	265 Nm à 1500 tr/mn + 265 Nm électrique	221 Nm à 3600 tr/mn + 202 Nm électrique
Type	4 cyl. en ligne, essence	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm³/10 CV	2487 cm³/9 CV
Transmission	aux roues AV	aux roues AV
Boîte/nombre de rapports	automatique/6	train épicycloïdal/infini
Châssis		
Diamètre de braquage	11,5 m	11,8 m
Pneumatiques	235/50 R 19	225/55 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,50/1,87/1,66/2,68 m	4,60/1,86/1,69/2,69 m
Poids/tractable freiné	1670/1650 kg	1684/800 kg
Performances		
1000 m d.a.	28,6 s	29,9 s
0 à 100 km/h	7,8 s	8,8 s
90-130 km/h en Drive	6,8 s	8,1 s
Vitesse maxi	201 km/h	188 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/62 m	11/35/69 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	27 cm	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	151/148 cm	150/146 cm
Volume de coffre	603 dm³	654 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	53,2/64,2/67,7 dB	45,1/64,3/69 dB

LE BUDGET

Prix		
Prix	44000 €	44450 €
Malus écologique (CO_2)	0 € (127 g/km)	0 € (129 g/km)
Prix du modèle essayé (3)	44650 €	45550 €
Garantie	5 ans, km illimité	3 ans, 100000 km

(1) Puissance cumulée : 230 ch. (2) Puissance cumulée : 218 ch. (3) Avec options et malus inclus.

Équipements communs

6 airbags (7 sur le Tucson), accès et démarrage sans clé, aide au parking AV/AR, avertisseur d'angles morts (caméra sur Tucson), Bluetooth, clim auto bizone (3 zones sur le Tucson), caméra de recul, chargeur smartphone par induction, détecteurs de pluie/luminosité, frein de parking auto, jantes alliage 19 pouces, hayon motorisé, phares LED, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir (mixte cuir/Alcantara sur RAV4), sièges électriques, rétroviseurs rabattables électriques, système multimédia avec écran tactile/Apple CarPlay et Android Auto/GPS/prises USB…

Options

Hyundai Tucson : peinture métal. (650 €), susp. pilotées (800 €).

Toyota RAV4 : peinture métal./nacrée (700/950 €); pack Premium : ouverture du hayon au pied, pare-brise dégivrant, rétro intérieur caméra… (2200 €), toit pano ouvrant (1300 €).

Consommations		
Moyenne	6,9 l/100 km	6,7 l/100 km
Ville/route/autoroute	5,9/7,1/7,8 l/100 km	5,5/7,2/7,5 l/100 km
Autonomie/réservoir	753 km/50 l	820 km/52 l
Note EuroNCAP	**en cours**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**République tchèque**	**Japon**

VERDICTS

SUR LA ROUTE : HYUNDAI

LA VIE À BORD : TOYOTA

BUDGET : HYUNDAI



LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

HYUNDAI TUCSON

Tranquillement installé sur son trône, le shogun japonais n'a pas vu venir l'attaque sanglante du guerrier coréen. Sa victoire est entière. Plus performant, mieux équipé et guère plus gourmand en carburant, le Tucson domine largement les débats. Il n'y a qu'en matière de confort et d'habitabilité que le RAV4 conserve un avantage certain, qui ne suffit pas à justifier ses prétentions financières.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'HYBRIDE RECHARGEABLE EST-IL LE NOUVEAU DIESEL ?

En 2021, plus que jamais, les voitures hybrides rechargeables déferlent sur les routes. Et pour nous convaincre de leur bien-fondé, elles promettent monts et merveilles. Tiennent-elles leurs engagements à l'usage ? Sont-elles vraiment plus économiques que les diesels ? La réponse en 10 matchs.

Dossier réaliser par **Cyril Biotteau**, **Laurent Pinel, Camille Pinet** et **Mélina Priam**













Cela ne vous aura pas échappé, cher lecteur, plus un constructeur ou presque ne se permet de faire l'impasse sur une offre *plug-in* ou, en bon français, rechargeable. Traduisez : hybride rechargeable, bien sûr. Car les voitures électriques aussi se rechargent. D'ailleurs, elles ne font que cela. C'est bien là leur limite : entre leur coût plus important (une Fiat 500 à 30 000 €, ce n'est pas donné quand même ! – *lire . 36*), les contraintes de charges, d'autonomie et la question du réseau de bornes, ce n'est pas encore la solution universelle.

Alors que les hybrides rechargeables, elles, nous promettent de réunir le meilleur des deux mondes : l'électrique pour la ville et le quotidien d'un côté, et de l'autre, l'autonomie du thermique pour partir en vacances. Pour autant, elles ne figurent pas non plus parmi les modèles les plus accessibles des constructeurs. Au contraire, elles se parent souvent plutôt de l'étiquette "haut de gamme". Alors, pour faire passer la pilule et nous convaincre, elles avancent des consommations officielles au ras du bitume, bien inférieures à celles des diesels, avec l'assurance, donc, de rentrer dans ses frais à l'usage. Sur le papier, parfait ! D'autant qu'après avoir été encensé pendant des décennies, le diesel est honni. Au point de ne plus lui accorder la moindre tolérance, ni de voir les progrès accomplis en matière de dépollution. Le dieselgate est passé par là !

Et justement, si les hybrides rechargeables se présentaient, comme le diesel en son temps, plus belles qu'elles ne le sont en réalité ? Leurs consommations si basses sont-elles vraiment reproductibles dans la vraie vie ? Bref, tiennent-elles leurs promesses ? Pour le savoir et vérifier si elles sont bien la nouvelle bonne affaire, nous avons confronté 10 modèles à leur pendant diesel. Avec quelques bonnes surprises, et de moins bonnes à la clé.

SEUIL DE RENTABILITÉ : nos calculs ont été réalisés en tenant compte des malus et bonus en vigueur au 1er janvier 2021. Prix moyen gazole : 1,27 €/l. Prix moyen SP95-E10 : 1,34 €/l.

Dr Jekyll et Mr Hyde

En version hybride, le X1 pousse un peu trop loin le jeu de la double personnalité. De quoi préserver les positions du diesel ?

Le système hybride du BMW X1 xDrive 25e brille par son ingéniosité. En plaçant son moteur électrique à l'arrière, il s'offre le luxe d'une transmission intégrale sans recourir à un arbre et une transmission spécifiques. Grâce à cela, il limite son surpoids face au diesel et il préserve mieux son volume de coffre que la plupart des hybrides en ne concédant que 84 dm^3 à son rival thermique. Un petit exploit étant donné son format assez compact. De plus, le punch de son moteur électrique de 125 ch lui permet de proposer des performances étonnantes… lorsque sa batterie est pleine. Hélas, ce sont justement des problèmes d'encombrement qui ont conduit BMW à faire quelques impasses. Ainsi, pour permettre à son petit prodige d'offrir une autonomie électrique très correcte de 36 km, la batterie de seulement 9,7 kWh n'offre pas de tampon d'énergie lorsqu'elle est déchargée. Du coup, les performances s'effondrent et le diesel repasse devant, en accélération comme en reprise. Plus grave encore, l'hybride embarque un minuscule réservoir de 36 l, si bien que son autonomie totale est inférieure à 500 km.

Comme si cela ne suffisait pas, l'électrification du X1 a d'autres inconvénients.

Non seulement il perd la banquette coulissante de série sur la finition xLine, mais le confort de sa suspension se dégrade considérablement. Et c'est bien dommage. Le diesel rend une meilleure copie dans ce domaine tout en se montrant plus agile sur petite route. Très correctement insonorisé, il offre un tonus appréciable et profite également d'un freinage nettement plus performant : l'hybride est une vraie lanterne rouge en la matière. Grâce à son malus limité, le diesel marque également des points sur le plan financier. D'autant que le X1 25e est privé de bonus puisqu'il est facturé plus de 50 000 € . Le seuil de 35 684 km que nous indiquons pour l'hybride n'est donc atteint que par ceux qui roulent exclusivement en mode électrique dans les conditions les plus favorables. Une hypothèse pratiquement irréalisable en utilisation courante. Et ce, même si l'hybride ne se montre pas trop gourmand lorsque ses batteries sont déchargées.

PHOTOS ARNAUD SAUNIER

Le C5 Aircross PHEV est plus agréable que le diesel, mais beaucoup plus cher !

CITROËN C5 AIRCROSS

Hybrid 225 ch Shine Pack
45 250 € (bonus 2 000 €)
Conso moy. : **3,6 l/100 km**

VS

BlueHDi 130 ch EAT8 Shine Pack
38 200 € (malus 240 €)
Conso moy. : **6,2 l/100 km**

Seuil de rentabilité : **157 705 km**





Ingénieux sur le papier, le BMW X1 xDrive 25e fait bien trop de compromis pour surpasser son frère diesel, y compris sur le plan financier.





PHOTOS YANN LEFEBVRE

BMW X1

xDrive 25e 225 ch xLine
52 050 € (bonus : 0 €)
Conso moy. : **2,3 l/100 km**

VS

xDrive 20d 190 ch xLine
49 800 € (malus : 540 €)
Conso moy. : **6,2 l/100 km**

Seuil de rentabilité : **35 684 km**

LE CHOIX DE L'AJ
LE DIESEL

Malgré les apparences, le X1 xDrive 25e repose sur une base technique relativement ancienne. Cela explique les trop nombreux compromis qu'il concède. Plus homogène, plus pratique et plus agréable à conduire, le diesel remporte la mise pour tous les usages. Seuls les citadins inquiets de l'interdiction prochaine du diesel dans certaines villes seront enclins à choisir l'hybride.

À contrecœur

Le SUV qui incarne le haut de gamme Citroën culmine à 130 ch en diesel, mais à 225 ch en PHEV : deux versions pas vraiment en concurrence…

Lors de son lancement en 2018, le C5 Aircross avait droit à quatre motorisations, dont deux diesels de 130 et 180 ch. Mais, depuis fin 2020, la version la plus puissante a disparu, laissant le "petit" BlueHDi 130 ch seul pour représenter les diesels. Forcément, en face de la variante hybride rechargeable de 225 ch, l'écart est important, non seulement en termes de performances, mais aussi de tarif. Pour les performances, le BlueHDi de 130 ch a fort à faire pour animer les 1 550 kg de l'engin et demande plus de 12 s pour atteindre 100 km/h en partant de 0 : pas très vif ! Pour le même exercice, la version hybride demande 3 s de moins, et jusqu'à 4 s pour relancer de 90 à 130 km/h. Autant dire qu'ils ne boxent pas dans la même catégorie et que le C5 Aircross électrifié se montre beaucoup plus agréable au quotidien. Dès lors, il paraît de prime abord difficile de condamner trop sévèrement la différence de tarif de presque 5 000 € (entre une version avec boîte automatique du C5 Aircross diesel, malus ajouté et bonus de l'hybride déduit). Elle serait injustifiée à prestations équivalentes, mais là, le doute est permis.

D'autant que la version hybride rechargeable exacerbe les qualités du C5 Aircross.

Sur le mode 100 % électrique, le silence de fonctionnement s'ajoute au moelleux des suspensions et des sièges pour un confort royal ! De plus, le C5 Aircross "PHEV" (pour hybride rechargeable) garde, comme ses frères 100 % essence ou diesel, les trois sièges arrière indépendants. Certes, il perd en coffre mais il affiche encore plus de 500 dm³ de volume de chargement : large ! Il n'empêche, 5 000 €, c'est beaucoup d'argent et le seuil de rentabilité très éloigné, à plus de 150 000 km, reste dissuasif. En fait, le meilleur choix pour ce modèle nous paraît être… la version essence de 180 ch. Vendue au même prix que la proposition diesel, donc beaucoup moins chère que l'hybride rechargeable, elle offre des performances bien meilleures que celles du BlueHDi 130 ch et un agrément sans commune mesure. Las ! Elle consomme beaucoup : 8,5 l/100 km de moyenne selon nos mesures ! Au final, pour le porte-monnaie, mais pas pour le plaisir, la version BlueHDi 130 ch reste encore la plus rationnelle de toutes.

LE CHOIX DE L'A-J
LE DIESEL

Un surcoût tarifaire trop important plombe d'entrée de jeu les chances de la version du C5 Aircross PHEV face à son jumeau diesel. Le mieux serait quand même que Citroën propose un diesel un peu plus puissant que cette version 130 ch pour conférer au C5 Aircross un agrément de conduite correct.

Fiches techniques : voir p. 64-65.

Faux frère

Tout le monde ne réussit pas son entrée dans le monde des hybrides rechargeable comme Ford avec son Kuga très convaincant, au risque de tuer ses frères thermiques…

A peine lancé, le Kuga hybride rechargeable a eu quelques déboires de fiabilité à la rentrée 2020, désormais résolus avec un rappel d'ores et déjà effectué. Cela ne devrait pas entacher ses prestations excellentes à plus d'un titre. D'abord, nos mesures lui confèrent 50 km d'autonomie 100 % électrique moyenne réelle, et même 56 km en ville : parmi les meilleurs chiffres du genre. Cet hybride rechargeable fait en plus partie de ceux qui ne perdent rien en performances lorsque la batterie se vide, des performances très proches de la version diesel 190 ch.

Pour couronner le tout, la rentabilité de l'hybride par rapport à son frère diesel est presque immédiate.

En incluant son bonus et le malus de la version gazole de 190 ch, ils sont en effet quasiment au même prix. N'oublions pas non plus le fait que la version hybride rechargeable ne subit aucune perte d'espace intérieur par rapport aux modèles thermiques, et dispose même d'un coffre plus généreux que la version diesel de 190 ch. Celle-ci est en effet obligatoirement associée à une transmission intégrale qui, elle, prend de la place…

Les choses auraient pu pencher en la faveur du diesel pour les sensations au volant, car les hybrides rechargeables pâtissent toujours d'un gros surpoids. Mais l'écart en la matière se réduit à moins de 100 kg selon notre balance : là encore, la transmission intégrale n'y est pas pour rien (le Kuga PHEV est une traction). Du coup, les sensations de conduite pour la partie châssis sont assez proches. Dans les deux cas, il s'agit d'un engin qui n'aime pas être brusqué. En témoignent, au cas où, les interventions presque violentes de l'ESP qui semble dire : *"Calmez-vous tout de suite !"* Et si la version hybride rechargeable fait parfois hurler son moteur quand vous avez le pied lourd, à la façon des Toyota hybrides, le Kuga diesel se retrouve, quant à lui, avec une boîte automatique lente et à la gestion à l'ancienne, le tout accompagné de quelques petits à-coups de transmission. Mais sur l'autoroute, le Kuga EcoBlue 190 ch retrouve de sa superbe sans avoir à changer de rapports, avec des consommations basses, alors que l'hybride rechargeable n'a plus de batterie au bout de 50 km et devient plus gourmand. Seul autre atout de l'EcoBlue 190 ch : sa transmission intégrale par temps hivernal. Mais à part ça...

FORD KUGA

2.5 PHEV 225 ch ST Line X
44 400 € (bonus : 2 000 €)
Conso moy. : **0 l/100 km** (1)

VS

2.0 EcoBlue 190 ch iAWD ST Line X
41 400 € (malus : 898 €)
Conso moy. : **6,8 l/100 km**

Seuil de rentabilité : 1 181 km

LE CHOIX DE L'AJ
L'HYBRIDE RECHARGEABLE

Le seuil de rentabilité très bas du Kuga hybride rechargeable et ses nombreux atouts par rapport à son frère diesel de 190 ch ne laisse guère de chance à ce dernier : hors gros rouleur ou besoin spécifique, il n'y a pas à hésiter une seconde, c'est le Kuga PHEV qu'il vous faut. Si vous pouvez le brancher facilement, bien sûr…



YANN LEFEBVRE

Le Kuga PHEV a une excellente autonomie de 50 km en 100 % électrique.

(1) Consommation en mode électrique, privilégié par le système hybride lorsque la batterie est pleine.



Le XCeed hybride rechargeable ne cherche pas à remporter la palme du SUV hybride le plus puissant. Mais 141 ch, c'est suffisant et cela permet d'afficher un tarif plus abordable.

FLORIAN GROUT



NICOLAS SOLER

KIA XCEED

1.6 DGi Plug-in DCT6 141 ch Premium
41 190 € (bonus 2 000 €)
Conso moy. : **2,1 l/100 km**

VS

1.6 CRDi 136 ch DCT7 Premium
37 590 € (malus : 230 €)
Conso moy. : **6,2 l/100 km**

Seuil de rentabilité : **27 100 km**

Pragmatique

Pas question pour Kia de rester à la traîne de l'hybride rechargeable… à condition de rendre cette technologie accessible et attractive.

Kia n'a pas attendu 2020 pour se placer sur le marché des voitures "propres". Le constructeur coréen fait feu de tout bois : il est présent sur les marchés de l'hybride simple, de l'hybride rechargeable et de l'électrique, à l'image de son Niro, premier SUV à proposer le choix entre ces trois alternatives. C'est d'ailleurs à lui que le petit dernier de la maison, le XCeed, emprunte sa mécanique : un 4 cylindres essence de 105 ch, associé à un moteur électrique de 61 ch et une batterie de 8,9 kWh. Rien de renversant sur le papier, mais de l'efficace.

En ne tombant pas dans la surenchère de puissance comme d'autres, le XCeed Plug-in hybride s'affiche à un tarif qui n'effraie pas trop. Certes, il n'est pas donné et reste plus cher que son homologue diesel : 1 370 € dans sa livrée Premium, une fois considérés le bonus de l'un et le malus de l'autre.

Avec une consommation moyenne que nous avons établie à 2,1 l/100 km, l'hybride laisse entrevoir un seuil de rentabilité autour de 30 000 km.

Et même plus tôt si vous roulez beaucoup en ville (où les diesels sont par ailleurs de moins en moins bien vus) et sur route, où le système hybride privilégie le mode électrique, avec une autonomie jusqu'à 41 km. Bien sûr, tout cela n'est valable que si la batterie est chargée, opération qui réclame environ 3 heures.

Au quotidien, le XCeed Plug-in hybride est aussi plus plaisant : il a beau être plus lourd, il rivalise en performances et se montre plus discret et doux. En prime, contrairement à certains, Kia n'a pas non plus cédé à la tentation d'une transmission à variation continue qui a tendance à faire mouliner le moteur. Le XCeed Plug-in reçoit une boîte à double embrayage à 6 rapports (contre 7 sur le diesel) assez réactive. Seule concession de l'hybride rechargeable sur le diesel, mais elle est de taille : le coffre passe de 403 dm³ à 295 dm³, soit moins que certaines citadines. La raison, bien sur, est qu'il faut loger la batterie, et là, ça ne passe pas inaperçu !

À noter que Kia pousse à choisir la livrée la plus chère avec l'hybride, car en Design, l'écart de prix entre les deux modèles s'établit à 3 670 €, ce qui éloigne la perspective de rentrer dans ses frais.

LE CHOIX DE *L'AJ*

L'HYBRIDE RECHAGEABLE

Plus cher de seulement 1 370 €, le XCeed Plug-in permet d'envisager un amortissement assez rapide, à condition de recharger régulièrement la batterie pour rouler le plus souvent possible en tout-électrique. Ceux qui effectuent surtout de longs trajets continueront à mieux s'y retrouver avec le diesel.

Fiches techniques : voir p. 64-65.

De l'immédiateté

Mercedes vend sa Classe A moins cher en hybride rechargeable qu'en diesel 220d : la rentabilité est immédiate, mais…

Dans la gamme Mercedes, tous les modèles utilisant la plate-forme de la Classe A (la Classe A donc, mais aussi la berline, le CLA, le CLA Shooting Brake, la Classe B, le GLA et bientôt le GLB) vendent leur version diesel 220 d de 190 ch plus cher que leur variante hybride rechargeable à finition équivalente, même hors bonus/malus. Dans chaque cas, la rentabilité de la version PHEV est donc immédiate. Mais, *a contrario*, le diesel deviendra plus rentable à long terme… si vous ne branchez jamais votre Classe A 250 e! Car batterie vide, celle-ci consomme plus que la version diesel (6,6 contre 5,7 l/100 km) et le sans-plomb reste plus cher. Ceci dit, vous avez le temps puisqu'avec les actuels bonus/malus et prix des carburants, il vous faudra plus de 140 000 km pour que la version diesel redevienne plus rentable que l'essence, sans jamais recharger : il faudrait que vous le fassiez exprès… C'est un peu comme si Mercedes vous incitait fortement à choisir sa version avec batteries, ce qui fera au passage baisser ses moyennes de $C0_2$ pour la Commission européenne et lui rendra service.

Bonne nouvelle, en plus : la Classe A 250 e ne perd quasiment rien en performances lorsque sa batterie se vide et reste aussi rapide que la 220 d. Seul inconvénient : elle perd une partie de son volume de coffre pour tomber à 300 dm^3 (soit 63 dm^3 de moins), ce qui est très peu pour le segment puisqu'une Clio de la catégorie inférieure dispose d'un plus grand coffre. Précisons que contrairement à la plupart de ses congénères, la version hybride rechargeable ne peut pas se recharger en roulant et se contente d'un mode "maintien de charge". Ceci dit, elle offre une des meilleures autonomies du genre en mode 100 % électrique, avec 56 km réels.

Dans tous les cas, il ne s'agit pas de sportives malgré des puissances respectables : les poids élevés ne s'y prêtent pas et le mode Sport de la version PHEV se montre même désagréable. Profitez donc plutôt du silence de fonctionnement, de la douceur de l'utilisation du mode tout-électrique, et de sa présentation intérieure high-tech.

LE CHOIX DE L'AJ

L'HYBRIDE RECHARGEABLE

La question ne se pose pas avec Mercedes et la famille Classe A : l'hybride rechargeable est de toute façon moins chère que la version 220 d, même hors bonus/malus. En plus, la Classe A 250 e profite d'une des meilleures autonomies en mode 100 % électrique, toutes catégories confondues, avec 56 km réels !



MERCEDES CLASSE C BREAK

300 de 320 ch AMG Line
61 050 € (bonus : 0 €)
Conso moy. : **1,8 l/100 km**

VS

220 d 194 ch AMG Line
52 050 € (malus : 2 370 €)
Conso moy. : **5,9 l/100 km**

Seuil de rentabilité : **172 844 km**



PHOTOS NICOLAS SOLER

La Classe C Break perd malheureusement une grande partie de ses qualités pratiques lorsqu'elle est dotée de la motorisation hybride, la faute à l'emplacement de la batterie dans le coffre.



La Classe A PHEV profite d'une des meilleures autonomies électriques : 56 km.

PHOTOS DENIS MEUNIER



MERCEDES CLASSE A

250 e 218 ch AMG Line
44 450 € (bonus : 2000 €)
Conso moy. : **0 l/100 km** (1)

VS

220 d 190 ch AMG Line
44 750 € (malus : 0 €)
Conso moy. : **5,7 l/100 km**

Seuil de rentabilité : **immédiat**

(1) Consommation en mode électrique, privilégié par le système hybride lorsque la batterie est pleine.

Machines à rouler

Mercedes est le seul à proposer un hybride diesel sur sa routière. Ce qui rend d'autant plus intéressante la confrontation avec son homologue 100 % thermique

Mercedes, le groupe automobile le plus menacé par les amendes anti-CO_2 de l'Union européenne, voit dans l'hybride rechargeable une véritable planche de salut. C'est pourquoi il en offre la gamme la plus complète du moment. La Classe C en est un exemple frappant puisqu'elle est proposée aussi bien en hybride essence que diesel. Certes, il aurait été plus juste de comparer cette dernière avec la 300 d, aux performances et au prix plus proches. Il nous a semblé cependant intéressant de chiffrer le bénéfice exact de l'hybridation en partant du même moteur thermique. Premier constat intéressant, la consommation batterie vide de l'hybride est pratiquement équivalente à celle du thermique. Autant dire qu'en termes de consommation, c'est du "tout bénef", même s'il faut rouler très longtemps pour rentabiliser l'investissement, dans le meilleur des cas. Il est vrai que l'hybride a d'autres qualités à commencer par des performances très supérieures, même si elles s'affaiblissent nettement lorsque la batterie est vide. Et pourtant, le modèle thermique n'a rien d'une voiture-balai ! Saluons également son autonomie électrique substantielle de 41 km. De quoi dépasser sur le fil l'autonomie totale de sa rivale du jour.

En dépit de ses remarquables performances, la Classe C hybride recèle un défaut rédhibitoire pour un break : la batterie trône au milieu du coffre !
Elle forme une énorme marche, qui rend la surface de chargement très peu pratique. Impossible de réaliser un plancher plat en rabattant la banquette, sans parler du déficit du volume, qui s'élève à 115 dm^3. Un véritable tue-l'amour, d'autant plus dommage que cette Classe C conserve d'excellentes qualités dynamiques et parvient beaucoup mieux à digérer la masse du système hybride que le GLC doté de la même motorisation. Remarquablement finie, silencieuse, confortable, dotée d'une transmission douce et rapide, la Classe C, en diesel comme en hybride, reste une étonnante machine à aligner les kilomètres. Celui qui cherche l'économie optera bien sûr pour le diesel, tandis que l'amateur de performances ou celui qui souhaite profiter de la vignette Crit'Air 1 optera pour l'hybride.

LE CHOIX DE *L'AJ*
DIESEL

Même lorsqu'il doit tracter la masse supplémentaire du système hybride, le diesel Mercedes conserve son avantage en matière de consommation et d'autonomie. Reste que le coût élevé de ce moteur ajouté à celui de l'électrification provoque un écart de prix encore plus massif, qui exclut tout bonus. La Classe C 300 de ne se s'achète certainement pas pour réaliser des économies.

Fiches techniques : voir p. 64-65.

Au long cours

Entre un BlueHDi réputé pour son agrément et sa sobriété, et une motorisation hybride rechargeable attendue comme le messie, la Peugeot 508 SW laisse l'embarras du choix.

Dès ses premiers tours de roues au printemps 2019, la 508 SW avait choisi son camp : elle n'appartiendrait pas à la catégorie des modèles logeables choisis pour dépanner lors des petits déménagements. Mais, un an après son apparition, ce break au physique avantageux se permettait de déplacer silencieusement sa modeste soute grâce à une motorisation hybride rechargeable – partagée sur de nombreux modèles du groupe PSA – de 225 ch. De quoi séduire une clientèle large, notamment du côté des sociétés, avec des consommations de sans-plomb réduites, une image plus "verte", l'exonération de la TVS et la capacité de rouler en mode 100 % électrique. Oui mais voilà, la 508 SW accueille aussi entre ses pattes avant un diesel de 130 ch (le BlueHDi 180 ch a disparu du catalogue) aux performances quelconques mais à la sobriété remarquable, qui lui permet de rouler durant 900 km sans faire le plein. Ce 4 cylindres 1,5 l, avare en vibrations et bien insonorisé, manque de répondant mais offre des prestations en parfait accord avec les attentes des conducteurs qui avalent les kilomètres.

Le BlueHDi démontre une nouvelle fois que, pour les gros rouleurs, la technologie diesel a encore de beaux jours devant elle.

La douceur de son irréprochable transmission automatique n'est qu'un argument de plus en sa faveur, avec un tarif fixé à 41 600 € en finition Allure Pack. C'est 6 200 € de moins que le moteur Hybrid 225 ch : pas rien ! Ce dernier présente toutefois un avantage non négligeable, commun à tous les hybrides rechargeables : la possibilité de rouler sans faire bouger ses pistons sur près de 40 kilomètres, selon nos mesures. Ses performances, nettement meilleures, et son silence de fonctionnement, même lorsque le 1,6 l turbo s'ébroue, jouent en sa faveur. Mais cette hybridation ne fait pas de la lionne un break enthousiasmant pour autant. C'est un modèle confortable et agréable, mais placide, qui souffre d'un surpoids de près de 300 kg et relègue les sensations au second plan. Et sa consommation, très mesurée sur les 100 premiers kilomètres lorsque la batterie de 11,6 kWh est pleine, ne tient pas la comparaison avec celle du BlueHDi 130 ch lorsque seul le moteur thermique œuvre. Sauf à ne conduire que sur des petits trajets en mode 100 % électrique, il faudra donc être très très patient pour, d'un point de vue purement économique, "rentabiliser" le surcoût exigé pour l'achat de ce break 508 hybride, malgré son bonus de 2 000 €.

La batterie de la 508 SW "électrifiée" se recharge en un peu plus de 7 heures sur une prise domestique, et en 4 heures sur une borne installée à domicile.

YANN LEFEBVRE

LE CHOIX DE L'AJ
DIESEL

Sous le capot d'une voiture que l'on s'attend davantage à croiser sur autoroute qu'en ville, le moteur BlueHDi reste le plus recommandable. Moins cher, exempté de malus, plus sobre sur les grands trajets et tout aussi agréable à conduire, le diesel de la 508 SW, qui profite en plus d'une grande autonomie, ne pâtit que d'une certaine mollesse en accélérations et en reprises.

PEUGEOT 508 SW

Hybrid 225 ch e-EAT8 Allure Pack
47 800 € (bonus : 2 000 €)
Conso moy. : **3,8 l/100 km**

VS

BlueHDi 130 ch EAT8 Allure Pack
41 600 € (malus : 0 €)
Conso moy. : **6,1 l/100 km**

Seuil de rentabilité : **158 192 km**



Lorsque la batterie est déchargée, le Captur E-Tech devient nettement moins performant et plus gourmand. Des aléas que ne subit pas le diesel.

PHOTOS YANN LEFEBVRE



RENAULT CAPTUR

E-Tech Plug-in 160 ch Intens
34 250 € (bonus : 2 000 €)
Conso moy. : **0 l/100 km** (1)

VS

1.5 BluedCi 115 ch EDC Intens
28 650 € (malus : 0 €)
Conso moy. : **5,8 l/100 km**

Seuil de rentabilité : **48 873 km**

Hybride de luxe

En 2020, Renault s'est enfin lancé dans bataille de l'hybride. Et de belle manière, avec, entre autres, le Captur E-Tech. Hélas, pas à prix cadeau !

Après avoir longtemps davantage vanté les mérites du 100 % électrique avec sa Zoe, Renault a revu sa copie en se lançant enfin dans l'arène de l'hybride, simple pour la Clio, rechargeable pour les Captur et Mégane. Dès lors, interdiction de se louper. Il était même de bon ton de se faire remarquer, ce que le constructeur français a réussi, grâce à un ensemble hybride élaboré. Le 4 cylindre essence de "seulement" 91 ch et 144 Nm de couple est épaulé non pas par un, mais par deux petits moteurs électriques de respectivement 25 et 49 ch, qui viennent sacrément le booster. Le trio est complété par une batterie de 9,8 kWh pour stocker l'énergie, et surtout par une inédite boîte de vitesses à crabots multimode d'une remarquable fluidité et douceur. Le Captur E-Tech s'illustre indéniablement par son agrément de conduite, même si la transmission en question se rapproche plus, en sensations, d'une boîte CVT, et donne parfois l'impression de manquer de réactivité.

Batterie chargée à bloc, le Captur E-Tech se montre d'ailleurs plus performant que son jumeau diesel. Mais ce dernier n'a pas dit son dernier mot. Le dCi de 115 ch s'apprécie pour sa souplesse, sa disponibilité à bas régime, sa discrétion et surtout pour son tarif plus abordable.

Las, si elle a bien des qualités et s'avère tentante, la technologie E-Tech a un coût élevé qui transforme le Captur en petit SUV chic.

Il n'est en effet accessible qu'à partir de la finition Intens, à 34 250 €. Certes, le bonus de 2 000 € en vigueur allège la note. Mais perdure un différentiel de 3 600 €. Évidemment, la consommation nulle qu'affiche le Captur E-Tech lorsque sa batterie est chargée permet d'envisager de rentabiliser ce surcoût au bout d'environ 50 000 km. Mais cela à condition de rouler en permanence sur le mode électrique. Ce qui n'est guère réaliste, à moins de n'effectuer que de courts trajets (l'autonomie moyenne de 35 km grimpe à 42 km en ville) et de rebrancher son Captur à chaque fois. Sans cela, lorsqu'il est utilisé de manière plus polyvalente, en jonglant avec les différents modes de conduite hybrides, le seuil de rentabilité paraît difficilement atteignable avant 100 000 km.

De plus, comme souvent, la batterie vient amputer une partie du coffre. Les gros rouleurs, eux, ne rentabiliseront jamais l'hybride puisque sur autoroute, une fois la batterie vide, l'E-Tech est plus gourmand que le diesel.

LE CHOIX DE *L'AJ*

SELON L'USAGE

Le Captur E-Tech est plus à considérer comme un modèle haut de gamme du SUV urbain pour ceux qui circulent exclusivement en ville. Ils ne s'y retrouveront qu'en roulant le plus possible en électrique. Pour un usage mixte ou routier, le dCi de 115 ch est à préférer. D'autant qu'il est en finition Zen à 26 150 € et qu'il échappe encore à tout malus, même en 2021.

(1) Consommation en mode électrique, privilégié par le système hybride lorsque la batterie est pleine. Fiches techniques : voir p. 64-65.

Ancien contre moderne

Chez Volkswagen, on ne jure plus que par l'électrification. Pourtant, l'ancienne star du diesel sait encore se défendre face à sa petite sœur hybride.

Diesel contre hybride : voilà bien une opposition qui prend une saveur particulière chez Volkswagen, si marqué par le scandale du diesel qu'il ne cesse de mettre en avant sa conversion à l'électrique. Pourtant, la technologie de la nouvelle Golf hybride précède cette révolution interne. Même si elle est désormais équipée d'une batterie un peu plus imposante de 13 kWh, elle reste fidèle au 1.4 TSI et à la DSG6 intégrant le moteur électrique de l'ancien modèle présenté en 2015. Pas de quoi rougir en matière de performances face au diesel : l'hybride domine dans tous les cas en accélérations comme en reprises en dépit d'un petit manque de forme lorsque la batterie est déchargée. Très doux dans son fonctionnement, ce groupe motopropulseur fait valoir ses qualités de silence. Il a également le bon goût de conserver une autonomie totale très correcte et de faire partie des bon élèves en matière d'autonomie électrique. Enfin, sa consommation de carburant batterie vide est très raisonnable : elle correspond à celle d'un modèle essence plutôt sobre. Autant dire qu'elle évite certains des écueils dans lesquels tombent certains de ses concurrents.

Tout n'est cependant pas noir pour le TDI, particulièrement sobre. Il frise les 1 000 km d'outonomie sur un plein grâce à son réservoir plus grand. Il profite également d'un coffre plus volumineux de 151 dm³, ce qui n'est pas négligeable. Il offre, et cette affirmation peut étonner, un agrément mécanique supérieur grâce à l'énergie du 2.0, paradoxalement plus démonstratif dans ses montées en régime que l'hybride, qui joue toujours la main de fer dans le gant de velours. Le 100 % thermique bénéficie par ailleurs d'un amortissement bien plus réussi que celui de l'hybride, qui perd beaucoup de la douceur habituelle de la Golf. Enfin, sa masse inférieure lui confère un gain net en agilité sur les petites routes.

Finalement la vraie menace pour le diesel réside dans les versions essence de la compacte allemande, moins coûteuses et pas beaucoup moins sobres. L'hybride ne se justifie finalement encore une fois que pour ceux qui multiplient les petites trajets, seul moyen de rentabiliser le surcoût de la technologie.



ARNAUD SAUNIER

Volvo a pris une décision forte en abandonnant le moteur diesel du XC40. Mais ce SUV compact s'avère encore bien plus plaisant en hybride.

LE CHOIX DE L'AJ
HYBRIDE RECHARGEABLE

À moins de ne rouler que sur autoroute toute l'année et de ne jamais prendre la peine d'en charger la batterie, la version Recharge T4 fait toujours mieux que le D4. Volvo ne s'est pas trompé en abandonnant le diesel sur cet élégant SUV compact. Même le coût d'utilisation et le prix d'achat, bonus/malus pris en compte, donnent raison à l'hybridation rechargeable.

(1) Consommation en mode électrique, privilégié par le système hybride lorsque la batterie est pleine.

Modèle en photo : Volvo XC40 Recharge T5.





Nouvelle, la Golf eHybrid ? Pas tant que ça. Hormis sa nouvelle batterie, ses dessous techniques remontent à 2015.

PHOTOS ADRIEN CORTESI

VOLKSWAGEN GOLF

1.4 eHybrid 204 ch Style 1st
40 710 € (bonus : 2 000 €)
Conso moy. : **3,8 l/100 km**

VS

2.0 TDI 150 ch DSG7 Style 1st
37 800 € (malus : 0 €)
Conso moy. : **5,2 l/100 km**

Seuil de rentabilité : **60 185 km**

LE CHOIX DE L'AJ SELON L'USAGE

Certes, la Golf hybride est performante et sobre, mais c'est aussi le cas de sa version diesel qui apparaît également plus agréable à conduire et plus logeable. Le surcoût de la première n'étant que de 910 €, il est largement possible d'hésiter en fonction de son usage : le diesel pour les gros rouleurs, l'hybride pour les citadins adeptes de petits trajets.

Halte au carburant gras

Volvo choisit pour vous : le SUV XC40 diesel ne figurera bientôt plus au catalogue. À la place, le constructeur suédois propose le Recharge T4. Bonne idée ?

Volvo veut se placer comme l'un des constructeurs les plus vertueux du marché. Le diesel n'a plus la cote dans les usines du suédois qui a stoppé la production du D4 de 190 ch à l'été 2020. Certains modèles restent toutefois en stock. Mais depuis la commercialisation d'un "petit" hybride rechargeable pour un tarif voisin (et inférieur à 50 000 € pour accéder à la prime de 2 000 €), le diesel a perdu de son intérêt. Moins cher au départ de 750 €, ce dernier devient plus cher de 3 794 € une fois les bonus/malus pris en compte. Dès lors, l'affaire est entendue. À moins vraiment de ne jamais prendre la peine de recharger sa batterie et de ne rouler que sur autoroute. Et encore, il faudrait alors environ 130 000 km pour que le D4 redevienne rentable.

Le Recharge T4 associe un 3 cylindres de 129 ch à un moteur électrique de 82 ch, alimenté par une batterie de 10,7 kWh. Dans l'affaire, il abandonne la transmission intégrale du D4, au profit de simples roues avant motrices, mais il profite d'une autonomie électrique réelle d'environ 35 km. Il peut aussi, en mode 100 % électrique, filer jusqu'à 125 km/h. Lorsque le 1,5 l démarre, faute de batterie ou lors des fortes accélérations, il le fait en tout discrétion et sans grosses vibrations.

L'hybride rechargeable de Volvo est agréable à vivre sur les voies rapides comme en ville.

En mode tout-électrique, le silence de fonctionnement sert le bien-être et le calme ambiant. Bref, que ce soit pour la sonorité, l'agrément, le coût à l'utilisation ou les performances, le Recharge T4 fait mieux que le diesel, à tout point de vue.

En face, le XC40 D4 ne propose pas le même menu. Ses quatre roues motrices pourraient bien continuer à s'attirer les faveurs des montagnards, mais la sonorité de son moteur, trop présente lors des accélérations, ne tient pas la comparaison avec le Recharge T4. Même constat côté performances et consommations : avec 1 811 kg, le diesel se montre même (un brin) plus lourd que l'hybride. Ce poids plombe les reprises et contribue à l'appétit d'un 2 l diesel pas si sobre, surtout en ville, et donc pénalisé par un fort malus.

Ce SUV de 4,43 mètres de long gagne donc à être choisi en hybride rechargeable. D'autant que sa batterie ne réduit que la contenance du rangement placé sous l'accoudoir central, mais pas le volume de coffre (509 dm³). Seul bémol : l'autonomie totale du XC40 T4 se limite à 540 km quand le D4, au réservoir plus volumineux, parcourt presque 730 km entre deux pleins.

Fiches techniques : voir p. 64-65.

L'AVIS DE L'AUTO-JOURNAL

À la question de départ, au risque de vous faire une réponse de Normand, notre dossier tend à répondre par un oui et… non ! Tout dépend de l'usage de chacun. En effet, pour les gros rouleurs et les amateurs de longues distances, non, le diesel n'est pas mort ! Primo, parce que sur autoroute (ou même sur route), il continue de consommer moins d'un carburant moins cher. Car une fois sa batterie à plat, le pendant hybride rechargeable s'avère plus gourmand. Seule exception : la mécanique Mercedes hybride… diesel ! Deuxio, parce que tout dépend de la politique commerciale de chaque constructeur. Généralement, les modèles hybrides rechargeables sont plus chers. Le bonus atténue l'écart et il existe bien sûr, là aussi, des exceptions comme la Mercedes Classe A, mais quand au sein d'une gamme, un constructeur décide de positionner ses modèles hybrides en haut de gamme et à l'inverse de proposer des diesels de modeste puissance et abordables, la comparaison tourne à l'avantage de ce dernier. C'est notamment une spécialité des constructeurs français ! En revanche, lorsque, d'une part, le surcoût à rentabiliser n'est pas trop important et, de l'autre, vous utilisez surtout votre voiture pour des trajets quotidiens urbains ou périurbains d'environ 50 km, alors là, l'hybride rechargeable prend tout son sens. À une condition : une voiture hybride rechargeable doit être… rechargée ! Or, les études prouvent que les utilisateurs s'affranchissent généralement de cette contrainte. Quitte à passer deux fois à la caisse ! La première à l'achat, en payant l'auto plus cher, et la deuxième à l'usage. En effet, lorsqu'il est utilisé sans son assistance électrique, un modèle hybride rechargeable est souvent plus gourmand que n'importe quel équivalent thermique, parce qu'il est tout simplement plus lourd du fait de sa batterie.

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS


F. GROUT

	BMW X1 xDrive 25e 225 ch xLine	BMW X1 xDrive 20d 190 ch xLine
Moteur/Transmission		
Type	3 cyl. en ligne, essence + 1 électrique	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm³/6 CV	1995 cm³/10 CV
Puissance	125 ch à 5 500 tr/mn + 95 ch (électrique) (1)	190 ch à 4 000 tr/mn
Couple	220 Nm à 1 500 tr/mn + 165 Nm (électrique)	400 Nm à 1 750 tr/mn
Transmission/nbre de rapports	automatique/6	automatique/8
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,45/1,83/1,59/2,67 m	
Poids/coffre	1814 kg/425 dm³	1712 kg/509 dm³
Performances		
0 à 100 km/h/90 à 130 km/h en Drive	7,1 (9,1)/6,4 (8,4) s (2)	8,3/7,6 s
V. max. (bat.vide) /100% électrique	194 (194)/135 km/h	214 km/h
Consommation route/autoroute/ville/moyenne	0/7/0/2,3 (3) (8,6/7,0/7,7/7,8) (2) l/100 km	5,8/5,8/7,0/6,2 l/100 km
Autonomie (électrique)/Réservoir	461 km (4) (36km)/36 l	822 km/51 l
Prix/bonus-malus écologique (CO_2 de référence)	52050 €/bonus 0 € (42 g/km)	49800 €/malus 540 € (150 g/km)

(1) Puissance et couple cumulés : 225 ch et 385 Nm. (2) Entre parenthèses valeurs batteries vides. (3) Valeurs théoriques, mode électrique privilégié. (4) Batteries vides.


A. SAUNIER

	Citroën C5 Aircross Hybrid 225 ch Shine Pack	Citroën C5 Aircross 1.5 BlueHDI 130 ch EAT8 Shine Pack
Moteur/Transmission		
Type	4 cyl. en ligne, essence + 1 électrique	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm³/10 CV	1499 cm³/7 CV
Puissance	181 ch à 6000 tr/mn + 110 ch (électrique) (1)	131 ch à 3 750 tr/mn
Couple	300 Nm à 3000 tr/mn + 320 Nm (électrique) (1)	300 Nm à 1750 tr/mn
Transmission/nbre de rapports	automatique/8	automatique/8
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,50/1,97/1,65/2,73 m	
Poids/coffre	1770 kg/522-662 dm³ (2)	1 550 kg/615-755 dm³ (2)
Performances		
0 à 100 km/h/90 à 130 km/h en Drive	9,1 (9,2) / 6,8 (7) s (3)	12,2 / 11,2 s
V. max. (bat.vide)/100% électrique	225 (4) (NC)/140 km/h	181 km/h
Consommation route/autoroute/ville/moyenne	3,7/7,1/0/3,6 (7,5/7,1/8,4/7,7) (3) l/100 km	6/6,3/6,4/6,2 l/100 km
Autonomie (électrique)/Réservoir	553 km (5) (43km)/43 l	854 km/53 l
Prix/bonus-malus écologique (CO_2 de référence)	45250 €/bonus 2000 € (32-33 g/km)	38200 €/malus 240-280 € (142-144 g/km)

(1) Puissance et couple cumulés : 225 ch et 360 Nm. (2) Selon la position de la banquette coulissante. (3) Entre parenthèses valeurs batteries vides. (4) Donnes constructeur. (5) Batteries vides.


Y. LEFEBVRE

	Ford Kuga 2.5 PHEV 225 ch ST Line X	Ford Kuga 2.0 EcoBlue 190 ch iAWD ST Line X
Moteur/Transmission		
Type	4 cyl. en ligne, essence + 1 électrique	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2488 cm³/10 CV	1997 cm³/11 CV
Puissance	164 ch + 61 ch (électrique) (1)	190 ch à 3 500 tr/mn
Couple	200 Nm + 230 Nm (électrique)	400 Nm à 2000 tr/mn
Transmission/nbre de rapports	train épicycloïdal/1	automatique/8
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,63/1,88/1,68/2,71 m	
Poids/coffre	1857 kg/500-641 dm³ (2)	1760 kg/479-620 dm³
Performances		
0 à 100 km/h/90 à 130 km/h en Drive	9,4(9,4)/7,4 (7,4) s (3)	9 / 8,3 s
V. max. (bat.vide) /100% électrique	191 (191)/136 km/h	205 km/h
Consommation route/autoroute/ville/moyenne	0/0/0/0 (4) (6,8/7,4/5,9/6,7) (3) l/100 km	6,5/6,4/7,4/6,8 l/100 km
Autonomie (électrique) / Réservoir	641 km (5) (50 km)/43l	794 km/55 l
Prix/bonus-malus écologique (CO_2 de référence)	44400 €/bonus 2000 € (32 g/km)	41400 €/malus 898 € (154 g/km)

(1) Puissance cumulée : 225 ch. (2) Selon position banquette coulissante (3) Entre parenthèses valeurs batteries vides. (4) Valeurs théoriques, mode électrique privilégié. (5) batteries vides.


Y. LEFEBVRE

	Kia XCeed 1.6 Gdi Plug-in hybride 141 ch Premium	Kia Xceed 1.6 CRDi 136 ch DCT7 Premium
Moteur/Transmission		
Type	4 cyl. en ligne, essence + 1 électrique	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1 580 cm³ /5 CV	1 598 cm³/7 CV
Puissance	105 ch à 5700 tr/mn + 61 ch (électrique) (1)	136 ch à 4000 tr/mn
Couple	147 Nm à 4000 tr/mn + 170 Nm (électrique) (1)	320 Nm à 2000 tr/mn
Transmission/nbre de rapports	robotisée dble embrayage/6	robotisée dble embrayage/7
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,40/1,83/1,50/2,65 m	
Poids/coffre	1590 kg/295 dm³	1477 kg/403 dm³
Performances		
0 à 100 km/h/90 à 130 km/h en Drive	10,1 (10,3)/9,8 (10) s (2)	10,6/10,2 s
V. max. (bat.vide) /100% électrique	198 (168) km/h/NC	182 km/h
Consommation route/autoroute/ville/moyenne	0/6,2/0/2,1 (5,9/6,2/3,9/5,3) (2) l/100 km	6/6,8/5,9/6,2 l/100 km
Autonomie (électrique)/Réservoir	698 km (3) (41km)/37 l	806 km/50 l
Prix/bonus-malus écologique (CO_2 de référence)	41190 €/bonus 2000 € (38 g/km)	37590 €/malus 230 € (141 g/km)

(1) Puissance et couple cumulés : 141 ch et 265 Nm. (2) Entre parenthèses valeurs batteries vides. (3) Batteries vides.



	Mercedes Classe A 250 e 218 ch AMG Line	Mercedes Classe A 220 d 190 ch AMG Line
Moteur/Transmission		
Type	4 cyl. en ligne, essence + 1 électrique	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1332 cm³/8 CV	1950 cm³/10 CV
Puissance	160 ch à 5500 tr/mn + 102 ch (électrique) (1)	190 ch à 3800 tr/mn
Couple	230 Nm à 1620 tr/mn + 330 Nm (électrique) (1)	400 Nm à 1600 tr/mn
Transmission/nbre de rapports	robotisée dble embrayage/8	robotisée dble embrayage/8
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,44/1,80/1,42/2,73 m	
Poids/coffre	1710 kg/300 dm³	1589 kg/363 dm³
Performances		
0 à 100 km/h/90 à 130 km/h en Drive	7 (7,2)/6,1 (6,4) s (2)	7,5/6,4 s
V. max. (bat.vide)/100% électrique	235 (235)/140 km/h (3)	235 km/h
Consommation route/autoroute/ville/moyenne	0/0/0/0 (4) (6,5/6,3/7/6,6) (2) l/100 km	5,6/4,9/6,6/5,7 l/100 km
Autonomie (électrique)/Réservoir	530 km (5) (56 km)/35 l	894 km/51 l
Prix/bonus-malus écologique (CO_2 de référence)	44450 €/bonus 2000 € (21 g/km)	44750 €/malus 0 € (127 g/km)

(1) Puissance et couple cumulés : 218 ch et 450 Nm. (2) Entre parenthèses valeurs batteries vides.
(3) Donnée constructeur. (4) Valeurs théoriques, mode électrique privilégié. (5) Batteries vides.



	Mercedes Classe C break 300 de 320 ch AMG Line	Mercedes Classe C break 220 d 194 ch AMG Line
Moteur/Transmission		
Type	4 cyl. en ligne, diesel + 1 électrique	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1950 cm³/9 CV	1950 cm³/10 CV
Puissance	194 ch à 3800 tr/mn + 122 ch (électrique) (1)	194 ch à 3800 tr/mn
Couple	400 Nm à 1600 tr/mn + 440 Nm (électrique) (1)	400 Nm à 1600 tr/mn
Transmission/nbre de rapports	automatique/9	automatique/9
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,71/1,84/1,47/2,84 m	
Poids/coffre	1972 kg/290 dm³	1718 kg/405 dm³
Performances		
0 à 100 km/h/90 à 130 km/h en Drive	6,2 (7,4)/4,9 (5,8) s (2)	8,0/7,2 s
V. max. (bat.vide)/100% électrique	220 (NC) (3)/157 km/h	250 km/h (3)
Consommation route/autoroute/ville/moyenne	0/5,4/0/1,8 (4) (6,0/5,6/6,4/6,0) (2) l/100 km	5,8/5,3/6,7/5,9 l/100 km
Autonomie (électrique) / Réservoir	1100 km (5) (41km)/66 l	1118 km/66 l
Prix/bonus-malus écologique (CO_2 de référence)	61050 €/bonus 0 € (30 g/km)	52050 €/malus 0 € (117 g/km)

(1) Puissance et couple cumulés : 320 ch et 700 Nm. (2) Entre parenthèses valeurs batteries vides.
(3) Donnée constructeur. (4) Valeurs théoriques, mode électrique privilégié. (5) Batteries vides.



	Peugeot 508 SW Hybrid 225 e-EAT8 Allure Pack	Peugeot 508 SW BlueHDi 130 EAT8 Allure Pack
Moteur/Transmission		
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence + 1 électrique	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm³ / 8 CV	1499 cm³ / 6 CV
Puissance	180 ch à 6000 tr/mn + 110 ch (electrique) (1)	130 ch à 3750 tr/mn
Couple	300 Nm à 3000 tr/mn + 320 Nm (électrique) (1)	300 Nm à 1750 tr/mn
Transmission/nbre de rapports	automatique/8	automatique/8
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,78/1,86/1,42/2,79 m	
Poids/Coffre	1850 kg/539 dm³	1565 kg/539 dm³
Performances		
0 à 100 km/h/90 à 130 km/h en Drive	8,6 (9)/6,7 (6,9) s (2)	11,8 / 10,6 s
V. max. (bat.vide)/100% électrique	230 (230) (3)/139 km/h	188 km/h
Consommation route/autoroute/ville/moyenne	3,7/7,6/0/3,8 (7,8/7,8/8,7/8,1) (2) l/100 km	6/5,6/6,6/6,1 l/100 km
Autonomie (électrique)/Réservoir	530 km (4) (37 km)/43 l	901 km/55 l
Prix/bonus-malus écologique (CO_2 de référence)	47800 €/bonus 2000 € (31 g/km)	41600 €/malus 0 € (124 g/km)

(1) Puissance et couple cumulés : 225 ch et 360 Nm. (2) Entre parenthèses valeurs batteries vides.
(3) Donnée constructeur. (4) Batteries vides.



	Renault Captur E-Tech Plug-in 160 ch Intens	Renault Captur 1.5 BlueDCi 115 ch EDC
Moteur/Transmission		
Type	4 cyl. en ligne essence + 2 électriques	4 cyl. en ligne turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm³ / 5 CV	1461 cm³ / 7 CV
Puissance	91 ch à 5600 tr/mn + 49 et 25 ch (électriques) (1)	115 ch à 3750 tr/mn
Couple	144 Nm à 3200 tr/mn + 205 et 50 Nm (électrique)	260 Nm à 2000 tr/mn
Transmission/nbre de rapports	automatisée/4+2	robotisée dble embrayage/7
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,23/1,80/1,58/2,64 m	
Poids/coffre	1600 kg/288-408 dm³ (2)	1435 kg / 402 - 522 dm³
Performances		
0 à 100 km/h / 90 à 130 km/h en Drive	10,6 (11,8)/9 (10,4) s (3)	11,4 / 11,2 s
V. max. (bat.vide)/100% électrique	173 (162)/135 km/h	175 km/h
Consommation route/autoroute/ville/moyenne	0/0/0/0 (4) (6,3/7,7/4,7/6,2) (3) l/100 km	5,7/5,9/5,9/5,8 l/100 km
Autonomie (électrique)/Réservoir	629 km (5) (35 km)/39 l	795 km/46 l
Prix/bonus-malus écologique (CO_2 de référence)	34250 €/bonus 2000 € (34 g/km)	28650 €/malus 0 € (129 g/km)

(1) Puissance cumulée : 160 ch. (2) Selon la position de la banquette coulissante. (3) Entre parenthèses valeurs batteries vides. (4) Valeurs théoriques, mode électrique privilégié. (5) Batteries vides.



	Volkswagen Golf eHybrid 204 ch 1st	Volkswagen Golf 2.0 TDI 150 ch 1st
Moteur/Transmission		
Type	4 cyl. en ligne, essence + 1 électrique	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/Puissance fiscale	1395 cm³/8 CV	1950 cm³/8 CV
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn + 110 ch (électrique) (1)	150 ch à 3500 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn + 330 Nm (électrique) (1)	360 Nm à 1600 tr/mn
Transmission/nbre de rapports	robotisée dble embrayage/6	robotisée dble embrayage/7
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,29/1,79/1,49/2,63 m	
Poids/coffre	1569 kg/280 dm³	1439 kg/431 dm³
Performances		
0 à 100 km/h/90 à 130 km/h en Drive	7,6 (8,4)/5,8 (6,0) s (2)	8,9/7,4 s
V. max. (bat.vide)/100% électrique	220 (NC) (3)/135 km/h	211 km/h
Consommation route/autoroute/ville/moyenne	5,0/6,3/0/3,8 (4) (6,3/6,3/6,9/6,5) (2) l/100 km	5,1/5,0/5,5/5,2 l/100 km
Autonomie (électrique) / Réservoir	615 km (5) (46 km)/40 l	961 km/50 l
Prix/bonus-malus écologique (CO_2 de référence)	40170 €/bonus 2000 € (21 g/km)	37800 €/malus 0 € (121 g/km)

(1) Puissance et couple cumulés : 204 ch et 350 Nm. (2) Entre parenthèses valeurs batteries vides.
(3) Donnée constructeur (4) Valeurs théoriques, mode électrique privilégié. (5) Batteries vides.

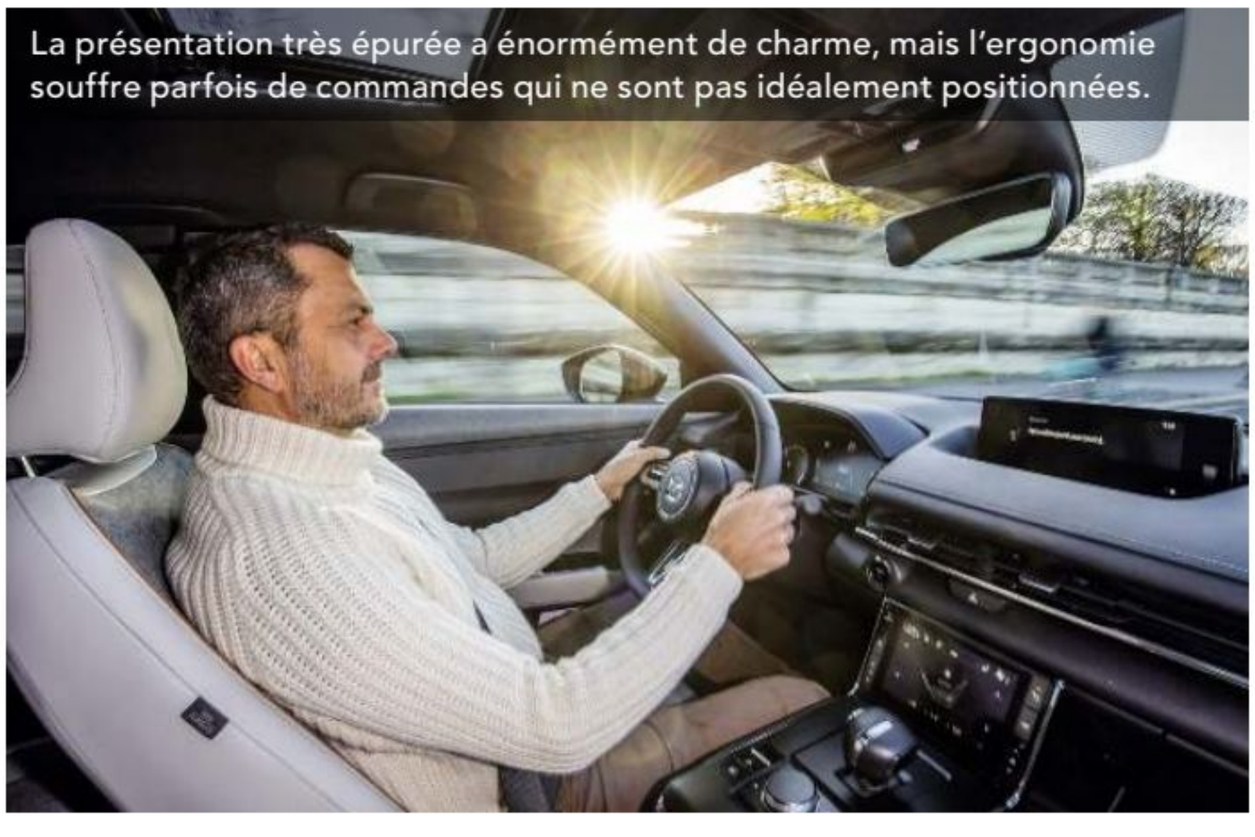


	Volvo XC40 Recharge T4 211 ch R-Design	Volvo XC40 D4 190 ch AWD R-Design
Moteur/Transmission		
Type	3 cyl. en ligne, essence + 1 électrique	4 cyl. en ligne, diesel biturbo
Cylindrée/puissance fiscale	1477 cm³/7 CV	1969 cm³/10 CV
Puissance	129 ch à 5000 tr/mn + 82 ch (électrique) (1)	190 ch à 4000 tr/mn
Couple	245 Nm à 1600 tr/mn + 160 Nm (électrique)	400 Nm à 1750 tr/mn
Transmission/nbre de rapports	robotisée dble embrayage/7	automatique/8
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,43/1,86/1,65/2,70 m	
Poids/coffre	1804 kg/509 dm³	1811 kg/509 dm³
Performances		
0 à 100 km/h/90 à 130 km/h en Drive	8,6 (8,8)/7,1 (8,2) s (2)	9,1/8,6 s
V. max. (bat.vide)/100% électrique	182 (182)/125 km/h	210 km/h
Consommation route/autoroute/ville/moyenne	0/0/0/0 (3) (8,7/8,3/9,3/8,8) (2) l/100 km	7/7/8/7 l/100 km
Autonomie (électrique)/Réservoir	556 km (4) (33 km)/49 l	729 km/54 l
Prix/bonus-malus écologique (CO_2 de référence)	49900 €/bonus 2000 € (49 g/km)	49150 €/malus 2544 € (167 g/km)

(1) Puissance cumulée : environ 211 ch. (2) Entre parenthèses valeurs batteries vides. (3) Valeurs théoriques, mode électrique privilégié. (4) Batteries vides.

LES EXPERTS AJ

Mazda débouche à son tour dans l'arène électrique avec un SUV original. Le MX-30 a intrigué nos Experts, qui ont voulu en savoir plus. Mais ce MX-30 ne fait pas durer le plaisir bien longtemps.


La présentation très épurée a énormément de charme, mais l'ergonomie souffre parfois de commandes qui ne sont pas idéalement positionnées.


Les portes arrière qui s'ouvrent de façon antagoniste ne facilitent pas l'accès aux places arrière, étriquées.


Malgré son gabarit assez imposant (4,40 m), le MX-30 n'offre guère plus de place qu'une citadine.

MAZDA MX-30

145 ch Modern Confidence - **37 800 €**

Bonus écologique : 7 000 € (0 g/km CO_2)



Le MX-30 se révèle très plaisant à mener, mais sa faible autonomie limite forcément son usage.

PHOTOS YANN LEFEBVRE



Franck Lagorce (Pilote)

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



Mélina Priam (Journaliste)

- Des centaines de voitures essayées en plus de 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.

« Un petit SUV agréable en ville grâce à sa bonne visibilité périphérique et à une super ambiance. »

« L'originalité, c'est bien, mais cela n'offre pas plus d'autonomie. Moins de 200 km, c'est rédhibitoire. »

« C'est une auto très sympa, mais c'est une 2 places ! Les places arrière sont ridicules et difficilement accessibles. »

L'avis du pilote

90 % Quotient Émotionnel

Son point fort ? Son ambiance ! Et la conduite réserve d'agréables surprises. La tenue de route est sécurisante ; le freinage efficace, avec une bonne attaque de pédale, mais qui impose de mettre beaucoup de pression. Bien qu'assez précis, le train avant peut se laisser surprendre par l'arrivée de la puissance électrique, très grisante, et il patine. J'aime beaucoup le son artificiel du moteur : l'auto reste silencieuse, mais cela apporte comme un semblant d'agrément mécanique. Ce MX-30 est plutôt bien suspendu… quoiqu'un peu sec parfois. Deux défauts d'ergonomie : la position Parking est inhabituelle. En principe, il suffit de pousser le sélecteur. Là, il faut en plus le faire glisser à gauche, sinon vous restez en marche arrière ! Ensuite, si je laisse ma main sur ce sélecteur, mon poignet effleure la molette placée en dessous et dérègle la radio ou le GPS. Bon point pour le positionnement des rétroviseurs extérieurs qui limite l'angle mort.

L'avis de la journaliste

60 % Quotient Émotionnel

Il n'y a rien à ajouter sur la conduite et l'ambiance à ce qu'en disent mes camarades : ce MX-30 est séduisant et plaisant à conduire, même si, comme Franck, je suis plus critique sur l'ergonomie et le positionnement des commandes. Mais soyons sérieux un instant : 150 km d'autonomie sur autoroute, 190 km en moyenne et à peine plus de 200 km en ville, c'est trop peu. Cela cantonne le MX-30 au rôle de seconde voiture pour bien des familles. Pour une pure citadine à 20 000 €, comme une Smart électrique, soit ! Mais là, nous sommes en droit d'attendre un peu plus d'un SUV de 4,40 m ! Bonus de 7 000 € pris en compte, le MX-30 est bien placé en prix, mais il coûte tout de même plus de 30 000 €. Le seul avantage d'une petite batterie de 35,5 kWh est qu'elle se recharge plus vite : en 30 à 40 minutes, vous récupérez 80 % de la charge sur une borne de 50 kW. Il faut quand même 5 h 30 sur une Wallbox de 7,4 kW. S'équiper est indispensable.

L'avis du taxi

50 % Quotient Émotionnel

Si j'arrêtais mon jugement à la ligne et au traitement de l'avant de l'habitacle, je craquerais ! La présentation flatte l'œil : épurée, originale et l'ensemble se révèle assez fonctionnel. Les matériaux sont valorisants. J'émettrai une petite réserve sur les inserts en liège : très beaux, mais pas sûr qu'ils résistent bien à l'épreuve du temps. Le siège conducteur est un rêve pour les dos sensibles : un peu ferme, mais il assure un parfait maintien. De manière générale, je trouve les voitures électriques plus plaisantes à conduire que les thermiques : c'est doux, fluide et nerveux à la fois. Bref, pour le conducteur, tout va bien. Les passagers sont, eux, moins à la fête ! Les portes antagonistes font leur effet, mais ne facilitent pas l'accès. C'est comme une 3 portes, en fait ! La banquette est inconfortable, trop basse, sans aucun soutien pour les cuisses. Et la place manque. Pour des enfants, à la rigueur, mais pour des adultes, c'est une punition.

SYMPH *inachevée*

ONIE

Décidément, la Citroën C4 semble destinée à ne pas être une berline compacte comme les autres. Mais il n'est pas toujours payant de chercher à trop se démarquer dans une catégorie très concurrentielle.

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

La C4 serait-elle vouée à essuyer les plâtres des idées inachevées ? Qui se souvient du fameux volant à moyeu fixe de la première du nom, nouvelle génération, de 2004 (le nom C4 ayant déjà été porté par une Citroën en 1928) ? Présenté comme révolutionnaire, il n'a pas passé le cap du renouvellement du modèle en 2010. Il n'y avait pas lieu de s'entêter. Puis, il y eut les airbumps de la C4 Cactus. Trop piquants sans doute, au goût du plus grand nombre. Déjà, à l'époque, Citroën essayait la greffe d'éléments de style inspirés de l'univers SUV sur une berline haute sur pattes, tout en rondeurs. Sans grand succès. Cela n'empêche pas le constructeur de retenter le coup aujourd'hui, sous une forme nettement plus radicale. Pourtant, à en croire les premiers commentaires de mes confrères et à lire la moue sur le visage de beaucoup de passants, la ligne de la C4 des années 20 du nouveau millénaire ne semble pas faire l'unanimité. La compacte aux chevrons serait-elle maudite ? Au moment de prendre son volant, alors même que, j'avoue, je ne suis pas convaincue par son profil, j'ai envie de la défendre, cette C4 ! Serait-ce mon côté Don Quichotte ? Pas uniquement.

La C4 a le sens de l'accueil ! Quand conducteur et passagers s'installent à son bord, elle sait les charmer.

Et, aussi étonnant que ses lignes extérieures sembleraient le suggérer, sans les choquer. Son habitacle reste fidèle à l'esprit cocon de la marque. Une pointe de modernité bienvenue en plus. Difficile, par exemple, de ne pas apprécier le moelleux de ses sièges avant dits Advanced Comfort qui portent si bien leur nom, et qu'il aurait été si simple de baptiser "confort avancé". Certes, tout n'est pas parfait : le nombre important d'éléments de mobilier distincts engendre autant de raccords et de joints qui ne sont pas toujours irréprochables. Mais dans l'ensemble, la qualité des matériaux est au niveau de la moyenne de la catégorie. La C4 séduit aussi par son sens pratique, à l'image de ses nombreux rangements bien pensés, notamment son inédit tiroir au-dessus de la boîte à gants, surmonté d'un support pour fixer une tablette numérique. Cette attention n'est pas qu'un clin d'œil aux technologies de pointe. ➛



La présentation intérieure est moins exotique que le style extérieur, et c'est tant mieux pour les aspects fonctionnels et pratiques. Malgré la présence de nombreuses technologies embarquées, la prise en main s'avère assez évidente et intuitive.

La C4 embarque un impressionnant contenu technologique : de l'écran tactile au compteur numérique, en passant par l'affichage tête haute (hélas redondant avec le précédent) et la kyrielle d'aides à la conduite jusqu'à celle semi-autonome de niveau II (au fonctionnement assez probant !), rien ne manque à l'appel. Le tout de série, s'il vous plaît, du moins sur notre C4 d'essai Shine Pack !

La vraie bonne nouvelle est que la C4 conserve une ergonomie facile à prendre en main, même si elle succombe à la mode du tactile, du numérique et de la conduite assistée. Certes, pour les moins technophiles d'entre nous, maîtriser

LE CONFORT EST BIEN LÀ, MAIS LA CONDUITE DE LA C4, AUSSI SOUPLE ET DOUCE SOIT-ELLE, EST UN BRIN INSIPIDE •••

l'ensemble des menus et sous-menus demandera un peu de temps, mais au moins ajuster la température de la climatisation reste un jeu d'enfant, grâce à de bonnes vieilles commandes "à l'ancienne". De même, les touches sur le volant ne cèdent pas à la tendance dite "sensitive" parfois trop… sensible. Seul bémol : le sélecteur de commande de boîte réduit à sa plus simple expression. Il est assurément très "design", mais son maniement n'est guère pratique, surtout lorsqu'il s'agit d'enclencher rapidement la marche arrière.

Autre petite surprise, bonne ou mauvaise, selon chacun, la position de conduite n'est pas autant surélevée qu'attendu.

Certes, le conducteur est assis plus haut que dans une berline, mais pas aussi haut que dans un SUV.



La 3e vitre latérale n'a pas qu'une fonction esthétique. Elle évite aussi d'avoir un angle mort trop important lorsque le conducteur est arrêté à un carrefour et regarde sur sa droite.

CITROËN C4 1.2 PureTech 155 ch EAT8 Shine Pack

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

❶ En positionnant la banquette le plus en arrière possible dans l'habitacle, Citroën permet à la C4 de ménager un confortable espace aux jambes… mais c'est au détriment de la garde au toit, limitée. Les plus grands doivent courber l'échine. ❷ Le coffre ne bat pas des records de volume : il ne s'avère pas plus pratique que cela dans ses formes. ❸ Les leviers de vitesses deviennent rares à bord des voitures à boîte automatique. Le sélecteur de position prend la forme d'un discret curseur : c'est élégant mais pas très concluant à l'usage, notamment pour passer la marche arrière rapidement.







En revanche, une fois en action, il ne lui faut pas parcourir de nombreux kilomètres pour avoir le sentiment d'être au volant d'un SUV, quelque peu pataud de surcroît. La conduite de la C4 n'apporte, hélas, guère de surprise. La Citroën est fidèle à l'ADN de la marque, à savoir qu'elle est confortable, mais sa conduite, aussi douce et souple soit-elle, est un brin insipide. Ses fameuses suspensions à butées hydrauliques progressives font merveille sur les nids-de-poule et les ondulations de la route. Elles valent bien des amortissements pilotés de certaines concurrentes, et pour un coût bien moindre. Revers de la médaille : une propension certaine aux mouvements de caisse et aux prises de roulis. D'originale à regarder, la C4 devient transparente à conduire. De la même manière, sa direction extrêmement assistée, qui soigne le confort, donne une sensation de flou autour du point central et impose souvent de micro-corrections. De son côté, le 1.2 PureTech de 155 ch fait le job : il met toute son énergie à animer dignement la petite familiale. Cependant, cette variante la plus puissante de la gamme n'est sans doute pas celle qui sied le mieux à la C4. Certes, avec 25 ch de plus, il lui confère plus d'entrain que son homologue de 130 ch, même s'il ne dispose finalement que de 10 Nm de couple supplémentaire. Mais la plus-value n'est pas très marquée, alors que son coût est non négligeable : 1 250 € à l'achat, auxquels il convient d'ajouter le malus, assez limité toutefois (230 €). En revanche, agréable surprise, le 155 ch n'est pas forcément plus gourmand. Ce qui ne veut pas dire qu'il consomme peu : il réclame quand même 7 l/100 km en moyenne et jusqu'à 8 l en ville. Mais le PureTech 130 ch ne fait pas mieux et même moins bien : 7,2 l/100 km en moyenne. Le jeu en vaut-il la chandelle ? Pas sûr… Dans les deux cas, il s'agit du même petit 3 cylindres qui s'avère un brin sonore, un trait de caractère qui contraste quelque peu avec la douceur et la progressivité de la boîte automatique à 8 rapports, et surtout avec le confort général de l'auto. ■

PLUS
Confort de suspension
Ergonomie assez intuitive et nombreux rangements
Bon rapport prix-équipements

MOINS
Agrément de conduite quelconque
Moteur bruyant dans les montées en régime
Consommation un peu élevée

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 155 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 240 Nm à 1 750 tr/mn
Type	3 en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	195/60 R 18
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,36/1,80/1,53/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 322/1 200 kg
Performances	
1 000 m d.a./0 à 100 km	■ 30,6/9,2 s
90-130 km/h en Drive	■ 8 s
Vitesse maxi	■ 204 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 9/31/64 m
Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	■ 28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 144/142 cm
Volume de coffre	■ 380 dm³
Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	■ 36,6/54,7/67,8 dB

LE BUDGET

Prix	■ 31 750 €
Malus écologique (CO_2)	■ 230 € (141 g/km)
Prix du modèle essayé*	33 775 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

* Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès/dém. sans clé, aff. tête haute, AFIL active, Bluetooth, aide park. + cam. recul, clim auto, compteurs num., conduite semi-auto Niv. II, frein. auto urg. + détec. piétons/cyclistes, induct. smartphone, jantes all. 18 pouces, lect. panneaux, LED AV 100% + codes/phares auto, régul. vit. adapt., sellerie cuir, sièges AV chauff., syst. multim. écran tactile 10 pouces/GPS connecté/Android Auto/Apple CarPlay/prise USB…

Options
ConnectedCam (270 €), Park Assist et Cam360° (350 €), peint. métal. (650 €), toit ouvrant vitré (900 €)…

Consommations	
Moyenne	■ 7 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 8/6,7/6,4 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 714 km/50 l
Note EuroNCAP	**en cours**
Pays de fabrication	**Espagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

Attendions-nous trop de la C4 ? Peut-être. Bien née, elle s'illustre par son confort et son… confort ! Mais sa conduite laisse un goût d'inachevé. Cette version essence la plus puissante n'est probablement pas celle qui s'accorde le mieux à son comportement débonnaire. Reste un tarif ajusté.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

A MINIMA

Le temps du Scénic roi est loin : il s'en est vendu deux fois moins en 2020 qu'en 2019 en France, et son récent restylage a eu lieu à moindre coût. Juste histoire d'accompagner une fin de carrière discrète ?

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

L'avis de Cyril Biotteau



Les monospaces ne m'ont jamais fait frémir. Pourtant, le Scénic déploie quelques efforts pour s'éloigner de la boîte à chaussures.

30 % *Quotient Émotionnel*

"UNE GAMME SIMPLIFIÉE"

Ce sont les termes du communiqué Renault qui annonce en filigrane la disparition des moteurs diesel. N'ayant pas les honneurs de l'hybride, il ne lui reste que des essence de 115, 140 et 160 ch. Notre modèle d'essai 1.3 TCe de 140 ch, est la version à choisir ! Le 115 ch se montre un peu court et 20 ch de plus ne transforment pas un monospace familial en sportif. Rond, discret, agréable et même volontaire à haut régime, le TCe 140 s'accorde bien avec la boîte EDC, pas parfaite, mais douce et cohérente avec l'ensemble. Hélas, il consomme trop !

À LA LOUPE !

Esthétiquement, le restylage se concrétise par une nouvelle calandre, une grille inférieure renouvelée et des antibrouillards redessinés. Mais il faut avoir l'œil affûté pour voir les différences. Les feux avant sont désormais 100 % LED sur toutes les versions et un bandeau chromé apparaît sur le coffre, en même temps qu'une antenne aile de requin. Enfin, de nouveaux coloris apparaissent, dont le Bleu Topaze (850 € avec le toit noir) de notre modèle d'essai.



VRAI-FAUX MONOSPACE

L'habitacle, bien présenté, n'évolue pas, excepté l'éclairage 100% LED et de nouvelles selleries. À l'avant, il dispose toujours d'un tiroir-boîte à gants et d'un rangement central coulissant, très pratiques. Mais il garde aussi sa banquette arrière coulissante en 2/3-1/3, et non plus des sièges individuels comme sur la génération précédente ou ses concurrents (C4 SpaceTourer, Touran). Sans compter une sensation d'espace et une habitabilité très moyennes pour un monospace. En contrepartie, il offre un compromis confort/comportement remarquable pour la catégorie. Au moins, le conducteur en profite…

20 POUCES SINON RIEN !

À son lancement, le Scénic surprenait avec des jantes de 20 pouces jusqu'alors réservées aux coupés surpuissants ou aux imposants SUV. Mais, nuance, elles s'accompagnent ici de pneumatiques d'une largeur de seulement 195 mm alors qu'habituellement les enveloppes dépassent allègrement les 250 mm. Le but ? Soigner le look sans pénaliser le Cx grâce à la faible largeur. Le Scénic a fait école : la Volkswagen ID.3 peut recevoir en option des pneus de 20 pouces et 215 mm de large. Là aussi, tout pour le look sans nuire aux consommations. En électrique aussi, ça compte.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

RENAULT SCÉNIC

1.3 TCe 140 ch EDC7 Intens

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

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

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	140 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■	240 Nm à 1 600 tr/mn
Type		4 en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale		1 330 cm³ / 7 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		robot. dble embr. / 7
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,8 m
Pneumatiques		195/55 HR 20
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,41 / 1,87 / 1,66 / 2,74 m
Poids / tractable freiné		1 540 / 1 800 kg
Performances		
1 000 m d.a. / 0 à 100 km/h	■	32,4 / 10,3 s
90-130 km/h en Drive	■	10,4 s
Vitesse maxi	■	186 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■	10 / 32 / 64 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR (1)	■	10 / 25 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	153 / 148 cm
Volume de coffre (1)	■	553 / 703 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	42,4 / 65,5 / 69,2 dB

LE BUDGET

Prix	■	**35 600 €**
Malus écologique (CO_2)	■	450 € (149 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		38 460 €
Garantie	■	2 ans km illimité

(1) Selon la position de la banquette coulissante.
(2) Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL, cam. recul, clim auto, frein. parking auto, jantes alliage 20 pouces, LED 100% AV, peint. biton, rég./lim. vitesse, rétros rabat. élec., surv. angles morts, syst. multimédia écran central tactile 8,7 pouces/GPS/Android Auto/Apple CarPlay…

Options
Pack conduite : rég. adapt., aff. tête haute (600 €), peint. métal. Bleu Topaze/toit noir (850 €), toit pano (800 €)…

Consommations		
Consommation moyenne	■	8 l/100 km
Conso ville / route / autoroute	■	8,7 / 7,6 / 7,7 l/100 km
Autonomie / réservoir	■	625 km / 50 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**France**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Le monospace tendance des années 2000 serait-il devenu ringard en 2021 ? Se déguiser en SUV, quitte à en oublier ses fondamentaux (modularité, espace intérieur) n'y fait rien et ce restylage ultra-léger ne change pas la donne. Mais le Scénic a pour lui un moteur réussi, un bon châssis et une présentation correcte.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

l'auto-journal *Tous les plaisirs de l'automobile*

Profitez de l'offre LIBERTÉ



1 jeudi sur 2 dont un Spécial Salon

+



4 n° de L'Auto-Journal évasion / an

+



1 n° du Guide de L'Auto-Journal / an

L'Auto-Journal sans engagement

6,99 € / mois seulement !

au lieu de ~~12,51 €~~*

-44%

+ vos 2 cadeaux



1 Le coffret de 4 couteaux Opinel

Le coffret regroupe 4 couteaux d'office N°112, le petit couteau polyvalent indispensable pour peler fruits et légumes, trancher, émincer. Les couteaux sont équipés de lames de 10 cm en acier inoxydable qui offrent une qualité de coupe sans pareil.

4 couleurs: bleu azur, mandarine, vert pomme et aubergine.

2 Les versions numériques



Visuels non contractuels.

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

AJ1076

1 - Je choisis mon offre d'abonnement :

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

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 n° Spécial Salon / an + 5 guides / an pour **6,99€ / mois seulement** au lieu de ~~12,51 €~~* pendant 1 an puis 8,99 € par mois. Résiliable **sans frais** à tout moment. 1133131

MES CADEAUX : le coffret de 4 couteaux Opinel et les versions numériques.

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

IBAN :

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez EMAS, société éditrice de L'Auto-Journal à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Créancier : EMAS - 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 €~~*.

MES CADEAUX : **les versions numériques.** 1133149

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

Kiosque Mag — 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 :

**Prénom :

**Adresse :

**CP : **Ville :

Dater et signer obligatoirement :

À : _____

Date :

Signature :

*En kiosque 24 n° de L'Auto-Journal à 3,90 €, 1 n° Spécial Salon à 7,99 €, 4 n° de L'Auto-Journal évasion à 5,95 €, 1 n° du Guide de L'Auto-Journal à 6,50 €, et les frais de port 18,29 € par an. ** À remplir obligatoirement. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné au Responsable de traitement : EMAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez notamment exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Exercez vos droits en écrivant à EMAS - DPD, c/o service juridique, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com - EMAS • SNC au capital de 152 500 € • RCS Nanterre B 347 863 060 • APE 221E • Siège social : 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux


CLÉMENT CHOULOT

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

TDI ou TSI, ma future Golf 8?

Je suis actuellement possesseur d'une Golf 7 TDI 150 qui comptabilise 150000 km. Je souhaiterais m'acheter la Golf 8, mais j'hésite entre la version essence TSI 130 (voire TSI 150) et la version diesel TDI 150. Sachant que je fais environ 25000 km/an et que je prends en compte la différence de prix des véhicules, quel choix le plus rationnel pourriez-vous me conseiller? *J.-B. F.*

D'un point de vue purement rationnel, sauf à vous rendre fréquemment dans des zones dites ZFE, il n'y a pas d'hésitation à avoir, c'est le TDI 150 qui s'impose. Autre possibilité qui s'amortit en roulant beaucoup, les versions e-TSI 130 ou 150, qui avec leur système "mild-hybrid" permettent d'afficher des consommations dignes de celles d'un diesel. Avec l'agrément mécanique en plus.


Volkswagen Golf

YANN LEFEBVRE


ADOBE STOCK

Quels pneus-neige pour Serre Chevalier?

Les pneus-neige sont maintenant obligatoires à Serre Chevalier. Quels sont les pneus les mieux adaptés, marque et type? *P. H.*

Les pneus hiver pourront être rendus obligatoires par arrêté préfectoral dans 48 départements à partir de novembre 2021. Les pneumatiques hiver sont identifiés par l'un des marquages "M+S", "M.S" ou "M&S". "M+S" est l'abréviation de *Mud and Snow* qui signifie "boue et neige" en anglais. Le marquage "M+S" est systématiquement présent sur tous les pneus hiver. En revanche, tous les pneus "M+S" ne sont pas des pneus hiver. Il faut impérativement que ce sigle soit accompagné du sigle alpin, symbolisé par un triangle illustrant une chaîne de montagnes. Certains pneus été peuvent être homologués hiver. C'est le cas des Michelin CrossClimate, qui peuvent rendre service ponctuellement, mais qui sont loin de présenter la même adhérence sur la neige que des Michelin Alpin. Pour rouler en toute sécurité, préférez ces derniers ou équivalents dans d'autres marques.

Hybride rechargeable : RAV4 ou 3008?

Propriétaire d'un ancien Toyota RAV4 2.2 D4D, j'étudie son remplacement par un Peugeot 3008 Hybride rechargeable ou par le nouveau RAV4 Hybride rechargeable. Ayant absolument besoin d'une version 4x4, je me pose la question suivante : quid des 4 roues motrices lorsque la batterie est vide? Revient-on à 2 roues motrices à l'avant en thermique ou reste-t-on en 4 roues motrices sur le moteur thermique avec perte de puissance? *R. M.*

3008 et RAV4 utilisent les deux moteurs, avant et arrière, pour proposer un système de transmission intégrale sans arbre longitudinal. Dans les deux cas, même lorsque la batterie est vide, les deux conservent leur transmission intégrale, au prix de l'utilisation forcée du moteur thermique pour maintenir une charge suffisante afin d'alimenter les moteurs électriques. Doté d'une plus grosse batterie et d'un mode Trail, permettant de verrouiller le différentiel à glissement limité, le RAV4 reste mieux armé en cas d'utilisation "forcée" du mode 4x4.


Toyota RAV4 et Peugeot 3008

FLORIAN GROUT

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

RETOUR AUX SOUR

En marge du rallye-raid, 24 véhicules construits avant les années 2000 ont participé, pour la première fois, à cette course de régularité qui ravive de chauds souvenirs. Déambulation dans le bivouac à leur rencontre.

Par **Antoine Grenapin**

GUSTAVO EPIFANIO/ASO

CES

La scène qui se déroule de nuit, dans le bivouac de Wadi ad-Dawasir, bouscule les repères. Au terme de la deuxième étape, dans la quiétude des lieux interrompue uniquement par le ronronnement des groupes électrogènes, l'effervescence est palpable sur certains stands du Dakar. Il faut réparer, manœuvrer et nettoyer les mécaniques mises à rude épreuve par les pierres, le sable et la malchance. Au détour d'une des allées sablonneuses, un projecteur éclaire une étrange Coccinelle qui semble posée sur ressorts.
Les séquelles de l'étape sont visibles : le duo qui la pilote, formé par deux chefs d'entreprise belges, Benoit Callewaert et Emmanuel Eggermont, s'active autour du moteur. Tout est à changer. *"Il était hors de question que je parte sur le Dakar sans avoir un second moteur"*, assure Benoit. Il faut remplacer un 1 800 cm^3 par un 1 600 cm^3 et ne pas compter ses heures. Et le lendemain, parce que le Dakar est aussi un vecteur de belles histoires, les deux hommes ont repris la route.

Quand Porsche revient au Dakar

Mais que fait cette Volkswagen Baja, immatriculée en 1968, au côté des mastodontes du rallye-raid, les 4x4 Toyota Overdrive, les Mini X-Raid et les imposants buggys ? Elle participe au premier Dakar Classic, une épreuve de régularité en marge de l'épreuve avec 24 véhicules (autos et camions) conçus avant les années 2000. L'organisateur, ASO, pensait depuis plusieurs années à une façon de valoriser le temps d'avant, sans parvenir à trouver une méthode adéquate. Or, à l'heure où d'aucuns pointent du doigt un certain déracinement géographique, en Amérique latine puis en Arabie saoudite, réaffirmer son histoire et son identité semblait primordial.


GUSTAVO EPIFANIO/ASO


Amy Lerner, l'heureuse propriétaire de la Porsche.
ERIC VARGIOLU/ASO/DPPI


CHARLY LOPEZ/ASO



Le grand retour de la Porsche 911 SC 3.0 au Dakar.



Une vingtaine d'équipages ont participé à cette première édition.

ANTHONY VINCENT/ASO/DPPI



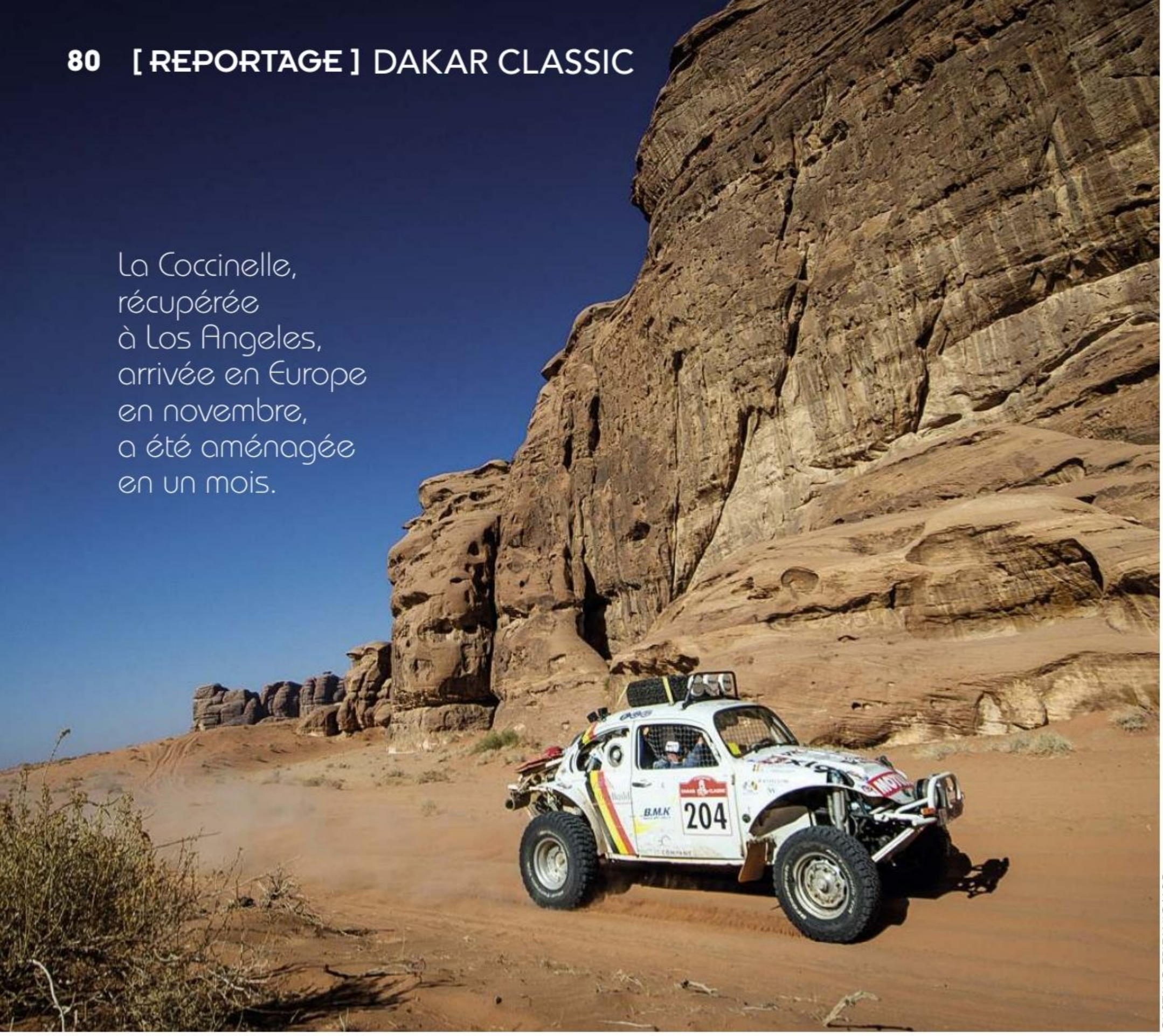
Les nuits toujours studieuses des participants au Dakar Classic.

HORACIO CABILLA/ASO

Cinq jours après leur mésaventure, Benoit Callewaert et Emmanuel Eggermont se rendent au centre du bivouac, face aux tentes servant de cantines. La Coccinelle prend place au côté de ses partenaires de jeu. Il y a deux buggys Sunhill ayant participé à l'épreuve en 1982 et 1983, l'un des deux étant piloté par un couple, Frédéric et Julie Verdaguer. Il y a aussi des Range Rover V8, un Mitsubishi Pajero, une Peugeot 404 et même une Porsche. Les plus anciens se souviennent que c'est à bord d'une Porsche 911 SC 3 litres, bariolée des couleurs du cigarettier Rothmans, que Jacky Ickx et Claude Brasseur avaient traversé le Ténéré en tutoyant les 230 km/h. René Metge, lui, s'était même imposé avec en 1984.

Désormais, le passé revit grâce à l'Américaine Amy Lerner, qui a fait fortune à Wall Street et s'amuse, au volant, à attirer tous les regards et les smartphones. *"C'est comme si je conduisais Beyoncé*, confie-t-elle. *Même si le Dakar n'était pas diffusé à l'époque aux* ➝



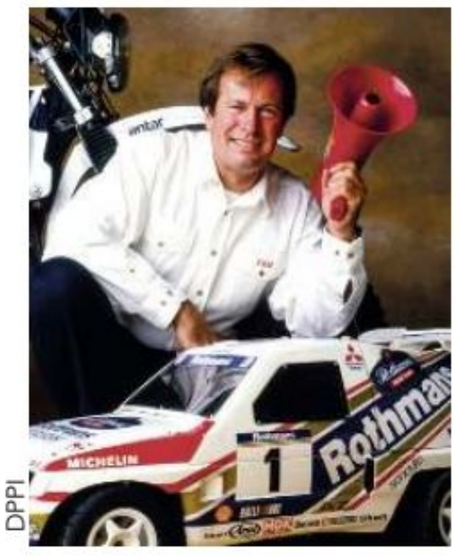


GUSTAVO EPIFANIO/ASO



GUSTAVO EPIFANIO/ASO

HUBERT AURIOL, UNE LÉGENDE



DPPI

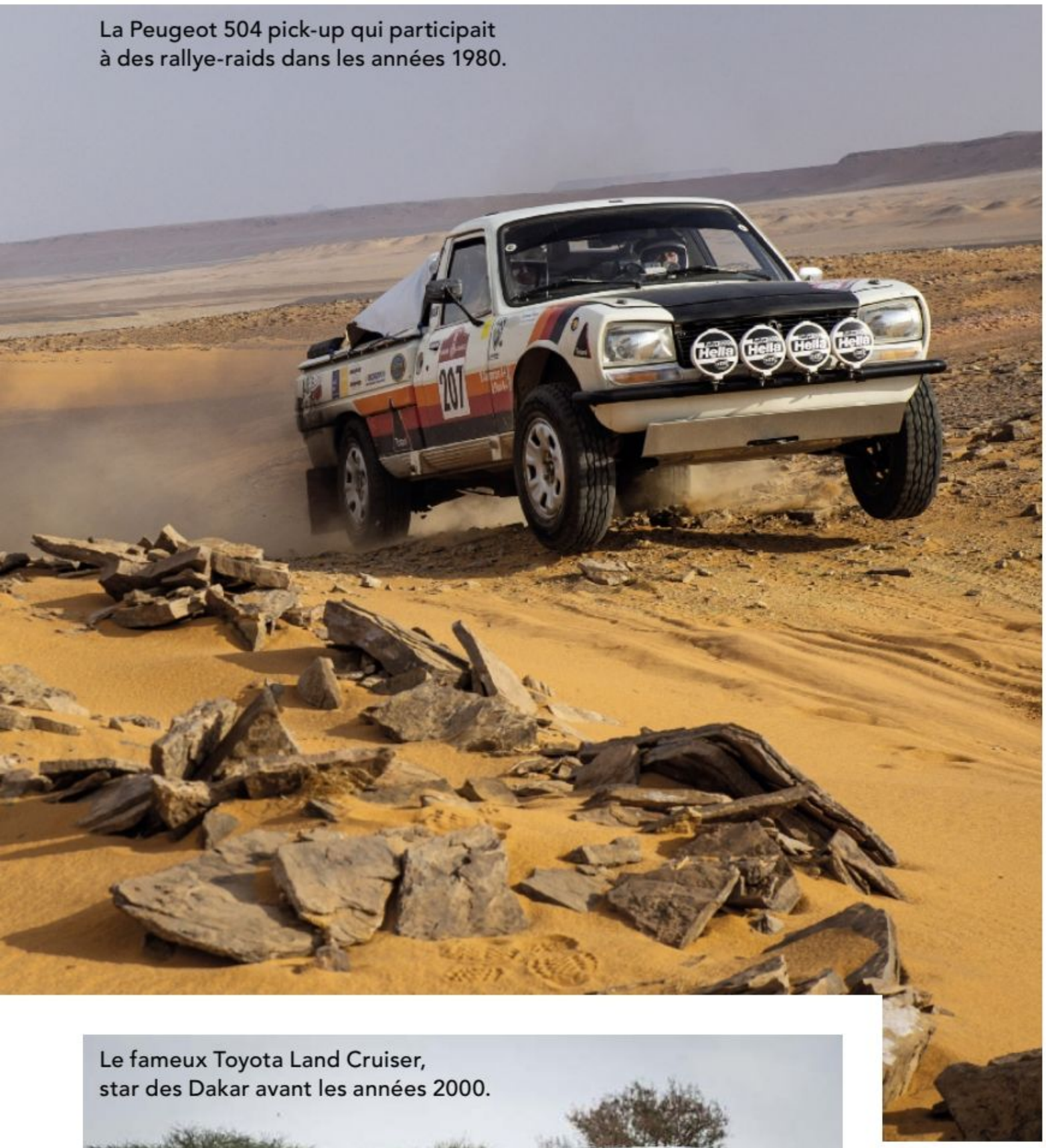
Dans la fraîcheur du bivouac de Sakaka, le 10 janvier, les pilotes ont appris le décès d'un modèle, d'un guide. Hubert Auriol est parti à 68 ans, après avoir incarné le rallye-raid. Protagoniste des éditions du Dakar les plus spectaculaires avec ses duels avec Cyril Neveu et ses deux victoires à moto (1981, 1983), premier pilote à s'imposer dans deux catégories (en auto en 1992) et directeur de l'épreuve pendant neuf ans (1995-2004), il était *"un grand monsieur,* dixit Stéphane Peterhansel. *C'était un modèle de classe et d'intelligence, un pionnier qui a su montrer la voie à tant de pilotes."* Gilles Pillot, copilote et présent sur le bivouac depuis près de trente ans, ne dit pas autre chose : *"Après la disparition de Claude Brasseur, le Dakar perd un de ses plus beaux gentlemen."*

États-Unis, on en parlait beaucoup. J'ai rêvé d'y participer, surtout à bord de cette voiture que personne ne pensait voir gagner à l'époque."

Des histoires passionnantes

À déambuler au quotidien dans le bivouac du Dakar, on apprécie ces voitures qui déboulent, leur sonorité d'antan et surtout le sourire de ceux qui les pilotent. La course se déroule aussi sur des pistes, mais il s'agit avant tout d'une épreuve de régularité. *"C'est le même principe que pour les rallyes classiques, à l'instar du Tour Auto*, explique Marc Douton, qui pilote un buggy Sunhill. *Nous devons respecter une moyenne horaire assez rapide sur des sections très courtes, entre 30 et 70 km. C'est le cumul des horaires qui fait augmenter le nombre de points et, plus on en a, plus on est loin au classement."*

Mais au-delà de la course, c'est chaque histoire qui passionne. La Coccinelle récupérée à Los Angeles, arrivée en Europe en novembre et aménagée en un mois. La Sunhill de Marc Douton, engagée lors du premier Dakar en 1979, abandonnée au Niger et retrouvée dans un garage de l'Hexagone. Et puis il y a deux Mercedes G, une Toyota Land Cruiser ou encore les Range Rover, comme celui de Pere Maimi, qui fait partie des dix équipages espagnols engagés dans la catégorie. Ce dernier a aussi connu les joies



La Peugeot 504 pick-up qui participait à des rallye-raids dans les années 1980.



Le fameux Toyota Land Cruiser, star des Dakar avant les années 2000.

GUSTAVO EPIFANIO/ASO



Au premier plan, le Buggy Sunhill de Julien et Frédéric Verdaguer.

JULIEN DELFOSSE/DPPI

"MISTER DAKAR" RETROUVE SON TRÔNE



JULIEN DELFOSSE/DPPI

Trente ans après sa première victoire en moto, Stéphane Peterhansel est toujours là, toujours aussi performant. *"C'est le plus malin"*, dit de lui Jean-Marc Fortin, le patron de Toyota Overdrive. *"C'est un fin tacticien"*, reconnaît son rival Nasser al-Attiyah (2e). Et c'est surtout le meilleur pilote du moment, vainqueur de son 14e Dakar sans jamais remporter une étape, mais en dominant le classement depuis le deuxième jour. *"J'ai essayé de ne pas m'enflammer et d'être le plus clairvoyant possible"*, assure-t-il. "Mister Dakar" démontre aussi que les buggys Mini ont une longueur d'avance sur les pistes cassantes saoudiennes par rapport aux 4x4 Toyota ou Prodrive, l'équipe de Sébastien Loeb qui a abandonné pour sa cinquième participation au Dakar.

de la liberté sur les pistes menant de l'Hexagone à l'ouest de l'Afrique. *"J'avais envie de revivre les émotions d'avant. Repartir au Dakar, cela remplit de nostalgie et de mélancolie."* L'occasion de voir aussi comment l'épreuve a changé, avec son barnum impressionnant, les camping-cars des top-pilotes et les mobil-homes de l'organisation… Et puis sur la piste, *"il y avait toujours un risque de se perdre avant*, explique Pere Maimi, *et ce n'est plus le cas maintenant"*.

Pourtant, retracer le passé n'empêche pas de vivre une aventure. À bord de son Mercedes Unimog (qui assurait l'assistance de Honda il y a vingt ans), Miquel Àngel Boet raconte *"qu'une saignée a provoqué la casse du support de* (sa) *cabine. Les sensations sont magiques, mais étape après étape, le camion semble avoir de l'arthrose!"* En effet, les galères ne leur sont pas épargnées. Outre la cabine brinquebalante de Miquel Angel, le pont arrière d'une Mitsubishi s'est fendu, obligeant ses deux occupants, les Français Stéphan Lamarre et Benjamin Laroche, à trouver une pièce auprès de Saoudiens avant de repartir… La formule fonctionne, ASO est ravi – *"on reçoit de nombreux appels pour l'année prochaine"*, confie Pierre Lenfant, coordinateur de l'épreuve – et les concurrents aussi. *"C'est une aventure, une vraie, de celles que l'on chérit pendant des années comme dans un rêve*, apprécie Marc Douton. *Être au départ, c'est 90 % du travail de fait. Et quand on voit les paysages, ça vaut le coup, non?"* ■

AU NOM DU PÈRE

MICK SCHUMACHER EN FORMULE 1

Promu en Formule 1 cette saison, le fils de Michael Schumacher va devoir effectuer son apprentissage sous une énorme pression médiatique. Il se dit prêt à relever le défi.

Par **Alain Pernot**



Après son titre de champion de Formule 2, acquis à la toute dernière course, Mick Schumacher rejoint l'équipe Haas de Formule 1 (page de gauche).

Les débuts de Mick Schumacher en grands prix constitueront assurément l'un des événements de la saison de Formule 1 2021. Ce n'est en effet pas tous les jours que le fils d'un multiple champion du monde ambitionne de suivre la trajectoire de son père. En revanche, ceux qui s'attendent à des débuts aussi tonitruants que ceux de Michael Schumacher lors du Grand Prix de Belgique 1991, il y a trente ans, risquent d'être déçus. Il y a peu de chances que le jeune Mick (21 ans) défraie la chronique dès sa première course de F1.

D'abord parce qu'il pilotera une simple évolution de la Haas de 2020 , déjà peu compétitive l'an passé (meilleure qualification : 13e, meilleur résultat : 9e). Ensuite, parce que Mick est plutôt du genre "diesel". Depuis ses débuts en karting à neuf ans, il a connu une trajectoire fonctionnant sur le mode *"une année pour apprendre, une année pour gagner"*. Un schéma très classique il y a encore une décennie, mais qui a été largement bousculé depuis par l'ascension météorique de prodiges tels Charles Leclerc (champion dès sa première saison en GP3 et en F2) ou Max Verstappen.

Même si sa progression paraît plus lente que d'autres, Mick Schumacher n'a pas à rougir de son palmarès.

Il a été vice-champion du monde de karting en 2014, vice-champion de Formule 4 en Allemagne et en Italie en 2016, champion d'Europe de Formule 3 en 2018 et champion international de Formule 2 l'an dernier. La plupart de ces titres ont été conquis au sein de l'équipe italienne Prema Powerteam dont le patron, René Rosin, a suivi l'ascension du jeune pilote allemand : *"Mick a beaucoup évolué et gagné en maturité depuis ses débuts chez nous. Il est très impliqué. L'un de ses points forts est l'approche très méticuleuse qu'il a pour tout. Il est très travailleur et possède aussi un bon bagage technique."*

La victoire dans le championnat de Formule 2 l'an dernier a été obtenue *in extremis* lors de la dernière course, à l'issue d'une saison où Mick (2 victoires au compteur) a longtemps subi la loi de ses deux équipiers Callum Ilott (3 victoires) et Robert Schwartzman (4 victoires).

Ce titre n'a, de toute façon, pas été déterminant dans la promotion de Mick en F1. Celle-ci a, en effet, été annoncée avant la manche décisive. Il faut dire que Mick Schumacher bénéficie d'un soutien appuyé de Ferrari qui l'a enrôlé dans son Academy début 2019. Depuis, la Scuderia lui a offert plusieurs opportunités de prendre le volant d'une F1. En avril 2019, Mick a ainsi participé à une séance d'essais privée à Sakhir au volant d'une Ferrari, puis le lendemain au volant d'une Alfa Romeo.

L'an dernier, il était prévu qu'il prenne part à la séance du vendredi matin au volant de l'Alfa Romeo lors du Grand Prix de l'Eifel mais un épais brouillard l'en a empêché. Ce n'était que partie remise : il a participé à la séance d'essais du Grand Prix d'Abou Dhabi, au volant de la Haas à moteur Ferrari, avant de disputer une séance d'essais plus longue, au lendemain du dernier grand prix de la saison.

Mick a d'abord couru en karting sous des identités d'emprunt : Mick Betsch (le nom de jeune fille de sa mère) puis Mick Junior.

Cette saison, Mick Schumacher devra surtout affronter une pression médiatique encore accrue. Mais cela ne devrait pas être un gros problème pour le jeune pilote allemand. Depuis ses débuts en compétition, tout a été mis en place pour le protéger. Il a d'abord couru en karting sous des identités d'emprunt : Mick Betsch (le nom de jeune fille de sa mère) puis Mick Junior. Une fois en monoplace, il a couru sous son vrai nom, mais son manager, Sabine Kehm, l'ancienne attachée de presse de son père, a veillé à le préserver en dressant autour de lui une barrière tenant les médias à distance. Maintenir une telle protection en Formule 1 sera très facile. Surtout en cas de protocole sanitaire.

Il va donc pouvoir se concentrer sur son travail de pilote et sur son apprentissage de la Formule 1. Au sein de l'écurie Haas, il aura tout loisir d'exprimer une qualité qu'il s'est forgée dans les formules inférieures : sa formidable faculté à remonter des positions dans le peloton. À titre d'exemple, lors du meeting décisif pour le titre de Formule 2, il est remonté de la 18e à la 6e place. Bien d'autres exemples illustrent cet atout qui lui sera bien utile en F1. En revanche, il lui faudra se montrer plus incisif en qualifications, son point faible. Il n'a jamais accroché de pole-position en Formule 2 (son équipier Ilott en a signé cinq l'an dernier) et, s'il veut s'offrir quelques incursions en Q2, il lui faudra être plus mordant. Pas d'inquiétude, toutefois. Mick Shumacher dispose d'un contrat portant sur plusieurs saisons. Et il n'oublie pas que, malgré des débuts en F1 laborieux, Damon Hill a réussi à rejoindre son père Graham (champion du monde en 1962 et 1968) au livre d'or de la Formule 1… ■



C'était en ***décembre 1971*** *dans L'Auto-Journal…*

EN MESURES

L/l/h :
4,08 / 1,58 / 1,50 m

Poids : 870 kg

Puissance :
DIN 44 ch
à 4500 tr/mn

1000 m d.a. :
45,4 s

V. max. :
127,7 km/h

Consommation à 90 km/h :
8,1 l/100 km

La bouille rondouillarde de la Coccinelle a déjà bien évolué depuis son lancement après-guerre, mais elle conserve les mêmes traits… et un capital sympathie intact!

LA VOLKSWAGEN 1302 *À L'ESSAI*

Au tout début des années 1970, la vénérable Coccinelle paraît déjà bien anachronique dans le paysage automobile. Mais la Golf n'est pas prête, et… elle plaît toujours autant ! Alors plutôt que de la mettre à la retraite, VW lui apporte quelques modifications, pour faire durer le plaisir…

Par **Bernard Carat** (1971) / **Thomas Riaud** (2021)

Extraits…

■ "Autant l'avouer d'emblée, depuis dix ans très exactement, nous n'avons pas essayé la Volkswagen dite Coccinelle car, d'année en année, ce modèle évoluait fort peu et nous ne pensions pas qu'il vivrait si longtemps."

■ "C'était compter sans la fidélité des acheteurs américains qui ont sauvé cette voiture et sans l'état d'esprit de ceux qui roulent en VW de par le monde."

■ "Nous nous sommes trompés lourdement en pensant que le progrès passait avant tout et qu'une voiture conçue avant la guerre pourrait difficilement trouver preneur : 12 millions ou plus de petites Volkswagen ont été produites et, depuis peu, les ventes de ce vieux modèle progressent lentement, mais sûrement, en France, grâce à des prix de combat."

■ "Depuis le Salon, Volkswagen propose une version 1302 qui bénéficie de la première modification importante de structure, un nouveau train avant."

■ "En même temps, le moteur est légèrement plus puissant et les arbres de transmission arrière sont enfin à double cardan. Comme disent les dépliants : *« C'est la Coccinelle la plus sûre, la plus confortable et la plus sportive. »*"

■ "Pour la suspension avant, le système McPherson est adopté, pour augmenter le confort et plus encore pour gagner de la place pour les bagages."



Difficile de faire plus minimaliste que ce tableau de bord, qui ne comporte qu'un compteur unique… et une boîte à gants.

> "Inutile de préciser que la carrosserie n'a que deux portes et conserve religieusement de petits marchepieds latéraux."

⬆ *Ses qualités*

TRÈS BONNE BOÎTE DE VITESSES

"La boîte de vitesses a toujours été le point fort de Volkswagen, et la synchronisation ainsi que la douceur de fonctionnement sont irréprochables."

STABILITÉ EN PROGRÈS

"La tenue de route de la 1302 est en nette amélioration par rapport aux modèles précédents. La VW n'a plus vingt ans de retard en ce domaine !"

COFFRE AVANT AGRANDI

"À l'avant, le coffre est agrandi et on peut maintenant y placer deux valises de taille moyenne au lieu d'une. La roue de secours n'est plus verticale, mais disposée à plat dans un logement séparé."

⬇ *Ses défauts*

CAISSE PÉRIMÉE

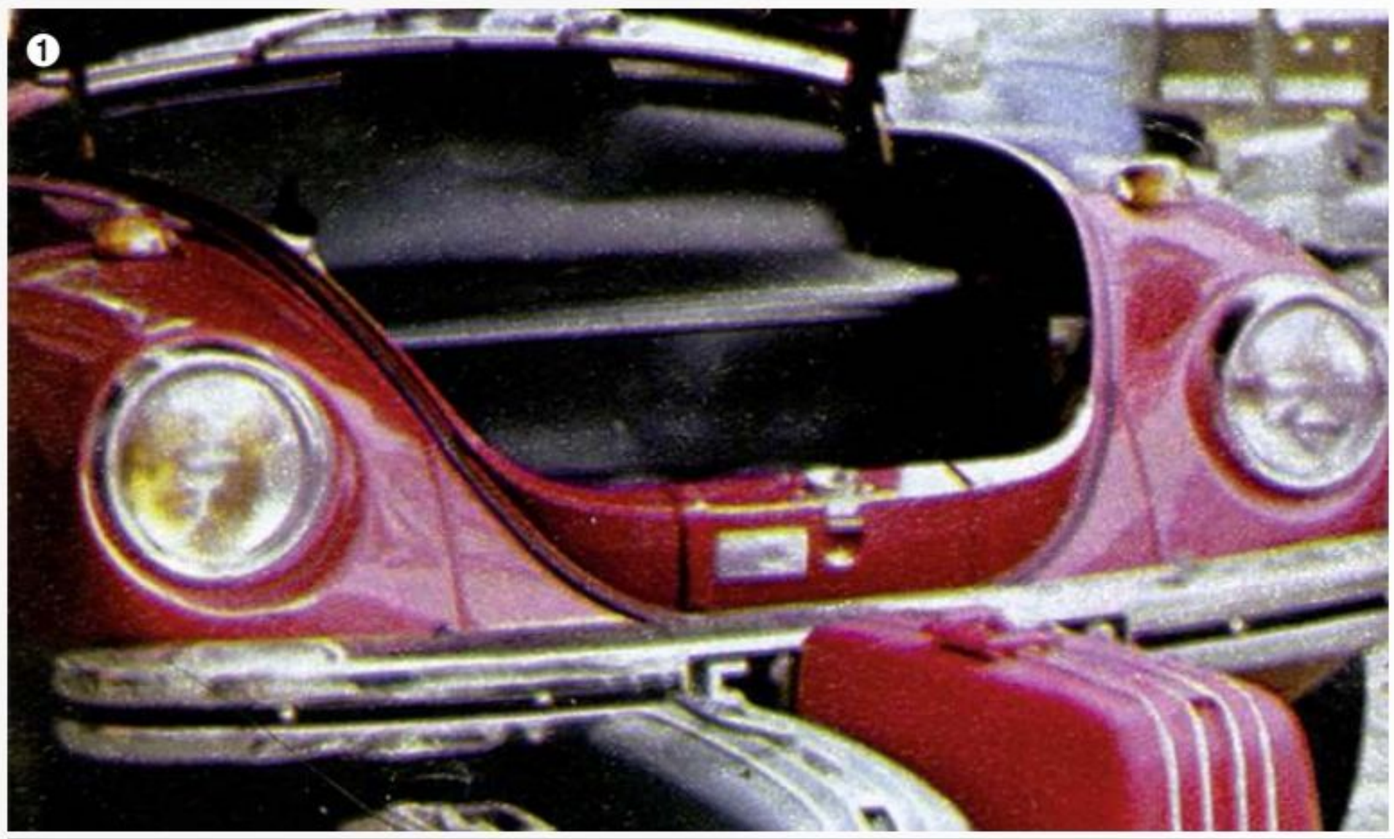
"Un mot pour la visibilité, qui date beaucoup à cause des surfaces vitrées étriquées, des montants de carrosserie très épais et d'une lunette arrière révolue. De surcroît, le capot de plus en plus proéminent gêne la vue vers l'avant."

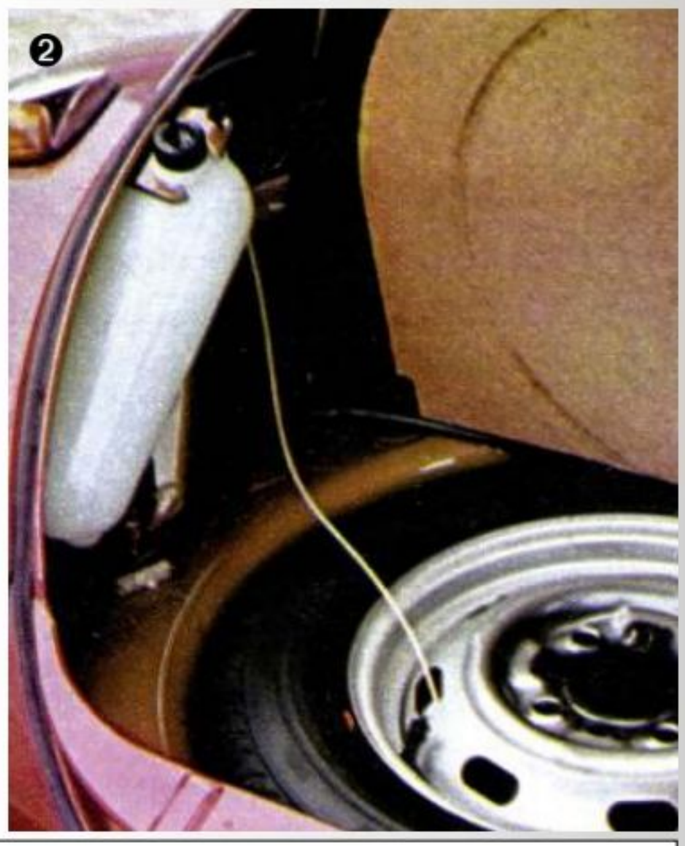
PERFORMANCES ENCORE TRÈS FAIBLES

"Avec une voiture bien rodée, près de 7 000 km, nous avons obtenu à Montlhéry la vitesse réelle de 127,7 km/h, alors que le constructeur se contente d'annoncer 125 km/h."

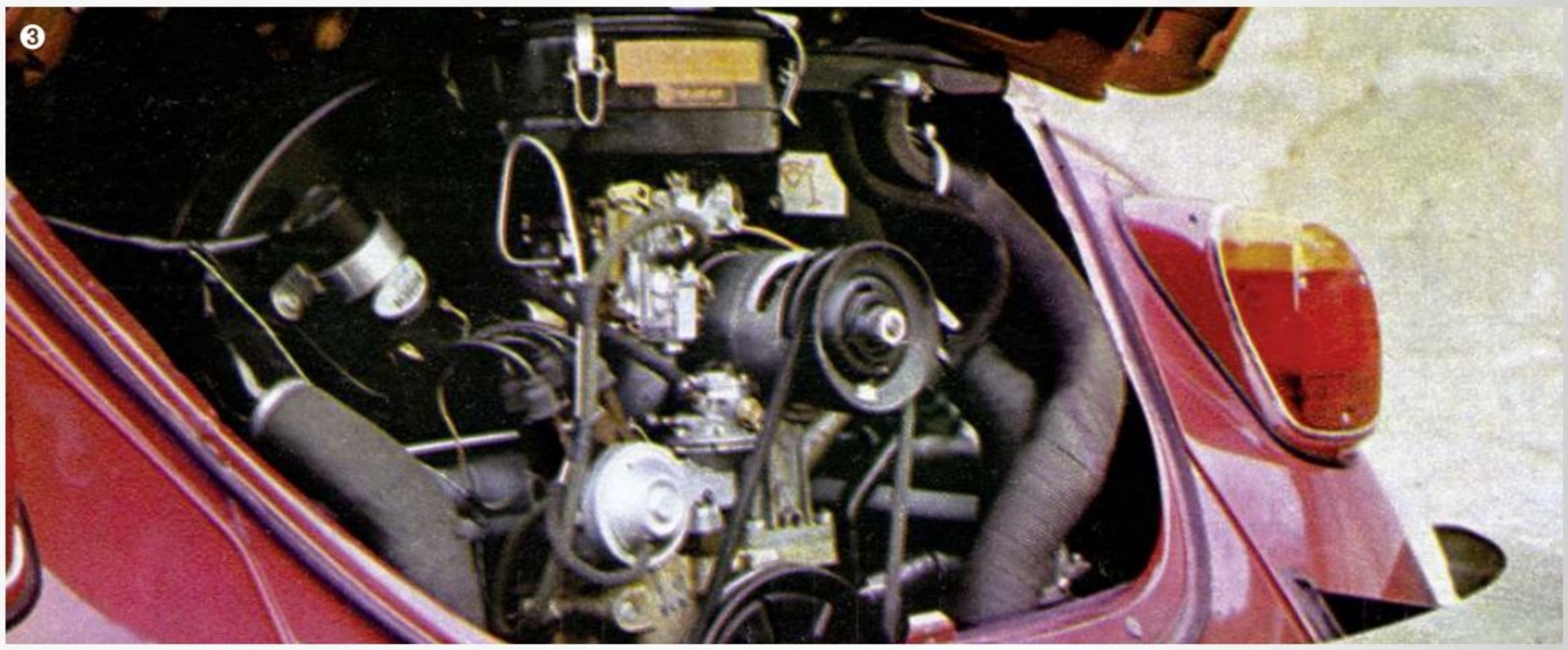
CONSOMMATION ÉLEVÉE

"La consommation demeure élevée, surtout par rapport aux performances. En effet, à 70 km/h de moyenne, nous avons mesuré une dépense de 7,6 litres, ce qui est déjà appréciable, tandis qu'en exploitant à fond les possibilités de la 1302, il nous a fallu compter avec 11,3 litres à la moyenne de 102,8 km/h."





❶ Dans le coffre, désormais plus vaste, nous avons pu loger l'équivalent de 200 dm³ de valises. ❷ La roue de secours et le bocal à lave-glace trouvent refuge dans le coffre… à l'avant. ❸ Cet immuable 4 cylindres refroidi à plat, salué pour sa robustesse, est ici d'une cylindrée de 1 285 cm³, et il gagne 4 ch DIN. C'est important, la puissance totale plafonnant à… 44 ch !

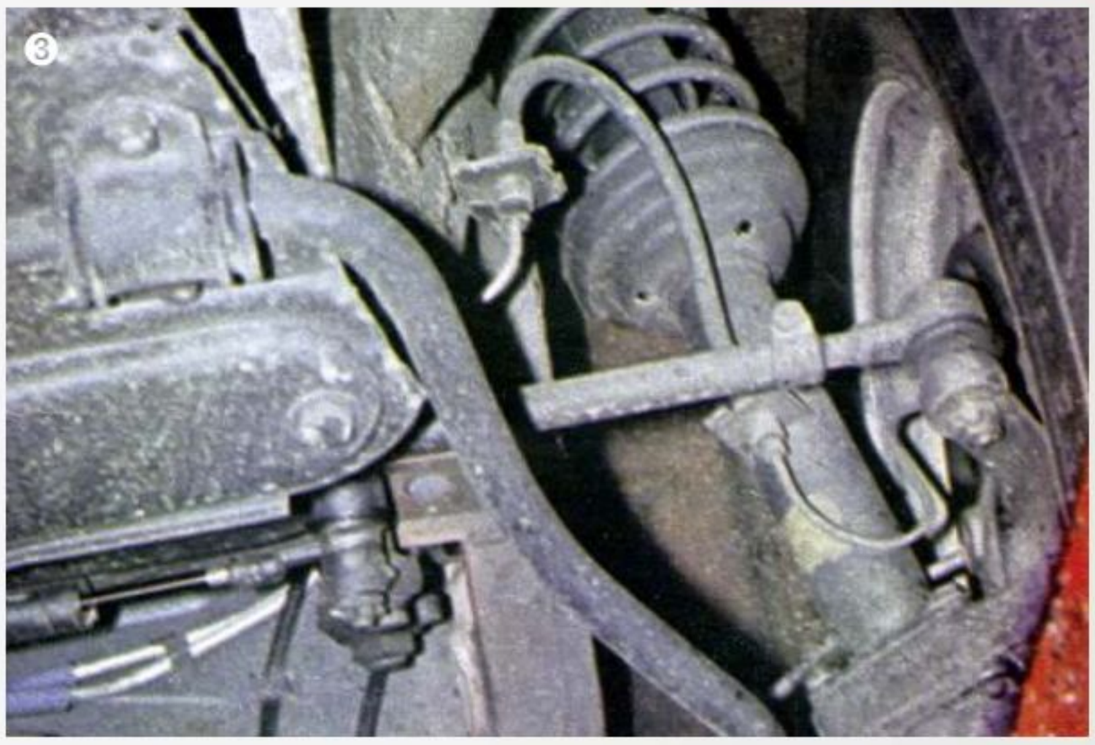


"Malgré ses nombreux défauts, le dernier mot est aux acheteurs : la Coccinelle se vend toujours aussi bien."





❶ La Coccinelle offre de bonnes protections contre les petits chocs, en disposant de solides pare-chocs en métal. ❷ Pour aérer l'habitacle, la Coccinelle gagne ces ouïes latérales. ❸ La suspension avant de type McPherson a permis de récupérer de la place occupée par les anciennes barres de torsion transversales pour optimiser la capacité du coffre.



Extraits…

■ "Dans la circulation, la Volkswagen s'essouffle toujours à la moindre côte, par vent de face et après un ralentissement. Le manque de puissance est chronique, gênant parfois au moment d'un dépassement où le conducteur non averti se retrouve en bascule sans aucune réserve."

■ "Ce moteur peu nerveux est tout de même assez souple et, en ville, on peut rouler en quatrième à 40 km/h. Nous ne ferons pas de comparaison avec d'autres modèles de 1 300 cm^3, il faudrait chercher des cylindrées très inférieures pour trouver des valeurs égales."

■ "La 1302 reste sensible au vent latéral, mais en ligne droite et dans les courbes elle se contrôle assez facilement. De même, dans les virages rapides, elle garde une bonne trajectoire grâce à l'adhérence des roues motrices."

■ "En confort intérieur, la 1302 n'a pas changé, elle est très étroite, avec une accessibilité moyenne à l'avant et très mauvaise à l'arrière. Les sièges séparés sont durs, mal dessinés et ils ne maintiennent pas le corps."

■ "Les freins à tambour n'ont que des défauts : la pédale est très dure et nous avons constaté des irrégularités à chaud ainsi qu'une efficacité des plus moyennes. On déplore aussi des blocages par manque d'adhérence sur une roue, qui entraînent des déports plus ou moins importants."

Vu d'aujourd'hui



Par **Thomas Riaud**

Le cœur a ses raisons que la raison ignore… Cet adage convient parfaitement à la vénérable Coccinelle, qui malgré sa rusticité a été produite à plus de 21 millions d'exemplaires et a été assemblée jusqu'en… 2003. Incroyable lorsqu'on lit cet article de 1970, qui dénonce déjà l'archaïsme de cette auto ! Ce succès s'explique en partie par la "cool attitude" que suscite cette Volkswagen si particulière. Un engouement planétaire que n'aura pas réitéré la New Beetle…

MINI COUNTRYMAN

Ce "petit" SUV un peu chic et immédiatement reconnaissable comme une Mini vient d'être restylé et présente une gamme très large, tant en motorisations qu'en possibilités de personnalisation : il y a l'embarras du choix! Par **Cyril Biotteau** Photos **Yann Lefebvre**

Le SUV de Mini représente la deuxième vente de la marque derrière la Mini Hatch (la classique 3 portes). Autant dire qu'il est important, et que le restylage n'a pas voulu trop bouleverser les choses. Extérieurement, l'élément le plus facile pour reconnaître le nouveau se trouve être les feux arrière, qui reprennent désormais le motif "Union Jack" comme sur le reste de la gamme. À l'intérieur, la nouveauté la plus marquante vient du petit écran de 5 pouces situé en face du conducteur. Mais les nouveautés sont également techniques, avec une version hybride rechargeable (Cooper SE) légèrement remaniée qui passe de 224 à 220 ch cumulés et la motorisation Cooper S qui descend de 192 à 178 ch pour répondre aux dernières normes en vigueur. La gamme part de 102 ch avec la One essence et monte à 306 ch : de quoi transformer ce petit SUV en sportif, même si ce Countryman est aussi un engin familial. Il est en effet le plus spacieux pour les passagers et les bagages de la marque Mini, devant le Clubman.



Le Mini Countryman a été restylé à l'été 2020 avec à l'avant des évolutions sur la calandre et le bouclier que seuls les fans reconnaîtront…

LA GAMME

	Moteurs/Prix	One/One D	Cooper/Cooper D	Cooper S/ Cooper SD	Cooper SE	JCW	Malus/bonus écologique
Essence	1,5 l 102 ch	27 400 €					100 à 650 € (140 à 156 g/km de CO_2)
	1,5 l 136 ch		29 400 €				150 à 818 € (142 à 158 g/km de CO_2)
	1,5 l 136 ch All4 BVA8		33 600 €				740 à 2 544 € (157 à 172 g/km de CO_2)
	2,0 l 178 ch			34 100 € ❤			210 à 1 276 € (145 à 163 g/km de CO_2)
	2,0 l 178 ch All4 BVA8			38 300 €			740 à 2 205 € (157 à 170 g/km de CO_2)
	2,0 l 306 ch All4 BVA8					46 900 €	2 726 à 6 724 € (173 à 188 g/km de CO_2)
Hybr.	1,5 l 125 ch + 95 ch électrique				40 600 €		*Bonus* 2 000 € (39 à 47 g/km de CO_2)
Diesel	1,5 l 116 ch	30 400 €					0 à 190 € (128 à 144 g/km de CO_2)
	2,0 l 150 ch		32 400 € ❤				0 à 280 € (128 à 149 g/km de CO_2)
	2,0 l 150 ch All4 BVA8		36 600 €				125 à 650 € (141 à 156 g/km de CO_2)
	2,0 l 190 ch BVA8			38 300 €			0 à 260 € (135 à 148 g/km de CO_2)
	2,0 l 190 ch All4 BVA8			40 300 €			190 à 740 € (144 à 157 g/km de CO_2)

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**



Le Countryman fait partie de ces trop rares SUV disponibles en 4 roues motrices, alors obligatoirement associé à une boîte automatique à 8 rapports.

LES TRANSMISSIONS

BOÎTE MANUELLE
Toutes les versions dotées d'une boîte manuelle reçoivent une boîte à 6 rapports.

BOÎTE DKG7
Cette boîte double embrayage à 7 rapports est proposée sur les One, One D, Cooper et Cooper S : agréable dans l'ensemble, elle engendre un surcoût de 2 200 € par rapport à la manuelle.

BOÎTE AUTOMATIQUE
Cette boîte automatique à convertisseur à 8 rapports est disponible sur la Cooper D et imposée sur les Cooper SD et JCW. Elle est également obligatoire dès que vous choisissez une version à transmission intégrale, appelée "All4" et facturée 2 000 € à elle seule.

L/l/h/empattement : 4,30/1,82/1,56/2,67 m

MOTEURS ESSENCE	ONE	COOPER	COOPER S ❤	JCW
Puissance maxi (ch à tr/mn)	102 à 6 500	136 à 6 500	178 à 6 500	306 à 6 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	190 à 1 400	220 à 1 250	280 à 1 250	450 à 1 750
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	180 (1)	195	225 (1)	250 (1)
Accélération 0-100 km/h (s)	12 (1)	10,1	7,9 (2)	5,1 (1)
Reprise 90-130 km/h en 4e/5e/6e ou Drive (s)	NC	10,8/14/19,9	6,4 (2)	NC
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	de 6,1 à 6,9 (1)	7,7	8,1 (2)	de 7,6 à 8,2 (1)

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE	COOPER SE
Puissance maxi (ch)	220 cumulés
Autonomie électrique (km)	37
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	196 (132 en électrique)
Accélération 0-100 km/h (s)	7,3
Reprise 90-130 en Drive (s)	6,2
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	7,6 (batterie vide)

MOTEURS DIESEL	ONE D	COOPER D ❤	COOPER SD
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 4 000	150 à 4 000	190 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1 750	330 à 1 750	400 à 1 750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	192 (1)	202 (2)	207 (3)
Accélération 0-100 km/h (s)	11,2 (1)	9,2 (2)	8,2 (3)
Reprise 90-130 km/h en 4e/5e/6e ou D (s)	NC	8,4 (2)	7,2 (3)
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	de 4,9 à 5,5 (1)	6,1 (2)	6,5 (3)

(1) Données constructeur.
(2) Mesurée en boîte DKG7 ou BVA8.
(3) Mesurée en All4 BVA8.

LES MOTEURS

ESSENCE

One
Il s'agit d'un 3 cylindres turbo de 1,5 l et 102 ch, l'entrée de gamme essence qui permet le prix le plus bas, mais c'est une motorisation bien modeste pour cet engin aux prétentions haut de gamme.

Cooper
Le même bloc que sur la One monte à 136 ch. La Cooper gagne sensiblement en accélérations et ne consomme presque pas plus.

Cooper S ❤
Cette fois, il y a un 4 cylindres 2 litres turbo sous le capot. Même si cette version est passée de 192 à 178 ch à l'occasion du restylage, elle reste plaisante à conduire avec des performances correctes. C'est notre motorisation préférée.

John Cooper Works
Avec la même base moteur que celle de la Cooper S mais retravaillée pour monter à 306 ch, ça déménage forcément, bien que l'auto se montre un peu lourde et finalement avare en sensations.

HYBRIDE RECHARGEABLE

Cooper SE
Le 3 cylindres 1.5 des One ou Cooper essence, dans une définition de 125 ch, est couplé aux roues avant. La Cooper SE y associe un moteur électrique de 95 ch qui anime les roues arrière, ce qui fait de ce modèle une 4 roues motrices, voire une propulsion lorsqu'elle roule en mode 100 % électrique.

DIESEL

One D
Le plus petit diesel, un 3 cylindres de 1,5 l et 116 ch, est bien plus à l'aise en relances que la One essence grâce à son couple.

Cooper D ❤
Le 4 cylindres de 2 litres et 150 ch est bien plus agréable que le 3 cylindres de la One D, pour un surcoût raisonnable : c'est notre motorisation préférée en diesel.

Cooper SD
Le 2 litres monte à 190 ch et n'existe qu'en boîte auto. Les performances s'améliorent, mais l'écart tarifaire est trop important.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, antibrouillards à LED, banquette arrière rabattable 40/20/40, Bluetooth, climatisation manuelle, écran central 8,8 pouces tactile, feux avant 100% LED, frein à main électrique, freinage automatique d'urgence avec détection piétons, jantes alliage 16 pouces, phares et essuie-glaces automatiques, radar de recul, radio avec 6 HP, régulateur de vitesse.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	One / One D	Cooper / Cooper D	Cooper SE	Cooper S / Cooper SD	JCW
Accès à bord et démarrage mains libres	400 €	400 €	400 €	400 €	Série
Affichage tête haute	610 €	610 €	Série	610 €	610 €
Banquette arrière coulissante	300 €	300 €	–	300 €	300 €
Climatisation automatique bizone	510 €	510 €	510 €	Série	Série
Hayon électrique	460 €	460 €	460 €	460 €	Série
Jantes alliage 17 pouces	–	–	–	Série	–
Jantes alliage 18 pouces	–	–	–	–	Série
Rétroviseurs rabattables électriquement	260 €	260 €	260 €	260 €	Série
Sièges avant sport	–	–	–	Série	Série
Suspension sport	260 €	260 €	–	260 €	Série
Toit ouvrant panoramique en verre	990 €	990 €	990 €	990 €	990 €









❶ La qualité de présentation a bien progressé depuis la première génération. ❷ Le Countryman est le modèle le plus familial de Mini avec une banquette accueillante. ❸ Idem pour le coffre, le plus grand de la famille Mini, qui dépasse les 400 dm³. ❹ L'écran central est désormais de 8,8 pouces sur toutes les versions. ❺ Ce petit écran est la nouveauté majeure du restylage à l'intérieur et remplace le compteur à aiguille. ❻ Selon les motorisations, vous aurez droit à une boîte manuelle, double embrayage ou à convertisseur. ❼ Les feux arrière reprennent à présent l'Union Jack de série sur toute la gamme.





LES FINITIONS

ONE / ONE D

Chez Mini, les motorisations vont de pair avec un niveau de finition. Les plus petites motorisations, en essence comme en diesel, ont droit au plus petit niveau de finition appelé "One", lequel se contente de proposer quelques équipements incontournables mais aucun superflu. La climatisation est manuelle, il y a un radar de recul mais pas de caméra de recul, pas d'accès mains-libres, etc. Pourtant, le prix, lui, est déjà bien élevé !

COOPER / COOPER D

Le niveau de motorisation plus élevé donne accès à la finition supérieure qui offre en plus… une canule d'échappement chromée (elle ne l'est pas sur One). Ce n'est pas une blague ! Et il n'y a que ça en plus…

COOPER SE

Cette finition spécifique liée à la motorisation hybride rechargeable se base sur la finition Cooper et y ajoute des sièges sport, un affichage tête haute… et le câble de recharge, quand même !

COOPER S / COOPER SD ❤

Ce n'est qu'à ce niveau de motorisation et de finition que la climatisation devient automatique de série et que les jantes passent à 17 pouces. Extérieurement, le bouclier avant a des prises d'air plus importantes, et un S rouge apparaît sur la calandre : le détail qui change tout !

JOHN COOPER WORKS

Avec la motorisation de 306 ch, le Countryman sort son déguisement de sportif avec des jantes de 18 pouces mais aussi un spoiler spécifique et quelques touches de rouge. En équipement, il faut atteindre ce niveau pour avoir (enfin !) de série l'accès à bord/démarrage mains-libres et les rétroviseurs rabattables électriquement.



Le Countryman atteint 4,30 m de long, soit la même taille qu'un Peugeot 2008, mais monte plus haut en gamme aussi bien en motorisations qu'en tarifs.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK CHILI ❤

(1 400 € SUR COOPER SE, 1 800 € SUR COOPER S/SD ET 2 700 € SUR ONE/ONE D)

Il y a 56 pages d'options au catalogue Countryman ! Impossible de vous les détailler toutes : nous allons nous concentrer sur les principaux packs. Le Chili apparaît comme un pack "de base" : il contient entre autres les jantes en alliage 17 pouces, les rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, le hayon électrique, la banquette arrière coulissante (sauf sur PHEV), la climatisation automatique bizone et la recharge sans fil par induction. Un niveau d'équipement qui nous paraît un minimum sur une voiture aux prétentions haut de gamme.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK JOHN COOPER WORKS

(5 300 € SUR COOPER SE, 5 900 € SUR COOPER S/SD, 6 500 € SUR ONE/ONE D ET COOPER/COOPER D)

Ce pack se veut à la fois riche en équipements et à connotation sportive visuellement, même s'il est disponible également sur une paisible Countryman One. Il contient tous les éléments du pack Chili et y ajoute des jantes de 18 pouces, un GPS connecté, une suspension pilotée et plusieurs éléments de design comme un becquet, un kit aérodynamique spécifique et même une peinture métallisée Chili Red.

Attention à ne pas confondre la motorisation John Cooper Works (JCW) de 306 ch et ce pack John Cooper Works, disponible sur toutes les motorisations sauf la JCW et la Cooper SE.

SI VOUS Y TENEZ VRAIMENT…

ÉDITION NORTHWOOD

(6 500 € SUR COOPER SE, 7 600 € SUR COOPER S/SD ET 9 300 € SUR ONE/ONE D ET COOPER/COOPER D)

Dépourvue des prétentions sportives du pack JCW, l'Édition Northwood ajoute au pack Chili le GPS, le toit vitré panoramique ouvrant à l'avant, la caméra de recul et plusieurs éléments de cosmétique qui habillent la voiture. Mais à 9 300 € sur les petites motorisations, il est beaucoup trop cher !

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK YOURS

(6 100 € SUR COOPER SE, 6 600 € SUR COOPER S/SD ET 7 000 € SUR ONE/ONE D ET COOPER/COOPER D)

Ce pack ajoute au pack Chili une sellerie cuir, des roues de 19 pouces, l'accès à bord et démarrage sans clé, l'affichage tête haute et le GPS connecté ainsi qu'une peinture métallisée noire. Un pack qui donne un coup de chic au Countryman, mais là encore, c'est cher !

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

LES TEINTES

Peintures vernies



Moonwalk Grey (de série)



Chili Red (870 €)

Peintures métallisées



Midnight Black (650 €)



British Racing Green 4 (650 €)



Enigmatic Black Metallic (870 €)



Thunder Grey (650 €)



Island Blue (650 €)



Sage Green Metallic (650 €)

White Silver (650 €)

LES JANTES



Jante alliage 16 pouces Revolite Spoke (série sur One, One D, Cooper et Cooper D)



Jante alliage 17 pouces Imprint Spoke (série sur Cooper S, Cooper SD et Cooper SE)



Jante alliage 17 pouces Channel Spoke Black (1 010 € sauf sur JCW)



Jante alliage 18 pouces Pair Spoke (1 010 à 1 720 € sauf sur JCW)



Jante alliage 18 pouces John Cooper Works Grip Spoke (série sur JCW)



Jante alliage 18 pouces Pin Spoke (1 010 à 1 720 € sauf sur JCW)



Jante alliage 18 pouces Pin Spoke Black (1 010 à 1 720 € sauf sur JCW)



Jante alliage 19 pouces Mini Yours British Spoke (1 420 à 2 430 € sauf sur JCW)



Jante alliage 19 pouces John Cooper Works Circuit Spoke (1 010 € sur JCW)

NOTRE CHOIX

MINI COUNTRYMAN COOPER S DKG7

(36 300 € hors options, malus de 210 à 740 €)

Retrouvez l'essai dans L'AJ n° 1 068

Comme toujours avec les modèles de marques premium, puisque vous êtes prêt à payer plus cher, nous vous conseillons une motorisation plaisante, ici celle de la Cooper S de 178 ch, associée à la boîte DKG7 : vous aurez alors un SUV agréable et confortable mais pas très bien équipé, surtout pour le tarif de base. Mais grâce à votre portefeuille, vous avez une myriade de possibilités de personnalisations…

NISSAN LEAF

Lancée en 2011, elle est la voiture électrique la plus diffusée dans le monde. La seconde génération se trouve aujourd'hui en nombre sur le marché de l'occasion. Faut-il pour autant se laisser tenter ?

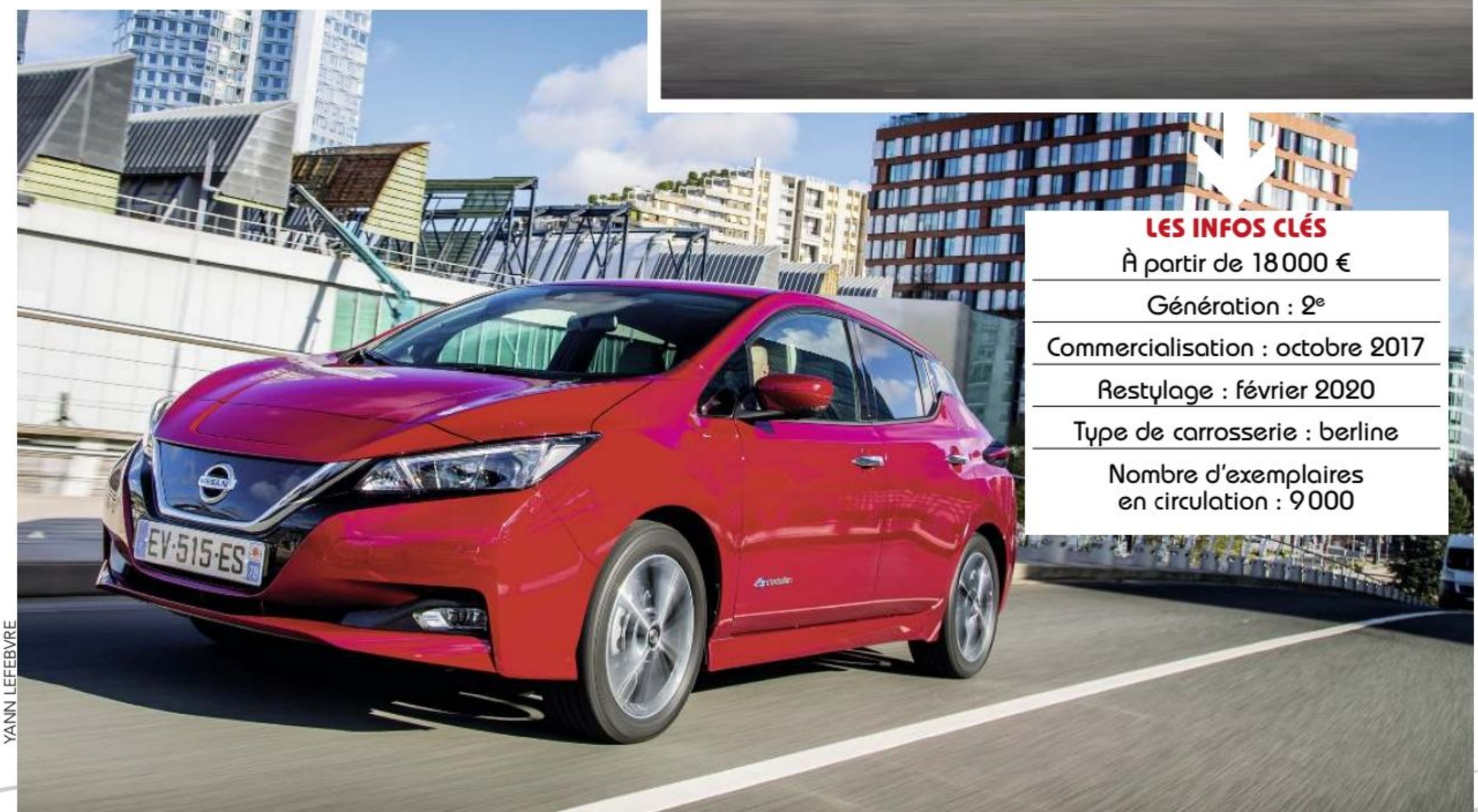
Par **Didier Laurent**

Pour acheter sereinement une voiture électrique, il ne faut pas avoir trop de route à faire, pas ou peu d'autoroute (autonomie divisée par deux), et disposer d'une infrastructure de recharge à domicile ou au travail. En revanche, si votre style de vie est en phase avec cette technologie, vous connaîtrez le bonheur automobile. Douceur de fonctionnement, puissance maximale disponible dès le démarrage, équipement de très bon niveau sur les finitions hautes (N-Connecta et Tekna), la Leaf a de quoi séduire. Son châssis date un peu – c'est celui de la première génération –, et son poids ne favorise pas le dynamisme. Dès lors, c'est en conduite coulée qu'on apprécie le plus sa douceur. Elle est plutôt grande (4,49 m de long), mais n'offre pas une habitabilité record, surtout à l'arrière. Son volume de coffre reste néanmoins correct. En occasion, vous pourrez trouver un modèle récent, peu kilométré, autour de 20000 €, batteries comprises. Cependant, n'oubliez pas de vous doter d'une borne de recharge rapide à domicile, dont le coût peut facilement dépasser les 1000 €. En effet, en branchant votre Leaf sur une prise normale (2,3 kW) avec 10% de batterie, il lui faudrait plus de 15 heures pour la recharger, contre moins de 5 heures sur une "box" 7,4 kW.

	NISSAN Leaf	Puissance moteur	Autonomie moyenne	Notre avis
Électrique	**40 kWh**	**150 ch**	**218 km**	**La bonne version, qui offre une autonomie suffisante pour couvrir les besoins quotidiens, et qui permet un temps de recharge plus court que celui de la version 62 kWh. La finition N-Connecta est à privilégier, si possible avec l'option ProPilot (régulateur de vitesse adaptatif évolué), par ailleurs livrée de série sur Tekna.**
	62 kWh	217 ch	326 km	Offrant une plus grande autonomie, cette version est aussi plus chère et plus puissante. Est-ce bien nécessaire pour un véhicule destiné à être le second du foyer ?



DENIS MEUNIER



YANN LEFEBVRE

LES INFOS CLÉS

À partir de 18000 €

Génération : 2e

Commercialisation : octobre 2017

Restylage : février 2020

Type de carrosserie : berline

Nombre d'exemplaires en circulation : 9000

NOTRE CHOIX

NISSAN LEAF 40 KWH N-CONNECTA
de 2018

1er prix prospecté : **21 000 €**
30 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	150 ch entre 3 283 et 9 795 tr/mn
Couple maxi	320 Nm entre 0 et 3 283 tr/min
Type	électrique
Puissance administrative	4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	monorapport à réducteur

Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques	215/50 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,49/1,79/1,54/2,70 m
Poids/tractable freiné	1 580 kg/non autorisé

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	31,6 s
De 0 à 100 km/h	9 s
90 à 130 km/h en Drive	7,4 s
Vitesse maxi	149 km/h
Freinage à 90/130 km/h	35/73 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	142/138 cm
Volume de coffre	438 dm³

LE BUDGET

Assurance (1) : 729 €	Carte grise (2) : 133,20 €

Consommations

Moyenne	19,3 kW/100 km
Ville/route/autoroute	14/19,4/24,5 kWh/100 km
Autonomie/réservoir	218 km/sans

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	222 €	Distribution	non
Amortisseurs AR	176 €	Embrayage	non
Disques AV (3)	143 €	FAP	non
Disques AR (3)	143 €	Pneus (3)	264 €
Plaquettes AV (4)	91 €	Feu AV	691 €
Plaquettes AR (4)	90 €	Feu AR	546 €
Filtre à air	24 €	Bouclier AV	853 €
Filtre à huile	non	Bouclier AR	853 €

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.

LE BILAN FIABILITÉ

Peu de bugs électroniques si les mises à jour sont suivies, pas de mécanique sous le capot : la Nissan Leaf est un véhicule très fiable, et qui soulève peu de questions.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

CHARGE RAPIDE

Au lancement de cette génération et dans le but de protéger la longévité des batteries, Nissan avait paramétré sa recharge afin que la voiture ne prenne pas plus de 25 kW sur les chargeurs de haute puissance lorsque l'utilisateur faisait de l'autoroute et enchaînait plusieurs charges rapides. Ce choix allongeait le temps de parcours et rendait la voiture inutilisable sur de longs trajets. Aujourd'hui, il est possible pour les propriétaires des voitures assemblées avant le 9 mai 2018 de faire reprogrammer gratuitement leur auto pour que la charge maximale (50 kW sur les versions 40 kWh) soit disponible. Les voitures fabriquées après cette date ont le nouveau logiciel. À noter que très peu d'utilisateurs font souvent de longs trajets en Leaf, mais cette question reste à poser avant l'achat…

AUTRES DÉFAILLANCES

PLAQUE DE PROTECTION MOTEUR

La Leaf n'a pas de moteur thermique, mais dispose néanmoins de caches en plastique qui contiennent de l'amidon, dont sont friands les rongeurs… Certains plastiques situés sous le capot peuvent être attaqués.

SIÈGES ARRIÈRE

Des cas de corrosion sur les armatures de siège arrière ont été recensés. Visiblement, c'est un problème d'origine qui est corrigé gratuitement par les concessionnaires dans le cadre de la garantie contractuelle (3 ans ou 100 000 km).

ÉLECTRONIQUE

Radio et GPS peuvent connaître certains dysfonctionnements. Mauvaise réception, refus d'allumage ou bugs de l'écran sont les points le plus souvent remontés. Ces soucis se règlent par des reprogrammations, ou par un remplacement du système.

LES RAPPELS MAJEURS

FREIN DE PARKING (OCT. 2020)

Sur 6 036 Leaf (en Europe) fabriquées entre le 19 juillet et le 22 septembre 2019, Nissan a identifié une possible faille dans les soudures d'une plaque du réducteur. La voiture risque de ne pas être réellement immobilisée lorsque le levier "marche avant, marche arrière" est en position Park. Les propriétaires des autos concernées ont reçu un courrier recommandé, et les concessionnaires ont été informés de l'opération après-vente à effectuer (elle nécessite une journée d'immobilisation).

LES TROIS AVANTAGES DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE

Les voitures électriques ont leurs défauts : prix facial assez élevé, temps de recharge souvent long et autonomie perçue trop courte… Autant de sujets qui peuvent faire reculer l'acheteur potentiel. En revanche, elles sont imbattables sur trois points.

• **La fiabilité :** elle est aidée, il est vrai, par l'absence de mécanique thermique. En outre, la partie électronique est ici plutôt bien maîtrisée. Ajoutons que cette Leaf de seconde génération a été construite sur la plate-forme technique de l'initiale, lancée en 2011 et sur laquelle Nissan dispose d'un bon recul. D'une manière générale, les voitures électriques sont plus fiables que les thermiques.

• **Le coût à l'usage :** terminé la queue aux stations-service, les pleins à presque 50 € pour uniquement parcourir 500 km (avec un carburant à 1,40 € le litre et une consommation de 7 l/100 km). Avec une Leaf 40 kWh et en considérant le coût moyen du kWh chez les particuliers (0,176 5 € TTC abonnement compris, en 2019) ainsi que la consommation homologuée de la version N-Connecta (17,1 kWh/100 km), le coût pour parcourir 500 km serait d'un peu plus de 15 €. De quoi amortir assez vite l'installation charge rapide à domicile, qui coûte au moins 1 000 € tout de même.

• **Le coût de l'entretien :** pas de moteur thermique, donc pas de distribution, pas de vidange, pas d'embrayage, pas de filtre à particules et des pièces d'usure qui durent plus longtemps. Le frein moteur lié à l'électrique et le mode e-Pedal permettent de conduire sans toucher aux freins ou presque, autorisent une plus grande longévité des disques et des plaquettes, au tarif d'ailleurs abordable.

Sauf à faire souvent de longs trajets ou de l'autoroute et ne pas avoir de point de recharge à domicile, cette voiture électrique correspond parfaitement à un usage quotidien standard.

l'auto-journal Évasion & 4x4

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

SPÉCIAL 7 SUV SURPRENANTS



NOUVEAUTÉS

L'Auto-Journal Evasion vous dévoile les **futures stars.**

ACTUALITÉ

Un reportage sur le **malus 2021** afin de mieux comprendre.

ESSAIS

Retrouvez **tous nos essais.**

TOURISME

À découvrir : le Calvados et le Sri Lanka chic et zen.

GUIDE D'ACHAT

Toutes les informations pour **bien choisir votre nouveau modèle.**

EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous pour une info en continu.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	M 2 370	23 950
1.6 JTDm 120 ch	6	M 230	26 750
2.0 JTDm 170 ch Ti TCT	NC	M 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	M 7 086	40 900
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto.	NC	M 12 012	57 500
Quadrifoglio	41	M 30 000	88 900
2.2 Diesel 136 ch Auto.	7	M 125	37 200
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	8	M 125	43 500
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M 125	45 500
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	M 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	M 18 905	51 100
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	M 20 396	62 700
Quadrifoglio	NC	M 30 000	98 000
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	M 1 386	42 000
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M 1 504	49 100
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	M 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	M 1 761	54 700
S	18	M 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	M 30 000	151 060
Vantage Roadster V8	NC	M 30 000	158 630
DB11 V8 Coupé	NC	M 30 000	189 277
DB11 AMR V12 Coupé	NC	M 30 000	224 874
DB11 Volante V8	NC	M 30 000	204 705
DBS SuperLeggera Coupé	NC	M 30 000	288 504
DBS SuperLeggera Volante	NC	M 30 000	298 670
DBX	NC	M 30 000	195 126

AUDI

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1 SPORTBACK			
25 TFSI	5	0	21 180
30 TFSI Design	6	0	24 480
35 TFSI Design S tronic	7	M 230	28 210
40 TFSI S line S tronic	11	M 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	M 310	29 710
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €			
NOUVEAU Q2			
30 TFSI	6	0	27 900
35 TFSI Design	8	M 50	32 700
35 TDI Design Quattro S tronic	8	M 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	M 6 724	55 900
40 TFSI e	NC	B 2 000	38 100
30 TDI	6	0	29 200
35 TDI S tronic	8	0	34 050
Surcoût Design : "base" + 3 150 €			
Surcoût S line : Design + 4 650 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 900 €			
NOUVELLE A3 BERLINE			
Surcoût : Sportback + 550 €			
TT			
40 TFSI S tronic	11	M 818	42 400
45 TFSI	14	M 1 386	45 070
TTS	19	M 5 715	63 530
RS	28	M 16 149	77 770
Surcoût S line : "base" + 5 400 €			
TT ROADSTER			
Surcoût : coupé + 3 030 €			
Q3			
35 TFSI	8	M 360	34 750
40 TFSI Design Quattro S tronic	11	M 13 109	45 160
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M 11 488	47 900
RS	29	M 28 107	69 930
35 TDI Quattro	8	M 4 279	39 840
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M 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	M 540	37 750
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	M 13 109	47 560
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M 12 012	50 300
RS	29	M 29 070	71 760
35 TDI Quattro	8	M 4 279	42 840
40 TDI Design S tronic	10	M 2 370	49 790
Surcoût Design : "base" + 2 300 €			
Surcoût S line : Design + 3 800 €			
A4			
35 TFSI Mild Hybrid	8	M 125	33 840
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 240	43 230
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M 6 039	55 355
30 TDI Mild Hybrid S tronic	7	0	38 970
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	0	44 190
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M 75	46 600
50 TDI Mild Hybrid 286 ch S line Qu. Tip.	17	M 5 715	61 615
S4 TDI	23	M 1 901	75 030
Surcoût Design : "base" + 3 600 €			
Surcoût S line : Design + 5 225 €			
Surcoût Avus : S line + 1 400 €			
A4 AVANT			
RS4	34	M 30 000	95 500
Surcoût : berline + 1 700 €			
A4 ALLROAD			
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16	M 6 724	52 970
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11	M 330	51 970
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Design Tiptronic	17	M 7 086	59 190
Surcoût Avus : Design + 7 500 €			
A5 COUPE			
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M 230	46 430
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 230	50 010
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M 5 404	62 830
RS 5	34	M 21 966	97 570
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	0	48 540
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M 75	51 430
50 TDI S line Quattro Tiptronic	17	M 5 715	68 320
S5 TDI	23	M 6 039	80 200
Surcoût S line : Design + 6 300 €			
Surcoût Avus : S line + 1 100 €			
A5 SPORTBACK			
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	M 210	42 830
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 280	50 010
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M 5 715	62 830
RS 5	34	M 25 349	97 570
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	0	44 940
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	M 150	51 430
50 TDI S line Quattro Tiptronic	17	M 6 724	68 320
S5 TDI	23	M 6 724	80 200
Surcoût Design : "base" + 3 600 €			
Surcoût S line : Design + 6 300 €			
Surcoût Avus : S line + 1 100 €			
A5 CABRIOLET			
40 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	11	M 1 629	61 710
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M 10 011	68 230
S5	24	M 19 641	85 400
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M 260	60 240
40 TDI 204 ch Mild Hybrid S line S tronic	11	M 740	63 130
Surcoût Avus : S line - 620 €			
NOUVEAU Q5			
45 TFSI Mild Hybrid S line	16	M 10 488	62 200
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	M 400	49 150
40 TDI Mild Hybrid Design	11	M 2 544	55 100
50 TDI Mild Hybrid S line Quattro Tiptronic	17	M 25 349	69 500
SQ5 TDI	22	M 27 166	79 600
Surcoût Design : "base" + 3 100 €			
Surcoût S line : Design + 4 900 €			
Surcoût Avus : S line + 4 000 €			
NOUVEAU Q5 SPORTBACK			
SQ5 TDI	22	M 27 166	82 300
A6			
45 TFSI S tronic	14	M 1 761	54 330
55 TFSI Quattro S tronic	22	M 6 375	66 180
50 TFSI e Quattro	12	0	62 200
55 TFSI e Compétition Quattro	12	0	73 200
35 TDI S tronic	8	M 190	48 550
40 TDI S tronic	11	M 190	52 060
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M 6 724	59 180
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 6 724	62 370
S6 TDI	23	M 18 188	85 460
Surcoût S line : "base" + 7 900 €			
Surcoût Avus : S line + 500 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €			
A6 AVANT			
RS 6	52	M 30 000	130 950
Surcoût : berline + 2 600 €			
A6 ALLROAD			
55 TFSI Avus S tronic	22	M 16 810	84 520
45 TDI Tiptronic	13	M 11 488	65 810
50 TDI Avus Tiptronic	18	M 11 488	80 710
55 TDI Avus Tiptronic	23	M 13 682	85 160
Surcoût Avus : "base" + 11 700 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €			
A7 SPORTBACK			
45 TFSI S tronic	14	M 1 629	66 710
55 TFSI Quattro S tronic	22	M 6 375	76 510
RS 7	52	M 30 000	139 000
55 TFSI e Compétition Quattro	13	0	86 100
40 TDI S tronic	11	M 190	64 650
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M 6 375	71 140
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 6 375	75 480
S7 TDI	23	M 18 188	94 590
Surcoût S line : "base" + 6 500 €			
Surcoût Avus : S line + 4 000 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 000 €			
E-TRON			
50 Quattro	9	0	72 300
55 Quattro	9	0	83 880
S	19	0	96 600
Surcoût Avus : "base" + 14 300 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €			
Surcoût Edition One : Avus Extended + 740 €			
Surcoût S Extended : S + 13 000 €			
E-TRON SPORTBACK			
50 Quattro	9	0	74 900
55 Quattro	9	0	86 480
S	19	0	99 200
Surcoût Avus : "base" + 14 300 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €			
Surcoût S Extended : S + 13 000 €			
A8			
55 TFSI Quattro Tiptronic	23	M 25 349	101 810
60 TFSI e Avus	22	0	127 400
S8	49	M 30 000	156 400
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 6 039	96 320
Surcoût Avus : "base" + 14 100 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €			
Q7			
55 TFSI Advanced	23	M 30 000	76 080
55 TFSI e Advanced	22	0	80 310
60 TFSI e Competition	22	0	94 400
45 TDI Advanced	14	M 27 166	70 350
50 TDI Advanced	18	M 29 070	73 380
SQ7 TDI	32	M 10 980	112 800
Surcoût S line : Advanced + 7 550 €			
Surcoût Avus : S line + 1 600 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 350 €			
Q8			
55 TFSI Tiptronic	23	M 30 000	81 300
RS Q8	53	M 30 000	159 900
55 TFSI e Advanced	22	0	86 770
60 TFSI e Compétition	22	0	101 700
45 TDI Tiptronic	14	M 30 000	77 200
50 TDI Tiptronic	18	M 30 000	80 600
SQ8 TDI	32	M 30 000	116 350
Surcoût S line : "base" + 6 900 € / Advanced + 7 800 €			
Surcoût Avus : S line + 4 000 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 600 €			
R8			
V10 RWD	46	M 30 000	147 540
V10 Quattro S tronic	49	M 30 000	179 540
V10 Performance Quattro S tronic	56	M 30 000	215 110
R8 SPYDER			
Surcoût : coupé + 14 400 €			

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Flying Spur W12	NC	M 30 000	216 480
Continental GT V8	NC	M 30 000	197 160
Continental GT W12	NC	M 30 000	212 400
Continental GTC V8	NC	M 30 000	218 280
Continental GTC W12	NC	M 30 000	234 960
Bentayga V8	NC	M 30 000	188 280
Mulsanne	NC	M 30 000	311 880
Mulsanne Speed	NC	M 30 000	339 960

BMW

TYPE	CV	B/M*	PRIX
i3			
170 ch	3	B 7 000	39 950
S	3	B 7 000	43 550
Surcoût Edition WindMill : "base"/S + 2 850 €			
SÉRIE 1			
116i	6	0	24 850
118i	7	0	27 750
120i	9	M 150	33 750
128ti	16	M 1 172	46 550
M135i xDrive	19	M 2 544	52 950
116d	6	0	27 600
118d	7	0	30 650
120d	10	0	36 850
Surcoût Lounge : "base" + 1 750 €			
Surcoût Edition Sport : Lounge + 3 250 €			
Surcoût M Sport : Edition Sport + 3 100 €			
SÉRIE 2 COUPÉ			
218i Lounge	7	M 2 049	32 650
220i Lounge Auto.	10	M 1 629	38 650
M240i Auto.	22	M 8 671	55 150
M2 Competition	46	M 30 000	68 150
Surcoût Sport : Lounge + 3 650 €			
Surcoût M Sport : Sport+ 2 600 €			

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

SÉRIE 2 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Première Auto.	5	M	240	26 500
218i Première Auto.	7	M	240	29 800
225xe Première	5		0	40 650
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
Sucoût 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 €				
Sucoût 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
300xDrive20d Lounge Auto.	10	M	898	53
000xDrive30d 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 €				
X7				
xDrive40i	23	M	30 000	98 000
M50i	44	M	30 000	121 550
xDrive40d	22	M	16 149	97 000
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €				
Surcoût Edition Dark Shadow : M Sport + 13 250 €				

CITROËN

GARAGE DU CLOS
91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti
91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle
www.honda-montlhery.com

TYPE	CV		B/M*	PRIX
C1 (3 PORTES)				
1.0 VTi 72 ch Live	4		0	11 350
Surcoût Feel : Live + 2 150 €				
Surcoût Shine : Feel + 1 100 €				
C1 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 500 €				
Surcoût JCC+ : Shine + 450 €				
NOUVELLE C3				
1.2 PureTech 83 ch Live	4		0	15 300
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6		0	18 950
1.5 BlueHDi 100 ch Feel	5		0	19 300
Surcoût Feel : Live + 1 200 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 800 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 950 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 900 €				
C3 AIRCROSS				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	75	18 600
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	230	23 400
1.5 BlueHDi 110 ch Feel	6		0	21 300
1.5 BlueHDi 120 Feel Pack Auto.	6	M	50	24 850
Surcoût Feel : Live + 1 350 €				
Surcopût Feel Pack : Feel + 1 150 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 1 850 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 200 €				
Surcoût Rip Curl : Shine + 700 €				
NOUVELLE C4				
1.2 PureTech 100 ch Live	5	M	50	20 900
1.2 PureTech 130 ch Feel	7		0	24 900
1.2 PureTech 155 ch Shine Auto.	8	M	230	30 550
1.5 BlueHDi 110 ch Live	6		0	23 200
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Auto.	7		0	28 700
ë-C4 136 ch Feel	4	B	7 000	35 600
Surcoût Feel : Live + 2 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 700 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 900 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 200 €				
GRAND C4 SPACETOURER				
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	M	190	30 300
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	6		0	32 500
2.0 BlueHDi 160 ch Feel Auto.	7	M	650	36 250
Surcoût C-Series : Feel + 300 €				
Surcoût Shine : Feel + 2 650 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 500 €				
C5 AIRCROSS				
1.2 PureTech 130 ch Live	7	M	310	26 000
1.6 PureTech 180 ch Shine Auto.	10	M	983	36 500
Hybrid 225 ch Feel	10	B	2 000	39 950
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6		0	28 400
Surcoût Feel : Live + 2 600 €				
Surcoût C-Series : Feel + 2 250 €				
Surcoût Shine : Feel + 3 500 €				
Surcoût Shine Pack : Feel + 4 650 €				
BERLINGO TAILLE M				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	310	22 600
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	898	27 700
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M	100	23 550
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack	7	M	170	27 850
Surcoût Feel : Live + 1 350 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 350 €				
Surcoût Rip Curl : Feel Pack + 1 100 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 400 €				
BERLINGO TAILLE XL				
Surcoût : Taille M + 1 000 €				

CUPRA

TYPE	CV		B/M*	PRIX
NOUVEL ATECA				
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M	16 810	43 900
NOUVEAU FORMENTOR				
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M	10 980	44 670

DACIA

TYPE	CV		B/M*	PRIX
NOUVELLE SANDERO				
1.0 SCe 65 ch Access	NC		0	8 690
0.9 TCe 90 ch Confort	NC		0	12 690
Surcoût Essentiel : Access + 1 200 €				
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €				
NOUVELLE SANDERO STEPWAY				
0.9 TCe 90 ch Essentiel	NC		0	12 590
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €				
LODGY				
1.3 TCe 100 ch Esentiel	6	M	150	14 150
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	150	14 950
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5		0	16 000
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	5		0	16 800
LODGY STEPWAY				
1.3 TCe 130 ch	7	M	280	16 050
1.5 Blue dCi 115 ch	6		0	17 900
Surcoût 15 ans : "base" + 200 €				
DUSTER				
1.0 TCe 90 ch Access	6	M	170	12 490
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	230	16 900
1.3 TCe 150 ch Confort	8	M	230	18 500
1.5 Blue dCi 95 ch	5		0	15 200
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	6		0	17 700
Surcoût Essentiel : Access + 2 610 €				
Surcoût Confort : Essentiel + 1 100 €				
Surcoût Evasion : Confort + 650 €				
Surcoût Prestige : Confort + 1 100 €				
Surcoût 15 ans : Prestige + 450 €				

DS AUTOMOBILES

TYPE	CV		B/M*	PRIX
DS 3 CROSSBACK				
1.2 PureTech 100 ch Chic	5		0	24 900
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	6	M	150	27 900
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M	260	35 800
1.5 BlueHDi 110 ch Chic	6		0	25 900
1.5 BlueHDi 130 ch So Chic Auto.	6		0	31 700
E-Tense Chic	5	B	7 000	37 300
Surcoût So Chic : Chic + 2 800 €				
Surcoût Performance Line : So Chic + 200 €				
Surcoût Connected Chic : Performance Line + 2 500 €				
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €				
Surcoût Grand Chic : Performance Line+ + 1 700 €				
Surcoût Ines de la Fressange Paris : Grand Chic + 400 €				
DS 7 CROSSBACK				
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	7	M	260	37 300
1.6 PureTech 180 ch So Chic Auto.	10	M	740	41 900
1.6 PureTech 225 ch Perf. Line + Auto.	12	M	1 901	48 900
E-Tense 225 So Chic	10		0	50 800
E-Tense 300 So Chic 4x4	12		0	56 300
1.5 BlueHDi 130 ch Chic Auto.	7	M	125	38 300
Surcoût So Chic : Chic + 2 100 €				
Surcoût Performance Line : So Chic + 700 €				
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 700 €				
Surcoût Grand Chic : Performance Line + + 2 600 €				
Surcoût Louvre : Grand Chic + 5 200 €				
NOUVELLE DS 9				
1.6 PureTech 225 ch Performance Line	NC		NC	47 700
E-Tense 225 ch Performance Line	NC		NC	54 000
E-Tense 360 ch Performance Line 4x4	NC		NC	65 500
Surcoût Rivoli : Performance Line + 2 900 € à + 4 000 €				

FERRARI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Portofino	NC	M 30 000	193 410
488 GTB	61	M 30 000	226 040
488 Pista	68	M 30 000	291 710
488 Spider	61	M 30 000	251 070
GTC4LussoT	NC	M 30 000	230 260
GTC4Lusso	NC	M 30 000	266 200
812 Superfast	NC	M 30 000	295 950

FIAT

TYPE	CV		B/M*	PRIX
500				
1.0 70 ch BSG Pop	3		0	15 290
1.2 69 ch Pop Dualogic	4	M	100	16 290
Surcoût Lounge : Pop + 1 000 €				
Surcoût Star : Lounge + 1 000 €				
Surcoût Hybrid Launch Edition : Star + 700 €				
Surcoût Club : Star + 3 000 €				
Surcoût Sport : Lounge + 500 €				
Surcoût Rockstar : Sport + 1 000 €				

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

ABARTH 595				
595	8	M	1 901	20 290
595 Turismo	9	M	2 544	23 390
595 Competizione	10	M	3 331	26 790
Surcoût Scorpioneoro : Turimso + 2 000 €				
Surcoût Monster Energy Yamaha : Turismo + 4 400 €				
Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 700 €				
Surcoût 70° Anniversario : Competizione + 700 €				
500C (CABRIOLET)				
Surcoût : berline + 2 800 €				
ABARTH 595C				
Surcoût : berline + 2 000 €				
NOUVELLE 500 E				
Action	4	B	7 000	24 500
Surcoût Passion : Action + 3 000 €				
Surcoût Icone : Passion + 2 000 €				
Surcoût France Edition : Icone + 400 €				
Surcoût Icone Plus : Icone + 2 000 €				
Surcoût La Prima : Icone Plus + 3 400 €				
NOUVELLE 500 E 3+1				
Surcoût : berline + 2 000 €				
NOUVELLE 500 E CABRIOLET				
Surcoût : berline + 3 400 €				
500L				
1.4 95 ch Sport	6	M	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
Surcoût X : "base" + 1 000 €				
Surcoût Vignale : X + 2 500 €				
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 ST-Line : Titanium + 2 000 €				
Surcoût ST-Line X : 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				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	M	818	14 500
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4		0	15 500
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	M	125	16 120
Surcoût Trend : Ambiente + 510 €				
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €				
Surcoût Titanium : Sport + 0 €				
TOURNEO CONNECT				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	M	1 901	21 740
1.5 EcoBlue 100 ch Ambiente	NC		NC	23 380
1.5 EcoBlue 120 ch Trend	NC		NC	25 940
Surcoût Trend : Ambiente + 2 000 €				
Surcoût Titanium : Trend + 2 030 €				
NOUVEAU TOURNEO CONNECT ACTIVE				
1.5 EcoBlue 100 ch	NC		NC	29 210
1.5 EcoBlue 120 ch	NC		NC	29 770

HONDA

GARAGE DU CLOS
91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti
91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle
www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M*		PRIX
E				
136 ch	4	B	7 000	35 090
153 ch Advance 16"	4	B	7 000	38 090
Surcoût Advance 17" : Advance 16" + 0 €				
NOUVELLE JAZZ				
1.5 i-MMD Elegance	5		0	22 020
Surcoût Executive : Elegance + 1 700 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 1 500 €				
NOUVELLE JAZZ CROSSTAR				
1.5 i-MMD Exclusive	5		0	27 120
Surcoût Exclusive Bi-Ton : Exclusive + 950 €				
CIVIC (5 PORTES)				
1.0 i-VTEC Elegance	6	M	75	25 470
1.5 i-VTEC Sport Plus	10	M	190	32 130
Type-R GT	21	M	10 980	44 920
1.6 i-DTEC 120 ch Executive	6		0	28 670
Surcoût Elegance Sport Line : Elegance + 1 750 €				
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 2 350 €				
Surcoût Exclusive Sport Line : Exclusive + 1 180 €				
CIVIC (4 PORTES)				
1.5 i-VTEC Exclusive CVT	10		330	33 250
HR-V				
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	M	400	25 100
Surcoût Executive : Elegance + 2 670 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 1 700 €				
Surcoût First Edition : Exclusive + 600 €				
CR-V				
Hybrid Comfort	7	M	1 074	35 780
Surcoût Elegance : Comfort + 3 750 €				
Surcoût Executive : Elegance + 3 120 €				
Surcoût Executive Toit Panoramique : Executive + 1 300 €				
Surcoût Exclusive : Executive Toit Panoramique + 4 200 €				
Surcoût Origin Edition : Exclusive + 2 250 €				
NSX				
3.5	41	M	30 000	197 500

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i10				
1.0 67 ch Eco Initia	4		0	12 090
1.0 67 ch Intuitive BVR	4		0	14 750
1.2 84 ch N Line	4		0	16 800
1.0 T-GDi 100 ch N Line	5		0	17 600
Surcoût Intuitive : Initia + 1 760 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 600 €				
NOUVELLE i20				
1.2 84 ch Initia	NC		0	15 950
1.0 T-GDi 100 ch hybrid 48V Intuitive	NC		0	20 000
Surcoût Intuitive : Initia + 2 150 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 300 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €				
NOUVEAU KONA				
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6		0	24 050
Hybrid Initia	NC		NC	27 000
1.6 CRDi 115 ch Hybrid 48V Creative	7		0	28 400
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative DCT	7		0	29 900
Electric 204 ch Intuitive	1	B	7 000	39 900
Surcoût Intuitive : Initia + 2 100 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 350 €				
Surcoût Executive : Creative + 2 050 €				
NOUVELLE i30				
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6		0	24 300
1.6 CRDi 115 ch Creative	6		0	28 500
Surcoût Creative : Intuitive + 1 900 €				
Surcoût N Line : Creative + 3 250 €				
NOUVELLE i30 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
NOUVELLE i30 FASTBACK				
1.5 T-GDi 160 ch Hybrid 48V N Line DCT	8	M	150	32 550
IONIQ				
Hybrid Intuitive	5		0	28 050
Plug-in Intuitive	3	B	2 000	32 900
Electric Intuitive	1	B	7 000	35 200
Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €				
Surcoût Executive : Creative + 1 950 €				
NOUVEAU TUCSON				
1.6 T-GDi 150 ch Hybrid 48V Intuitive	NC	M	400	29 900
Hybrid 230 ch Intuitive	NC		0	34 100
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	NC	M	190	37 800
Surcoût Creative : Intuitive + 3 900 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
NEXO				
Executive	1		0	79 900
NOUVEAU SANTA FE				
Hybrid 230 ch Intuitive	NC	M	280	41 900
2.0 CRDi 202 ch Executive DCT	NC	M	2 370	52 800
Surcoût Creative : Intuitive + 7 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 500 €				

JAGUAR

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVEL E-PACE				
P200 FlexFuel MHEV Auto. AWD	11		NC	46 950
P250 MHEV Auto. AWD	15		NC	48 550
300 Sport MHEV	19		NC	65 000
P300e S	11		NC	58 800
D165	9		NC	39 000
D165 MHEV Auto. AWD	9		NC	44 250
D200 MHEV Auto. AWD	11		NC	47 800
Surcoût S : "base" + 4 650 €				
Surcoût SE : S + 2 700 €				
Surcoût HSE : SE + 7 050 €				
XE				
P250 S	15	M	5 404	46 940
P300 S AWD	19	M	12 552	52 730
D200 MHEV S	11		NC	45 810
Surcoût SE : S + 3 270 €				
Surcoût HSE : SE + 4 600 €				
NOUVEAU F-PACE				
P250	15		NC	58 890
P400 MHEV	28		NC	71 560
P400e	19		NC	72 290
D165 MHEV	9		NC	54 940
D200 MHEV	11		NC	57 850
D300 MHEV	19		NC	66 690
Surcoût S : "base" + 4 290 €				
Surcoût SE : S + 3 880 €				
Surcoût HSE : SE + 5 700 €				
NOUVELLE XF				
P250 S	15		NC	55 800
P300 S AWD	19		NC	61 870
D200 MHEV S	11		NC	51 900
Surcoût SE : S + 5 610 €				
Surcoût HSE : SE + 4 540 €				
NOUVELLE XF SPORTBRAKE				
Surcoût : berline + 3 540 €				
F-TYPE COUPÉ				
P300	NC		NC	64 490
P450 R-Dynamic	NC		NC	93 020
R	NC		NC	126 400
Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 720 €				
Surcoût First Edition : R-Dynamic + 11 500 €				
F-TYPE CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 060 €				
I-PACE				
EV320 S	NC		0	70 350
EV400 S	10		0	79 990
Surcoût SE : S + 8 010 €				
Surcoût HSE : SE + 6 040 €				

JEEP

TYPE	CV	B/M*		PRIX
RENEGADE				
1.0 GSE T3 120 ch Longitude	7	M	400	24 350
1.3 GSE T4 150 ch Longitude BVR	8	M	540	27 000
1.3 GSE T4 190 ch 4xe Brooklyn Edition	NC	B	2 000	38 700
1.3 GSE T4 240 ch 4xe S	NC	B	2 000	42 500
1.6 MultiJet 130 ch Longitude	7		0	26 500
Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 3 000 €				
Surcoût Limited : Longitude + 4 500 €				
Surcoût S : Limited + 3 500 €				
COMPASS				
1.3 GSE T4 130 ch Longitude	7	M	740	29 850
1.3 GSE T4 150 ch Longitude BVR	8	M	818	31 850
1.3 GSE T4 190 ch 4xe Brooklyn Edition	NC		0	43 000
1.3 GSE T4 240 ch 4xe Trailhawk	NC		0	46 000
1.6 MultiJet II 120 ch Longitude	6	M	330	31 350
Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 2 500 €				
Surcoût Limited : Longitude + 4 500 €				
Surcoût S : Limited + 3 000 €				
WRANGLER				
2.0 T 272 ch Sport Auto.	18	M	30 000	48 400
2.2 MultiJet Sport Auto.	12	M	30 000	48 150
Surcoût Sahara : Sport + 6 600 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 1 500 €				
Surcoût Overland : Rubicon + 2 450 €				

WRANGLER UNLIMITED

Surcoût : Wrangler + 2 500 €

CHEROKEE

2.2 MultiJet 195 ch Limited Auto.	11	M	8 671	45 500

Surcoût Overland : Limited + 6 000 €

GRAND CHEROKEE

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

NOUVELLE PICANTO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
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

Surcopût 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 136 ch MHEV Motion	NC		NC	28 490

Surcoût Black Edition : Motion + 4 000 €
Surcoût GT Line : Motion + 5 600 €
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 600 €

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
Aventador SVJ 63 Roadster	NC	M	30 000	575 303
Urus	59	M	30 000	223 361

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*		PRIX

RANGE ROVER EVOQUE

P200 FlexFuel AWD Auto.	11		NC	46 050
P250 AWD Auto.	15		NC	50 300
P300 AWD Auto.	19		NC	54 950
P300e	11		NC	52 550
D165	9		NC	39 750
D200 AWD Auto.	11		NC	48 500

Surcoût S : "base" + 5 150 €
Surcoût Nolita Edition : S + 4 200 €
Surcoût SE : S + 5 300 €
Surcoût HSE : SE + 5 100 €
Surcoût Autobiography : HSE + 7 500 €

DISCOVERY SPORT

P200 AWD Auto.	12	M	21 171	45 860
P300e	11		0	51 860
D165	9		NC	39 510
D165 MHEV AWD Auto.	9		NC	44 650
D200 AWD Auto.	11		NC	47 590

Surcoût S : "base" + 5 410 €
Surcoût Urban Edition : S + 2 980 €
Surcoût SE : S + 4 080 €
Surcoût HSE : SE + 4 980 €

NOUVEAU DISCOVERY

P300	19		NC	61 600
P360	24		NC	67 800
D250	14		NC	62 600
D300	19		NC	67 600

Surcoût S : "base" + +6 100 €
Surcoût SE : S + 4 400 €
Surcoût HSE : SE + 7 800 €

RANGE ROVER VELAR

P250	16	M	22 761	58 900
P400	28		NC	71 500
P400e	19		NC	71 900
D200	11		NC	61 600
D300	19		NC	69 300

Surcoût S : "base" + +6 400 €
Surcoût SE : S + 4 100 €
Surcoût Edition : SE + 7 600 €
Surcoût HSE : SE + 9 600 €

DEFENDER 90

P300	19		NC	55 000
P400	28		NC	64 100
D200	11		NC	51 800
D250	14		NC	56 000
D300	19		NC	61 300

Surcoût S : "base" + 5 800 €
Surcoût SE : S + 3 700 €
Surcoût HSE : SE + 5 900 €
Surcoût First Edition : HSE + 700 €
Surcoût X : HSE + 20 100 €

DEFENDER 110

Surcoût : 90 + 5 800 €

P400e	19		NC	73 400

RANGE ROVER SPORT

2.0 Si4 300 ch S	21	M	30 000	71 200
P400 SE	NC		NC	90 800
5.0 S/C 525 ch HSE Dynamic	43	M	30 000	102 800
SVR	51	M	30 000	136 900
P400e SE	18		0	91 700
D250 S	NC		NC	74 000
D300 SE	NC		NC	82 900
D350 HSE Dynamic	NC		NC	99 300

Surcoût SE : S + 3 600 €
Surcoût HSE : SE + 5 900 €
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €
Surcoût HSE Silver : HSE + 6 300 €
Surcoût HSE Dynamic Stealth Edition : HSE Dynamic + 6 900 €
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dynamic + 13 200 €
Surcoût SVE Carbon Edition : SVR + 17 900 €

RANGE ROVER

P400 HSE	NC		NC	115 200
5.0 S/C 525 ch Vogue	45	M	30 000	129 900
SVAutobiography Dynamic	50	M	30 000	182 400
P400e Vogue	18		0	125 700
D300 HSE	NC		NC	109 000
D350 Vogue	NC		NC	123 800

Surcoût Vogue : HSE + 8 600 €
Surcoût Westminster : Vogue + 6 700 €
Surcoût Westminster Black : Westminster + 1 200 €
Surcoût Autobiography : Vogue + 18 900 €
Surcoût 50th Anniversaire : Autobiography + 11 910 €
Surcoût SVAutobiography Dynamic : Autobiography + 49 900 €
Surcoût SVAutob. Dyn. Stealth Edition : SVAutob. Dyn. + 3 700 €

LEXUS

TYPE	CV	B/M*		PRIX

UX

250h	7		0	36 990
300e Pack	4	B	2 000	49 990

Surcoût Pack : "base" + 1 000 €
Surcoût Luxe : Pack + 4 000 €
Surcoût F-Sport : Luxe + 3 500 €
Surcoût Executive : F-Sport + 8 500 €
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 500 €

RC

F	37	M	30 000	89 990

Surcoût Track Edition : F + 30 000 €

NX

300h Pack	8	M	1 504	45 990

Surcoût Design : Pack + 3 000 €
Surcoût Luxe Plus : Design + 4 000 €
Surcoût Executive Innovation : Luxe Plus + 7 200 €
Surcoût F-Sport Executive : Luxe Plus + 7 100 €

ES

300h	9		0	49 990

Surcoût Luxe : "base" + 4 500 €
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 7 000 €
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 4 000 €

RX

450h Pack	15	M	3 784	68 990

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

RX L

Surcoût : RX + 3 000 €

NOUVELLE LS

500h	19	M	5 105	102 990

Surcoût Executive + : "base" + 34 000 €
Surcoût Executive Innovation : Executive + 6 000 €

LC

500 Sport+	35	M	30 000	124 990
500h Executive	19	M	7 086	114 990

Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €

NOUVEAU LC CABRIOLET

500 Sport+	35	M	30 000	130 990

MASERATI

TYPE	CV	B/M*		PRIX

GHIBLI

3.0	23	M	30 000	75 200
S Q4	31	M	30 000	91 950
Diesel	17	M	16 810	71 350

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

LEVANTE

Q4	25	M	30 000	81 250
S Q4	33	M	30 000	95 250
GTS	45	M	30 000	138 000
Trofeo	51	M	30 000	158 000
Diesel	18	M	30 000	76 200

Surcoût Granlusso : "base" + 13 700 €
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €
Surcoût Royale : Gransport + 20 200 €

QUATTROPORTE

S Q4	30	M	30 000	119 650
Diesel	17	M	18 188	103 550

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

MAZDA

TYPE	CV	B/M*		PRIX

2

1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Élégance	4		0	18 350
1.5 SkyActiv-G 90 ch Exclusive Édition Auto.	5	M	50	24 550

Surcoût Signature : Élégance + 1 800 €
Surcoût Sélection : Signature + 950 €
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 450 €

CX-3

2.0 SkyActiv-G 121 ch Élégance	7	M	210	22 700

Surcoût Sélection : Élégance + 3 500 €
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 200 €

MAZDA3 (5 PORTES)

2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6		0	24 900
2.0 SkyActiv-X M Hyb. 186 ch Sportline	NC		NC	31 600

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

MAZDA3 BERLINE

Surcoût : 5 portes + 0 €

CX-30

2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	M	75	26 900
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 186 ch Sportline	NC		NC	34 000

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

NOUVEAU MX-30

e-SkyActiv 143 ch	NC	B	7 000	33 900

Surcoût Modern Confidence : "base" + 3 900 €
Surcoût Industrial Vintage : Modern Confidence + 0 €

MX-5

1.5 SkyActiv-G 132 ch Élégance	7	M	240	28 900
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	M	1 074	35 600

Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 700 €
Surcoût Eunos Édition : Sélection + 3 900 €

MX-5 RF

Surcoût : MX-5 + 2 500 €

6

2.5 SkyActiv-G 194 ch Takumi Auto.	11	M	2 544	42 100

6 WAGON (BREAK)

Idem berline

CX-5

2.0 SkyActiv-G 165 ch Élégance	10	M	1 901	32 300
2.2 SkyActiv-D 150 ch Dynamique	8	M	896	37 300
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection 4x4	10	M	4 279	44 150

Surcoût Dynamique : Élégance + 2 600 €
Surcoût Sélection : Dynamique + 3 650 €
Surcoût Takumi : Sélection + 1 200 €

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*		PRIX

CLASSE A

160 Style Line	6	M	50	28 900
180 Style Line	7	M	50	29 900
200 Style Line 7G-DCT	8	M	100	34 150
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	13	M	1 172	44 750
35 AMG 4Matic 7G-DCT	20	M	6 724	51 550
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	31	M	14 273	70 700
250 e Progressive Line	NC	B	2 000	42 550
180 d Style Line	6		0	31 200
200 d Style Line 8G-DCT	8		0	35 450
220 d Progressive Line 8G-DCT	11		0	42 850

Surcoût Progressive Line : Style Line + 2 600 €
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 900 €

CLASSE A BERLINE

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

CLASSE B

160 Style Line Edition	6	M	100	32 050
180 Style Line Edition	8	M	100	33 050
200 Style Line Edition Auto.	9	M	150	35 050
250 Progressive Line Edition 4Matic Auto.	13	M	1 629	45 150
250 e Progressive Line Edition	NC	B	2 000	45 400
180 d Style Line Edition	6		0	34 350
200 d Style Line Edition Auto.	8		0	35 150
220 d Progressive Line Edition Auto.	11		0	43 250

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

CLA COUPE

180 Progressive Line	8		0	36 050
200 Progressive Line Auto.	9	M	75	40 300
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	M	898	48 300
35 AMG Matic 7G-DCT	20	M	4 818	55 300
45 S AMG 4Matic+ 8G-DCT	31	M	11 488	73 300
250 e Progressive Line	NC	B	2 000	45 600
180 d Progressive Line	6		0	37 350
200 d Progressive Line Auto.	8		0	41 600
220 d Progressive Line Auto.	11		0	46 400

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 950 €

CLA SHOOTING BRAKE

Surcoût : Coupé + 1 200 €

NOUVEAU GLA

200 Progressive Line 7G-DCT	9	M	400	42 300
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	13	M	3 331	51 400
35 AMG	19	M	9 103	57 100

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

45 AMG S	31	M	25 349	75 050
250 e Progressive Line	8	B	2 000	48 600
200 d Progressive Line 8G-DCT	8	M	170	43 200
220 d AMG Line 4Matic 8G-DCT	10	M	310	51 400
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 500 €				
NOUVEAU GLB				
200 Progressive Line	9	M	1 074	45 350
250 AMG Line 4Matic	13	M	4 818	54 750
35 AMG 4Matic	20	M	10 011	59 500
200 d Progressive Line	8	M	260	46 250
220 d AMG Line 4Matic	10	M	540	54 750
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 200 €				
CLASSE C				
180 Avantgarde Line Auto.	NC	M	983	42 600
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	330	46 100
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	30 000	74 650
63 AMG S Auto.	42	M	30 000	110 350
300 e Avantgarde Line	10		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 de Avantgarde Line	9		0	58 600
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 150 €				
CLASSE C BREAK				
Surcoût : berline + 1 200 €				
CLASSE C COUPÉ				
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	280	46 350
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	30 000	76 000
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 + 2 850 €				
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 de 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	CV	B/M*		PRIX
MINI 3 PORTES				
One 75 ch	4		0	20 600
One 102 ch	5		0	22 000
Cooper 136 ch	7		0	23 700
Cooper S 192 ch	11	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 €/4 800 €				
Surcoût Edition Greenwich : Cooper + 3 800 €/Cooper S + 2 900 €				
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	CV	B/M*		PRIX
SPACE STAR				
1.0 Mivec 71 ch In	4		0	11 990
1.2 Mivec 80 ch Red Line Edition	4		0	13 990
Surcoût Invite : In + 1 000 €				
Surcoût Intense : Red Line Edition + 2 000 €				
ASX				
2.0 S-Mivec 150 ch Intense CVT	9	M	4 543	27 490
OUTLANDER				
PHEV Intense	5	B	2 000	43 990
Surcoût Instyle : Intense + 4 000 €				

NISSAN

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MICRA				
1.0 IG-T 100 ch Visia Pack	5		0	16 190
1.0 DIG-T 117 ch N-Connecta	6	M	50	20 690
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 900 €				
Surcoût Made in France : Acenta + 600 €				
Surcoût N-Tec : Acenta + 1 990 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 600 €				
Surcoût N-Sport : N-Connecta + 400 €				
Surcoût Tekna : N-Sport + 1 200 €				
JUKE				
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6		0	20 490
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 000 €				
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €				
LEAF				
150 ch Visia	6	B	7 000	33 900
217 ch N-Connecta	4	B	7 000	41 800
Surcoût Acenta : Visia + 2 500 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 1 800 €				
QASHQAI				
1.3 DIG-T 140 ch Visia	7	M	898	24 950
1.3 DIG-T 160 ch Acenta	8	M	818	29 000
1.5 dCi 115 ch Visia	6	M	190	26 600
1.7 dCi 150 ch Acenta	5	M	280	31 550
Surcoût Acenta : Visia + 2 300 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 800 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 500 €				
Surcoût Tekna+ : Tekna + 3 500 €				
X-TRAIL				
1.7 dCi 150 ch N-Connecta	8	M	1 276	36 700
Surcoût N-Tec : N-Connecta + 600 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 600 €				
370 Z COUPÉ				
3.7 328 ch	23	M	30 000	33 500
Nismo	25	M	30 000	45 400
Surcoût Pack : "base" + 3 400 €				
GT-R				
3.8 570 ch Premium Edition	49	M	30 000	103 000
Nismo	53	M	30 000	210 000
Surcoût Black Edition : Premium Edition + 3 000 €				
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €				
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 10 000 €				

OPEL

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CORSA				
1.2 75 ch	4		0	15 250
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	18 100
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7		0	23 700
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	20 400
e Edition	1	B	7 000	31 300
Surcoût Edition : "base" + 1 700 €				
Surcoût GS Line : Edition + 2 200 €				
Surcoût Elegance : GS Line + 500 €				
Surcoût Ultimate : Elegance + 3 200 €				
NOUVEAU CROSSLAND				
1.2 83 ch Edition	5	M	75	19 950
1.2 Turbo 110 ch Edition	6		0	21 165
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7		0	23 065
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		0	23 695
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6		0	25 945
Surcoût Elegance : Edition + 955 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 1 345 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 455 €				
NOUVEAU MOKKA				
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	21 300
1.2 Turbo 130 ch Edition	7		0	22 650
1.5 Diesel 110 ch Edition	5		0	23 750
e 136 ch Edition	4	B	7 000	36 100
Surcoût Elegance : Edition + 1 650 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 1 400 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 900 €				
ASTRA				
1.2 Turbo 110 ch	5		0	21 950
1.2 Turbo 130 ch GS Line	6		0	25 150
1.2 Turbo 145 ch Ultimate	7		0	30 800
1.4 Turbo 145 ch GS Line Auto.	7		0	27 550
1.5 Diesel 105 ch	5		0	24 300
1.5 Diesel 122 ch Edition	6		0	26 400
Surcoût Edition : "base" + 1 300 €				
Surcoût GS Line : Edition + 1 000 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 4 950 €				
ASTRA SPORTS TOURER				
Surcoût : berline + 950 €				
GRANDLAND X				
1.2 Ecotec Turbo 130 ch Edition	7	M	210	28 500
1.6 Turbo 180 ch Ultimate Auto.	10	M	983	39 450
Hybrid 225 ch Edition	8	B	2 000	41 900
Hybrid4 300 ch Ultimate	9		0	51 700
1.5 Ecotec Diesel 130 ch Edition	7		0	30 500
Surcoût GS Line : Edition + 2 250 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 4 400 €				
INSIGNIA GRAND SPORT				
2.0 Turbo 170 ch Ultimate Auto.	9	M	2 544	39 650
2.0 Turbo 200 ch GS Line Pack	11	M	2 544	44 850
GSi	13	M	9 103	48 500
1.5 Diesel 122 ch Ultimate	6		0	38 850
2.0 Diesel 174 ch Ultimate Auto.	9		0	41 750
Surcoût GS Line Pack : Ultimate + 3 700 €				
INSIGNIA SPORTS TOURER				
Surcoût : Grand Sport + 1 300 €				
COMBO LIFE				
1.2 110 ch	6	M	310	22 270
1.5 Diesel 100 ch	5	M	100	23 420

PEUGEOT

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
108 (3 PORTES)				
1.0 VTi 72 ch Like	4		0	11 800
Surcoût Active : Access + 1 850 €				
Surcoût Style : Active + 300 €				
108 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 500 €				
Surcoût Allure : Active + 1 450 €				
Surcoût Collection : Allure + 1 000 €				
Surcoût Top! Roland Garros : Allure + 2 750 €				
208				
1.2 PureTech 75 ch Like	4		0	16 000
1.2 PureTech 100 ch Style	5		0	19 550
1.2 PureTech 130 ch Allure Pack Auto.	7		0	25 400
1.5 BlueHDi 100 ch Like	5		0	18 700
e Active	NC	B	7 000	32 700
Surcoût Active : Like + 1 700 €				
Surcoût Style : Active + 1 050 €				
Surcoût Allure : Active + 1 900 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 1 000 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 800 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 000 €				
2008				
1.2 PureTech 100 ch Active	6		0	22 100
1.2 PureTech 130 ch Active	6		0	23 900
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M	230	31 800
1.5 BlueHDi 110 ch Active	5		0	24 100
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6		0	29 200
e Active	2	B	7 000	37 700
Surcoût Active Pack : Active + 900 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 1 000 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 900 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 900 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 100 €				

308

1.2 PureTech 110 ch Active	6		0	24 300
1.2 PureTech 130 ch Allure	7		0	27 750
1.5 BlueHDi 130 Active	7		0	27 600

Surcoût Active Pack : Active + 400 €
Surcoût Style : Active Pack + 350 €
Surcoût Allure : Active Pack + 2 000 €
Surcoût Allure Pack : Allure + 400 €
Surcoût Roadtrip : Allure Pack +450 €
Surcoût GT : Allure Pack + 2 200 €
Surcoût GT Pack : GT + 950 €

308 SW

Surcoût : berline + 950 €

NOUVEAU 3008

1.2 PureTech 130 ch Active	7	M	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-Hubrid	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

Surcoût Zen : Life + 2 000 €
Surcoût Intens : Zen + 1 200 €
Surcoût Vibes : Intens + 1 000 €

ZOE

R110 Life	1	B	7 000	32 300
R135 Zen	1	B	7 000	34 600

Surcoût Zen : Life + 1 700 €
Surcoût Intens : Zen + 2 000 €

CLIO V

1.0 SCe 65 ch Life	4		0	14 900
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
1.5 Blue dCi 95 ch Zen	5		0	23 350
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	6		0	24 350

Surcoût Zen : Life + 2 600 €
Surcoût Intens : Zen + 2 500 €
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 400 €

NOUVELLE MÉGANE

1.3 TCe 115 ch Life	6	M	75	22 500
1.3 TCe 140 ch Intens	7		0	28 800
1.3 TCe 160 ch Edition One EDC	8	M	50	33 800
R.S.	19	M	7 086	40 700
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	6		0	27 900

Surcoût Zen : Life + 2 000 €
Surcoût Intens : Zen + 2 500 €
Surcoût Edition One : Intens + 1 800 €
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 000 €
Surcoût R.S. Trophy : R.S. + 5 000 €

MÉGANE ESTATE

E-Tech plug-in Hybride 160 ch Intens	5	B	2 000	39 300

Surcoût : berline + 1 000 €

NOUVEAU SCÉNIC

1.3 TCe 115 ch Zen	6	M	260	28 100
1.3 TCe 140 ch Limited	7	M	260	31 300
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	400	36 200
1.7 Blue dCi 120 ch Zen	6	M	280	30 800
1.7 Blue dCi 150 Intens	8	M	230	35 300

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

NOUVEAU GRAND SCÉNIC

Surcoût : Scénic + 600 €

KADJAR

1.3 TCe 140 ch Zen	8	M	260	28 800
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	9	M	240	35 700
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	6		0	30 100

Surcoût Team Rugby : Zen - 9 110 €
Surcoût Limited : Zen + 1 600 €
Surcoût Intens : Zen + 3 500 €
Surcoût Black Edition : Intens + 2 000 €

NOUVELLE TALISMAN

1.3 TCe 160 ch Zen EDC	8	M	125	35 800
2.0 Blue dCi 160 ch Intens EDC	8	M	540	40 800
2.0 Blue dCi 190 ch Intens EDC	10	M	540	43 300

Surcoût Intens : Zen + 3 500 €
Surcoût Initiale Paris : Intens + 6 700 €

NOUVELLE TALISMAN ESTATE

Surcoût : berline + 1 200 €

NOUVEAU KOLEOS

1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	818	41 600
2.0 Blue dCi 190 ch Initiale Paris X-Tr. 4x4-i	10	M	6 375	48 700

Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €

ESPACE

2.0 Blue dCi 160 ch Zen	8	M	3 552	45 000
2.0 Blue dCi 190 ch Intens	10	M	4 026	52 500

Surcoût Intens : Zen + 5 000 €
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 700 €

KANGOO

1.5 Blue dCi 80 ch Trend	5	M	240	21 700
1.5 Blue dCi 95 ch Trend	5	M	240	22 500
1.5 Blue dCi 115 ch Intens	6	M	310	25 600

Surcoût Intens : Trend + 2 600 €

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	M 30 000	291 600
Ghost Black Badeg	NC	M 30 000	343 770
Wraith	NC	M 30 000	314 400
Wraith Black Badge	NC	M 30 000	367 200
Dawn	NC	M 30 000	351 000
Dawn Black Badge	NC	M 30 000	403 800
Phantom	NC	M 30 000	456 000
Cullinan	NC	M 30 000	330 000
Cullinan Black Badge	NC	M 30 000	384 600

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (5 PORTES)			
electric	2	B 5 918	21 920

Surcoût Plus : "base" + 1 150 €

IBIZA

1.0 80 ch Référence	4		0	16 190
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5		0	18 420
1.0 EcoTSI 110 ch Style	6		0	19 120
1.5 TSI ACT 150 ch FR DSG	8	M	190	25 290

Surcoût Style : Référence + 1 710 €
Surcoût Urban : Style + 950 €
Surcoût Xcellence : Style + 1 470 €
Surcoût FR : Xcellence + 1 900 €
Surcoût FR Xclusive : FR + 2 680 €

ARONA

1.0 EcoTSI 95 ch Référence	5		0	16 900
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6		0	21 300
1.5 TSI ACT 150 ch FR	7		0	26 600
1.6 TDI 95 ch Référence	5		0	20 800

Surcoût Style : Référence + 3 800 €
Surcoût Urban : Style + 1 385 €
Surcoût Xcellence : Style + 2 800 €
Surcoût FR : Xcellence + 1 000 €

NOUVELLE LEON

1.0 TSI 110 ch Référence	6		0	21 490
1.0 eTSI 110 ch Style DSG	6		0	25 990
1.5 TSI 150 ch Xcellence	8		0	28 490
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8		0	30 490
eHybrid 204 ch Xcellence	8	B	2 000	34 950
2.0 TDI 115 ch Référence	6		0	24 990
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	30 740

Surcoût Style : Référence + 2 500 €
Surcoût Urban : Style + 660 €
Surcoût Xcellence : Style + 2 500 €
Surcoût FR : Xcellence + 2 450 €

NOUVELLE LEON SPORTSTOURER

Surcoût : 5 portes + 1 500 €

NOUVEL ATECA

1.0 TSI 110 ch Reference	6	M	150	23 900
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	240	29 000
2.0 TDI 115 ch Style	6		0	31 300
2.0 TDI 150 Style	8		0	33 100

Surcoût Style : Reference + 3 500 €
Surcoût Urban : Style + 1 290 €
Surcoût Xperience : Style + 4 270 €
Surcoût FR : Xperience + 2 150 €

TARRACO

1.5 TSI 150 ch Style	8	M	740	34 290
eHybrid 245 Xcellence	NC	B	2 000	46 770
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	230	37 290
2.0 TDI 200 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	3 331	46 820

Surcoût Urban : Style + 1 530 €
Surcoût Xcellence : Style + 4 180 €
Surcoût FR : Xcellence + 1 920 €

SKODA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FABIA			
1.0 MPI 60 ch Clever	4	NC	16 540
1.0 TSI 95 ch Clever	5	NC	18 340

Surcoût Monte-Carlo : Clever + 500 €

FABIA COMBI (BREAK)

Surcoût : berline + 600 €
Surcoût Style : Monte-Carlo + 510 €

KAMIQ

1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 300
1.0 TSI Evo 110 ch Active	NC		NC	21 250
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 140

Surcoût Young Edition : Active - 800 €
Surcoût Ambition : Active + 2 440 €
Surcoût Scoutline : Ambition + 2 030 €
Surcoût Style : Scoutline + 1 240 €
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 870 €

SCALA

1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 330
1.0 TSI EVO 110 ch Active	NC		NC	21 330
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 170

Surcoût Ambition : Active + 2 440 €
Surcoût Style : Ambition + 3 310 €
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 850 €

KAROQ

1.0 TSI 110 ch Ambition	NC		NC	27 740
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	29 750
2.0 TSI 190 ch Sportline DSG 4x4	11	M	3 331	40 350
2.0 TDI 116 ch Ambition	NC		NC	31 050
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		0	32 690

Surcoût Clever : Ambition + 2 370 €
Surcoût Scout : Ambition + 2 430 €
Surcoût Sportline : Scout + 2 010 €
Surcoût Style : Scout + 60 €

NOUVELLE OCTAVIA

1.0 TSI 110 ch Active	6		0	22 950
1.0 TSI mHEV e-Tec 110 ch Ambition DSG	6		0	26 840
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8		0	25 230
2.0 TSI 245 ch RS	14	M	400	38 590
1.4 TSI PHEV iV 204 ch Ambition	NC	B	2 000	36 320
1.4 TSI PHEV iV 245 ch RS	NC	B	2 000	42 880
2.0 TDI 116 ch Active	6		0	26 210
2.0 TDI 150 ch Ambition	NC		NC	29 170
2.0 TDI 200 ch RS DSG	NC		NC	40 190

Surcoût Ambition : Active + 1 480 €
Surcoût Style : Ambition + 4 490 €

NOUVELLE OCTAVIA COMBI

Surcoût : berline + 1 100 €

NOUVELLE OCTAVIA SCOUT

1.5 TSI ACT MHEV E-Tec DSG	NC		NC	35 320
2.0 TDI 200 ch DSG	NC		NC	41 200

KODIAQ

1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M	818	28 830
2.0 TSI 190 ch Scout DSG 4x4	11	M	6 039	41 990
2.0 TDI 150 Ambition DSG	8		0	38 170
2.0 TDI 200 Scout DSG 4x4	NC		NC	45 490

Surcoût Ambition : Active + 2 620 €
Surcoût Clever : Ambition + 2 610 €
Surcoût Style : Scout + 770 €
Surcoût Sportline : Style + 1 730 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 900 €

SUPERB

1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	125	37 100
2.0 TSI 190 ch Style DSG	10	M	540	39 300
2.0 TSI 280 ch Sportline DSG 4x4	NC		NC	48 600
iV Style	8	B	2 000	43 600
2.0 TDI 122 ch Style DSG	NC		0	39 200
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	40 800
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC		0	42 800

Surcoût Sportline : Style + 4 100 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 500 €

SUPERB COMBI

Surcoût : berline + 1 100 €

SUPERB SCOUT

1.5 TSI ACT 150 ch DSG	8	M	125	39 100
2.0 TSI 280 ch DSG 4x4	NC		NC	46 900
2.0 TDI 150 ch DSG	8		0	42 900
2.0 TDI 200 ch DSG	10		230	44 900

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

SMART

TYPE	CV	B/M*		PRIX
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 €				

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	5715	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
MODEL S				
Grande Autonomie	9		0	83 990
Performance	10		0	100 990
MODEL X				
Grande Autonomie	9		0	89 990
Performance	10		0	106 990

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
AYGO (3 PORTES)				
1.0 VVT-i 72 ch x	4		0	11 690
Surcoût x-play : x + 2 050 €				
AYGO (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 400 €				
Surcoût x-clusiv : x-play + 1 250 €				
NOUVELLE YARIS				
1.0 VVT-i 70 ch France	4		0	17 250
1.5 VVT-i 120 ch France	5		0	18 450
GR Pack Premium	15	M	7 851	35 600
116h France	5		0	21 450
Surcoût Design : France + 1 500 €				
Surcoût Iconic : Design + 2 500 €				
Surcoût Collection : Iconic + 0 €				
Surcoût Première : Collection + 500 €				
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €				
C-HR				
1.8 Hybride Dynamic	4		0	29 800
2.0 hybride Edition	7		0	33 300
Surcoût Edition : Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Distinctive : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Graphic : Distinctive + 0 €				
Surcoût Collection : Graphic + 3 500 €				
Surcoût Première : Collection + 0 €				
COROLLA				
122h Active	4		0	27 950
184h Design	7		0	31 750
Surcoût Dynamic : Active + 800 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Collection : Design + 2 500 €				
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €				
COROLLA TOURING SPORTS				
Surcoût : berline + 1 000 €				
Surcoput Trek : Design + 2 300 €				
PRIUS				
Dynamic	4		0	30 950
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3	B	2 000	40 600
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 700 €				
Surcoût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €				
Surcoût Solar : Dynamic Pack Premium + 1 000 €				
PRIUS +				
136h Active	4		0	33 250
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €				
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €				
RAV4				
Hybride Active	9		0	36 400
Hybride Rechargeable Design AWD	9		0	52 650
Surcoût Dynamic : Active + 2 150 €				
Surcoût Lounge : Dynamic + 5 900 €				
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €				
MIRAI				
Hydrogène 154 ch	2	B	6 000	78 900
CAMRY				
Hybride 218 ch Dynamic	9		0	37 000
Surcoût Design : Dynamic + 4 100 €				
Surcoût Lounge : Design + 3 400 €				
NOUVEL HIGHLANDER				
Hybride 244 ch Lounge AWD	10	M	1 276	62 500
LAND CRUISER (3 PORTES)				
204 D-4D Life	11	M	30 000	45 100
Surcoût Légende : Life + 5 200 €				
Surcoût Lounge : Légende + 15 900 €				
LAND CRUISER (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 2 800 €				
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 8 700 €				
GT86				
2.0 200 ch	12	M	10 011	32 490
Surcoût Blue Racing : "base" + 4 110 €				
GR SUPRA				
2.0	15	M	2 726	53 900
3.0	23	M	8 671	65 900
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €				
Surcoût Fuji Speedway Edition : Pack Premium + 0 €				
NOUVEAU PROACE CITY VERSO MEDIUM				
1.2 110 ch VVT-i Dynamic	6	M	898	23 040
1.2 130 ch VVT-i Dynamic Auto.	7	M	1 386	25 440
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	M	230	23 990
1.5 130 ch D-4D Dynamic	7	M	240	25 590
Surcoût Executive : Dynamic + 2 750 €				
Surcoût Design : Executive + 2 500 €				
NOUVEAU PROACE CITY VERSO LONG				
Surcoût Medium + 1 000 €				

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
UP! (5 PORTES)				
1.0 65 ch Lounge	NC		0	14 815
GTI	6		0	19 895
e-Up! 2.0	2	B	6 410	23 740
Surcoût United : Lounge + 500 €				
POLO				
1.0 80 ch	4		0	16 980
1.0 TSI 95 ch	5		0	17 880
1.0 TSI 110 Carat	6		0	22 380
1.5 TSI EVO 150 ch R-Line Exclusive DSG	8	M	330	27 400
Surcoût Lounge : "base" + 1 850 €				
Surcoût United : Lounge + 500 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 040 €				
Surcoût R-Line : Carat + 0 €				
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 1 620 €				
T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch	5		0	21 840
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	M	50	24 170
Surcoût Lounge : "base" + 1 690 €				
Surcoût United : Lounge + 500 €				
Surcoût Carat : Lounge + 3 020 €				
Surcoût R-Line : Carat + 0 €				
T-ROC				
1.0 TSI 110 ch Lounge	NC		NC	26 210
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	260	28 390
R	19	M	10 488	48 500
2.0 TDI 115 ch Lounge	6	M	150	30 130
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M	210	32 120
Surcoût United : Lounge + 900 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 530 €				
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 000 €				
Surcoût R-Line : Carat Exclusive + 0 €				
NOUVEAU T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 110 ch Style	NC		NC	34 400
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	818	38 600
Surcoût R-Line : Style + 4 300 €				
NOUVELLE GOLF				
1.0 TSI 110 ch Life 1st	6		0	27 540
1.0 eTSI 110 ch Life 1st DSG	6		0	30 410
1.5 TSI ACT 130 ch Life 1st	7		0	29 160
1.5 eTSI 130 ch Life 1st DSG	7		0	31 990
1.5 eTSI 150 ch Life 1st DSG	8		0	33 225
GTI	14	M	2 726	43 210
eHybrid 204 ch Style 1st	8	B	2 000	40 710
GTE	8	B	2 000	45 665
2.0 TDI 115 ch Life 1st	6		0	31 510
2.0 TDI 150 ch Life 1st DSG	8		0	35 660
GTD	11	M	150	42 610
Surcoût Style 1st : Life 1st + 2 140 €				
Surcoût R-Line 1st : Style 1st + 100 €				
NOUVELLE GOLF SW				
Surcoût : berline + 1 805 €				
NOUVELLE ID.3				
58 kWh Life	5	B	7 000	37 990
77 kWh Tour	NC	B	3 000	48 990
Surcoût Family : Life + 5 500 €				
Surcoût Tech : Family + 1 500 €				
GOLF SPORTSVAN				
1.0 TSI 115 ch Confortline	6	M	50	28 280
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	M	50	29 850
1.5 TSI EVO 150 ch United DSG	8	M	360	33 980
1.6 TDI 115 ch Confortline	6	M	125	31 900
2.0 TDI 150 ch Confortline DSG	7	M	240	36 410
Surcoût United : Confortline + 500 €				
Surcoût Carat : Confortline + 2 880 €				
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	400	31 760
2.0 TDI 115 ch Lounge	6	M	240	33 540
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8	M	190	37 070
Surcoût United : Lounge + 900 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 000 €				
NOUVEAU TIGUAN				
1.5 TSI 130 ch Life	8	M	260	34 210
1.5 TSI 150 ch Life	9	M	450	35 490
2.0 TDI 150 ch Life DSG	9	M	310	40 250
2.0 TDI 200 ch Elegance 4Motion DSG	NC	M	2 544	48 660
Surcoût Elegance : Life + 4 250 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 810 €				
TIGUAN ALLSPACE				
Surcoût : Tiguan + 2 530 € à + 3 260 €				
Surcoût United : Confortline + 500 €				
NOUVEL ID.4				
77 kWh 1st	NC	B	3 000	47 950
Surcoût 1st Max : 1st + 11 000 €				
PASSAT				
1.5 TSI EVO 150 ch	8	M	190	34 030
2.0 TSI 190 ch Lounge DSG	10	M	2 544	44 100
GTE	6		0	50 820
2.0 TDI EVO 122 ch DSG	6		0	37 920
2.0 TDI EVO 150 ch	7		0	38 410
2.0 TDI 200 ch Lounge DSG 4Motion	11	M	650	50 830
Surcoût Lounge : "base" + 7 160 €				
Surcoût Elegance : Lounge + 3 170 €				
Surcoût R-Line : Lounge + 3 060 €				
PASSAT SW				
Surcoût berline : + 1 045 € à + 1 150 €				
PASSAT ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	1 504	50 130
NOUVELLE ARTEON				
eHybrid 218 Elégance	8		0	53 290
2.0 TDI EVO 150 ch DSG	8		0	47 870
2.0 TDI EVO 200 ch Elégance 4M. DSG	11	M	540	57 580
Surcoût Elegance : "base" + 4 320 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 100 €				
NOUVELLE ARTEON SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Arteon + 600 €				
TOUAREG				
eHybrid 381 ch Atmosphère	22		0	77 500
R	22		0	91 700
Surcoût Elégance : Atmosphère + 0 €				
NOUVEAU CADDY				
2.0 TDI 75 ch	NC		0	27 150
2.0 TDI 102 ch	6		0	29 400
2.0 TDI 122 ch	6		0	30 600
Surcoût 1st Edition : "base" -800 €				
Surcoût Life : "base" + 2 800 €				
Surcoût Style : Life + 3 050 €				

VOLVO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
XC40				
T2 Momentum Essentiel	7	M	1 172	29 950
T3 Momentum	9	M	1 172	33 950
B4 R-Design	11	M	1 629	44 600
Recharge T4 R-Design	7	B	2 000	49 900
Recharge T5 R-Design	10		0	51 400
D3 Momentum	8	M	260	37 050
D4 Momentum AWD Geartronic	10	M	2 370	44 450
Recharge P8 R-Design AWD	NC	B	3 000	59 940
Surcoût Momentum : Momentum Essentiel + 1 750 €				
Surcoût R-Design : Momentum + 4 700 €				
Surcoût Inscription : Momentum + 4 400 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 500 €				
S60				
Recharge T8 R-Design	16		0	59 900
Polestar Engineered	17		0	69 100
Surcoût Inscription : R-Design - 150 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 100 €				
V60				
B3 essence R-Design	9	M	818	46 650
Recharge T6 R-Design AWD	15		0	60 600
Polestar Engineered	20		0	71 190
D4 R-Design	10	M	280	52 300
B4 Diesel R-Design	11	M	280	52 300
Surcoût Inscription : R-Design + 0 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 100 €				
NOUVEAU V60 CROSS COUNTRY				
D4 Pro	10	M	1 172	55 900
B4 Diesel Pro	11	M	1 074	55 900
XC60				
B4 essence 197 ch R-Design	11	M	2 918	53 830
B5 essence 250 ch R-Design AWD	15	M	5 715	59 080
Recharge T6 R-Design AWD	15		0	68 880
Recharge T8 R-Design AWD	19		0	71 880
Polestar Engineered T8 AWD	20		0	81 880
D4 190 ch Momentum Geartronic	10	M	1 074	48 380
B4 Diesel 197 ch Momentum AWD	11	M	1 629	49 230
B5 Diesel 235 ch R-Design AWD	13	M	2 370	62 630
Surcoût R-Design : Momentum + 6 750 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 500 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 100 €				
NOUVELLE V90				
B4 essence Momentum	11	M	1 276	54 050
Recharge T8 Momentum AWD	19		0	75 000
B4 Diesel Momentum	11	M	400	56 050
B5 Diesel R-Design AWD	13	M	898	69 450
Surcoût R-Design : Momentum + 6 700 €				
Surcoût Inscription : Momentum + 6 600 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 500 €				
XC90				
Recharge T8 Momentum	17		0	82 100
B5 Momentum	14	M	4 818	68 200
Surcoût R-Design : Momentum + 6 100 €				
Surcoût Inscription : Momentum + 5 650 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 450 €				

NOUVEAU

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



Stéphane Bern nous raconte **l'histoire de lieux restaurés** et nous fait découvrir **les coulisses du patrimoine français.**
Au programme :
du rêve, de l'Histoire
et des rencontres
passionnantes.

EN VENTE ACTUELLEMENT

chez votre marchand de journaux

En partenariat avec FDJ

MARCHÉS DIRECTS

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° FR020282-1

4.7/5
AVIS CLIENTS
NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 2929 AVIS*

G.LOPEZ

Ancien Moderne

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES...
94% DE NOS CLIENTS SONT SATISFAITS,
POURQUOI PAS VOUS ?

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

Quattro ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

Création : designe.fr

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boétie - Espace Elysée - 75008 PARIS - RCS : PARIS B 352 894 840 - ORIAS N° 07 001 752 - www.quattro.fr 08/2020

Pourquoi mon moteur s'encrasse

Les conditions  de circulation actuelles favorisent l'encrassement du moteur : ce sont les  démarrages fréquents, la qualité variable  des carburants, les limitations de vitesse,  les nouvelles exigences des moteurs à haute  pression, le recyclage des  gaz d'échappement, etc . C'est pourquoi nous avons prévu de traiter votre  avec :







Dans le cas où vous ne souhaiteriez pas bénéficier de ce traitement, merci de nous l'indiquer lors de la réception de votre véhicule.

LIQUI MOLY
Le propre de votre moteur

® Copyright Liqui Moly toute reproduction même partielle est interdite

VOLVO

Jusqu'au 28 février, profitez d'offres exceptionnelles sur nos XC60 Hybrides Rechargeables.

19 XC60 Hybrides Rechargeables disponibles
et prêts à partir dans votre concession*.

- Jusqu'à 390 CV
- 0 Malus
- TVS réduite pour les sociétés

*Dans la limite des stocks disponibles pour toutes commandes et livraisons avant le **28 février 2021**. Voir liste en concession.

Volvo XC60 : Consommation en cycle mixte (L/100 km) WLTP : 2.3-9.0 - CO_2 rejeté (g/km) WLTP : 54-205.

VOLVOCARS.FR

ELYSÉE AUTOMOBILES
www.elysee-automobiles.com

Elysée Automobiles
4 Av. du Général de Gaulle
77210 Avon
01 60 74 57 77

Elysée Automobiles
48 RD 306
77240 Vert-Saint-Denis
01 64 09 61 91

Elysée Automobiles 77
ZAE du clos du chêne
77144 Montévrain/Marne-La-Vallée
01 64 77 33 10

Elysée Est Autos
102 Route de la Libération
94430 Chennevières-sur-Marne
01 45 93 04 00

Elysée Est Autos
61/63 Bd Richard Lenoir
75011 Paris
01 43 55 47 41

@GroupeElyseeAutomobiles

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1077

du 11 février 2021

AUDI



DENIS MEUNIER

Face-à-face : Audi A3 40 TFSI e / Mercedes Classe A 250 e

La nouvelle Audi A3 ne pouvait pas échapper à une version hybride rechargeable. Avec son 1.4 turbo essence de 150 ch épaulé d'un moteur électrique de 110 ch, elle est bien décidée à aller chercher des noises à la Classe A qui, elle, n'entend pas se laisser faire. Que la meilleure gagne !

YANN LEFEBVRE



1er Essai : Ford Mach-E

Steve McQueen ne l'aurait pas cru ! Sa mythique monture prend des airs de SUV et carbure à l'électricité. Au menu : 351 ch, un 0 à 100 km/h annoncé en 6,1 s et plus de 600 km d'autonomie. La Mach-E tient-elle ses promesses ? Et surtout, préserve-t-elle la légende ? La réponse dans quinze jours.



YANN LEFEBVRE

1er Essai : Volvo V60 Cross Country

Ce n'est pas parce que Volvo est aussi devenu un spécialiste des SUV qu'il renonce à la tradition de son break au look baroudeur. Le V60 Cross Country refait parler de lui et adopte, bien sûr, une motorisation propre pour s'aventurer hors des sentiers battus.

Et aussi... en kiosque



ACTUELLEMENT

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

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.

l'auto journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer SNC (EMAS)

REWORLD MEDIA **Actionnaire :** Reworld Media France SAS

axel springer **Président Axel Springer France :**

Maximilian Freiheer von Richthofen

RÉDACTION

40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex
Tél. : 01 41 33 55 94
E-mail : autojournal@reworldmedia.com
(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)
Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (55 94)
Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital (53 96)
Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly
Maquette : Pykha
Essais : Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), Cyril Biotteau
Technique : Frédéric Haas
Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction : Denis Riflade
Secrétariat de rédaction : CopieQualité
Photographe : Yann Lefebvre
Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée (56 50)

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Abonnements : Catherine Grimaud **(directrice marketing direct),** Agnès Tran **(chef de produit)**
Ventes au numéro : Christophe Chantrel **(directeur des ventes),** Philippe Merrien **(responsable marché)**

MARKETING

Directrice marketing : Sylvie Siguret
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52.
Directrice exécutive : Élodie Brétaudeau Fonteilles
Contacts publicité : Caroline Soret (53 54), Christian Touzay (52 21)
Planning : Angélique Consoli (53 52), Stéphanie Guillard (53 50)
Trafic : Véronique Alex (50 56)

MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54
Directeur de publicité : Marc Queille
Commerciale : Julie Aldabo
Assistante/maquettiste : Sylviane Ragusa
Maquettiste : Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat
Directeur de la fabrication : Isabel Delanoy
Chefs de fabrication : Alexia Froment (50 53), Valérie Brunehaut (48 42)
Responsable service prépresse : Sylvain Boularand (29 88)
Adjoint responsable service prépresse : Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager : Renaud Terrade

ÉDITEUR

Éditions Mondadori Axel Springer SNC (EMAS)
Siège social : 40, avenue Aristide-Briand CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex
Cogérants : Gautier Normand et Maximilian Freiheer von Richthofen
Codirecteur de la publication : Gautier Normand
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur du pôle Auto : Tommaso Albinati
Associés : Reworld Media France SAS et Axel Springer France SAS
Imprimeur : Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes
N° ISSN : 0005-0768
Commission paritaire : 0323 K 82833
Dépôt légal : janvier 2021

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

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

ACPM OJD DIFFUSION

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? **Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h).** Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9
Abonnement France : 85,80 € (1 an, 25 numéros), 98 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 25 numéros).
Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 25 numéros).

Chargez sa batterie, rechargez la vôtre.

Nouvelle Audi e-tron Sportback 100 % électrique.
L'électrique devient Audi.

Découvrez les modèles électriques et hybrides rechargeables
de la gamme Audi sur Audi.fr

e-tron

Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370. **Consommation électrique cycle mixte de la gamme Audi e-tron Sportback (kWh /100km) WLTP: 21,7 – 26,3. Rejets de CO2 (g/km) WLTP: 0 (en phase de roulage). Valeurs au 18.06.2020 susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre partenaire.**

Audi Paris 16ème
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 Paris 16ème
Tél.: 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.fr

Audi Montigny-le-Bretonneux
Premium II
15 Avenue des Prés
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél.: 01 61 37 27 00
www.audi-paris16.fr

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

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

Orias n° 14 000 589

SUZUKI

Way of Life!*

*Un style de vie !

NOUVELLE

SWIFT Hybrid

MARQUEZ VOTRE DIFFÉRENCE

À partir de
129€/MOIS (1)
ENTRETIEN INCLUS (2)
LLD 37 mois - 1er loyer 2 000 €
PRIME À LA CONVERSION 1 500 € DÉDUITE
SOUS CONDITION DE REPRISE

Encore plus séduisante, agile, élégante... Profitez du plaisir de conduire unique de la Nouvelle Swift Hybrid. Que ce soit en 2 ou 4 roues motrices, en boîte manuelle ou en boîte automatique, vous marquerez votre différence au volant de la Nouvelle Swift.

ALLGRIP AUTO

Consommations mixtes gamme Nouvelle Suzuki Swift (WLTP) : 4,9 à 5,5 l/100 km. Émissions CO2 cycle mixte (WLTP) : 111 à 125 g/km.

(1) Location Longue Durée pour 37 mois et 30000 kilomètres pour une Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid Avantage, 1er loyer de 3 500 € couvert à hauteur de 1 500€ si éligible à la prime à la conversion*, puis 36 loyers de 129 €. Offre réservée aux particuliers, **valable jusqu'au 31/03/2021 inclus,** dans le réseau participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Arval Service Lease - SA au capital de 66 412 800 € - Immatriculée sous le n°352 256 424 RCS Paris. Siège social : 1, bd Haussmann - 75009 Paris - Identifant CE FR 68352256424 - ORIAS n° 07 022 411. **Modèle présenté : Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid Pack, en LLD pour 37 mois et 30 000 kilomètres, 1er loyer de 3 500 € couvert à hauteur de 1 500 € si éligible à la prime à la conversion*, puis 36 loyers de 169 €.** (2) Les loyers comprennent les services associés suivants (en option et dans les limites et conditions prévues aux contrats de LLD et d'Assurance): Entretien inclus · Assistance+: 24h/24 7j/7 au véhicule et aux passagers. Assurance Perte Financière, souscrite auprès de Greenval Insurance DAC, compagnie d'assurance de droit irlandais, enregistrée sur le numéro 432783, siège social : Trinity Point, 10-11 Leinster Street South, Dublin 2, Irlande (info@greenval-insurance.ie) ; supervisée par la Banque Centrale en Irlande. Le détail du contenu des services associés est disponible auprès de Arval Service Lease. (*) Voir conditions sur www.primealaconversion.gouv.fr.

Garantie constructeur 3 ans ou 100 000 km au 1er terme échu.

100e ANNIVERSAIRE