SEPM TOP ventes

Du 11 au 24 mars 2021

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1079

LE RETOUR DES ICÔNES

Avec la R5 Prototype, Renault rejoint les championnes de la nostalgie

DS 4

MERCEDES CLASSE A

BMW X2

DS 4 Au niveau des allemandes?

Première confrontation pour la française

GRAND COMPARATIF

LA CITROËN C4 FACE À SES RIVALES

Entre SUV et berlines, peut-elle l'emporter?

EXCLUSIF !

CES ALPINE QUE VOUS N'AVEZ JAMAIS VUES

L 14595 - 1079 - 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

Téléchargez nos applications

Consommation d'énergie électrique de la BMW iX3 : **18,6 à 19 kWh/100 km**. Autonomie en mode électrique : **450 à 459 km**. Autonomie en mode électrique en ville : **559 à 572 km**. 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

THE

iX3

LE NOUVEAU SUV BMW 100% ÉLECTRIQUE.

la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

SEAT

Nouvelle **SEAT**

Ateca

Urban

Vivez intensément.

Plus audacieux, plus stylé, dites bonjour à un nouveau vous. Découvrez la nouvelle SEAT Ateca. Un design plus affirmé, avec sa calandre avant redessinée, et une signature lumineuse unique.
Avec la nouvelle SEAT Ateca, vivez intensément.

SEAT Ateca Urban 1.0 TSI 110 ch BVM6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 6,4 - 6,6. Émissions de CO_2 WLTP (min - max g/km) : 146 - 150.
À partir du 1er septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2. À partir du 1er septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO_2 mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC.
Volkswagen Group France – S.A. au capital de 198 502 510 € – 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832 277 370.
Conditions sur seat.fr

N°1079

Du 11 au 24 mars 2021

Hyundai Santa Fe/p. 66

SOMMAIRE

Découvrir

12 La nouvelle vie des icônes
R5 prototype Supercar est de retour ?,
Quand les stars ressuscitent Alpine A110, Fiat 500, Lada Niva, Mini, Mustang, Porsche 911, Volkswagen Combi…
24 **Hyundai Ioniq 5**
27 **McLaren Artura**
28 **La DS 4 face à ses rivales :** DS 4 E-Tense/BMW X2 25e/Mercedes A 250 e

Comprendre

36 Marché français et européen : **le retour des constructeurs chinois**

Conduire

44 **Audi e-tron** GT Quattro 476 ch
48 **Volvo XC40** Recharge T4 211 ch
54 La C4 face à ses rivales
Citroën C4 1.2 PureTech 130 ch, **Ford Focus Active X** 1.5 EcoBlue 125 ch, **Kia XCeed** 1.4T-GDi 140 ch, **Peugeot 2008** 1.2 PureTech 130 ch, **Renault Mégane** 1.3 TCe 140 ch, **Toyota CH-R** 1.8 122 ch
66 **Hyundai Santa Fe** 1.6 T-GDi Hybrid 230 ch
70 **Dacia Sandero Stepway** 1.0 Eco-G 100 ch Confort/**Renault Clio** SCe 65 ch Life
78 **Volkswagen Caddy** 2.0 TDI 122 ch
80 **Toyota Mirai** 174 ch
84 **Suzuki Across** 2.5 Plug-in Hybrid 306 ch
88 Les Experts: **Honda e** 154 ch
91 Le chef des essais vous répond

Vibrer

92 **Ces Alpine restées secrètes**
98 **La Formule E** à la conquête du monde
100 Rétro: **Simca 1000 Rallye** (1970)

S'offrir

104 Configurateur: **Volkswagen Tiguan**
104 Occasion: **Jaguar E-Pace**
111 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves
119 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…

Volvo XC40/p. 48

DS 4/p. 28

Honda e/p. 88

Citroën C4/p. 54

Audi e-tron GT/p. 44

Toyota Mirai/p. 80

Des Alpine restées secrètes/p. 92

Dacia Sandero Stepway - Renault Clio/p. 70

Encart Eurotops jeté en 4e de couverture sur la totalité de la diffusion abonnés. Chéquier Select'Press jeté en 1re de couverture sur la totalité de la diffusion abonnés. Encart abonnement broché au centre sur la diffusion VAN France uniquement. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec *Sport Auto* n° 710.

GAMME RENAULT E-TECH HYBRIDE & ÉLECTRIQUE

RENAULT CLIO E-TECH HYBRIDE

179 € À PARTIR DE /MOIS(1)

LLD SUR 49 MOIS, 1ER LOYER DE 2800 €
SOUS CONDITION DE REPRISE

EASY PACK | **4 ANS DE GARANTIE, ASSISTANCE 24/24 ENTRETIEN ET PIÈCES D'USURE INCLUS POUR 10 €/MOIS(2)**

modèle présenté : renault clio e-tech hybride r.s. line 140 avec option peinture métallisée à 250€/mois(3) sous condition de reprise, 1er loyer de 2 800 €. easy pack inclus pour 10 €/mois(2). (1) exemple pour renault clio e-tech hybride zen 140. (1)(3) location longue durée sur 49 mois/40 000 km. offres sous condition de reprise d'un véhicule roulant. 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. en fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. (2) pack intégral renault comprenant l'entretien, les prestations d'usure (hors pneumatiques), l'extension de garantie constructeur

Renault recommande Castrol

RENAULT
La vie, avec passion

et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1er des 2 termes atteint) inclus dans le loyer pour 10 €/mois. voir détail de l'offre pack intégral en points de vente et sur renault.fr. offres non cumulables réservées aux particuliers et valables dans le réseau renault participant pour toute commande d'une renault clio neuve du **01/03/2021 au 31/03/2021, sous réserve d'immatriculation au 31/03/2021**. easy pack : pack tout inclus.
gamme renault clio : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) (hors gpl) : 4,2/5,9. émissions co_2 min/max (g/km) (procédure wltp) (hors gpl) : 98/134.

— Tiguan —

HYBRIDE RECHARGEABLE

À partir de

369 €/MOIS(1)

1er LOYER 4 000 €

Aide à la reprise et bonus écologique déduits

L'avenir appartient à ceux qui se décident tôt.

Volkswagen way to ZERO

Way to Zero = objectif zéro émission de CO_2 d'ici 2050. Plus d'informations sur volkswagen.fr

Location Longue Durée sur 37 mois. 1er loyer de 6 000 €, ramené à 4 000 € après déduction du bonus écologique de 2 000 € et de l'offre d'aide à la reprise de 3 500 € puis 36 loyers de 369 €. Offre valable du 22/02/2021 au 31/03/2021.

Modèle présenté : Nouveau Tiguan Hybride Rechargeable R-Line avec options peinture nacrée 'Blanc Oryx', rampes de pavillon anodisées et projecteurs IQ.LIGHT – Matrix LED. Premier loyer de 6 000 € ramené à 4 000 € après déduction du bonus écologique de 2 000 € suivi de 36 loyers de 497 €. Offre de reprise identique incluse. (1) Exemple pour un Nouveau Tiguan Hybride Rechargeable Life en Location Longue Durée pour 30 000 km maximum. Location Longue Durée sur 37 mois. 1er loyer de 6 000 € ramené à 4 000 € après déduction du bonus écologique de 2 000 € (sous réserve d'éligibilité voir conditions sur service-public.fr), suivi de 36 loyers de 369 €. Déduction faite de l'offre d'aide à la reprise Volkswagen allant jusqu'à 3 500 € en plus de la valeur estimée de votre véhicule. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 22/02/2021 et le 31/03/2021 et immatriculation avant le 30/06/2021**, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (orias.fr). Offre sous conditions de reprise (conditions sur volkswagen.fr) et cumulable à la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur service-public.fr). Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le loyer du véhicule.

Cycles mixtes Gamme Nouveau Tiguan Hybride Rechargeable (l/100 km) WLTP : 1,6-1,9. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 37-43. Valeurs au 09/02/2021, 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.

ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 90 et sur www.kiosquemag.com

CLÉMENT CHOULOT

L'ÉLECTRIQUE? PAS EN VILLE!

Enedis, la filiale d'EDF en charge du réseau électrique, vient de publier une étude très instructive. Il y est question de savoir qui sont exactement les utilisateurs de voitures électriques et quels sont leurs usages.
Premier enseignement, ils vivent en maison individuelle pour 88 % d'entre eux, soit une écrasante majorité. Voilà qui tord le cou à l'idée que l'électrique, c'est surtout une affaire de citadins. On comprend facilement la prépondérance de ce type d'habitat. En l'absence d'un réseau de recharge public abondant et disponible, c'est à domicile que s'effectue l'immense majorité des "pleins" électriques. S'ils ne vivent a priori pas en ville, les propriétaires de voitures électriques les utilisent pour leurs trajets du quotidien, qui s'établissent en moyenne à 44 km. La voiture électrique est parfaite pour cet usage… et les utilisateurs le savent puisque, pour 79 % d'entre eux, ils disposent d'une autre voiture. Là encore, une écrasante majorité, qui souligne à quel point les autonomies insuffisantes limitent l'utilisation de l'électrique comme véhicule unique et polyvalent. Cependant, l'étude signale que la majorité des déplacements est bien réalisée à bord de la voiture à batteries. Rien de surprenant, après tout : les voyages au long cours représentent des épisodes isolés et rares. C'est tout le problème auquel sont confrontés les constructeurs… et les acheteurs : est-il pertinent de concevoir (et d'acheter) une voiture hors de prix, du fait d'une batterie énorme qui rassurera lors d'un long trajet, pour deux ou trois grandes sorties annuelles ?
Quoi qu'il en soit, cette étude souligne cruellement les limites de l'électrification de masse telle qu'appelée par les pouvoirs publics. Le réseau de recharge en voirie est quasi inexistant. Son absence interdit, de fait, l'usage d'une voiture électrique à tous ceux qui vivent en habitat collectif… soit les citadins pour lesquels elle serait particulièrement appropriée. L'habitat collectif représente 44 % des logements en France. Aujourd'hui, la voiture électrique ne peut donc concerner qu'à peine plus de la moitié de la population. Le thermique n'est pas mort, loin de là.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Sur mon Captur E-Tech, la recharge à 100% de la batterie ne me permet jamais d'afficher l'autonomie électrique annoncée par le constructeur, à savoir 50 km sur route et 65 km en ville. Après 4 heures de charge, le compteur indique entre 30 et 35 km. Est-ce normal ?

Claude Boersch

Nos propres mesures, plus proches de la vie réelle que celles de l'homologation, donnent une autonomie de 37 km sur route et de 42 km en ville pour le Captur E-Tech. En fonction de votre style de conduite, que l'estimation de votre voiture mémorise, les valeurs affichées semblent donc faibles mais plausibles.

Mon concessionnaire Land Rover m'oriente plutôt vers le Flexfuel, a contrario des hybrides rechargeables. Pourriez-vous envisager des essais avec la version P200 Flexfuel ou communiquer des éléments sur ce modèle?

Dominique Ginsz

L'utilisation de l'E85, qu'autorise la préparation Flexfuel de certains modèles, permet de faire sensiblement baisser le malus, ne pénalise pas la conduite par rapport au modèle essence équivalent, et donne accès à un carburant bien moins cher (mais mal distribué), au prix d'une consommation généralement nettement majorée. Nous aurons l'occasion de revenir sur ses avantages et ses limites.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE

BLEU, BLANC, ROUGE

Avant de vous jeter sur notre excellent reportage mettant à jour les Alpine restées secrètes *(p. 92)*, prenons un peu de hauteur afin d'apprécier la nouvelle A521 qui remplace la Renault RS20. Du bleu, du blanc et du rouge bien sûr, mais aussi du noir pour contraster au niveau des flancs et des ailerons. L'écurie sera dirigée par Davide Brivio qui officiait jusqu'alors en MotoGP chez Suzuki. Les deux monoplaces seront pilotées par l'expérimenté double champion du monde Fernando Alonso et le jeune Esteban Ocon.
Départ prévu dans 18 jours, le 28 mars au Grand Prix de Bahreïn. D'ici là, dans notre prochain numéro, nous détaillerons la prochaine saison de F1.

RCi BANK AND SERVICES
RCi BANK AND SERVICES
ALPINE
ALPINE
ALPINE
31
RCi BANK AND SERVICES
PIRELLI
Microsoft
MAPFRE
Castrol

Gilles Vidal, le nouveau directeur du design Renault, évoque pour nous le projet fou de la renaissance de la R5.

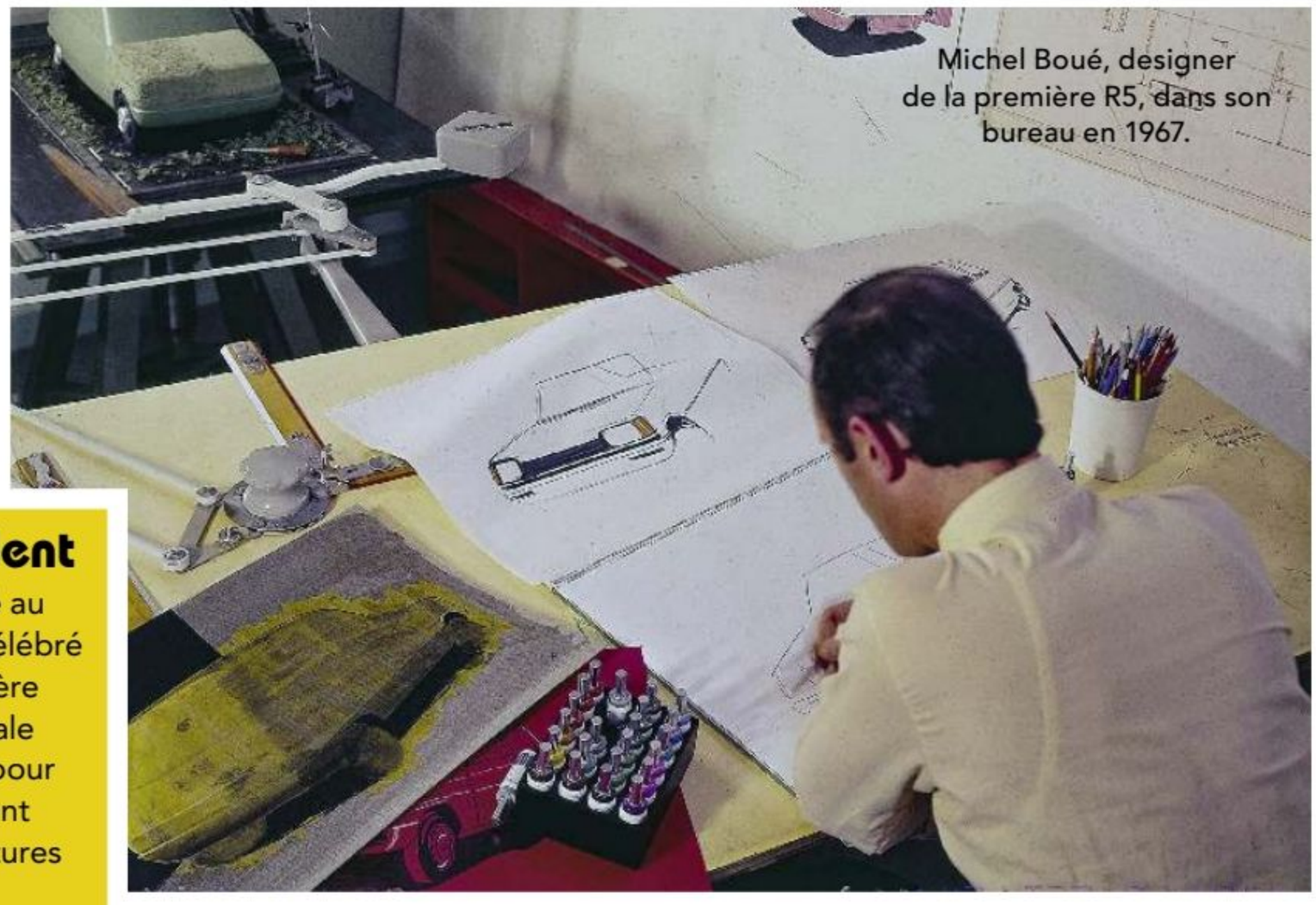
R5 PROTOTYPE

Supercar est de retour !

"Bonjour, je suis la Renault 5, on m'appelle aussi Supercar!" **Renault va pouvoir ressortir ses vieilles pubs : la R5 est de retour. Émancipée et 100 % électrique, elle va revenir, plus d'un demi-siècle après sa naissance !**

Par **Christophe Bonnaud** Photos **Arnaud Saunier**

L'argile utilisée par les stylistes au milieu des années 1960 répand une fragrance tenace dans le bureau de style Renault. La maquette du projet 122, réalisée d'après un dessin de Michel Boué *(photo ci-contre)*, n'échappe pas à la règle. Celle qui ne s'appelle pas encore Renault 5 arrivera sur le marché en 1972. Son designer, décédé en décembre 1971, ne connaîtra pas son incroyable succès. Michel Boué, de là où il est aujourd'hui, doit bien rigoler de voir son bébé réinterprété par un bureau de design désormais chapeauté par un ex-Peugeot, Gilles Vidal. Oui, il doit rire, lui qui se rendait au centre de style Renault au volant de sa… Peugeot 404. Ironie de l'histoire ! Gilles Vidal sourit lorsqu'on lui rapporte cette anecdote. Il reconnaît que ce projet de future R5 100 % électrique était déjà bien avancé quand il a poussé pour la première fois les portes de Renault, le 2 novembre dernier. Et il nous explique comment cette R5 est parvenue à s'inscrire dans le plan produit de la marque : *"Les designers ont toujours plein d'idées qui n'émergent pas forcément toutes en série. À son arrivée chez Renault en juillet dernier, Luca de Meo, qui a un sens aigu du produit, s'est emparé de cette maquette pour la sortir de l'ombre et l'inscrire au plan."* C'est lors de sa première visite au design que le nouveau patron du groupe Renault a fait un tri dans les projets en cours. Certains, comme cette R5, ont été mis en valeur, d'autres abandonnés. Luca de Meo veut que Renault renforce sa présence dans le segment le plus porteur en Europe, celui des compactes (berline et SUV). Mais l'homme qui a su si habilement pousser le projet de la renaissance de la Fiat 500 lorsqu'il était chez le constructeur italien a flashé sur cette R5. Tout le monde s'est donc mis en ordre de marche. Gilles Vidal raconte : *"François Leboine, responsable des concept-cars, a développé le projet avec l'équipe. Quand je suis arrivé, j'ai pu discuter à la marge, notamment sur le langage de forme de la voiture, comme trouver le bon compromis entre sa partie rétro et futuriste. L'idée était alors de savoir comment le rendre moderne et pas vintage. Il y a mille choses sur lesquelles il a été possible de* ➝



Michel Boué, designer de la première R5, dans son bureau en 1967.

RENAULT

Cinquante ans vous contemplent

Lorsque la R5 électrique arrivera sur le marché au mieux en 2023, l'originale de 1972 aura déjà célébré ses 50 ans ! Et même davantage, si l'on considère que les premiers dessins de cette urbaine joviale et novatrice – sur le plan du concept puisque pour le reste elle repose sur un châssis de R4 – datent de 1967. Évidemment, le gabarit des deux voitures n'est pas comparable, les normes de sécurité passive et active sont passées par là. L'originale mesurait 3,52 m, sa descendante devrait tutoyer les 4 m !

GREG

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.

travailler. Et puis, il subsiste un gros chantier : tout reste à faire sur l'intérieur ! Maintenant, il s'agit de rendre ce projet industrialisable, ce sur quoi on travaille avec l'équipe." Cette Renault 5 Prototype est évidemment plus volumineuse que la R5 de 1972 – ou plutôt la Supercinq de 1984 à laquelle elle correspond le plus –, mais l'écart est bien moins criant qu'entre la Mini d'Alec Issigonis et la "MINI" de BMW *(voir p. 20)* ! Son gabarit est proche de celui d'une Zoe, et on se demande donc si la R5 pourrait remplacer cette dernière au terme de son cycle de vie. Gilles Vidal temporise : *"Ces deux voitures se vendent bien aujourd'hui, alors il est urgent d'attendre ! Il faut d'abord voir comment vont évoluer les volumes de vente des voitures électriques. Peut-être qu'à la commercialisation de la R5, il y aura de la place pour des voitures différentes, mais il faut attendre avant de décider de la suite à donner. Il y a d'autres inconnues hors produit automobile qui vont influencer les stratégies."* Ce qui est certain, c'est qu'on ne doit pas regarder cette R5 en espérant découvrir le langage formel des Renault de demain. Sur ce plan, ce projet est une exception, comme l'explique le directeur du design de Renault : *"Son design n'annonce pas l'évolution du design de la marque, vu que c'est un projet assumé de ce que je présenterais entre guillemets comme « rétro-futuriste ». Ici, il faut avant tout reconnaître la voiture originale, et vous ne pouvez pas aller chercher les formes du futur lorsque vous devez vous inspirer d'une voiture ancienne. Ce concept-car* ➛

> *"Tout reste à faire sur l'intérieur de la R5 ! Maintenant, il s'agit de rendre ce projet industrialisable, ce sur quoi on travaille avec l'équipe."*
>
> Gilles Vidal, directeur design marque Renault

Les optiques supplémentaires évoquent celles du concept Twin'Run qui annonçait la… Twingo nouvelle génération.

GREG

Le nouveau dessin du logo (décentré sur le concept-car) n'est pas officiel, mais il est pourtant visible sur les publicités Renault. Étonnant… La lame qui réunit les feux arrière a l'avantage de casser le panneau très lisse du hayon.

Optiques, rétroviseurs, boucliers ou encore matériaux du pavillon sont les rares éléments qui devraient évoluer d'ici à la commercialisation.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Ça donne quoi ?

Puisque Gilles Vidal annonce que le concept dévoilé en janvier dernier représente à 90 % le véhicule de série, nous avons imaginé une première illustration de la R5 électrique de 2023. Nous avons délibérément pris le pari que, d'ici là, les homologations permettront de rendre le logo lumineux, ce qui n'est pas encore autorisé. La musculature du concept sera intégralement conservée.

❶ Les roues du concept-car de 19 pouces sont tout à fait imaginables de série.
❷ La texture du pavillon du concept-car ne sera pas retenue de série mais le toit sera de type "flottant".
❸ Les rétroviseurs très sportifs ne seront pas conservés.

Une R5 Alpine bis ?

Luca de Meo a tracé une feuille de route précise pour la marque Alpine : une future gamme de trois produits 100 % électriques est sur les rails. De quoi imaginer aussi le retour du label Alpine sur la R5, comme en 1976 ! Gilles Vidal ne confirme pas et se contente de dire : *"Nous travaillons avec Antony Villain, le directeur du design Alpine, sur l'idée d'une ligne Alpine et donc nous pensons à des versions Renault « Alpine Line ». Avec Antony, on réfléchit pour savoir quels codes on va pouvoir activer sur ces modèles. Mais ce ne sera pas forcément sur toutes les Renault de la gamme. C'est un travail en cours."*

R5 Alpine de 1981.

ANTHONY BERNIER-BERNARD CANONNE

s'appuie sur des codes qui sont plus ceux de la R5 que ceux des futures Renault. Entre cet objet « rétro-futuriste » et les futurs modèles de la gamme qui seront vendus plus ou moins au même moment, il y aura forcément un écart que nous assumons." La R5 a de belles proportions puisqu'elle bénéficie d'un soubassement 100 % électrique. *"Les ingénieurs qui travaillent sur la plate-forme* (vraisemblablement la CMF-B électrifiée) *vont nous permettre de conserver ces proportions avec des porte-à-faux courts et un empattement généreux. Le concept représente pas loin de 90 % de la voiture qu'on veut mettre en production"*, confirme Gilles Vidal. Il précise ainsi que le pavillon tendu d'un revêtement spécifique ne sera pas nécessairement retenu, mais que les feux arrière qui intègrent une lame aérodynamique pourraient l'être. Les sigles "5" lumineux dans les portières sont plus des gimmicks de concept-car que ceux d'un véhicule de série, comme la lunette arrière, qui joint le pavillon dans un élégant mouvement. En revanche, la pièce noire qui sépare le toit du côté de caisse pour générer un effet de pavillon flottant sera conservée. Il en sera de même pour le travail sur les ailes musclées, ainsi que pour le regard jovial. Il adoptera alors une technologie d'optiques adaptées aux homologations en cours. Quant à la trappe de recharge située sur le capot avant, en lieu et place de la prise d'air de la R5 de 1972, il sera compliqué – mais pas impossible – de la conserver à cet endroit, qui diffère de celui imposé par la plate-forme électrique. Le logo lumineux est toujours interdit en Europe, alors qu'à l'inverse les roues de 19 pouces pourront être conservées. Ainsi, le travail du design qui fait cohabiter des volumes souples, sur le capot et la partie arrière de la R5, avec des lignes tendues et musclées sur les flancs devrait passer le cap de la série. La production de la R5 de 2023 pourrait être française, mais le "prix accessible" annoncé par Luca de Meo lors de sa présentation du plan stratégique "Renaulution" remettra-t-il en cause cette volonté industrielle ?

La R5, icône solitaire

Beaucoup s'attendaient à découvrir un revival de la R4 qui fête en 2021 ses 60 ans. C'est pourtant la R5 qui a été choisie. Laurens van den Acker, le directeur des designs du groupe Renault, précise que *"si les icônes sont nombreuses chez Renault, certaines sont plus belles que d'autres !"* Et qu'en pense Gilles Vidal ? *"Pour l'instant, on se concentre sur cette R5 !"* Et à défaut de R4, pourquoi pas un revival de l'Estafette ? Le patron du style Renault sourit. *"Il est vrai qu'aujourd'hui, tous les VU familiaux sont basés sur la même morphologie. La faire évoluer demain ? Pourquoi pas. C'est intéressant, mais je ne suis pas en train de vous dire qu'on a un projet dans ce sens, pas du tout ! Il n'y a pas de R4 ou d'Estafette dans les tuyaux, même si, chez les designers, il y a toujours des croquis qui traînent partout."*

Renault Estafette.

RENAULT

SI CAPTIVANT QU'IL EST INUTILE DE CORNER LA PAGE.

TOYOTA C-HR GR SPORT, L'HYBRIDE REMARQUABLE.

GAMME TOYOTA C-HR HYBRIDE

À PARTIR DE

199 € /MOIS(1)

Entretien inclus**
& sous condition de reprise(2)

LOA* 37 mois, 1er loyer de **3 700 €**, prime à la conversion déduite(3), suivi de 36 loyers de **199 €**.
Montant dû en cas d'acquisition : **29 574 €**.

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

Gamme Toyota C-HR Hybride : consommations mixtes combinées (L/100 km) et émissions de CO_2 combinées (g/km) selon norme WLTP : de 4,9 à 5,3 et de 110 à 121.

* LOA : Location avec option d'achat. (1) Exemple pour un **Toyota C-HR Hybride 1,8L Dynamic Bleu Nébula** neuf au prix exceptionnel de **25 500 €**, remise de **5 000 €** déduite (2) LOA* 37 mois, 1er loyer de **5 200 €** ramené à **3 700 €** après déduction de la prime à la conversion gouvernementale de **1 500 €** (3) suivi de 36 loyers de **199 €**/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : **17 210 €** dans la limite de 37 mois & 30 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : **29 574 €**. Assurance de personnes facultative à partir de **30,60 €**/mois en sus de votre loyer, soit **1 132,20 €** sur la durée totale du prêt. Modèle présenté : **Toyota C-HR Hybride 2.0L GR SPORT avec option Pack Sound** neuf au prix exceptionnel de **33 800 €**, remise de **5 000 €** déduite (2) LOA* 37 mois, 1er loyer de **5 200 €** ramené à **3 700 €** après déduction de la prime à la conversion gouvernementale de **1 500 €** (3) suivi de 36 loyers de **335 €**/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : **21 934 €** dans la limite de 37 mois & 30 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : **39 194 €**. Assurance de personnes facultative à partir de **40,56 €**/mois en sus de votre loyer, soit **1 500,72 €** sur la durée totale du prêt. ** Entretien inclus dans la limite de 37 mois & 30 000 km (au 1er des 2 termes atteint). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours et valable pour tout Toyota C-HR Hybride neuf commandé avant le 30/04/2021 au plus tard, dans le réseau Toyota participant. (2) Se composant de 4 000 € TTC de remise et d'une aide à la reprise d'un véhicule de plus de 8 ans de 1 000 € TTC, selon référence au tarif conseillé en vigueur. (3) Sous réserve d'éligibilité à la prime à la conversion gouvernementale de 1 500€, voir détail sur www.primealaconversion.gouv.fr. En fin de contrat, restitution du véhicule dans votre concession avec paiement des frais de remise en état standard et des éventuels kilomètres excédentaires. Sous réserve d'acceptation par TOYOTA FRANCE FINANCEMENT, RCS 412 653 180 - intermédiaire d'assurance européen : n° D-P3GY-MUFY9-27 consultable sur www.orias.fr. *** Dans le réseau participant. Ouverture le dimanche selon autorisation. Voir toyota.fr.

GR SPORT

PORTES OUVERTES LES 13 ET 14 MARS 2021***

QUAND LES STARS RESSUSCITENT

Elles doivent avoir laissé sur la planète entière une image indélébile, malgré leur disparition, pour espérer renaître avec succès. Les icônes sont comme les bourgeons après l'hiver : un signe de vie qui prend racine sur un vieux tronc.

Par **Christophe Bonnaud**

Lors de la présentation du concept-car e-Legend en 2018 qui réinterprétait le coupé Peugeot 504, Gilles Vidal nous confiait que *"nous sommes dans l'ère du tout-électrique, de la voiture autonome, de la technologie de l'impression 3D de série… Mais cela n'empêche pas d'imaginer qu'une voiture électrique, autonome et connectée s'habille d'une silhouette « vintage »"*. Le réveil des icônes automobiles s'est amorcé à la fin du précédent millénaire, avec la peur du lendemain et une certaine crise d'identité. *"Alors on s'est réfugié dans des valeurs sûres"*, affirmait Gilles Vidal. Voici trois générations d'icônes : celles qui rencontrent le succès, celles qui n'ont pas osé y aller et celles qui n'ont jamais disparu !

Elles sont revenues !

RICHARD NEWTON

MINI

L'originale est apparue en 1959 grâce au génie d'Alec Issigonis. Sa réincarnation est signée BMW. Le groupe allemand va acquérir en 1994 Rover et tout ce qui gravite alors autour. BMW conservera Rolls-Royce et "MINI", qu'il écrit en lettres capitales. Une MINI qui n'est pas un modèle mais bien une marque avec de nombreuses silhouettes. La première débarque en juillet 2001, voici déjà vingt ans. Aujourd'hui, la gamme MINI existe en thermique et électrique et propose cinq silhouettes différentes : 3 et 5 portes, cabriolet, Clubman et Countryman.

VW COMBI

Le mythique Combi sera de retour l'année prochaine. 100 % électrique, il réinterprète le van adulé par des millions de baroudeurs. Destinée surtout aux marchés des États-Unis et de Chine, l'icône accueillera au moins six passagers. Le patron du design du groupe Volkswagen, Klaus Zyciora (ex-Bischoff), déclarait qu'il n'aurait pas réussi sa carrière s'il n'avait pas *"lancé un nouveau Combi"*. Le voilà exaucé. Ce nouveau arrivera 72 ans après la présentation du premier Combi – le programme Type 2 – en mars 1950 au Salon de Genève. Il utilisait alors le moteur et les trains roulants de la Coccinelle.

ILLUSTRATION ; JEAN-FRANÇOIS HUBERT

FIAT

ALPINE A110

Née en 1961 du génie de Jean Rédélé, la Berlinette Alpine A110 s'est éteinte en 1977. La marque Alpine fut enterrée par Louis Schweitzer en 1995. Depuis, tel le Phénix, elle n'a cessé de tenter son retour *(voir p. 92)* avec même l'envie d'un moteur avant ! En 2016 à Genève, la réincarnation de l'A110 est officialisée, puis en cette année 2021, c'est une gamme inédite, 100 % électrique, qui est annoncée pour le futur proche ! Il manque toutefois à l'A110 une version découvrable, voire Targa, pour s'attaquer à une autre icône : la Porsche 911 !

SEAN KLINGELHOEFER

VOLKSWAGEN

VOLKSWAGEN BEETLE

C'est Volkswagen qui fut le premier européen à sentir le filon du rêve réincarné, sous le crayon de J Mays. Le designer esquisse en 1994 le Concept 1, une Coccinelle devenue ensuite la New Beetle et la Coccinelle en France. Le passage à la série nécessita de reprendre la plate-forme de la VW Golf, ce qui dénatura un peu le projet. Mais la résurgence des icônes d'hier tient un peu de la folie : le client s'identifie à une star qu'il n'a pas forcément connue, et passe outre les innombrables défauts liés à des architectures modernes peu adaptées aux silhouettes d'hier. L'engouement déclenché par cette icône a trouvé son terme en 2020 avec l'arrêt de la production…

FIAT 500

Le groupe Fiat a effectué le travail d'exhumation de sa 500 avec son prototype Trepiuno dévoilé en 2004. En matière d'automobile, les valeurs sûres qui servent de socle à un rétro-design sont des modèles dont l'aura est mondiale. Il y a peu de voitures qui peuvent intégrer ce petit groupe : la Fiat 500 en fait partie. Le modèle de grande série est lancé le 4 juillet 2007, cinquante ans jour pour jour après la présentation de la 500, en 1957. C'est Luca de Meo qui avait poussé le projet de cette renaissance. Un bon présage pour la R5 de 2023 voulue par le même de Meo ?

RENAULT

LADA NIVA

C'est la surprise de la nouvelle stratégie du groupe Renault : englober dans une même synergie les marques Dacia et Lada. Ainsi, cette dernière va bénéficier de la plate-forme moderne CMF-B pour dériver ses futurs modèles (comme Dacia). Parmi eux, le retour annoncé de l'icône Niva. L'originale née en 1977 en URSS avec une boîte de vitesses étudiée chez Porsche (!) débarque en Europe en 1978, voici plus de quarante ans !

Elles n'ont *pas osé* !

OPEL

OPEL GT

En 2016, Karl-Thomas Neumann, alors patron d'Opel, dévoile l'Opel GT Revival. Son désir est alors de la produire d'ici à 2018. Ce coupé reprend les gènes de l'Opel GT produite de 1968 à 1973 et affiche des particularités de style étonnantes, avec un vitrage qui se fond dans la carrosserie, comme l'avait tenté Marcello Gandini sur sa Stratos Sibilo de 1978. Mais depuis, le groupe PSA a pris possession de la marque allemande avec la volonté d'une restructuration efficace. Elle passe par une réorganisation de la gamme et la suppression des silhouettes non rentables. Le projet tombe à l'eau…

RENAULT 4CV

Présentée en 1996 pour les 50 ans de la 4CV, la Fiftie aurait pu griller la politesse aux Mini et Fiat 500 (mais pas à la Beetle…) si Renault avait su flairer ce nouveau marché des icônes réhabilitées. Mais ce concept-car était basé sur un châssis de Spider Renault Sport et son industrialisation, jugée peu rentable, mit fin à une quelconque idée de production. Le responsable du design Renault de l'époque, Patrick Le Quément, insistait sur le fait que *"l'esprit de la 4CV transparaît dans la Fiftie sans pour autant tomber dans la réplique. Ce concept-car est ni rétro, ni nostalgique."* C'est le designer français Benoît Jacob qui signa son design avant d'enfanter celui de la BMW i8!

RENAULT

CHRYSLER

CITROËN 2CV

La 2CV est-elle assez connue mondialement pour en extraire un "revival" rentable? La réponse semble être non puisqu'elle n'a pas donné naissance à une descendante. C'est pourtant Chrysler qui a mis le plus d'énergie dans une réinterprétation de la française avec son prototype CCV (ou 2CV), ci-contre, conçu pour le marché chinois. Sans suite. Citroën rendit un hommage unique à sa 2CV avec son concept-car Revolte de 2009.

Elles ne sont jamais parties !

PORSCHE

PORSCHE 911

Elle n'a pas eu besoin de renaître, car elle n'a jamais disparu. Il n'est pas question pour elle de parler de fantômes réincarnés, mais d'évolutions du mythe. La Porsche 911 est comme la Mustang, la Chevrolet Corvette, voire le Mercedes Classe G ou le Land Rover Defender : intemporelle et éternelle. Présentée en septembre 1963 sous le nom de 901, puis dès l'année suivante sous celui de 911 – merci Peugeot –, la 911 faillit pourtant mourir devant les assauts de ses nouvelles sœurs à moteur avant, notamment de la 928 de 1977, enfantée pour lui succéder. Mais la Porsche a survécu et la huitième génération a été présentée voici deux ans. Pour son designer extérieur, Peter Varga, il n'y a pas d'angoisse à s'attaquer au renouvellement d'une 911. *"Vous devez respecter l'icône, mais la peur aurait un effet inhibiteur sur notre travail. Notre job consiste à être créatifs et à penser de manière innovante. Mais évidemment, nous devons tenir compte de l'histoire de la 911 ! C'est précisément cette combinaison qui rend la 911 si spéciale."*

PEUGEOT

Peugeot e-Legend : le coup manqué

Le designer du concept-car Peugeot e-Legend de 2018, Nicolas Brissonneau, avait fait monter l'envie : *"Avec e-Legend, nous avons signé un véhicule qui s'inspire profondément d'une icône, la 504 coupé. Il a des proportions incroyables, des flancs élancés comme ceux d'un félin, une allure bondissante, athlétique. Ce sont des codes immuables, l'ADN emprunté à notre histoire."* L'ex-patron de Peugeot, Jean-Philippe Imparato (aujourd'hui patron d'Alfa Romeo dans la nébuleuse Stellantis) a par la suite douché les espoirs des 50 000 signataires de la pétition qui imploraient le constructeur de produire ce concept-car. Non seulement investir près de 300 millions dans un véhicule électrique de ce segment paraissait hasardeux, mais Peugeot ne disposait pas encore de la plateforme 100 % électrique pour le faire.

FORD

FORD MUSTANG

Cette voiture des jeunes américains est née en 1964, l'année où Porsche commercialisait sa 911. Depuis, six générations font perdurer le mythe, même s'il a vacillé à la fin des années 1980, dans l'attente d'une quatrième mouture… Contrairement à la stratégie de Porsche, celle de Ford fut très aléatoire et dès la deuxième génération de 1974, crise pétrolière oblige, la Mustang perd son âme. En 1983, le logo mythique disparaît et il faudra attendre la 5e génération pour retrouver l'esprit d'origine. L'actuelle génération ne fait que conforter ce retour de la flamme et désormais, Ford veut jouer la carte de Mini en lançant une véritable famille Mustang. Premier enfant de cette *Mustang Family*, la récente Mustang Mach-E 100 % électrique qui part à la chasse aux Tesla.

Gonflée !

Avec un design franchement original cachant un gabarit de grand crossover derrière des allures de compacte rétro, la Ioniq 5 marque le coup pour inaugurer la première plate-forme 100 % électrique du groupe, nommée E-GMP. Habitabilité, connectivité, autonomie, performances : chaque aspect y est pensé pour exploiter tout le potentiel d'un véhicule dédié à sa technologie électrique.

Par **Nicolas Valeano**

La Ioniq 5 peut récupérer jusqu'à 100 km d'autonomie en 5 mn ou passer de 10 à 80 % en seulement 18 mn avec une borne ultra-rapide de 350 kW, grâce à son circuit en 800 volts.

Hyundai Ioniq 5

À partir de **42 000 €*** | Commercialisation : **juin 2021**

* Estimation, hors aide de l'État.

PHOTOS HYUNDAI

D'une structure très simple, la planche de bord fait la part belle aux deux écrans de 12,25 pouces, configurables dans 3 ambiances aux noms évocateurs : Douce, Délicate, Exubérante…

Attention, illusion d'optique ! Si la silhouette rétro de la Ioniq 5 peut rappeler certains modèles compacts des années 1970 (Lancia Delta, VW Golf 1, voire Hyundai Pony), son gabarit est plus semblable à celui d'un grand crossover… Car avec 4,63 m, elle dépasse de 13 cm le dernier SUV Tucson de la marque, avec une hauteur de 5 cm plus basse (1,60 m). Mais, surtout, son empattement de 3 m est plus long de presque 32 cm, se rapprochant de celui d'une Mercedes Classe S ! Bref, il nous tarde de découvrir "en vrai" cette curieuse auto pour nous rendre compte de ses proportions de compacte comme gonflée à l'hélium, même si un avant-goût nous en avait été donné avec le Concept 45 au Salon de Francfort 2019, plutôt proche du modèle final déjà. En tout cas, les ingénieurs coréens ont bien profité de la nouvelle plate-forme modulaire électrique "skateboard" (intégrant les batteries sous un plancher plat) pour exploiter au mieux l'espace disponible.

Visuellement, le traitement des détails est très affirmé avec des phares et feux aux pixels carrés comme sur des affichages digitaux vintage, des stries parallèles, des lignes taillées à la serpe sur les flancs, des poignées de porte affleurantes et des jantes 20 pouces ultra-travaillées… Une sacrée allure et une personnalité prometteuse pour cette Ioniq 5, dessinée sous la houlette du patron du design de la marque de Séoul, SangYup Lee.

Habitacle en mode relax

En comparaison avec sa spectaculaire carrosserie, l'intérieur donne une impression plus banale, avec une planche de bord qui semble massive, envahie de plastique et pas aussi inspirée. On y trouve des matériaux écoresponsables avec du plastique de bouteilles recyclées, de la laine et même une matière imitant le rendu du papier. Pour autant, l'ensemble n'est pas végan : le cuir reste de la partie, mais il est tanné de manière écologique. Mais à bord de la Ioniq 5, son atout immense – c'est le mot – est son espace particulièrement généreux, empattement XXL oblige. Les sièges avant et arrière sont inclinables pour une sieste et leur réglage est à mémoire. Le plancher est parfaitement plat et, entre les sièges avant, la grande console appelée Universal Island est coulissante sur 14 cm, un peu comme sur le Nissan Ariya. Une prise 220 volts est au niveau des places arrière, ce qui peut être ➛

Même si Ioniq devient la sous-marque des modèles 100 % électriques de Hyundai, le classique logo H reste présent sur le capot de l'auto. La fausse calandre cache les capteurs des aides à la conduite, et le bouclier intègre des ouvertures variables pour le refroidissement.

❶ La recharge inversée permet à la voiture de charger des appareils extérieurs avec une puissance qui peut aller jusqu'à 3,6 kW. Malin. ❷ 9 coloris extérieurs sont proposés, dont 5 teintes exclusives voulues inspirées de la nature et 2 à la finition mate (gris et jaune), tandis que 3 ambiances intérieures différentes sont au programme. ❸ Les sièges avant et arrière peuvent être inclinés en mode repos, avec une mémoire pour revenir à leur position initiale.

pratique pour charger un ordinateur. Côté coffre à bagages, Hyundai annonce un beau volume de 531 dm³ (1 600 une fois la banquette coulissante 1/3-2/3 rabattue). Il est complété par les 57 dm³ du coffre sous le capot avant "clamshell" (qui empiète sur les ailes).

Devant le conducteur trône une tablette support d'un couple d'écrans de 12,25 pouces pour l'instrumentation et l'infodivertissement (des touches séparées demeurent pour la climatisation et les menus principaux), avec différentes ambiances possibles et la compatibilité Android Auto et Apple CarPlay. En complément, l'affichage tête haute joue la carte de la réalité augmentée, plaquant sur le champ de vision du conducteur des indications en superposition, comme à bord de la Volkswagen ID.4. Les aides à la conduite semblent au niveau des propositions complètes actuelles, avec assistance de niveau 2 sur autoroute. Les manœuvres de parking peuvent être commandées de l'extérieur, sur l'appli du véhicule. Le système connecté Bluelink permet le guidage et l'affichage des informations en temps réel pour les stations de recharge et, à terme, des mises à jour à distance seront possibles.

Structure 800 volts !

Quatre configurations différentes sont au programme de la Ioniq 5, avec deux packs de batteries de 58 et 72,6 kWh et plusieurs options avec un ou deux moteurs. Côté recharge, idéalement, avec une borne ultra-rapide de 350 kW, la Ioniq 5 peut récupérer jusqu'à 100 km d'autonomie en 5 minutes ou passer de 10 à 80 % en seulement 18 minutes. Les Porsche Taycan et Audi e-tron GT ne sont plus les seules à proposer une recharge à 800 volts offrant de telles performances. Mais quelle est l'autonomie annoncée ? On parle d'environ 480 km pour la grosse batterie. Une valeur qui peut baisser si l'on abuse de la fonction qui permet de charger des appareils extérieurs avec 3,6 kW de puissance (un scooter, par exemple).

Les qualités dynamiques de l'ensemble semblent très soignées. De base, la voiture s'octroie le luxe d'une suspension arrière multibras et d'un bloc inédit englobant le moteur arrière et la transmission. C'est donc une propulsion, comme les ID de Volkswagen. La configuration la plus performante (avec la grosse batterie et 2 moteurs) offre une grande puissance de 70 kW à l'avant et 155 kW à l'arrière, pour respectivement 255 et 350 Nm de couple. De quoi propulser l'ensemble de 0 à 100 km/h en à peine 5,2 s et coller ses passagers aux sièges "Zero Gravity", promettant un excellent soutien. Dans tous les cas, la vitesse reste limitée à 185 km/h. La marque n'a pas encore communiqué sur la masse de la bête, mais on sait que la Ioniq 5 pourra tracter une remorque d'une masse maximale de 1 600 kg.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Hyundai prévoit de fabriquer 70 000 unités de sa Ioniq 5 en 2021 et 100 000 en 2022 (pour le monde entier) dans son usine coréenne. Des ambitions à la mesure de ce modèle qui semble bien armé pour affronter une concurrence florissante avec ses airs iconoclastes. À partir d'environ 42 000 € avant aides, la Ioniq 5 a de quoi entrer dans la short list des automobilistes qui s'apprêtent à franchir le pas. Les plus enthousiastes peuvent déjà réserver la série limitée de lancement Project 45 haut de gamme à 55 900 € (-3 000 € de bonus).

L'avenir, en mieux...

Pour sa première hybride rechargeable de série, McLaren a mis les grands moyens : nouvelle coque, moteur inédit, allègement convaincant. Mieux, l'Artura nous fait entrer dans l'ère des sportives "durables". Avec la manière.

Par **Jean-Éric Raoul** Photo **Greg**

Sera-t-il forcément triste et sans saveur, l'avenir automobile électrifié ? McLaren oppose avec l'Artura un démenti qui claque. Bien sûr, à 225 000 € le morceau, tout le monde ne pourra pas se la payer. Même si ses 129 g de CO_2/km permettent d'offrir aux clients français une jolie remise de 30 000 €, puisqu'elle échappe ainsi au supermalus qui plombe ses concurrentes. La P1 avait certes défriché le terrain de l'hybridation chez McLaren. Mais cette Artura est bien à l'origine d'une nouvelle génération de sportives. Elle inaugure à la fois une coque et un moteur inédits. Côté structure, il est toujours question de carbone. Mais elle n'a plus rien de commun avec celle de ses devancières. Quant au moteur, il s'agit là encore d'une première, avec un V6 biturbo de 3 litres en remplacement du V8 traditionnel. Un V6 très particulier, car ouvert à 120°, qui permet d'abaisser le centre de gravité et de loger une foule de choses au centre du V, en plus d'assurer un cycle d'allumage parfait. Au total, McLaren annonce une puissance cumulée de 680 ch et une autonomie de 30 km en tout-électrique. Normalement, c'est à ce moment que l'on voit arriver le sujet qui fâche, sur une sportive : le poids. La réponse de McLaren nous calme d'emblée : 1 498 kg… soit presque 400 kg de moins qu'une Peugeot 508 PSE. Voilà qui devrait suffire à préserver la précision et la pureté des sensations dont la marque s'est fait une spécialité. Sans oublier un niveau de performances appétissant. Les 8,3 secondes annoncées pour accélérer de 0 à 200 km/h donnent une vision assez nette de la poussée de l'engin. Un regret ? Que son style ne se détache pas plus de ses devancières, alors que l'Artura marque une si grande rupture.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Nous ne pouvons qu'en rêver ? C'est déjà beaucoup. L'électrification quasi obligatoire nous faisait craindre la disparition des pures sportives. L'Artura prouve au contraire qu'un futur automobile excitant reste possible.

McLaren offre aux Français une remise de 30 000 €… puisqu'elle échappe au supermalus.

McLaren Artura

À partir de **225 000 €*** | Commercialisation : **été 2021**

* Estimation.

Select club

La DS 4 n'est ni une berline ni un SUV. Ou alors un peu tout à la fois. C'est en tout cas ce qu'elle essaie de nous faire croire. Nous n'avons pas résisté à sa provocation. Pour notre première rencontre, à huis clos, nous lui avons collé dans les roues le plus dynamique des SUV et la plus innovante des berlines.

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

BMW X2 25e

À partir de **48 300 €**

Déjà commercialisé

DS 4 E-Tense

À partir de **37 900 €***

Commercialisation : **automne 2021**

* Estimation.

Mercedes A 250 e

À partir de **39 749 €**

Déjà commercialisée

	BMW X2 25e	DS4 E-Tense	Mercedes Classe A 250 e
Longueur	4,36 m	4,4 m	4,42 m
Largeur	1,83 m	1,83 m	1,92 m
Hauteur	1,53 m	1,47 m	1,44 m
Type moteur	3 cylindres, turbo essence + 1 électrique	4 cylindres, turbo essence + 1 électrique	4 cylindres, turbo essence + 1 électrique
Puissance	125 ch + 95 ch (élec.)	180 ch + 110 ch (élec.)	160 ch + 102 ch (élec.)
Couple	220 Nm + 165 Nm (élec.)	300 Nm + 320 Nm (élec.)	250 Nm + 300 Nm (élec.)
0 à 100 km/h	6,8 s	NC	6,6 s
Batterie	lithium-ion 10 kWh	lithium-ion 12,4 kWh	lithium-ion 15,6 kWh
Autonomie électrique (WLTP)	57 km	50 km	68 km
Coffre	410 dm^3	390 dm^3	310 dm^3

Données constructeurs

Elle en impose ! Plus de 1,8 mètre de large mais moins de 1,5 m de haut, des roues de 720 mm de diamètre, une garde au sol de 19 cm, une ligne de pavillon bandée comme un arc : la nouvelle DS 4 ne ressemble à aucune autre berline. Ce crossover d'un genre nouveau, qui pose quelque part les bases de la future famille ASL chez DS, picore dans toutes les catégories pour mieux s'émanciper. Mieux se réinventer.

Face à la berline Classe A

Lorsque les deux modèles se font face, la DS 4 semble prête à manger la petite Classe A. Plus que ses dimensions, finalement très proches de celles de la Mercedes, ce sont les proportions qui distinguent la DS 4. Ses grosses roues de 20 pouces affichent un diamètre de 720 mm contre seulement 630 mm pour l'allemande et ses "petites" roues de 18 pouces. Comme la petite Mercedes, la DS offre davantage de place à la tôle qu'au vitrage. Mais elle dynamise le métal par de multiples pliures. Pour se forger une véritable personnalité, elle s'offre de fins projecteurs Matrix directionnels et des feux LED arrière dits à écailles (obtenues par découpe laser). La Classe A, plus ronde, joue la carte de l'équilibre et de la discrétion. C'est moins vrai une fois à bord. S'il est possible de trouver que Mercedes en fait trop, notamment en termes d'éclairage d'ambiance, on ne peut qu'être impressionné par la disposition et la taille des écrans ainsi que par la facilité d'utilisation des multiples fonctions. Tout est à sa place et il est aisé de sélectionner l'ensemble des commandes en passant soit par le pavé tactile sur la console centrale soit, mieux encore, en utilisant les deux petits boutons sensitifs sur le volant.

Avec sa 4, DS n'atteint pas ce degré des technologie. Toutefois, la nouvelle venue a de quoi impressionner également. Dans un autre genre. Sa planche de bord, très verticale, très épurée, camoufle ses ouïes d'aération centrales, au-dessus des rares boutons physiques et sous l'éclairage d'ambiance à lumière indirecte – ce qui est tout de même plus chic ! La DS 4 ne cherche pas à rivaliser en matière

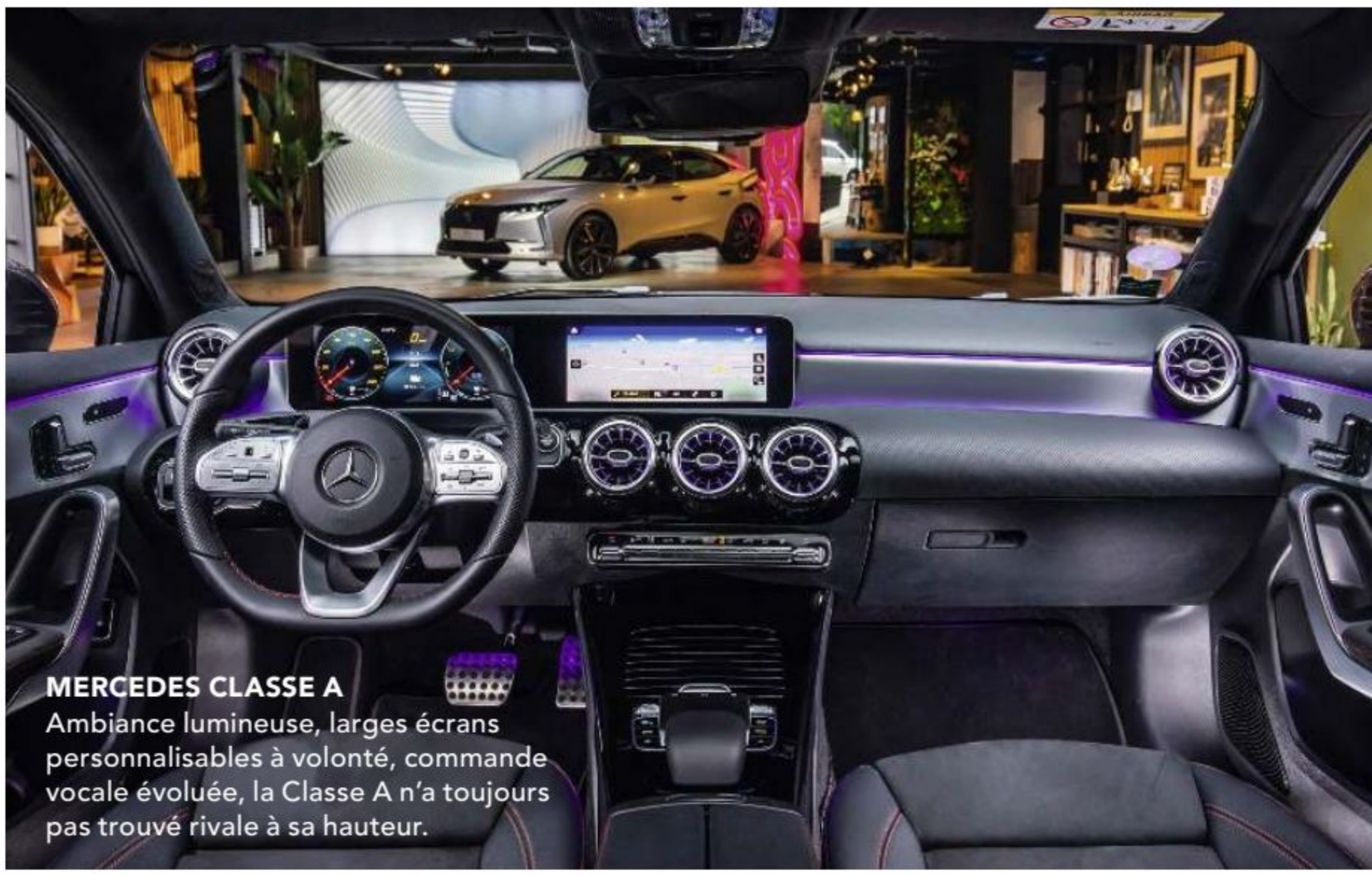
d'écrans face à la Classe A. Toutefois, si le combiné d'instruments manque de taille et de hiérarchisation, il peut être épaulé par un impressionnant système d'affichage tête de haute de 21 pouces qui donne l'impression de projeter, à une distance d'environ 4 m du conducteur, la vitesse, les limitations, les indications de direction et même quelques informations multimédia. À cela, il faut ajouter la vision nocturne capable d'alerter le conducteur d'un danger sur la route avant même que

DS 4
L'ergonomie progresse. Double écran tactile (celui du bas pour les raccourcis) et affichage tête haute digne d'une Classe S… La DS 4 n'a pas l'intention de faire de la figuration.

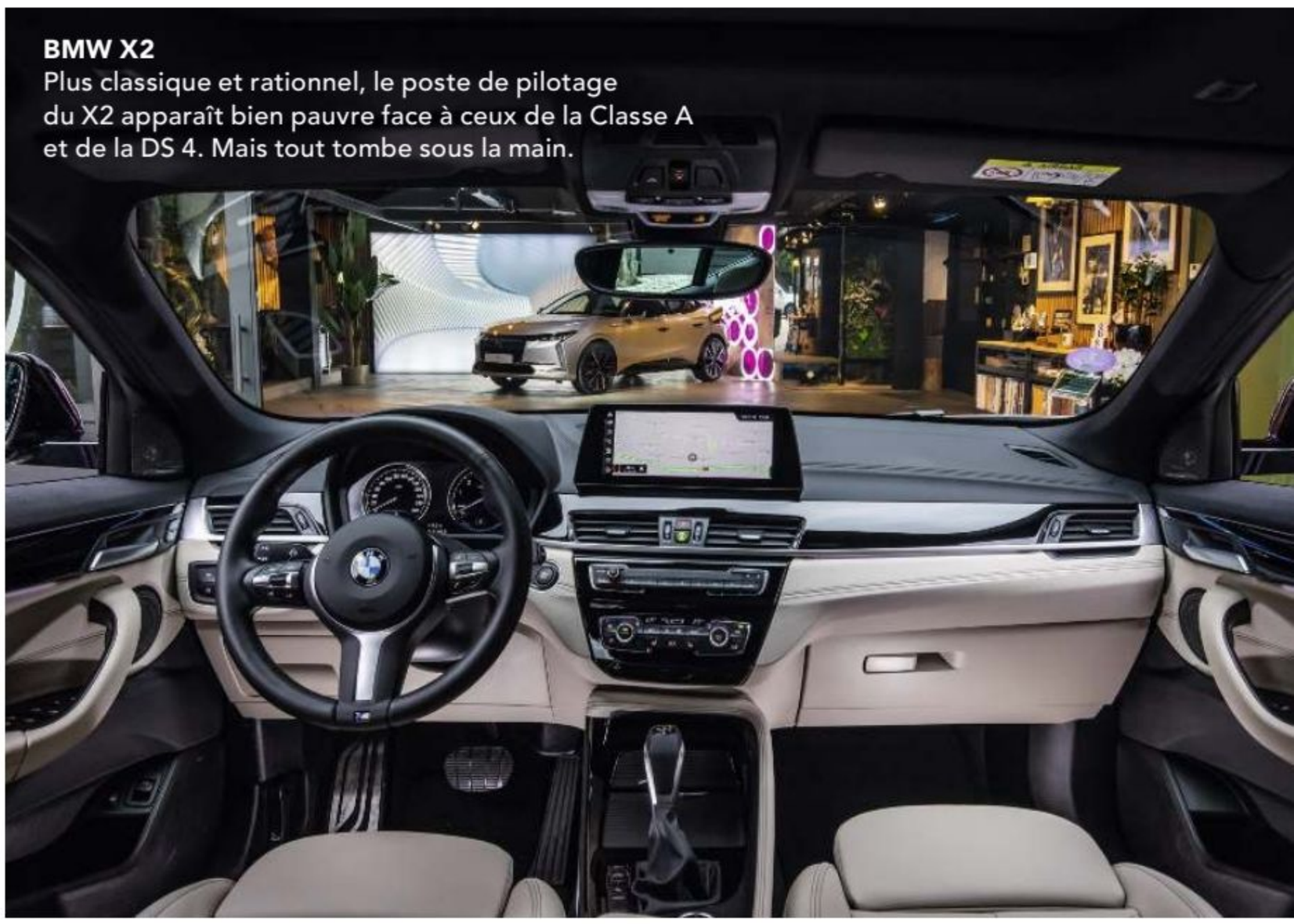
À vouloir courir deux lièvres à la fois, le chasseur revient bredouille… La DS 4 fait fi de l'adage…

celui-ci ait pu l'apercevoir. Au centre, l'écran multimédia bénéficie d'une belle fluidité. Il est possible de balayer les différentes pages, personnalisables sous formes de tuiles.

À l'avant comme à l'arrière, la DS 4 donne l'impression d'un espace plus vaste. Surtout, elle parvient presque à obtenir un plancher plat là où la Classe A impose un tunnel de servitude et limite l'accès aux caves à pieds. En termes de finition, les deux modèles font pratiquement jeu égal. Avantage à ➝



MERCEDES CLASSE A
Ambiance lumineuse, larges écrans personnalisables à volonté, commande vocale évoluée, la Classe A n'a toujours pas trouvé rivale à sa hauteur.



BMW X2
Plus classique et rationnel, le poste de pilotage du X2 apparaît bien pauvre face à ceux de la Classe A et de la DS 4. Mais tout tombe sous la main.

Grâce à ses dimensions généreuses et à ses roues de grand diamètre, la DS 4 ne se laisse pas dominer par un X2, pourtant plus haut de 6 cm.

BMW X2
À l'arrière du X2, les occupants profitent d'un large espace devant leurs jambes. Mais ils sont installés sur une banquette courte.

la française pour le choix des matériaux, à l'allemande pour la finesse des ajustages.

Face au SUV BMW X2

La DS 4 peut-elle légitimement se positionner en alternative aux SUV ? Oui, mais pas n'importe lesquels. Pour qui cherche un SUV plus habitable que dynamique (BMW X1, Audi Q3), la DS 4 aura du mal à avancer ses pions. Son coffre de 390 dm³ et ses assises positionnées plus bas seront des freins, pour beaucoup rédhibitoires, que son style élancé aura bien du mal à contrebalancer. En revanche, face aux plus dynamiques du genre, elle peut tenter l'opposition frontale. Prenons le X2 qui mesure 4,36 m de long pour 1,83 m de large et 1,53 m de haut. Face à la DS 4, la différence n'est flagrante à aucun moment. Ceci grâce à la garde au sol de 189 mm (contre 147 mm pour l'allemand) et, bien évidemment, toujours aux roues de grand diamètre.

C'est surtout vrai pour la version Cross et ses multiples accastillages extérieurs, même si la DS 4 "classique" présente exactement les mêmes caractéristiques. À bord, cette fois-ci, c'est l'inverse du match précédent. Autant le BMW, tiré à quatre épingles, rassure avec une

Les trois modèles disposent d'un attelage hybride rechargeable leur permettant de parcourir entre 50 km (DS 4) et 68 km (A 250 e) en tout-électrique.

instrumentation rationnelle et parfaitement lisible, autant la DS 4 brille par l'ambiance qui se dégage à son bord. En faisant l'impasse sur les versions à boîte mécanique, les designers ont pu profiter de l'espace dégagé pour agencer la console centrale. Outre un énorme rangement, celle-ci accueille l'écran dit Touch Screen, plus petit, qui permet de commander plus rapidement certaines fonctions (aller à la maison, appeler untel, écouter tel artiste) grâce à des raccourcis. Ce petit écran permet aussi la reconnaissance d'écriture, assez pratique pour entrer une adresse dans le système de navigation.

À la place, le X2 dispose de sa fameuse molette i-Drive, très critiquée au lancement mais plus pratique à l'usage que de nombreuses solutions soi-disant plus innovantes. Quant au levier de vitesses, il est bien présent et peu harmonieux. En matière d'espace à bord, là encore, les deux modèles se marquent à la culotte. Et si la sensation est plus marquée

BMW X2

PLUS
Habitabilité équilibrée
Esprit sportif
Finition soignée

—

MOINS
Ambiance très classique
Banquette arrière peu confortable

DS 4
Malgré son pavillon fuyant, la DS 4 soigne ses passagers arrière. Visibilité médiocre vers l'avant.

MERCEDES CLASSE A
On se sent un peu à l'étroit à l'arrière de la Classe A et l'absence de véritables caves à pied oblige à composer. Les sièges avant restreignent la visibilité.

à l'arrière du BMW, c'est aussi dû à sa banquette (coulissante sur les versions thermiques) plus courte de 4 cm.

Hybridation salvatrice

Arriver sur ce segment sans version électrifiée tient aujourd'hui du suicide. Si la DS 4 pense aux gros rouleurs et conserve un BlueHDi de 130 ch, elle mise beaucoup sur sa version E-Tense. Constitué d'un 4 cylindres 1.6 PureTech et d'un moteur électrique de 110 ch logé dans le carter de boîte de vitesses automatique à 8 rapports, l'attelage revendique 225 ch. Ce sont peu ou prou les puissances affichées par ses deux rivales du jour, la Mercedes A 250 e et le BMW X2 25e. Avec sa batterie de 12,5 kWh (brut), la DS 4 assure pouvoir parcourir environ 50 km en mode 100 % électrique après une charge complète réalisable en 1 h 45 sur une prise 32 A. Des caractéristiques que l'on retrouve aussi sur les deux allemandes. Mais seul le X2 profite d'une transmission aux quatre roues. Malgré sa plate-forme EMP2 revue et corrigée, la compacte de chez DS, privée de train arrière multibras, ne pourra sans doute pas recevoir un deuxième moteur électrique à l'arrière en cours de vie. Ce qui pose deux problèmes : l'absence de transmission intégrale, y compris sur la version Cross, et l'assurance de ne pas pouvoir suivre les constructeurs allemands dans la course à la puissance. Rappelons qu'un X2 M35i affiche plus de 300 ch et une Mercedes A 45 AMG, plus de 400 ch.

La française pourrait toutefois garder la tête haute sur la route. Pour plusieurs raisons. Primo, elle partage sa plate-forme avec la future 308, gage de précision de conduite si l'on se réfère à ce qu'a proposé jusqu'alors le constructeur sochalien. Secundo, la DS 4 héritera (série sur E-Tense, option sur les autres versions) de la suspension par caméra, déjà vue sur le DS 7 Crossback, qui assure un toucher de route particulièrement ouaté. Elle pourra aussi compter sur une foule d'équipements et d'assistances à la conduite, des projecteurs Matrix LED directionnels à la conduite semi-autonome de niveau II avec prise en charge des dépassements.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Jamais une française n'avais été aussi bien armée pour résister aux premiums allemands. En termes de présentation et de finition, la DS 4 ne doit rien à une Classe A ou un BMW X2. Ses dimensions généreuses la situent entre les berlines et les SUV compacts et elle pourra compter sur des équipements de nouvelles technologies, au même titre que ses rivales. Reste une offre mécanique un peu faible pour se battre à armes égales sur l'ensemble du spectre.

DS 4

PLUS
Ambiance et finition
Suspension sophistiquée
Équipements innovants

—

MOINS
Gamme moteurs restreinte
Visibilité vers l'arrière

MERCEDES CLASSE A

PLUS
Nombreuses motorisations
Ambiance intérieure
Ergonomie bien pensée

—

MOINS
Peu de confort aux places arrière
Visibilité périphérique

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Audi

De à Z à A

Par **Jean Bourquin**

A3 Du diesel, en veux-tu en voilà. Du costaud en l'occurrence. De fait, l'A3 reçoit la variante de 200 ch du 4 cylindres 2.0 TDI, alias 45 TDI chez Audi, le paquet cadeau retenant la boîte robotisée à sept rapports S-Tronic 7 et la transmission Quattro sans autre choix possible. La Sportback (5 portes) et la Berline (4 portes), soit les deux carrosseries disponibles sous le label A3, sont concernées. A3 Sportback 45 TDI : 47 190 ou 48 090 € sous les finitions S Line et Design Luxe. Malus mini/maxi : 400/1 074 €. A3 Berline 45 TDI : 47 740 ou 48 640 € sous les mêmes finitions. Malus mini/maxi : 280/740 €.

Audi A3

PHOTOS AUDI

LA GAMME **AUDI Q5**

Motorisations/Boîtes	Malus/Bonus	Finitions	Prix
Essence hybridation légère			
45 TFSI Mild Hybrid - 2.0 265 ch BVR7 4x4	Malus : 10 980 €/21 171 €	S Line/Avus	63 020 €/67 020 €
Diesel hybridation légère			
35 TDI Mild Hybrid - 2.0 163 ch BVR7 4x2	Malus : 400 €/1 761 €	Q5/Design/S Line/Avus	49 890 €/52 990 €/57 890 €/61 890 €
40 TDI Mild Hybrid - 2.0 204 ch BVR7 4x4	Malus : 2 544 €/6 375 €	Design/S Line/Avus	55 880 €/60 780 €/64 780 €
50 TDI Mild Hybrid - V6 3.0 286 ch BVA8 4x4	Malus : 25 349 €/30 000 €	S Line/Avus	70 430 €/74 430 €
Hybride rechargeable			
50 TFSIe - 299 ch cumulés BVR7 4x4	Bonus : 0 €	Design/S Line/Avus	62 990 €/67 890 €/71 890 €
55 TFSIe - 367 ch cumulés BVR7 4x4	Bonus : 0 €	S Line	70 950 €

LA GAMME **AUDI Q5 SPORTBACK**

Motorisations/Boîtes	Malus/Bonus	Finitions	Prix
Essence hybridation légère			
45 TFSI Mild Hybrid - 2.0 265 ch BVR7 4x4	Malus : 10 980 €/21 171 €	S Line/Avus	65 720 €/70 220 €
Diesel hybridation légère			
40 TDI Mild Hybrid - 2.0 204 ch BVR7 4x4	Malus : 2 544 €/5 715 €	Design/S Line/Avus	59 080 €/63 480 €/67 980 €
50 TDI Mild Hybrid - V6 3.0 286 ch BVA8 4x4	Malus : 24 472 €/30 000 €	S Line/Avus	73 130 €/77 630 €
Hybride rechargeable			
50 TFSIe - 299 ch cumulés BVR7 4x4	Bonus : 0 €	Design/S Line/Avus	65 690 €/70 590 €/74 590 €
55 TFSIe - 367 ch cumulés BVR7 4x4	Bonus : 0 €	S Line	73 650 €

Kia

Kia Stonic

KIA

Stonic C'est l'histoire d'un revenant. D'un moteur porté disparu au moment où le Stonic fut restylé, l'été dernier. Ledit 3 cylindres 1.0 T-GDi de 100 ch est de retour, sans passer par la case "hybridation légère" contrairement à son homologue de 120 ch. Ce dernier composait, jusqu'à présent, la gamme à lui tout seul. Stonic 1.0 T-GDi 100 BVM6 : de 19 690 à 25 190 €. Ajoutez 1 000 € pour la boîte robotisée DCT7, à partir de la seconde finition Active. Malus aux abonnés absents.

Volkswagen

Volkswagen ID.4

ULI SONNTAG

ID.4 Gamme courte pour le SUV électrique ID.4, en début de carrière s'entend. Les versions bimoteurs sont attendues plus tard, le fait est. Les ID.4 monomoteurs, pour leur part, sont disponibles sous trois variantes, soit 148, 170 et 204 ch. La plus puissante est alimentée par une batterie de traction de 77 kWh, avec, au résultat, une autonomie qui varie de 506 à 520 km (de la finition la plus huppée à la livrée d'entrée de gamme). C'est beaucoup. Quant à l'équipement, tout énumérer relève de la mission impossible en si peu de place. Une chose est sûre, on trouve de tout, du chargeur smartphone par induction servi d'office au toit vitré panoramique (à partir de la finition Family), sans oublier l'amortissement piloté (finition Max) ou encore l'assistant de conduite semi-autonome (finition City et à partir de la finition Business pour la version propulsée par l'électromoteur de 204 ch). "Propulsée" est le mot : pour rappel, les ID.4 monomoteurs recourent à leurs roues arrière pour se déplacer.

LA GAMME VOLKSWAGEN ID.4

Électromoteurs/Batteries	Autonomie	Bonus	Finitions	Prix
Pure 148 ch/52 kWh	345 ou 341 km	(1)	City/Style	39 370 €/44 470 €
Pure Performance 170 ch/52 kWh	345 ou 341 km	(2)	City/Style	40 870 €/45 970 €
Pro Performance 204 ch/77 kWh	de 520 à 506 km	(3)	Life/Business/ Family/Tech/Max	47 660 €/51 660 €/52 910 €/ 56 220 €/59 680 €

(1) 7 000 € pour les 2 finitions. (2) 7 000 € pour la finition City, 3 000 € pour la finition Style. (3) 7 000 € pour la finition Life, 3 000 € pour les finitions suivantes.

Audi Q5 Sportback

Q5 Sportback Le Q5 en tenue de coupé se veut plus élitiste que sa matrice. Ce faisant, le diesel 35 TDI de 163 ch, la transmission aux roues avant qui va avec et la finition de base Q5 ne figurent pas à son programme.

Q5 Maigrelette en début de carrière, l'offre moteurs du Q5 restylé se remplume à vue d'œil. Trois nouveaux entrants déboulent d'un coup, le lot retenant le diesel d'entrée de gamme qui faisait jusqu'ici défaut. Grâce à cette variante de 163 ch de l'inusable 4 cylindres 2.0 TDI, alias 35 TDI sous le capot du Q5, ladite gamme débute désormais au-dessous de 50 000 €… C'est la seule motorisation à n'entraîner que les roues avant, on notera, avec à la clé un malus soutenable si l'on ne force pas trop sur les équipements. Viennent ensuite deux modules hybrides rechargeables, respectivement baptisés 50 TFSIe et 55 TFSIe. Ces nouveaux membres sont bâtis sur le même schéma (4 cylindres 2.0 TFSI de 265 ch + électromoteur de 143 ch + batterie de traction de 17,9 kWh), mais délivrent des puissances combinées différentes. Soit 299 et 367 ch par ordre d'appellation. Tablez sur une autonomie maximale de 62 km en mode électrique dans les deux cas.

Audi Q5

OFFENSIVE TIMIDE MAIS INNOVANTE

LUZITANIJA /ADOBE STOCK

APRÈS PLUSIEURS TENTATIVES INFRUCTUEUSES, DES CONSTRUCTEURS EN PROVENANCE DE CHINE SONT PARVENUS À PÉNÉTRER LE MARCHÉ FRANÇAIS. DEUX MARQUES ET DEUX APPROCHES COMMERCIALES DIFFÉRENTES, MAIS UN MÊME BUT : S'IMPLANTER DURABLEMENT EN SURFANT SUR LA VAGUE DU VÉHICULE ÉLECTRIFIÉ.

Par **Arnaud Murati**

Aiways ne disposera d'aucun point de contact physique entre la marque et ses clients une fois la phase de lancement achevée.

AIWAYS

La marque MG a investi quelques mètres carrés du côté de Paris-République. L'idée est d'y rester et d'installer la marque dans le paysage français.

Avec des constructeurs français dominants et leurs tentaculaires réseaux de distribution, le schéma de vente d'une voiture en France n'a guère évolué depuis des décennies. La marque Aiways, qui demeure une start-up à ce jour, fait fi de ces traditions commerciales : pas de showroom à plusieurs centaines de milliers d'euros, pas de réparateurs dédiés. Aiways représente la quintessence de la puissance d'Internet aujourd'hui et la volonté des industriels de sous-traiter les tâches les plus dispendieuses. Pour acquérir l'U5, le SUV 100 % électrique d'Aiways, il s'agit donc d'abord et avant tout de pianoter sur son PC. Le véhicule vous plaît ? Un commercial vous contactera par téléphone. Une envie irrépressible de l'essayer ? La société UX2 se fera une joie de venir à votre domicile ou à votre travail pour que vous goûtiez aux joies du tout-électrique. Vous avez finalement craqué pour l'U5, mais un petit souci technique vous gâche votre plaisir ? Rendez-vous chez Feu Vert, soit au coin de la rue… *"Le mode de fonctionnement consiste à s'affranchir de toutes les contingences habituelles"*, sourit Serge Cometti, le directeur général de Car East France, qui agit à la fois comme importateur de la marque Aiways et comme distributeur parisien pour la marque MG.

UN ACCUEIL ORIGINAL

Il convient toutefois de faire quelques concessions en phase de lancement. Afin de présenter son SUV, Aiways a investi une boutique dans le XI[e] arrondissement de Paris. Quelques mètres carrés, une auto, un commercial, un canapé, une machine à café. Les villes de Lyon, Marseille, Bordeaux et Toulouse devraient elles aussi héberger des *Aiways houses* éphémères dans les semaines à venir. Une fois l'opération terminée, ce sera aux commerciaux d'UX2 de faire vivre la marque. Les clients ne seront pour leur part pas lâchés dans la nature. Aiways n'entend pas proposer un service virtuel, mais innovant. Ce sont 20 centres Feu Vert (sur 352) qui seront bientôt en capacité d'assurer la maintenance des Aiways. La start-up GoMécano est aussi habilitée à la maintenance des véhicules chinois, elle intervient directement à domicile.

Du côté de MG, qui n'a désormais plus rien de britannique puisque propriété du constructeur chinois SAIC, les ambitions sont affichées : 5 000 voitures vendues en France cette année serait un résultat honorable (soit peu ou prou le volume annuel réalisé par Porsche), après les 665 ventes réalisées en 2020. Un résultat encore éloigné du Royaume-Uni, où MG s'est permis de distribuer l'an passé 18 145 autos (+ 41 %) alors même que le marché britannique a flanché de 29,4 %… Afin d'avoir les moyens de ses ambitions, MG a choisi de développer un réseau de distribution traditionnel dans l'Hexagone. Près de 30 opérateurs privés arborent déjà le panneau MG. Le but est de monter à 80 points de vente sur le territoire métropolitain en 2021. ➤

LA NORVÈGE DÉJÀ CONQUISE

S'il est un pays où l'électrique a du succès en Europe, c'est bien en Norvège : 53 % des immatriculations de véhicules neufs en janvier 2021 ont été le fait d'une voiture 100 % électrique. Dans cette contrée où il fait bon rouler "vert", les constructeurs chinois concentrent leurs efforts. La marque BYD, d'abord : 37 concessionnaires la distribuent déjà. Sa concurrente Maxus est à peine moins fortement représentée tandis que le 28 janvier dernier, la marque Hongqi a fait savoir que 44 établissements dédiés allaient ouvrir : *"L'objectif est que toutes les grandes villes de Norvège aient un concessionnaire Hongqi au cours de l'année"*, a fait savoir le constructeur de véhicules de grand luxe. Hongqi se veut en effet ni plus ni moins que l'équivalent de Rolls-Royce ou de Bentley en Europe. Mais à 60 000 € le SUV E-HS9, il y a fort à parier que sa diffusion sera un brin moins confidentielle.

> *« SAIC lancera des produits à raison d'une nouvelle voiture par trimestre afin de saisir cette manne »*
>
> **Communiqué de SAIC, maison mère de MG**

À l'instar d'Aiways, tout a été pensé pour conquérir l'ensemble des catégories d'automobilistes. MG vient tout juste de recruter un vendeur dédié aux flottes professionnelles et ne cache pas que des postes sont encore à pourvoir, car seules 26 personnes constituent l'équipe de MG France pour l'instant.

Pour SAIC, la maison mère, la France n'est évidemment qu'un pion au sein d'un grand échiquier qui se nomme l'Europe : *"L'Europe est devenue le plus grand marché mondial de véhicules à énergie nouvelle et a connu une croissance explosive. Cette année, SAIC lancera des produits à raison d'une nouvelle voiture par trimestre afin de saisir cette manne"*, a fait savoir le constructeur dans un communiqué. Et de promettre des opérations rentables en Europe d'ici 4 à 5 ans, lorsque *"les ventes annuelles de la SAIC à l'étranger s'efforceront de franchir la barre du million et demi d'unités"*. Outre MG, SAIC est aussi implanté en Europe avec la marque d'utilitaires Maxus, qui est déjà distribuée en Belgique, mais pas en France à ce jour malgré des promesses en ce sens.

Voilà pour le premier constructeur chinois. Son dauphin, le groupe Geely, a choisi une autre méthode pour s'implanter sur le Vieux Continent. Il possède la marque suédoise Volvo depuis 2010 et a acquis 10 % du capital de Daimler (Mercedes-Benz) en 2018. Mais Geely a également fait le choix de lancer les marques Lynk & Co et Polestar en Europe. Annoncée depuis plusieurs années, Lynk & Co a commencé ses opérations en Suède et aux Pays-Bas fin 2020. Point de date de lancement pour la France à l'heure actuelle, mais le modèle de distribution, qui consistera surtout à proposer des voitures par abonnement mensuel, demeure un sacré point d'interrogation.

Lynk & Co proposera son SUV 01 par un système d'abonnement. La vente sera possible, mais ne sera pas privilégiée par la marque.

LYNK & CO

Polestar se révèle être une autre histoire. Cette marque premium, jadis département compétition de Volvo, possède déjà des showrooms en Allemagne, au Royaume-Uni, aux Pays-Bas, en Belgique, en Suède, en Norvège, etc. Alors que la France n'aurait dû être qu'une étape, une bataille juridique entre PSA et Polestar bloque pour l'instant la machine. Le constructeur français trouve en effet que le logo de Polestar ressemble beaucoup trop à celui de Citroën ! ■

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Qu'ils avancent masqués grâce à des alliances capitalistiques ou à découvert avec des marques totalement nouvelles, les constructeurs chinois sont désormais bel et bien présents en Europe. Toute la question est désormais de savoir quelle place, ou plutôt quelles parts de marché ceux-ci parviendront à conquérir. L'histoire des coréens peut être une base de comparaison. Hyundai est présent sur plusieurs marchés européens depuis 1990. À ce jour, le groupe coréen revendique 7 % des ventes en Europe, soit 841 520 unités en 2020 sur un total de 11,9 millions.

EFFETS D'ANNONCE NUISIBLES

Voilà désormais quinze ans que les constructeurs chinois tournent autour du marché français. Mais bien souvent, l'aventure se termine avant même d'avoir commencé. Landwind, Brilliance, Shuanghuan, Great Wall, Qoros… La liste des marques chinoises qui ont promis le grand soir à l'Europe commence à devenir longue. Dernière non-aventure en date, celle de Byton. La marque a été fondée en 2017 par deux Allemands, Daniel Kirchert et Carsten Breitfeld, autrefois hauts cadres de BMW. Leur but, à l'instar de bien des marques chinoises, était de proposer des véhicules électriques de très haute qualité à des prix forts compétitifs. Afin de mettre au point leur SUV M-Byte, ils avaient recruté David Twohig, un ingénieur de renom qui venait à peine d'achever la conception de l'Alpine A110 pour le compte de Renault. Bureaux en Californie, en Allemagne, moyens de production chinois, l'aventure était prometteuse au point qu'en mars 2020, Byton avait révélé ses projets : un accord de distribution venait d'être signé avec le groupe de distribution français Bymycar (83 points de vente sur le territoire), tandis que la construction d'un premier showroom en Europe, à Zurich, était présentée comme imminente. Mais à peine un mois plus tard, première alerte : Byton ne communique plus sur les réseaux sociaux ni ailleurs. Selon le quotidien japonais *Nikkei*, la branche américaine de Byton aurait commencé à être progressivement liquidée dès cette époque. Trois mois plus tard, soit en juillet 2020, le P.-D.G. aurait quitté le navire pour se consacrer à une autre marque chinoise tandis que son second, Daniel Kirchert, aurait rejoint Hong-Kong un peu plus tard : Byton aurait oublié de verser les salaires de ses 70 employés allemands depuis octobre dernier… Aujourd'hui et en dépit d'un communiqué datant de janvier 2021, Byton ne donne plus signe de vie en Europe tandis qu'aucune voiture n'a jamais été produite en série.

GS27
DEPUIS 1968

Ligne de Soins pour véhicules

AUTO, MOTO & CYCLE

PAS DE SOUCI VOUS ÊTES PRÊTS

NOUVEAU

GS27 CLASSICS

NOUVEAU

CIRE EXPRESS CÉRAMIQUE

BRILLANCE ÉCLATANTE

EFFET ULTRA **DÉPERLANT**

AGIT COMME UN BOUCLIER

SIO CONCENTRÉ EN SILICIUM

LA RÉFÉRENCE
FABRICATION FRANÇAISE

SIMPLICITÉ D'USAGE

PULVÉRISEZ - ESSUYEZ - PROFITEZ

Fabrication française Depuis 1968

Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Cycle
sur **www.GS27.com** et en magasins spécialisés.

ZONE ROUGE

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

PHOTOS : CARPIX

Différence de taille avec l'actuel Kadjar : la ceinture de caisse est rectiligne de bout en bout. Les proportions restent peu ou prou les mêmes.

Les feux arrière s'affinent et se prolongent sur le hayon, ce que ne laisse guère entrevoir l'épais camouflage.

RENAULT KADJAR : MODE DYNAMIQUE

Nouvelle plate-forme et apparence physique acérée pour le Kadjar second du nom. Le SUV siglé Renault revient dans la course.

À dire vrai, le Kadjar ne l'a jamais été, dans la course. Certes peu sujette à la critique en mouvement, l'actuelle génération souffre de plusieurs maux, à commencer par son allure falote. Citons, de même, une qualité perçue en retrait des standards admis et une technologie embarquée en retard de plusieurs trains. Toutes choses qui ne pardonnent pas dans le segment des SUV compacts, le plus concurrentiel du moment. Renault n'abandonne pas la partie. Et, ces photos l'attestent, ne casse pas tout pour tout recommencer.

Premier constat, le nouvel arrivant conserve les proportions de son prédécesseur en longueur et en hauteur (respectivement 4,50 m et 1,62 m sur la mouture en circulation). L'apparence physique, quant à elle, perd ses rondeurs (les disgracieuses "poignées d'amour" sur les hanches ont disparu), au profit de lignes tendues et d'angles vifs en surnombre, comme le laisse deviner l'épais camouflage. L'œil averti notera la face avant coupée net à la verticale, les projecteurs réduits à des meurtrières et les feux arrière désépaissis. En bref, Renault dynamise son SUV sans le dénaturer. L'évolution plutôt que la révolution.

Plate-forme aimablement fournie par le nouveau Nissan Qashqai et hybridation à outrance pour le Kadjar second du nom. Les diesels sont en suspens.

De l'hybride, en veux-tu en voilà

La remarque ne s'appliquera pas à l'intérieur. C'est attendu, Renault aura nettoyé au Karcher le mobilier, sans nul doute moulé dans des matériaux répondant aux critères de qualité en vigueur à ce jour. De même n'a-t-elle aucun sens pour tout ce qui concerne la base technique. À cet égard, le nouveau Nissan Qashqai fournit la matière première et la déferlante d'assistances à la conduite qui va avec. Le panier retient tous les types d'hybridation connus (légère, simple et rechargeable), plus une poignée de blocs essence puisés dans les stocks existants. La rumeur, enfin, dit que les diesels ne seront pas invités à la fête. Pour notre part, nous émettons quelques réserves sur la question.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : automne 2021

Prix : à partir de 27 000 €*

Concurrent : Peugeot 3008, Nissan Qashqai et autres…

*Estimation

PRODUCTION

La Citroën C5 prendra la route de la soie

Pour la DS 9, c'est acté. La grande berline censée incarner le luxe à la française est et restera fabriquée en Chine, sans exception possible. En ce qui concerne la C5, qui sera dévoilée dans les semaines qui viennent, le doute était permis. La nouvelle venue devait sortir de l'usine de Rennes-La Janais (Ille-et-Vilaine), disait la rumeur de manière crédible. Raté. Citroën la produira en Chine, et nulle part ailleurs. Au demeurant, les deux marques battant pavillon français ne sont pas les seules à délocaliser chez l'oncle Xi Jinping. Le Dacia Spring, le SUV électrique de la marque roumaine, traversera les steppes pour rejoindre l'Europe, suivi dans la foulée par la Smart Fortwo, qui, entre-temps, aura quitté son site de production français… Dans le même cas, citons le BMW iX3, la variante électrique du SUV X3, la Volvo S90 et l'ensemble de la gamme de la marque Polestar, née suédoise.

POLESTAR

FRANCOIS BAUDIN/DPPI

DISPARITION

Hannu Mikkola (1942-2021) : le gentleman des rallyes

Excellent pilote, doublé d'un gentleman unanimement apprécié, Hannu Mikkola nous a quittés le 26 février, des suites d'un cancer. Ce n'est qu'après avoir terminé ses études d'ingénieur que ce Finlandais s'était installé au volant. Aussi à l'aise sur les rallyes rapides (il a gagné sept fois les Mille Lacs !) que sur les épreuves au long cours comme le Rallye du Maroc ou le Bandama, Hannu Mikkola est resté dans les annales de son sport pour avoir été le premier à faire triompher la révolutionnaire Audi Quattro en 1981. C'est d'ailleurs avec cette auto qu'il a été sacré champion du monde à 41 ans en 1983. *A.P.*

COCORICO

La Peugeot 208, bête à concours

La 208 cumule les titres, au nombre de vingt-quatre avant ce qui suit. Ce coup-ci, c'est au tour d'un jury exclusivement féminin, composé de 50 journalistes venues du monde entier (notre consœur Mélina Priam représente la France), de l'élire Voiture mondiale des femmes de l'année 2021 (*Women's World Car of the Year*), dans la catégorie des citadines. La 208, à cette occasion, devance la Toyota Yaris élue Voiture de l'année en Europe… Peugeot, au reste, est à la fête. Le 2008 monte sur la plus haute marche du podium dans la catégorie des SUV urbains. Les autres gagnantes par catégories sont les suivantes : Skoda Octavia (berlines familiales), Lexus LC500 Cabrio (voitures de luxe), Ferrari F8 Spider (voitures de sport), Land Rover Defender (SUV de classe intermédiaire), Kia Sorento (SUV familiaux), Ford F-150 (pick-up) et Honda e (voitures électriques).

Peugeot 208

YANN LEFEBVRE

ERIC KRUEGL

"Il ne sera pas facile pour Tesla de maintenir le rythme que nous avons vu jusqu'ici, car le reste de l'industrie avance vite."

Oliver Zipse, *président du conseil d'administration de BMW, cité par la publication allemande* Automobilwoche.

En clair, la situation de quasi-monopole de Tesla sur le marché mondial des voitures électriques, c'est (bientôt) fini. Les constructeurs "traditionnels" se mettent sur les rangs, à l'image de Jaguar, qui ne commercialisera que des modèles nourris à l'électricité à partir de 2025. Renault domine le marché européen, la bascule de Volkswagen vers la locomotion électrique s'opère à marche forcée, et BMW n'est pas en reste. *"Nous avons l'ambition de fabriquer les véhicules les plus verts de notre industrie"*, indique son président. Les dirigeants de Tesla sont avertis.

ZONE ROUGE

CHEROKEE NATION

“Cela ne nous honore pas d’avoir notre nom inscrit sur le flanc d’une voiture.”

Chuck Hoskin Jr, *porte-parole de la nation Cherokee, dans une interview accordée au magazine américain* Car and Driver.

Le message est envoyé directement au groupe Stellantis, propriétaire de la marque Jeep, qui commercialise les SUV Cherokee et Grand Cherokee. En résumé, le chef de la nation amérindienne ne veut plus que ces deux modèles portent ce nom. À cette fin, il entend choisir la voie de la négociation, plutôt que l’affrontement. *“Nous sommes engagés dans un dialogue respectueux avec le chef de la nation cherokee”*, répondent de manière laconique les responsables de Jeep. La suite au prochain épisode.

RASSEMBLEMENTS

Maintiens et reports

Nous n’allons pas revenir sur la pandémie de Covid-19 et ses effets désastreux dans tout un tas de domaines, événements automobiles inclus. Voici donc les rassemblements maintenus aux dates prévues, ou reportés à des dates ultérieures. Sous réserve, dans le premier cas, c’est entendu.

Sont maintenus

• **Youngtimers Festival :** 24 avril 2021, autodrome de Linas-Montlhéry (Essonne). Le grand rassemblement des voitures produites dans les années 1980 et 1990. De la Peugeot 205 de base à la Ford Escort RS Cosworth, tout est permis.

• **Grand Prix de l’Âge d’or :** du 4 au 6 juin 2021, circuit de Dijon-Prenois (Côte d’Or). 300 voitures de course ayant sillonné les circuits du monde entier des années 1950 aux années 2000. Toutes disciplines confondues, bien sûr.

• **Le Mans Classic :** du 1er au 4 juillet 2021, Le Mans (Sarthe). Parades des clubs le vendredi 2 juillet, essais de jour et de nuit le même jour, 18 courses le samedi et le dimanche, tout ça sur le grand circuit des 24 Heures du Mans.

• **The Goodwood Festival of Speed :** du 8 au 11 juillet, West Sussex, Grande-Bretagne. Course de supercars, rallye en forêt, exposition des F1 actuelles, concours d’élégance, rencontres avec les grands pilotes du moment : Goodwood, il faut avoir vu ça au moins une fois dans sa vie.

Sont reportés

• **Concours d’élégance de la Villa d’Este**, Italie Annulé en 2020, le concours italien, dont la renommée dans le domaine du design n’est plus à faire, devait se tenir du 28 au 30 mai prochains. L’événement est reporté du 1er au 3 octobre.

• **Tour Auto Optic 2000**, France L’exception devient-elle la règle ? Comme l’an dernier, donc, le Tour Auto se tiendra à la fin des vacances d’été, du 30 août au 4 septembre.

1 045 831

C’EST LE NOMBRE DE VÉHICULES ÉLECTRIFIÉS RECHARGEABLES ÉCOULÉS EN EUROPE EN 2020.

Cela donne 538 772 unités pour les véhicules électriques et 507 059 unités pour les voitures hybrides rechargeables. Les ventes des premiers ont ce faisant progressé de 217 % en un an. Celles des secondes ont fait un bond en avant de 331 %, pas moins. À eux deux, ces types de motorisation représentaient 10,5 % des immatriculations de voitures neuves en Europe sur l’ensemble de l’année 2020. Comptez 47,5 % de part de marché pour les essence (- 34 %), 28 % pour les diesels (- 23 %) et 11,9 % pour les hybrides simples (en progrès de 105 %).

Toyota Yaris

VOITURE DE L’ANNÉE

Nette victoire de la Toyota Yaris

D’aucuns fins observateurs de la chose automobile voyaient la Fiat 500 Électrique sur la plus haute marche du podium. La prédiction est un exercice délicat, il faut croire. De fait, le titre de la Voiture de l’année 2021, à l’échelle de l’Europe, il convient de le préciser, revient à la Toyota Yaris “made in France”. Le jury composé de 59 journalistes venus de 22 pays européens lui a décerné 266 points, pour *“son agrément de conduite, son efficience et le prix accessible de sa technologie hybride”*, dixit le communiqué de presse de Toyota. La Yaris devance la Fiat 500 Électrique précitée (240 points), le Cupra Formentor (239 points), la Volkswagen ID.3 (224 points), la Skoda Octavia (199 points), le Land Rover Defender (164 points) et la Citroën C4 (143 points).

LAND ROVER

Chassez le naturel…

Comme attesté à l'occasion de l'essai de l'Evoque P300e publié dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, Land Rover électrifie sa gamme à chaque échelon, en mode hybride rechargeable pour l'instant. Contraint et forcé, dirons-nous, dans le but évident d'éviter de se faire éjecter du marché européen pour cause de taxes écolo meurtrières. Seulement voilà. Chassez le naturel, il revient au galop. Land Rover n'a pas pu s'empêcher de glisser sous le capot du Defender un V8 essence, pas même micro-hybridé. 5 litres de cylindrée, compresseur de rigueur, 525 ch et 625 Nm de couple : c'est du lourd. Par décence, nous tairons les consommations et les émissions de CO_2 relevées par le constructeur… L'engin ainsi défini est disponible en France sous forme de série limitée, alias Carpathian Edition. Prix : 127 739 € pour le Defender 90 (le court) et 131 339 € pour le Defender 110 (le long). Et le malus ? Le quoi ?

JACOB PRYCE

Les chiffres du marché français en février 2021

132 637

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France durant le mois de février 2021.

30,9%

La hausse des ventes de Jeep. C'est la seule marque du groupe Stellantis à tirer son épingle du jeu. Suivent Peugeot (- 17,2%), Citroën (- 25,6%), Alfa Romeo (- 34,6%), Fiat (- 35,7%), Opel (- 51,3%) et DS (- 52,3%).

-20,9%

C'est la baisse des immatriculations enregistrée au cours du mois par rapport à février 2020.

453 407

Le nombre de voitures d'occasion vendues en février (- 8,5% par rapport à février 2020). Les ventes de véhicules de moins d'un an sont en chute libre (- 42%).

SIGNATURE

Peugeot fait sobre

Une tête de lion dessinée sans fioritures, insérée dans un triangle en forme de bouclier et surmontée du nom de la marque calligraphié dans une police de caractères élémentaire : c'est le nouveau logo de Peugeot. Rien de plus simple, en référence explicite à l'emblème qui ornait les capots des voitures du constructeur dans les années 1960. Le côté "néorétro" de l'opération n'échappe à personne, comme s'il fallait inscrire les modèles à venir dans une histoire aussi longue que riche. Ce qui est la pure vérité. En parallèle, l'œil critique notera la concision de l'exécution artistique. Élégance et sobriété, c'est bel et bien l'image que la marque veut donner d'elle-même. Message reçu.

PEUGEOT

OFF

Jeep : un bout de France

Le groupe Stellantis ne perd pas de temps. Selon la publication britannique *Auto News*, une Jeep basée sur une plate-forme française, la fameuse CMP pour la nommer, verra le jour dès 2022. La nouvelle entrante prendra place, par la taille, sous le Renegade dans la gamme du constructeur américain. La plate-forme précitée ne tolère pas les transmissions intégrales, on le sait, mais il suffira de mettre un électromoteur sur le train arrière pour faire de cette Jeep une vraie Jeep…

Mercedes : coupés et cabriolets en disgrâce

Mercedes n'en fait pas mystère : l'électrification de sa gamme l'oblige à rationaliser celle-ci. C'est annoncé, les coupés et les cabriolets feront les frais de l'opération. Ils ne disparaîtront pas totalement. Le nouveau roadster SL est attendu en fin de cette année.

Renault drague Apple

Apple veut sa voiture électrique, et, à cet effet, cherche un partenaire en mesure de la fabriquer. Contactés dans un premier temps, Hyundai et Nissan ont opposé un refus poli, par crainte d'être relégués au rang de sous-traitants. En gros, Apple veut le beurre et l'argent du beurre, ce qui n'a pas l'air d'effrayer Luca de Meo, patron de Renault. *"On est ouverts à toutes les opportunités"*, a-t-il lancé en direction des dirigeants d'Apple.

TRÈS PROPRE SUR ELLE

La grande classe que cette Audi e-tron GT particulièrement équilibrée, qui déménage sérieusement, dans un confort haut de gamme, tout en restant "écoresponsable" avec ses deux moteurs électriques. Ce qui lui manque ? Une meilleure autonomie.

Par **Ivan Magot** Photos **Yann Lefebvre**

L'e-tron GT Quattro reprend la base de la Porsche Taycan. Un choix qui tombe sous le sens tant la Porsche électrique a prouvé son bien-fondé. Performances de haut rang, comportement équilibré, facile et sain, confort excellent… nous allons retrouver tout cela au volant de l'Audi. À cette différence que les tarifs e-tron sont un peu plus avantageux (si, si !) et que, côté look, Audi sort le grand jeu. Longue et basse, l'e-tron GT impressionne par ses volumes et la force qui ressort de son dessin. Un sacré morceau qui interpelle également par sa fiche technique. L'e-tron GT dispose de deux moteurs électriques – 238 ch à l'avant, 435 ch à l'arrière avec deux vitesses, pour un total de 476 ch –, d'une copieuse batterie de 85 kWh utiles (96 kWh bruts) et de trains roulants signés Porsche, donc. Soit quatre roues directrices – avec un bon rayon de braquage de 11,6 m, seulement un mètre de plus qu'une Clio –, une gestion forcément électronique des quatre roues motrices puisque aucun arbre de transmission avant/arrière n'est nécessaire, un positionnement des batteries qui permet de placer le centre de gravité plus bas que sur une Audi R8, une suspension pneumatique intelligente à trois chambres, un blocage de différentiel arrière régulé, sans oublier un poids plus que respectable de 2 276 kg mais bien réparti à 50/50 entre l'avant et l'arrière. Notez toutefois que les roues directrices et le différentiel arrière régulé nécessitent d'investir 5 400 € supplémentaires dans le pack Dynamique. Passons sur la finition Audi ou le design intérieur, toujours aussi flatteurs, pour nous concentrer sur les sensations. L'électricité a ce pouvoir magique de proposer une disponibilité quasi immédiate du couple. Les 630 Nm (640 Nm en mode Boost) déboulent avec force de manière épatante.

La grosse GT s'envole immédiatement dans un bruit de soucoupe volante qui n'a rien à voir avec les mélopées d'un moteur atmosphérique classique.

À ce sujet, malgré le son travaillé avec les haut-parleurs (dont deux réservés à l'extérieur histoire de prévenir les piétons), la fée électrique est loin de la magie des explosions d'un V6, V8, V10 ou V12. Malgré tout, les divers grésillements →

Nous sommes bien chez Audi avec cet intérieur parfaitement soigné et, heureusement, très bien équipé. Sièges et tapis sont réalisés en matériaux 100 % recyclés.

suggèrent une force en accord avec les performances annoncées. Un côté futuriste pas si désagréable, finalement. Avec un 0 à 100 km/h abattu en 4,1 s, soit mieux qu'une Porsche 718 GT4 (4,4 s), l'e-tron GT s'affranchit aisément de ses presque 2,3 tonnes.

Le conducteur s'habitue vite à ce niveau de performances qui rendent les dépassements formidables, d'autant que le châssis est à la hauteur.

Nous disposions du pack Dynamique, un ensemble qui fait oublier en grande partie le poids, mêle avec brio confort, précision et stabilité, et encaisse la puissance avec diplomatie. La gestion électronique Audi est remarquable, à tel point que l'intervention des diverses aides à la conduite est à peine perceptible. Que ce soit l'antipatinage, le contrôle de trajectoire, les réactions des suspensions ou la transmission intégrale, tout est parfaitement filtré pour apporter une motricité de haut rang (merci aussi aux Goodyear Eagle F1). Des aides qui ne sont absolument pas déconnectables, et ce, quel que soit le mode de conduite utilisé (Efficiency, Comfort ou Dynamique). Un "détail" qui dérangera fatalement les sportifs, pour qui la liberté d'action est fondamentale, mais qui rassurera les autres. Certes, le chauffeur a le sentiment que la voiture conduit à sa place, mais il se rend également compte que pousser un tel pachyderme dans ses retranchements n'a pas grand intérêt,

❶ Le conducteur peut jongler avec l'écran tactile central de 10,1 pouces ou le Virtual Cockpit de 12,3 pouces devant lui. ❷ L'e-tron GT annonce plus de 400 km d'autonomie mais en réalité, vous ne verrez probablement guère plus que l'information que nous avions au départ de notre essai.

CLÉMENT CHOULOT

E-tron GT ou RS ?

Quasi identique, la version RS de l'e-tron GT développe 646 ch au maximum pour un couple de 830 Nm, assume un poids de 2347 kg et abat le 0 à 100 km/h en 3,3 s. Cela se traduit par d'encore plus fortes sensations à la conduite, même si la GT est largement suffisante. Vendue à 140700 €, elle dispose d'origine des freins acier au carbure de tungstène avec pinces 10 pistons, de la suspension pneumatique adaptative, du différentiel arrière régulé, mais pas des roues arrière directrices (1700 €).

❶ Les places arrière sont très correctes, notamment grâce au positionnement d'une partie des batteries sous la banquette, laissant ainsi une place suffisante aux jambes. ❷ À ce coffre arrière très acceptable de 405 dm³, il faut ajouter 85 dm³ pour celui placé à l'avant. De quoi être tranquille pour un week-end entre amis.

Les roues arrière directrices (pack Dynamique, 5400 €) ainsi que les suspensions pneumatiques pilotées apportent confort, agilité et maniabilité.

sinon celui de le désunir, de ruiner les freins (en acier d'origine, pinces 6 pistons, ce sera facile !) et de diminuer drastiquement l'autonomie. Pour l'heure, la tenue des batteries est bien trop limitée. Audi annonce 487 km d'autonomie pour l'e-tron GT, mais vous en ferez beaucoup moins en réalité, probablement 250 km, sans trop faire le fou. Après 70 km d'essai, certes sans jouer l'économie, les batteries n'étaient plus qu'à 60 % disponibles. La pompe à chaleur Audi a beau permettre d'allonger l'autonomie de 14 %, il faut toujours ravitailler trop tôt. D'autant que le réseau Ionity (le plein, au mieux, en 36 minutes), lié à Audi, ne compte pour l'instant qu'une soixantaine de bornes en France, soit deux fois moins que les "Superchargers" de Tesla. Ensuite, tout dépendra de votre installation… et du développement des réseaux de recharge. ■

AUDI E-TRON
GT Quattro 476 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	476 ch (350 kW)(1)
Couple maxi	630 Nm(1)
Type	2 électriques synchrones à aimant permanent
Puissance fiscale	NC
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	réducteur/2
Batterie/capacité/tension	lithium-ion/85 kWh/800 V
Châssis	
Diamètre de braquage	11,6 m
Pneumatiques AV - AR	265/35 R 21 - 305/30 R 21
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,99/1,96/1,41/2,90 m
Poids/tractable freiné	2276 kg/non autorisé
Performances	
0 à 100 km/h	4,1 s
Vitesse maxi	245 km/h(2)
Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre AV/AR	85/405 dm³

LE BUDGET

Prix	**101500 €**
Bonus écologique (CO_2)(3)	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé(4)	122000 €
Garantie	2 ans, km illimité(5)

Équipements de série ■
4 airbags, accès/dém. sans clé, Audi Connect, Audi Virtual Cockpit, AFIL active, aide au parking AV/AR, clim auto 3 zones avec pompe à chaleur, détecteurs pluie/luminosité, feux LED, freinage auto d'urgence, jantes alliage 19 pouces, sièges sport cuir/simili cuir AV élec. et chauff., syst. multim. avec écran tactile/navigation MMI/Apple CarPlay/Android Auto/prises USB, syst. audio, vitres athermiques + pare-brise acoustique…

Options
Affich. tête haute + cam. de recul (575 €), freins acier au carbure de tungstène (3550 €), freins carbone-céram. (10500 €), jantes all. 20/21 pouces (1200 à 3000 €), pack Cuir complet (2050 €), roues AR direc. + blocage diff. rég. (5400 €), sièges Sport Plus (2450 €), sono B&O 16 HP (1500 €), toit carbone (4600 €).

Consommations/Autonomie/Recharge	
Mixte	21,6 - 19,9 kWh/100 km
Autonomie	487 km
Sur prise domestique/11 kW/50 kW/150 kW (de 5 % à 80 %)	30 h/9 h 30/1 h 30/36 mn
Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Allemagne**

(1) 530 ch et 640 Nm en mode Boost. (2) Limitée électroniquement. (3) Pas de bonus (prix supérieur à 60000 €). (4) Options incluses. (5) 8 ans ou 160000 km pour la batterie.

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★☆☆

Cette super GT qui décoiffe à l'accélération étonne par son excellent confort, sa précision, son efficacité en regard du poids, sa finition craquante, ses quatre places et ses deux coffres pratiques. Mais il faut recharger ses batteries et, en roulant bon train, l'e-tron GT fera bien moins que les 487 km annoncés. Ce qui, pour une GT, reste un handicap. D'où une note un peu sévère pour cette fascinante Audi.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

et to

Moins cher ujours vert !

Volvo renforce son offre sur le XC40, avec une nouvelle version hybride rechargeable, moins puissante que l'existante, mais aussi moins onéreuse. Un bon compromis ?

Par **Laurent Pinel** Photos **Florian Grout**

Au sein même de la rédaction, certains ne jurent que par un avenir automobile 100 % électrique. D'autres assurent que les motorisations hybrides restent l'unique solution, quand les derniers croient davantage à l'hybridation rechargeable. En clair, y compris dans les milieux plutôt informés sur le sujet de la mobilité future, le flou persiste. Volvo ne voulant vexer personne, le constructeur suédois s'adapte en conséquence et explore toutes ces pistes, sur le XC40. Ce SUV compact, rival des BMW X1, Audi Q3, Range Rover Evoque ou encore Mazda CX-30, a définitivement abandonné le diesel et évolue désormais en essence avec une hybridation légère, en 100 % électrique et hybride rechargeable. C'est sur ce dernier point qu'il y a du nouveau : en plus de la version Recharge T5, le XC40 ajoute une corde à son arc avec une déclinaison Recharge T4, qui en reprend la technologie mais annonce une cavalerie plus raisonnable. Pourquoi donc ? Pour afficher un tarif plus attractif, voyons ! Et ainsi capter l'aide gouvernementale, le fameux bonus de 2 000 €, destiné aux voitures hybrides rechargeables de moins de 50 000 €.

En passant de T5 à T4, la puissance du 3 cylindres essence, installé en position transversale, dégringole de 180 ch à 129 ch. Mais le moteur électrique de 60 kW (soit 82 ch) n'évolue pas d'un pouce, tout comme la batterie lithium-ion qui l'alimente, d'une capacité de 10,7 kWh. En clair, du poids aux rejets de CO_2 en passant par l'autonomie électrique, qui atteint plus ou moins 30 km selon nos mesures, rien ne bouge entre un T5 et un T4. Rien, sauf la puissance fiscale, redescendue de 10 à 7 CV, et les performances : le plus petit des deux abandonne huit dixièmes de seconde sur l'exercice du 0 à 100 km/h, et laisse quelques plumes de plus (2,3 s) au kilomètre départ arrêté. Ce n'est pas rien, mais ce n'est pas énorme non plus derrière le volant. En tout cas, cela ne change pas le quotidien, à moins peut-être de partir très en retard au bureau tous les matins !

Les 211 ch que cumule le "petit" suédois s'avèrent encore suffisants, même lorsqu'il est chargé jusqu'au toit. Ce XC40, capable de circuler jusqu'à 125 km/h sans solliciter son moteur essence, profite d'un affichage au tableau de bord indiquant une

Mélange de sobriété et de sophistication, l'ambiance à bord se révèle plaisante. Pas de doute, le plus petit des SUV suédois est une vraie Volvo !

L'avis de Laurent Pinel

Douceur, élégance, habitabilité, économie et sobriété scandinave : ce XC40 est un bel allié du quotidien.

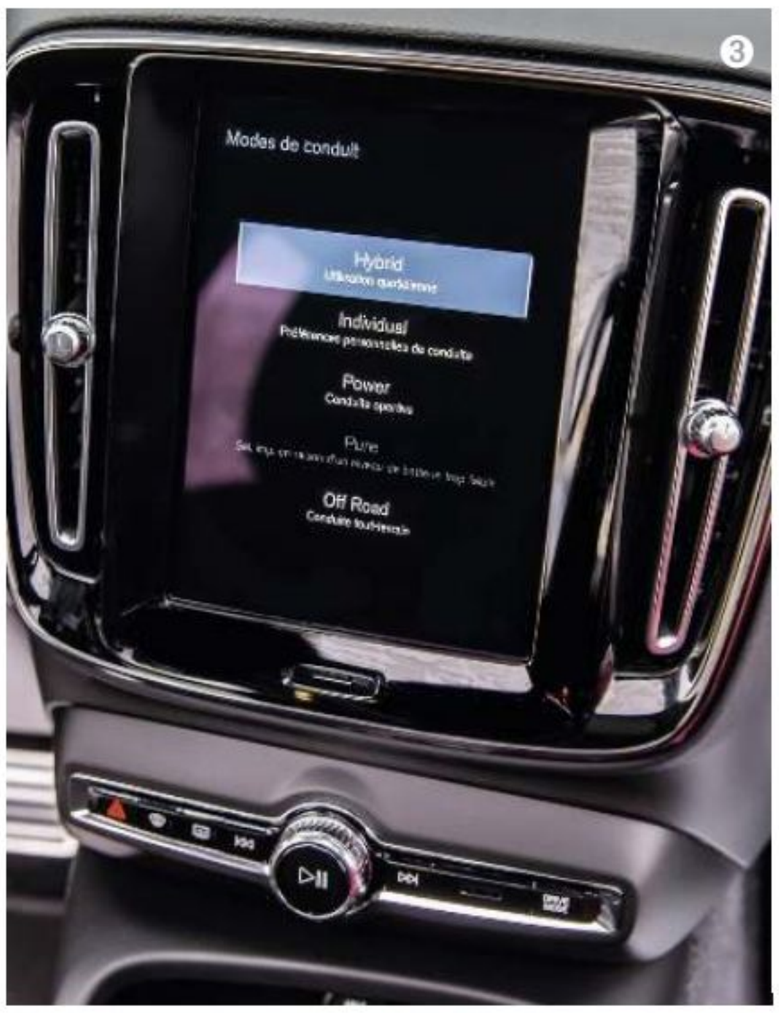
70 % *Quotient Émotionnel*

POUR LES LONGS TRAJETS, LE XC40 S'AVÈRE TRÈS PLAISANT AUSSI, AVEC UNE REMARQUABLE SOUPLESSE ET CE QU'IL FAUT DE VIGUEUR LORS DES REPRISES SOUS LES 130 KM/H •••

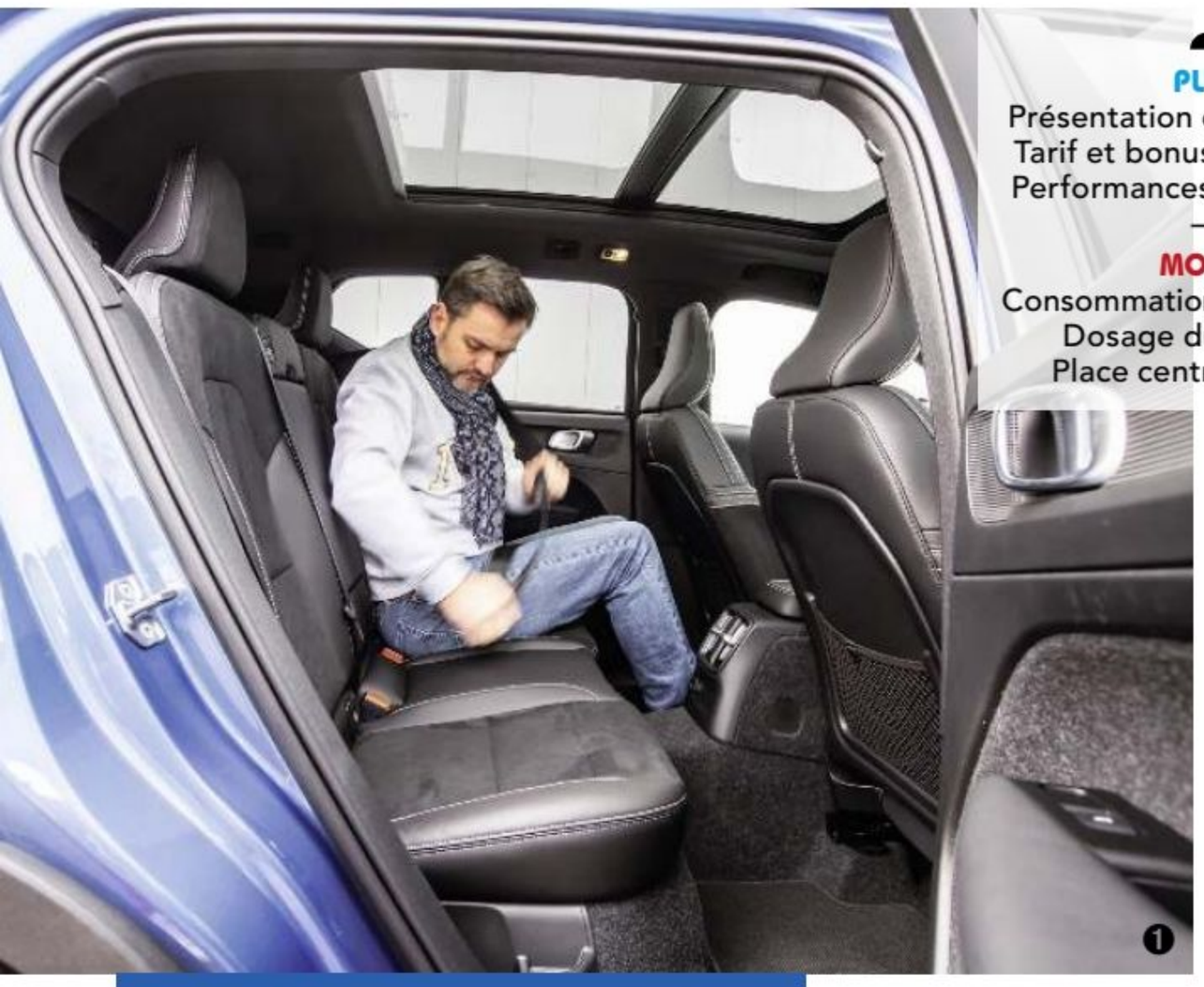
jauge, sur laquelle apparaît la pression à ne pas dépasser sur la pédale d'accélérateur pour évoluer le plus longtemps possible sans mettre en route le moteur essence. Cela dure une trentaine de kilomètres en mode Pure, c'est-à-dire en fonctionnement électrique, un peu plus lors d'une utilisation exclusivement urbaine. Arrivé à ce stade, le 3 cylindres reprend du service sans tambour ni trompette : il s'ébroue discrètement et sans vibration.

Mais attention toutefois à la consommation en ville lorsque la batterie est vide : elle grimpe vite !

D'autres modes de conduite sont proposés, dont un programme appelé Hybrid, qui gère de manière optimale les différents flux énergétiques, afin de réduire la consommation lors des longs trajets. Une situation où le XC40 s'avère très plaisant aussi, avec une remarquable souplesse et ce qu'il faut de vigueur lors des reprises sous les 130 km/h. S'ajoutent le mode Power, qui profite aux performances, raffermit l'assistance de direction et maintient le moteur essence allumé, et un Off Road. Ce dernier ne peut cependant pas faire de miracle pour d'éventuelles sorties en tout-terrain : le Volvo ne dispose en ➛



❶ Le toit ouvrant panoramique figure parmi les options, et il n'est pas donné : 1 380 €. Néanmoins, il apporte beaucoup de luminosité dans l'habitacle. ❷ Paramétrable, la dalle numérique d'instrumentation de bord de 12,3 pouces qui remplace de classiques compteurs permet de faire apparaître la carte du GPS au centre. ❸ C'est en passant par une touche d'accès direct (qui se situe en bas à droite) ou par le biais de l'écran tactile du système multimédia que le conducteur sélectionne les différents programmes de conduite.



PLUS
Présentation et habitabilité
Tarif et bonus intéressants
Performances et agrément

—

MOINS
Consommation batterie vide
Dosage du freinage
Place centrale arrière

❶ Le XC40 affiche un beau rapport gabarit/habitabilité. L'espace aux jambes ne manque pas à l'arrière. Mais la place centrale souffre d'un dossier semblant rembourré aux noyaux de pêche et d'un tunnel d'asservissement trop encombrant. ❷ Le volume de coffre, supérieur à la moyenne de la catégorie, grimpe à 1336 dm³ en configuration 2 places, quand les dossiers rabattus forment une surface plane.

effet que de roues avant motrices, et non d'une transmission 4x4.

Le XC40 T4 affiche par ailleurs un comportement routier dans la plus pure tradition Volvo. Il n'est pas des plus "amusants" à manier, très, voire trop sain et sécurisant pour se montrer agile, mais il se révèle toujours agréable, grâce également à une transmission robotisée à double embrayage comptant sept rapports. Elle aussi reprise de la version Recharge T5, la boîte DCT séduit par sa fluidité et sa jugeote.

Malgré un poids considérable, le scandinave s'avère confortablement suspendu et jouit d'une très bonne tenue de route.

Son caractère est naturellement sous-vireur si l'envie de hausser le rythme prend le conducteur. Une mauvaise idée, car le XC40 pâtit d'une motricité perfectible et demande un dosage trop subtil du pied droit pour freiner sans à-coups : en cause, le passage du freinage régénératif au freinage mécanique. Mais cela ne nuit en rien aux distances d'arrêt lors des gros freinages, toujours très bonnes. Finalement, le Volvo affiche un tempérament que beaucoup attendent d'une voiture à vocation plus familiale que dynamique.

Comme dans toutes les Volvo, l'ambiance à bord est soignée. La présentation élégante se mêle à une ergonomie bien pensée, qui profite d'un système multimédia tactile original mais plutôt intuitif une fois le principe acquis. L'instrumentation numérique sur une dalle de 12,3 pouces contribue à l'aspect sobrement "techno" du XC40, qui jouit de nombreux rangements aux places avant. Seul l'accoudoir central fait les frais de la technologie hybride rechargeable : la boîte qu'il renferme est moins profonde que sur les déclinaisons thermiques, à cause de l'encombrement des batteries, situées juste en dessous.

Enfin, en ce qui concerne la progéniture qui est installée à l'arrière, aucun problème. L'espace suffit, mais la place centrale arrière n'est toutefois pas recommandable : elle souffre d'un dossier arrière bien trop dur pour se montrer confortable.

C'est donc, au maximum, à quatre personnes à bord que le voyage sera le plus appréciable.

En revanche, pas besoin pour les enfants de préférer les petites consoles portables aux grosses peluches : la capacité du coffre, qui ne bouge pas par rapport à celle des versions 100 % thermiques, affiche 509 dm³ selon nos mesures, un volume supérieur à la moyenne de la catégorie. Et les dossiers 2/3-1/3 forment une surface plane une fois repliés : de quoi s'allonger et réfléchir à un avenir automobile. Hybride ou électrique ? Ou les deux ! ■

IL N'EST PAS DES PLUS "AMUSANTS" À MANIER, TRÈS, VOIRE TROP SAIN ET SÉCURISANT POUR SE MONTRER AGILE •••

Batterie pleine, le Recharge T4 peut parcourir environ 30 "vrais" kilomètres avant de solliciter son moteur essence à 3 cylindres.

VOLVO XC40 Recharge T4 211 ch R-Design

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission	
Puissance	129 ch à 5000 tr/mn + élec. 82 ch (1)
Couple	245 Nm à 1600 tr/mn + 160 Nm
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence + électrique
Cylindrée/puissance fiscale	1477 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/7
Batterie/capacité	lithium-ion/10,7 kWh

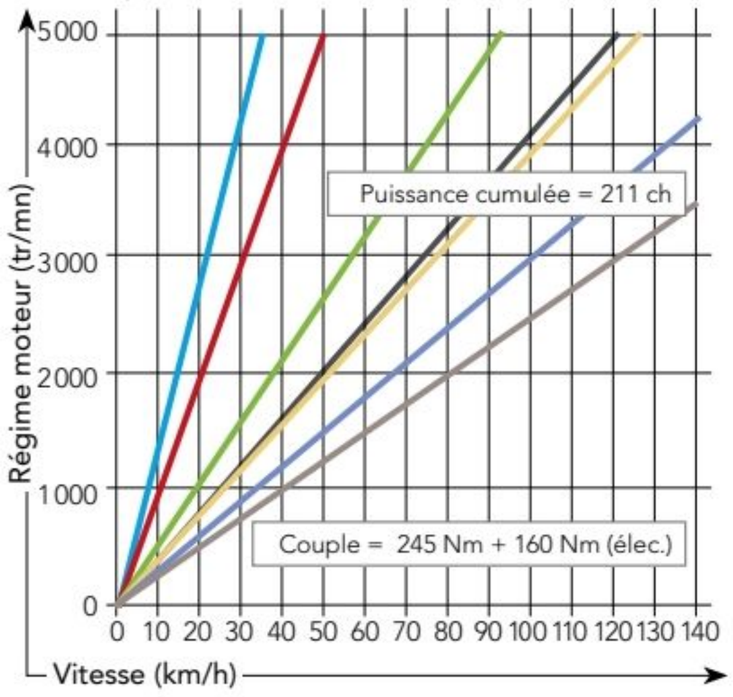
(1) Puissance cumulée : 211 ch.

→ Diagramme des vitesses

L'étagement de la boîte de vitesses peut paraître long, mais l'apport du moteur électrique, qui délivre instantanément tout son couple, offre une belle disponibilité au XC40.

Vitesse à 1000 tr/mn

En 1re = 8,25 km/h
En 2e = 10,36 km/h
En 3e = 20,2 km/h
En 4e = 27,9 km/h
En 5e = 26,8 km/h
En 6e = 34,20 km/h
En 7e = 40,14 km/h



Châssis	
Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques	235/50 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,43/1,86/1,65/2,70 m
Poids/tractable freiné	1804/1800 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	146/143 cm
Garde au toit AV/AR	95/93 cm
Volume	509 dm³
Seuil de chargement	75 cm

Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	45,3/63,6/67,1 dB

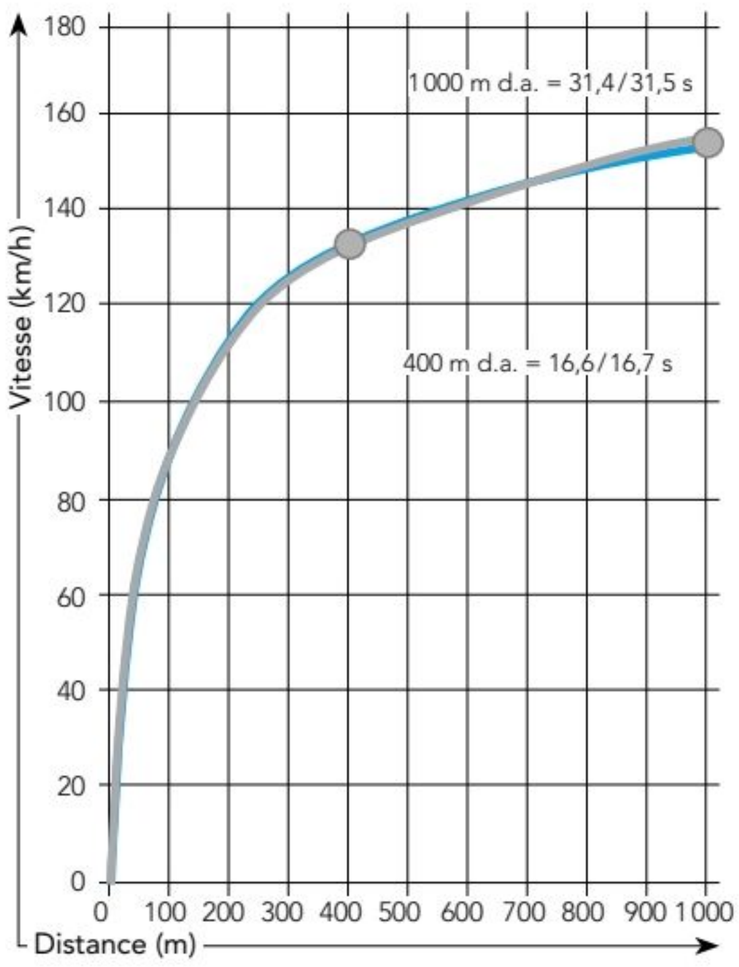
Sous le plancher du coffre, un vaste espace permet par exemple de ranger le câble de recharge.

LA CONDUITE

Performances	
1000 m d.a. bat. pleine/vide	31,4/31,5 s
400 m d.a. bat. pleine/vide	16,6/16,7 s
0 à 100 km/h bat. pleine/vide	8,6/8,8 s
Vitesse maxi (électrique)	182 km/h (125 km)

→ Courbe d'accélération

En retrait par rapport à celles du Recharge T5, les performances se montrent toutefois très suffisantes. Et comme sur tous les XC40, la vitesse maximale est bridée à 180 km/h.



Reprises	
De 90 à 130 km/h en Drive	7,1/8,2 s (2)
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive	11,9/12 s (2)
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive	394/398 m (2)

(2) Batterie pleine/vide.

Freinage	
Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	65 m

LE BUDGET

Prix	49900 €
Bonus écologique (CO_2)	2000 € (49 g/km)
Prix du modèle essayé (3)	52470 €
Garantie	2 ans, km illimité

(3) Options comprises et bonus déduit.

Équipements de série

7 airbags, accès et dém. sans clé, aide au parking AR, AFIL, Bluetooth, câble de recharge 10 A de 4,5 m, châssis sport, clim auto bizone, dét. pluie/luminosité, freinage urg. auto + dét. piétons/cyclistes, hayon motorisé, instrum. de bord num., jantes all. 18 pouces, lect. des panneaux, phares LED, sellerie nubuck/cuir, syst. multim. avec écran tactile 12,3 pouces/Apple CarPlay/Android Auto/GPS, audio 250 W à 8 HP/prise USB…

Options

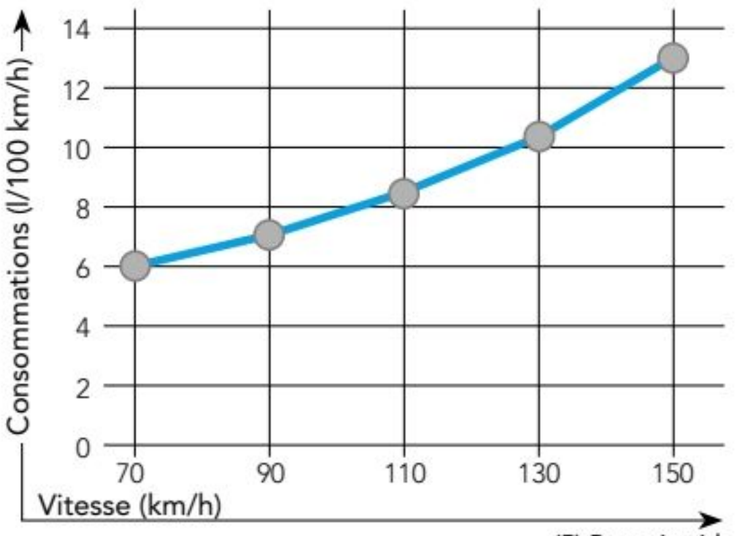
Aide au parking AV/AR (410 €), AFIL active + surv. des angles morts + alerte collision arrière (540 €), caméra 360° (540 €), jantes alliage 19/20 pouces (470 €/650 €), peinture métallisée (1000 €), sellerie cuir (630 €), sièges AR chauffants (300 €), toit ouvrant pano en deux parties (1380 €)…

Consommations	
Moyenne bat. pleine/vide (4)	0/8,8 l/100 km
Ville/route/autoroute bat. vide (4)	9,3/8,7/8,3 l/100 km
Réservoir/autonomie (électrique)	49 l/556 (29) km
Temps de charge sur prise dom./3,7 kW	5/3 h

(4) Batterie pleine, le système privilégie le fonctionnement électrique, la consommation est donc de 0 l/100 km, mais uniquement sur environ 30 km.

→ Consommations à vitesse stabilisée (5)

Batterie déchargée, la consommation en ville déçoit : elle dépasse les 9 l/100 km. Nos mesures ne sont pas plus flatteuses sur route et autoroute, notamment à cause d'un poids très élevé. Ce n'est que lorsqu'il évolue en électrique ou en hybride, batterie pleine, que le Recharge T4 se révèle économique.



(5) Batterie vide.

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Belgique

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Avec le bonus écologique dont il profite, ce XC40 hybride rechargeable "d'entrée de gamme" risque de faire beaucoup d'ombre, en France, à son jumeau T5. Sans véritable défaut, il s'avère plaisant, accessible et économique pour ceux qui en auront une utilisation bien adaptée.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

LES ANTICO

Vous trouvez difficile de situer la nouvelle Citroën C4, à la croisée des genres ? Pour mieux l'évaluer, nous l'avons confrontée à la fois à des SUV et à des berlines, sans nous préoccuper des catégories préétablies. Une opposition riche en surprises.

Par **Camille Pinet** Photos **Yann Lefebvre et Nicolas Soler**

Kia XCeed
1.4 T-GDi 140 ch DCT7 Premium 34 990 €

Citroën C4
1.2 PureTech 130 ch EAT8 Shine 29 300 €

NFORMISTES

La nouvelle C4 sème le trouble dans une hiérarchie automobile déjà bien bousculée. Elle repose sur la plate-forme des petites voitures de PSA (Peugeot 208, 2008, DS 3 Crossback, Opel Corsa, Mokka…) mais se revendique compacte. Elle proclame jouer dans la cour des berlines mais s'offre une apparence de coupé à quatre portes surélevé. À sa décharge, il faut reconnaître qu'elle n'est pas la première à brouiller les pistes. Ainsi, l'actuel Peugeot 2008 a choisi de grossir au point d'adopter le gabarit d'une compacte tandis que le Toyota C-HR arbore lui aussi des airs de coupé, à l'instar du Kia XCeed. Même la sage Ford Focus s'invente des apparences baroudeuses grâce à sa finition Active qui ajoute des protections en plastique à sa carrosserie et une garde au sol surélevée de quelques centimètres. Nous avons donc choisi d'opposer tout ce petit monde et d'y ajouter une arbitre des élégances : la Renault Mégane, chargée de représenter ici la tradition ; elle se contente d'être une simple berline compacte, ni plus ni moins. Pour mesurer cette opposition bigarrée, nous avons opté pour les motorisations de cœur de gamme autour de 130 ch alliées à des transmissions automatiques de plus en plus demandées. Quel genre d'automobile en sortira gagnant ? Rien ne va plus, faites vos jeux !

Ford Focus Active X
1.5 EcoBlue 125 ch BVA8 29 600 €

Toyota C-HR
1.8 122 ch GR Sport 36 000 €

Renault Mégane
1.3 TCe 140 ch EDC7 Intens
31 000 €

Peugeot 2008
1.2 PureTech 130 ch EAT8 GT Line 30 300 €

Toyota C-HR

1.8 122 ch GR-Sport 36 000 €

6e

SUR LA ROUTE Seul hybride de la bande, le C-HR partage avec la Citroën son apparence de coupé surélevé à quatre portes. Cette apparence ludique correspond bien à son châssis plutôt enjoué et équilibré, qui le rend assez amusant à conduire… jusqu'au moment où le conducteur sollicite un peu trop sa motorisation. Dans sa version 122 ch, le système hybride emprunté à la Prius manque de nerf et joue les lanternes rouges en performances. Ajoutez-y les emballements fréquents et bruyants du moteur lors des montées en régime et la déception pointe à l'horizon. Le C-HR n'est véritablement convaincant qu'en version 180 ch, évidemment bien trop chère pour figurer dans ce comparatif.

VIE À BORD Le style si particulier du Toyota se paie à bord. Certes, il parvient étonnamment à préserver à l'arrière un espace à la tête correct, mais il est le moins conciliant avec les genoux de toute la bande. Surtout, ses meurtrières qui tiennent lieu de fenêtres font revivre les joies du confinement. Batterie de sa motorisation hybride oblige, le C-HR réserve le plus faible volume de coffre alors qu'il est le deuxième plus long. Il fait des efforts de finition pour proposer un style original, mais le dessin complexe de sa planche de bord paraît déjà daté. Enfin, le système multimédia manque singulièrement de modernité et d'intuitivité. N'en jetez plus.

BUDGET Sans surprise et grâce cette fois à son hybridation, le C-HR est celui qui s'en sort le mieux en consommation avec tout simplement 2 l/100 km d'écart en moyenne face à la plus gourmande de ce comparatif, la Focus. Reste que le Toyota est aussi le plus cher et de très loin ! Prétention tarifaire qu'il ne compense pas, hélas, par la richesse de son équipement même si sa présentation est très léchée. Il faut ainsi remettre la main au portefeuille pour s'offrir la navigation, qu'il est le seul à facturer en option. Heureusement que Toyota propose des promotions, mais il est loin d'être le seul !

À LA LOUPE

Le C-HR est le seul de cette opposition à être privé d'instrumentation numérique, même en option. Une fois de plus, le japonais est à la traîne dans la course digitale !

L'avis de Camille Pinet

Doué pour la séduction, le C-HR est l'une des premières Toyota à avoir fendu l'armure : il faut lui rendre cette justice.

60 % *Quotient Émotionnel*

Pas d'instrumentation numérique, le GPS optionnel et des aides à la conduite limitées. Le C-HR vit-il toujours avec son temps ?

Le style du C-HR fait toujours mouche, mais il se paie cher à bord avec une habitabilité et un volume de coffre… en retrait.

Le bilan aj

★★★☆☆

Le C-HR n'est pas sans charme, mais il impose trop de sacrifices, à commencer par une motorisation dont le caractère lymphatique contraste avec son aspect très sportif. Et son apparente modernité cache mal une dotation dépassée sur le plan technologique.

L'avis de Camille Pinet

Le XCeed est l'un des modèles Kia les mieux dessinés du moment. Dommage que son châssis ne soit pas à la hauteur.

60 %
Quotient Émotionnel

Le XCeed repose sur la plate-forme sophistiquée de la compacte Ceed, mais il n'en tire pas assez parti.

Kia XCeed

1.4 T-GDi 140 ch DCT7 Premium **34 990€**

La qualité de finition est impeccable, et le dessin de la planche de bord classique mais agréable à l'œil.

SUR LA ROUTE Le cas du XCeed est un peu particulier puisque le 1.4 T-GDi de 140 ch vient d'être retiré du catalogue et n'est plus disponible que sur stock en attendant l'arrivée d'un tout nouveau 1.6 développant 20 ch de plus. L'ancien moteur n'est pourtant pas dépassé : il se caractérise par sa douceur de fonctionnement mais aussi par une certaine ardeur à la tâche étant donné qu'il affiche les meilleurs temps à l'accélération et en reprise après la Mégane. Une qualité également liée à la transmission double embrayage, efficace et bien calibrée. La suspension assez sèche et son châssis peu affûté suscitent moins d'éloges : le Kia XCeed est le moins convaincant du lot en la matière.

VIE À BORD Très bien fini, le XCeed brille par la qualité de ses assemblages et par son ergonomie bien pensée, qui sait encore avoir recours à des boutons pour les fonctions essentielles. Néanmoins, il ne méprise pas les écrans, loin de là, surtout dans cette finition haut de gamme qui propose une instrumentation numérique claire et un système multimédia récent et complet, dont les menus pourraient toutefois être un peu plus intuitifs. À l'arrière, le XCeed est cependant l'un des moins confortables en ce qui concerne l'espace au niveau des jambes, alors qu'il est le plus encombrant du comparatif : comme souvent, le style se paie cher. Même constat pour le coffre, certes volumineux mais doté du seuil de chargement le plus élevé : dommage.

BUDGET Décidément, les constructeurs coréens se poussent du col : le XCeed est l'un des plus chers de ce comparatif. À sa décharge, soulignons qu'il se présente dans sa version Premium, dotée de série d'équipements facturés chèrement chez ses concurrents tels que la sellerie cuir et le toit ouvrant. Il pourrait donc se rattraper si son malus et sa consommation n'étaient pas aussi élevés. Nous comprenons dès lors pourquoi Kia a souhaité lui offrir un nouveau moteur. Cependant, s'agissant d'une motorisation en fin de carrière, les possibilités de remises sont plus importantes.

À LA LOUPE

Bien sûr, la mode est aux écrans, mais on n'a jamais fait mieux que des boutons traditionnels pour commander la clim. Kia y reste heureusement fidèle… Pour l'instant ?

Le bilan aj ★★★½☆

Séduisant par sa ligne, sa finition et son équipement, le XCeed pèche par son châssis peu alerte, son manque de confort et son moteur gourmand. Il nous tarde de tester la nouvelle version équipée du 1.6 GDi.

Ford Focus Active X

1.5 EcoBlue BVA8 125 ch **29 600 €**

4e

SUR LA ROUTE Moyennant quelques morceaux de plastique et une légère rehausse de 3 cm, la sage Focus s'offre à moindres frais un petit look baroudeur : une recette habituellement cuisinée chez certains constructeurs de luxe, à l'image d'Audi et de ses versions Allroad. Ce traitement n'est pas sans conséquences sur le confort de suspension, un peu dégradé par rapport aux berlines Titanium. Plus grave, les bruits de roulement engendrés par les jantes de 18 pouces optionnelles se montrent très présents. Heureusement, la Ford conserve une efficacité certaine en tenue de route. Difficile d'en dire autant de la transmission automatique qui, si elle a bien progressé par rapport à l'ancienne unité à six rapports, étouffe la joie de vivre du petit 3 cylindres. Dès lors, la Focus est la moins performante avec le C-HR en accélérations comme en reprises.

VIE À BORD 29 cm d'espace aux jambes à l'arrière, c'est une valeur digne d'une routière. De fait, la Focus est celle qui choie le mieux ses passagers arrière, et ses grandes portes facilitent l'installation de sièges bébé. Un vrai point fort qui se paie par un volume de coffre moyen. À l'avant, elle concède déjà un petit coup de vieux : son instrumentation est bien numérique et sa tablette tactile, un peu petite, est bien placée, mais les graphismes apparaissent légèrement vieillots dans les deux cas. Si la finition apparaît correcte, l'ambiance manque un peu de chaleur dans cette définition Active X, et le catalogue d'options ne permet guère d'agrémenter l'ordinaire.

À LA LOUPE

Ford reste le seul à proposer en option ces protections de portière. Leur sonorité n'est pas très agréable à la fermeture, mais elles ont l'avantage de préserver la peinture de la voiture et de celles des autres en cas d'ouverture un peu trop optimiste.

ARNAUD SAUNIER

BUDGET Même si elle parvient à échapper au malus écologique, la Focus se montre la plus gourmande en carburant de ce comparatif. Et de loin. C'est en ville qu'elle apparaît particulièrement peu efficace avec presque 9 l/100 km ! Et si son prix d'achat semble très attractif, l'équipement de série n'est pas le plus complet : il faut par exemple mettre la main au porte-monnaie pour bénéficier des phares à LED.

Le bilan aj ★★★½☆

Soyons clairs : l'Active n'apporte rien de plus que la finition Titanium X, sinon une apparence baroudeuse peu convaincante. Rien ne sert de jouer les SUV pour une excellente compacte…

À bord, l'ambiance est franchement triste malgré le bleu très dominant de l'instrumentation numérique et du système multimédia.

L'avis de Camille Pinet

La Focus gâche son talent dans cette version trop gourmande et inutilement surélevée.

50 %
Quotient Émotionnel

La mode des SUV est cuisinée à toutes les sauces, la preuve avec cette Focus, seule de son genre parmi les compactes.

CITEO
présente :

COMMENT TOUS VOS PAPIERS TRIÉS SONT-ILS TRANSFORMÉS POUR ÊTRE RECYCLÉS ?

En 2019, grâce au geste de tri des Français, 57% des papiers graphiques ont été recyclés.
Découvrez les 5 étapes qui permettent cette transformation dans une usine papetière.

1. ARRIVÉE DES BALLES DE PAPIERS DU CENTRE DE TRI

Dans ces gros paquets appelés balles, on retrouve tous les papiers triés par les habitants.

2. TRANSFORMATION EN PÂTE À PAPIER

Les balles de papiers sont plongées dans un gros mixeur : **le pulpeur.**
Ce brassage avec l'eau permet de séparer les fibres de cellulose.

3. NETTOYAGE ET FILTRAGE DES FIBRES

Cette étape permet d'**éliminer tous les indésirables** (agrafes, spirales, encres, colles…).
La pâte recyclée peut maintenant rejoindre le procédé habituel de la fabrication des papiers.

4. FABRICATION DES FEUILLES

Grâce à une machine à papier, la pâte est aplatie, étirée et séchée sur des cylindres chauffés à la vapeur pour devenir une immense feuille de papier. On peut ainsi fabriquer jusqu'à **110 km de papier** par heure.

5. MISE EN BOBINE DU NOUVEAU PAPIER

Les feuilles de papier recyclé sont mises en bobine et seront ainsi vendues à des imprimeurs qui les utiliseront en tout ou partie pour la fabrication de papiers graphiques (journaux, magazines, cahiers,…).

TRIER, C'EST DONNER DU RÉPIT AUX RESSOURCES DE LA PLANÈTE

1,3 million de tonnes de papiers recyclées permettent d'économiser annuellement :

23 milliards de litres d'eau
soit l'équivalent de la consommation d'une ville comme Toulouse.

4 000 GWh,
soit l'équivalent de deux fois la consommation d'électricité d'une ville comme Marseille.

© Getty/Citeo

L'avis de Camille Pinet

J'avoue que j'ai un peu de mal avec son style, mais il faut saluer son parti pris osé !

50 % Quotient Émotionnel

Entre deux mondes, la C4 ne tire pas vraiment parti de son aérodynamique sur le plan de la consommation.

3e

Citroën C4

1.2 PureTech 130 ch EAT8 Shine **29 300 €**

SUR LA ROUTE Citroën se fait fort de retrouver le sens du confort qui a fait sa réputation. La C4 fait honneur à cette ambition. Si elle n'adopte pas tout à fait les attitudes chaloupées des anciens modèles à suspension hydraulique, elle se fait remarquer par l'extrême souplesse de son amortissement qui se conjugue au moelleux de ses sièges. Amateurs de fermeté allemande, s'abstenir ! Il reste qu'elle est de loin la plus confortable du lot et son comportement routier demeure plutôt efficace, même si sa motricité sur le mouillé se révèle perfectible. Côté moteur, il est étonnant qu'elle soit moins véloce que son cousin 2008 lors des exercices d'accélérations et de reprises. Serait-elle finalement plus SUV que berline ?

VIE À BORD Non seulement la C4 joue les berlines surélevées, mais elle affiche aussi des faux airs de coupé. Du coup, elle ne tire pas parti de ses centimètres de carrosserie pour ménager plus d'espace à l'arrière : la garde au toit est comptée et les plus grands baisseront la tête. Son coffre n'est pas non plus le plus grand et le seuil de chargement pourrait être plus bas. C'est finalement à l'avant qu'elle se distingue grâce à ses nombreux rangements et son instrumentation numérique volontairement épurée. Malheureusement, la finition souffle le chaud et le froid avec quelques raccords de plastique qui contrastent avec les jolies touches de design.

BUDGET Si la Citroën revendique sa place chez les compactes, elle joue la modération sur le plan des tarifs. Et cela ne signifie pas pour autant que son équipement soit en retrait puisqu'elle est la seule ici à proposer de série un affichage tête haute en complément de son instrumentation numérique minimaliste. Même le prix des options reste raisonnable, particulièrement le régulateur adaptatif à seulement 200 €. Elle a également le bon goût de demeurer relativement sobre et d'échapper totalement au malus écologique.

Le bilan aj ★★★★☆

La C4 rend une très bonne copie, notamment sur le plan du confort. Mais le fait de vouloir jouer sur tous les tableaux ne lui permet pas de dominer. La faute surtout à un rapport encombrement/habitabilité décevant et à une finition en retrait.

À LA LOUPE

La C4 multiplie les rangements à l'avant comme ce tiroir faisant face au passager, qui s'ajoute à la boîte à gants. Elle y adjoint en sus un support pour tablette tactile pour un usage un peu moins universel, mais qui s'en plaindra ?

La C4 multiplie les détails de style intéressants à l'intérieur, mais la finition n'est pas aussi léchée.

Renault Mégane

1.3 TCe 140 ch EDC7 Intens **31 000 €**

2e

SUR LA ROUTE Seule berline classique assumée de cette opposition, la Mégane se révèle logiquement la plus dynamique du lot grâce à son châssis bien affûté et surtout à son moteur performant. Le 1.3 TCe se montre en effet le plus véloce sur tous les exercices d'accélération et de reprise, sauf le 0 à 100 km/h en raison de l'étagement de sa transmission. Toujours aussi bien élevé et souple, il est correctement secondé par la boîte EDC, sauf à basse vitesse. Pour autant, la Mégane reste remarquablement confortable, même si elle ne joue pas autant la carte de la souplesse que la C4 et le 2008. C'est ce qu'on appelle un juste compromis, qui se révèle très séduisant au quotidien.

VIE À BORD Judicieusement modernisée lors de son restylage, la Mégane arbore une nouvelle instrumentation numérique configurable à volonté. Le dessin de sa planche de bord reste actuel et la finition de bon niveau, tandis que son système multimédia est l'un des plus complets du comparatif. On apprécie également son insonorisation, notamment sur autoroute, où le moteur se fait à peine entendre. À l'arrière, le tableau est un peu moins flatteur. Mais, malgré l'espace aux jambes limité qu'elle propose, elle se montre bien plus accueillante que le Toyota tandis que son coffre est le deuxième plus volumineux du comparatif avec en prime un seuil de chargement naturellement bas.

BUDGET Son restylage semble donner de l'ambition à la Mégane qui affiche un tarif relativement élevé. Néanmoins, elle peut faire valoir une dotation de série très fournie qui propose d'office l'instrumentation numérique, les phares à LED et le système multimédia le plus évolué. De quoi justifier ses prétentions, même si la C4 se montre plus avantageuse en la matière. La Renault réplique cependant avec sa consommation et apparaît comme la plus sobre de ce comparatif derrière le Toyota C-HR. Le petit 1.3 TCe continue à faire des miracles !

À LA LOUPE

C'est un problème récurrent de la transmission EDC d'origine Getrag couplée au 1.3 TCe chez Renault comme chez Mercedes : un manque flagrant de progressivité à bas régime, handicapant en manœuvre.

Le bilan aj ★★★★☆

Les vraies berlines compactes sont peut-être en perte de vitesse, mais elles sont toujours pertinentes en matière de prestations d'ensemble. La Mégane le prouve une fois encore, même si la victoire lui échappe en raison de son prix élevé et de son espace à l'arrière un peu étriqué.

L'avis de Camille

Le restylage de la Mégane n'est pas une révolution, mais il a suffi à la replacer dans le jeu.

60 % *Quotient Émotionnel*

Bien sûr, le style de la Mégane est plus traditionnel que celui de ses concurrentes du jour, mais il reste très actuel.

L'avis de Camille Pinet

Le 2008 n'est pas sans défaut, mais il garde un pouvoir de séduction intact.

65 %
Quotient Émotionnel

1er

C'est finalement le 2008 et non la C4 qui bouleverse le plus la hiérarchie en s'imposant parmi les compactes !

❶ À l'arrière, les formes cubiques du Peugeot profitent aux passagers, mieux installés qu'à bord de la C4.
❷ Malgré son gabarit inférieur à celui de la C4, le 2008 propose un coffre plus volumineux.

Peugeot 2008

1.2 PureTech 130 ch EAT8 GT Line **30 300 €**

SUR LA ROUTE

En théorie, le 2008 appartient à une catégorie inférieure aux compactes de ce comparatif. Pourtant, au volant, il donne parfaitement le change. Il faut dire qu'il repose sur la même plate-forme que la C4, ce qui explique qu'il propose un niveau de confort très proche, même s'il est un peu moins souple en suspension et que sa sellerie n'est pas aussi moelleuse. Reste qu'il absorbe avec bonheur toutes les irrégularités, tout en se révélant un peu plus amusant à conduire que sa cousine. Il faut sans doute y voir ici l'apport du petit volant et de la direction un peu plus directe, car en efficacité pure, il ne fait pas vraiment mieux que les autres. Sans être un foudre de guerre, le petit 1.2 réalise des performances plus que correctes et se révèle parfaitement à son aise sur autoroute. Même s'il se fait un peu entendre en charge, il reste discret à vitesse stabilisée : là encore, le Peugeot soutient tout à fait la comparaison avec les compactes. Douce et rapide, la transmission EAT8 progresse sans cesse et elle ne distille plus les petits à-coups dont elle souffrait lorsqu'elle était couplée à ce moteur sur d'autres modèles du groupe. Bref, le 2008 rend une excellente copie.

VIE À BORD

Les SUV urbains sont plébiscités par les Français et cela se comprend en s'installant à bord du 2008. Grâce à ses 4,30 m de longueur, il s'offre le luxe de surclasser la Citroën C4 au niveau de l'espace réservé aux passagers arrière : ces derniers ont autant de place pour glisser leurs jambes, mais en plus, de grands adultes y ont moins de chance de toucher le toit. Pour mieux marquer le coup, le 2008 propose en prime 30 dm^3 de volume de coffre supplémentaire, sans compter l'espace au-dessus de la tablette. Il n'a pas non plus à rougir face aux compactes

À LA LOUPE

Séduisant, l'i-Cockpit du 2008 ! Mais son ergonomie demande un sérieux temps d'adaptation. Ainsi, la double rangée de boutons placée sous les aérateurs peut facilement engendrer la confusion entre les fonctions.

L'ABSENCE DE CLIMATISATION BIZONE EST REGRETTABLE, MAIS C'EST PEUT-ÊTRE LÀ SA SEULE VRAIE LACUNE DE DOTATION FACE AUX COMPACTES •••

La finition souffle le chaud et le froid : jolis matériaux en partie haute, plastiques durs et peu flatteurs en partie basse.

lorsque les occupants des places avant s'installent : les quelques centimètres en moins qu'il offre en largeur aux coudes ne sont pas vraiment perceptibles une fois assis. Certes, sa finition, qui souffle le chaud et le froid, n'est pas la plus homogène, mais elle inspire une sensation plus haut de gamme que celle de sa cousine. Le 2008 conserve aussi assurément le poste de pilotage le plus spectaculaire grâce au fameux i-Cockpit. Celui-ci n'est cependant pas sans défaut en matière de position de conduite, qui implique une position du volant pas toujours idoine. Et nombreux seront ceux qui pesteront également contre le système multimédia vieillissant qui tranche avec l'univers très futuriste de l'auto. Une mise à jour s'impose !

BUDGET

Peugeot n'est pas réputé pour faire de cadeaux, mais le 2008 profite ici d'appartenir à la catégorie inférieure. Il se situe dès lors dans la moyenne des rapports prix/équipements, même si l'on peut lui reprocher de faire un peu moins bien que la Citroën C4 en la matière. L'absence de climatisation bizone est notamment regrettable, même en option, mais c'est peut-être là sa seule vraie lacune de dotation face aux compactes. Il fait aussi un peu mieux que sa cousine en consommation, et se situe dans la bonne moyenne, preuve que son statut de SUV ne joue pas contre lui… n'en déplaise à certaines associations.

Même si le 2008 s'en sort bien face à ses rivales du jour, il n'offre pas le meilleur rapport encombrement/habitabilité parmi les SUV urbains.

Le bilan aj ★★★★½

Même confronté à des modèles de la catégorie supérieure, le 2008 ne perd pas son pouvoir de séduction. Plus léché que la Citroën C4, aussi habitable que des compactes plus volumineuses et tout aussi doué pour les longs voyages, il remporte une victoire à l'arraché. Les SUV n'ont décidément pas dit leur dernier mot.

EN CHIFFRES

MESURES Auto-journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

	Peugeot 2008	Renault Mégane	Citroën C4	Ford Focus Active	Kia XCeed	Toyota C-HR
Moteur/Transmission						
Puissance maxi	■ 130 ch à 5500 tr/mn	■ 140 ch à 5000 tr/mn	■ 131 ch à 5500 tr/mn	■ 125 ch à 6000 tr/mn	■ 140 ch à 6000 tr/mn	■ 122 ch cumulés
Couple maxi	■ 230 Nm à 1750 tr/mn	■ 240 Nm à 1600 tr/mn	■ 230 Nm à 1750 tr/mn	■ 200 Nm à 1400 tr/mn	■ 242 Nm à 1500 tr/mn	■ 142 + 163 Nm
Type	3 cyl.en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, essence + 1 électrique
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm³/7 CV	1330 cm³/7 CV	1199 cm³/7 CV	999 cm³/7 CV	1353 cm³/7 CV	1798 cm³/4 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	rob. dble embrayage/7	automatique/8	automatique/8	rob. dble embrayage/7	train épicyloïdal/infini
Châssis						
Diamètre de braquage	■ 11,3 m	■ 11,5 m	■ 11,4 m	■ 11,8 m	■ 11,3 m	■ 11,1 m
Pneumatiques	215/55 R 18	225/40 R 18	195/60 R 18	235/40 R 18	235/45 R 18	225/50 R 18
Dimensions/poids						
L/l/h/empattement	4,30/1,77/1,53/2,61 m	4,36/1,82/1,45/2,67 m	4,36/1,80/1,53/2,67 m	4,38/1,83/1,50/2,70 m	4,40/1,83/1,50/2,65 m	4,39/1,80/1,56/2,64 m
Poids/tractable freiné	1302/1200 kg	1351/1650 kg	1338/1200 kg	1386/1100 kg	1430/1000 kg	1484/725 kg
Performances						
1000 m d.a.	■ 31,8 s	■ 30,8 s	■ 32,2 s	■ 33,9 s	■ 31,5 s	■ 34,4 s
0 à 100 km/h	■ 10 s	■ 9,4 s	■ 10,4 s	■ 11,8 s	■ 9,7 s	■ 12,4 s
90-130 km/h en Drive	■ 9,6 s	■ 8,8 s	■ 9,6 s	■ 12,2 s	■ 9,1 s	■ 11,5 s
Vitesse maxi	■ 193 km/h	■ 205 km/h*	■ 193 km/h	■ 183 km/h	■ 191 km/h	■ 163 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/64 m	■ 10/32/69 m	■ 10/32/65 m	■ 9/32/65 m	■ 10/31/64 m	■ 10/32/64 m
Habitabilité/Coffre						
Longueur aux jambes AR	■ 26 cm	■ 24 cm	■ 26 cm	■ 29 cm	■ 25 cm	■ 23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 140/138 cm	■ 149/142 cm	■ 144/142 cm	■ 146/143 cm	■ 149/147 cm	■ 148/144 cm
Volume de coffre	■ 410 dm³	■ 405 dm³	■ 380 dm³	■ 388 dm³	■ 403 dm³	■ 373 dm³
Niveau sonore						
Au ralenti/90/130 km/h	■ 38,9/65,5/68,8 dB	■ 41,3/65,5/68,8 dB	■ 38,1/64,6/67,5 db	■ 39,8/64,2/68,5 dB	■ 33/66,2/68,6 dB	■ 44,7/65,5/68,6 dB

* Donnée constructeur.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE BUDGET	Peugeot 2008	Renault Mégane	Citroën C4	Ford Focus Active	Kia XCeed	Toyota C-HR
Prix	**30 300 €**	**31 000 €**	**29 300 €**	**29 600 €**	**34 990 €**	**36 000 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (137 g/km)	210 € (140 g/km)	0 € (132 g/km)	0 € (137 g/km)	1 276 € (158 g/km)	0 € (112 g/km)
Prix du modèle essayé (1)	32 900 €	34 110 €	31 000 €	33 050 €	37 616 €	37 650 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	7 ans ou 100 000 km	3 ans ou 100 000 km

Équipements communs

6 airbags, aide au démarrage en côte, Bluetooth, climatisation, freinage d'urgence auto, détecteurs pluie/luminosité, jantes en alliage, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques, système mulitmédia avec écran tactile, prises USB, système audio, vitres électriques, volant réglable dans les deux axes.

Options

Accès et démarrage mains-libres	350 €	série	série	série	série	série
Affichage tête haute	non disponible	400 €	série	450 €	non disponible	non disponible
Caméra de recul / GPS	série / série	série / série	série / série	390 € / série	série / série	série / 800 (2)
Écran paramétrable à la place des compteurs	série	série	série	série	série	non disponible
Phares à LED	série	série	série	750 €	série	non disponible
Régulateur adaptatif	400€	400 €	200 €	600 €	700€	série
Roue de secours galette / crochet d'attelage	non disponible / 700 €	200 € / 1 250 €	non disponible / 700 €	110 € / 790 €	non disponible / 700 €	non disponible / 850 €
Sièges avant chauffants	200 €	série	200 €	450 €	série	série
Toit pano / ouvrant pano	non disponible / 1 000 €	non disponible / 900 €	non disponible / 900 €	non disponible / 1 150 €	non disponible / série	non disponible
Consommations						
Moyenne	7,1 l/100 km	6,9 l/100 km	7,2 l/100 km	8,1 l/100 km	8 l/100 km	6,1 l/100 km
Ville / route / autoroute	7,6/6,7/6,9 l/100 km	7,6/6/6,5 l/100 km	7,9/6,9/6,8 l/100 km	8,7/7,9/7,7 l/100 km	7,9/8,0/8,2 l/100 km	5,1/6,3/6,9 l/100 km
Autonomie / réservoir	619 km / 44 l	681 km / 47 l	694 km / 50 l	641 km / 52 l	625 km / 50 l	704 km / 43 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**En cours**	**5 étoiles**	**En cours**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Espagne**	**Espagne**	**Espagne**	**Allemagne**	**Slovaquie**	**Turquie**

(1) Avec malus et options inclus. (2) Avec pack Premium.

CLASSEMENT GÉNÉRAL	1 Peugeot	2 Renault	3 Citroën	4 Ford	5 Kia	6 Toyota
Sur la route	2e	1re	3e	5e	4e	6e
La vie à bord	1er	2e	3e	4e	5e	6e
Le budget	2e	3e	1re	4e	5e	6e

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL* : PEUGEOT 2008

Cette fois, le mélange des genres n'a pas payé. Aux deux premières places trônent en effet deux autos aux carrosseries bien identifiables : le SUV urbain Peugeot 2008 et la berline compacte Renault Mégane. Certes, l'écart entre les trois premières places est très mince, mais la C4 ne tire pas assez parti de son aérodynamique supérieure et de ses centimètres en plus. A contrario, ce comparatif démontre que les catégories ont de moins en moins de raisons de compter dans la sélection : entre SUV compacts, urbains et berlines, les prestations s'avèrent très proches en matière d'aptitudes routières comme d'habitabilité. Autant dire que le choix est plus ouvert que jamais.

SOIF DE CHANGEMENT

Procéder à un important restylage sur une voiture d'à peine deux ans, voilà qui n'est pas banal. À plus forte raison lorsque le constructeur s'amuse aussi à changer de châssis et à renouveler entièrement son offre de motorisations ! Avec, à la clé, une inédite variante hybride, pas si sobre qu'elle devrait l'être…

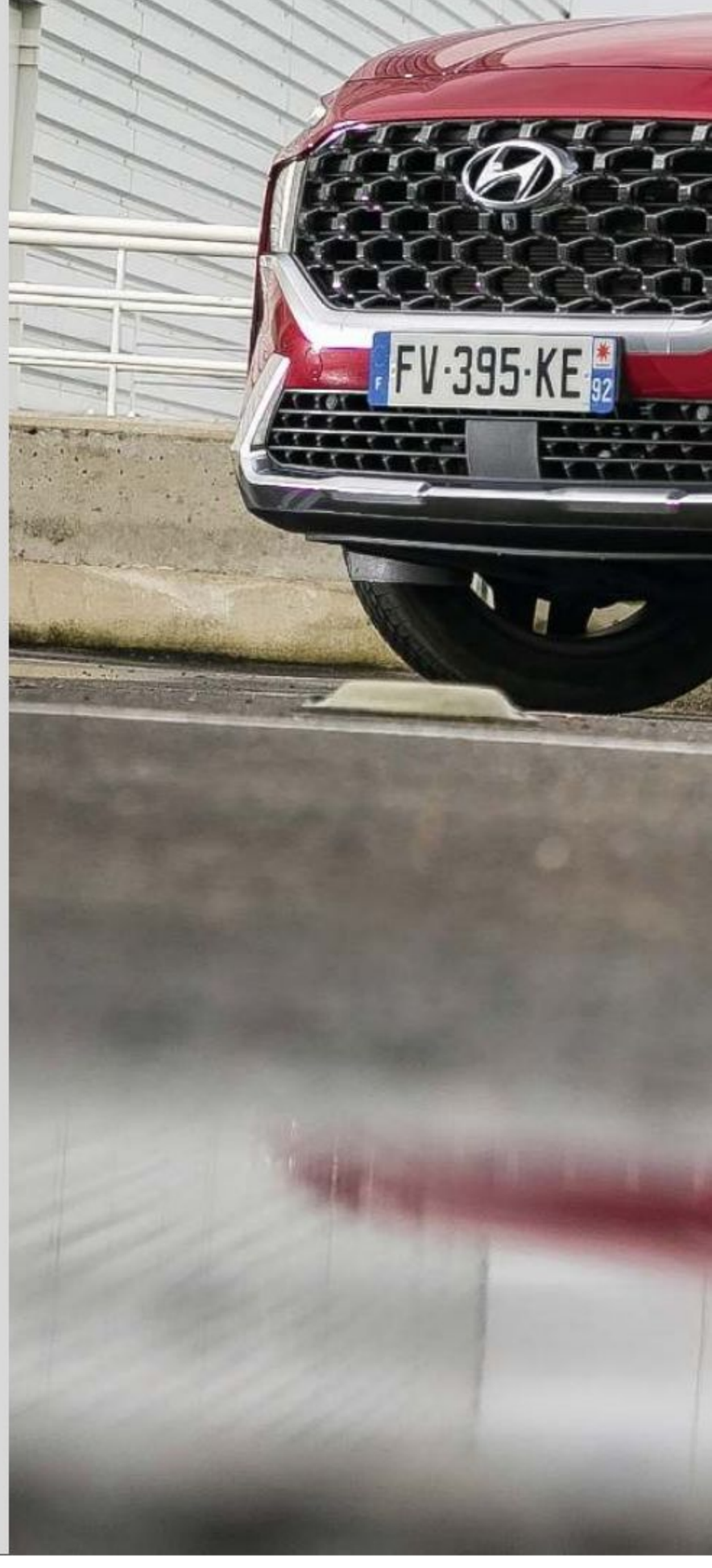
Par **Thierry Réaubourg** Photos **Nicolas Soler**

Au sein de la rédaction de *L'Auto-Journal*, nous aurions plutôt tendance à appeler cela un nouveau modèle… Chez Hyundai, pourtant, ce Santa Fe reste bien rattaché à la quatrième génération. Il est vrai que son profil n'évolue guère et que la poupe, en dehors d'un inédit bandeau rouge entre les feux, conserve un indéniable air de famille. Côté proue, en revanche, le SUV coréen change du tout au tout, avec une calandre généreusement élargie et désormais soulignée d'un jonc en aluminium par le bas, un bouclier plus agressif et une nouvelle signature lumineuse. Gros changements dans l'habitacle également, puisque la planche de bord troque ses compteurs analogiques pour une dalle numérique, alors que la console centrale, entièrement redessinée, intègre des commandes de boîte automatique à touches en lieu et place de l'ancien levier : toujours marquer le coup lorsqu'on évolue aussi profondément sur le plan technique !

Car ce beau bébé de 7 places et de 4,79 m de longueur repose désormais sur une base que se partagent depuis peu la Hyundai Sonata (berline familiale non commercialisée en France) et le nouveau Kia Sorento, dont nous reparlerons prochainement. Une pirouette qui permet au Santa Fe de devenir à son tour "hybride-compatible". La gamme s'étoffe donc, et nous découvrons ainsi, outre un 2.2 diesel de 202 ch qui remplace l'ancien 2.0 CRDi de 185 ch, deux variantes "électrifiées" : une hybride rechargeable de 265 ch (à partir de 55 200 €) et une à hybridation standard de 230 ch (à partir de 41 900 €), avec laquelle nous faisons connaissance dans ce "Santa Fe tome 4, chapitre 2"…

Avec ses matériaux flatteurs et ses assemblages soignés, l'imposant SUV fait bonne impression.

Difficile surtout de se plaindre de l'équipement contenu à bord de la version Executive. Une dotation à la hauteur des 53 800 € réclamés (sans compter les 740 € de malus). Tout y est : du régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop & Go aux confortables sièges avant électriques chauffants et même ventilés, en passant par le toit ouvrant panoramique, la sellerie en cuir, les détecteurs d'angles morts par caméra (l'image s'affiche temporairement à la place des compteurs) ou l'installation audio griffée Krell, l'un des plus grands spécialistes américains en la matière. De quoi entrevoir les déplace- ➛



La nouvelle planche de bord profite d'une console centrale moins tarabiscotée et enveloppant désormais l'accoudoir. Les boutons y restent néanmoins fort nombreux.

ments avec le sourire, à cinq (coffre de 590 dm³ banquette coulissante reculée à son maximum) ou à sept (volume réduit à 213 dm³). Une troisième rangée de dépannage qui voit ses sièges se déployer sans effort et reste aisément accessible, grâce au basculement et coulissement automatique du siège droit du second rang. Il est aussi possible de rabattre les dossiers de la banquette électriquement depuis le coffre, afin d'obtenir une surface de chargement parfaitement plane. Le plein d'aspects pratiques, donc, mais également quelques bizarreries, comme la présence d'une commande de réglage de la climatisation au dernier rang mais pas au deuxième. Allez comprendre… Nous restons toutefois sur notre faim côté rangements, quand on connaît le Peugeot 5008 ou le Volkswagen Tiguan Allspace. Les principaux rivaux (citons au passage les Skoda Kodiaq et Seat Tarraco) apparaissent surtout moins encombrants à volume habitable comparable, ce qui n'a rien d'un détail lorsqu'il s'agit de manœuvrer. Reste que les SUV 7 places et hybrides se comptent sur les doigts d'une main. Le coréen en tire-t-il avantage ? Comme il est plus cher que ses congénères et aussi beaucoup plus lourd (près de 2 tonnes !), la partie n'est pas gagnée d'avance…

❶ L'écran tactile de 10,25 pouces n'est pas toujours aussi lisible, car les onglets peuvent souvent être inutilement chargés. ❷ Exit l'ancien levier : la boîte automatique se pilote désormais via ces boutons. Simple et ergonomique.

Le Santa Fe 1.6 T-GDi Hybrid n'est ni plus tonique ni plus sobre et il est bien plus lourd qu'un "simple" Peugeot 5008 1.6 PureTech de 180 ch, 100 % thermique. Tablez sur 8,3 l/100 km en moyenne, soit seulement 0,1 l/100 km de moins que le SUV français. Côté hybrides, le Honda CR-V 2.0 i-MMD de 184 ch, lui aussi plus léger de 300 kg, se contente de 6,8 l/100 km ! Le Santa Fe se révèle particulièrement vorace sur autoroute, avec 9,4 l/100 km selon nos mesures, contre 8,4 l/100 km pour le 5008 et 8,2 l/100 km pour le nippon. L'économètre dépasse même les 10 l/100 km avec une famille et ses bagages à bord… Une hybridation à l'intérêt plus que limité donc, d'autant que sorti du centre-ville (où ce gros SUV n'a pas vraiment sa place), le Hyundai n'évolue jamais bien longtemps sur son seul moteur électrique. Il n'existe d'ailleurs

Extrêmement lourd (1 940 kg), doté de suspensions un peu trop souples et d'une direction peu informative, le Santa Fe hybride n'aime pas qu'on le brusque.

HYUNDAI SANTA FE
1.6 T-GDi Hybrid
230 ch Executive

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

❶ Ce gros gabarit (4,79 m) propose un bel espace intérieur. Les places du troisième rang restent accessibles à deux adultes, à condition d'avancer un peu la banquette centrale.
❷ Avec 590 dm³ en 5 places et banquette reculée, le coréen joue les gros porteurs. Dans la catégorie, seul le Peugeot 5008 fait mieux (640 dm³).

aucun mode de conduite – "Eco" inclus – pouvant l'obliger à le faire, même lorsque la batterie dispose de suffisamment d'énergie.

Décevante à la pompe, cette hybridation l'est heureusement moins à l'usage, avec des transitions électrique/thermique transparentes et une parfaite insonorisation. Une conduite d'autant plus "relax" que le Santa Fe s'appuie sur une boîte automatique à six rapports, alors que les hybrides de ce type font plus généralement appel à une transmission à variateur, à l'agrément moindre. Nonobstant son appréciable douceur et les bons chiffres relevés en reprises, la boîte Hyundai n'est pas d'une réactivité phénoménale…

La surcharge pondérale du Santa Fe influe également sur son comportement routier. Aucun coup fourré à attendre de sa part, même en le bousculant un peu. Mais quelques difficultés à rester le museau parfaitement pointé sur sa trajectoire dans les virages serrés, faute d'une suspension suffisamment maintenue. Une sensation de nonchalance accentuée par une direction collante et peu informative, mais aussi par une certaine sensibilité au vent latéral. Un manque de dynamisme et de rigueur que le confort ne parvient malheureusement pas à compenser totalement, sauf à demeurer sur un parfait billard autoroutier. Nous avons senti moult dandinements sur chaussée déformée et quelques réceptions bien fermes sur certains ralentisseurs. Là encore, un 5008 paraît bien plus recommandable. Malgré sa dotation royale et les 5 000 € de ristourne offerts par Hyundai à l'occasion de son lancement, le Santa Fe hybride ne part décidément pas du bon pied… ■

PLUS
Présentation valorisante
Silence de fonctionnement
Équipement royal
Habitabilité/coffre

MOINS
Trop lourd
Manque de sobriété
Dynamisme en berne
Prix salé

EN CHIFFRES

NOS MESURES

Depuis 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	■	180 ch à 5 500 tr/mn + 60 ch (élec.)(1)
Couple maxi	■	265 Nm à 1 500 tr/mn + 264 Nm (élec.)(1)
Type		4 en ligne, tb ess. + 1 élec.
Cylindrée/puissance fiscale		1 598 cm³/10 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		automatique/6
Châssis		
Diamètre de braquage	■	12,10 m
Pneumatiques		235/55 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,79/1,90/1,71/2,77 m
Poids/tractable freiné	■	1 940/1 650 kg
Performances		
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■	30,7/7,6 s
90 à 130 km/h en Drive	■	5,8 s
Vitesse maxi	■	190 km/h
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	21/33 cm(2)
Largeur aux coudes AV/AR	■	156/154 cm
Volume de coffre 5 pl./7 pl.	■	590/213 dm³

LE BUDGET

Prix	■	53 800 €
Malus écologique (CO_2)	■	740 € (152 g/km)
Prix du modèle essayé(3)		54 540 €
Garantie	■	5 ans, km illimités

Équipements de série ■
6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL act., aide park. AV + cam. à 360°, affich. tête haute, banq. AR coulissante et chauffante, Bluetooth, chargeur induction, dim auto bizone, frein. urg. auto, dét. pluie/lum., dét. angles morts, ESP, hayon élec., full LED, instrum. numérique, jantes alliage 19 pouces, lect. panneaux, régul. vit. adapt., sell. cuir, sièges AV élec., chauffants/ventilés, syst. multim. écran tactile 10,25 pouces/GPS/USB-C/Apple CarPlay/Android Auto, hi-fi Krell, toit ouvrant pano…

Options
Peint. métall. (630 € sauf rouge Magma, sans supp.).

Consommations		
Moyenne	■	8,3 l/100 km
Ville/route/autoroute	■	9,4/7,5/8,3 l/100 km
Autonomie/réservoir	■	807 km/67 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles(4)**
Pays de fabrication		**États-Unis**

(1) Puissance et couple cumulés : 230 ch et 350 Nm.
(2) Banquette coulissante. (3) Avec options et malus inclus.
(4) Avant restylage.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Ce nouveau Santa Fe perd sur la balance tous les avantages de son électrification et de sa confortable puissance. Difficile de justifier le tarif, d'autant que ce poids lourd ne surclasse jamais ses rivaux, généreuse dotation de série exceptée.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

DACIA SANDERO STEPWAY 1.0 Eco-G 100 ch Confort
RENAULT CLIO SCe 65 ch Life

À 10 EUROS

Pour le même prix ou presque, vous avez le choix entre la nouvelle Sandero Stepway version "luxe" suréquipée avec son "gros" moteur, ou une "petite" Clio d'entrée de gamme "toute nue". Un sacré dilemme qui vous attend si vous cherchez une citadine pas (trop) chère…

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

PRÈS !

Cette nouvelle et troisième génération de Dacia Sandero fait fort. Très fort ! Désormais basée sur la plate-forme de la Clio V – sa devancière en était restée à celle de la Clio II –, elle fait le plein de nouveaux équipements dont certains assez technologiques, affiche un intérieur nettement plus cossu, mais coûte toujours aussi peu cher comparée à la concurrence, en tout cas. Jugez-en par vous-même : la version “premier prix”, la bien nommée finition Access, dotée du moteur de 65 ch démarre à 8 490 € ! Imbattable ! Notre modèle d’essai, à l’inverse, est l’un des plus chers de la gamme : la baroudeuse de la famille, la Sandero Stepway, présentée dans sa livrée la plus huppée Confort et agrémentée en prime de toutes ses options (nous y reviendrons), frôle les 15 300 €. Cette somme, c’est justement le prix, à seulement 10 € près, de la Renault Clio de 65 ch en finition d’entrée de gamme Life, une version particulièrement dépouillée. Si dépouillée d’ailleurs que Renault ne la met guère en avant. Raison pour laquelle notre Clio d’essai, présentée en photos, est en finition Zen. Par rapport à celle-ci, la Clio Life se contente de roues de taille plus modeste, 15 pouces au lieu de 16 ici, de coques de rétroviseurs en plastique noir et non peintes ton caisse ; elle se voit aussi privée de quelques chromes, par exemple au bas de ses portières, et doit se dispenser de peinture métallisée pour rester à 15 300 €. Bref, cela fait beaucoup de renoncements pour rouler en Clio *“pas assez cher, mon fils”* pour ceux qui se souviennent de son premier slogan publicitaire. Slogan désormais plutôt applicable à sa rivale en finition Stepway Confort qui arbore ses plus beaux atours. Mais le look ne fait pas tout et la Clio pourrait nous réserver des surprises. Sortira-t-elle un joker de sa manche ? →

La Clio SCe 65 ch photographiée est présentée en finition Zen.

DACIA SANDERO STEPWAY
❶ Des plastiques durs, mais les assemblages sont précis. La position de conduite jouit désormais d'un volant réglable en hauteur et en profondeur. ❷ Pas de combiné numérique ici, et le petit afficheur central reste en noir et blanc : à défaut de modernité, l'ensemble est parfaitement lisible. ❸ L'écran central de 8 pouces profite de menus clairs et se montre plutôt réactif. Le système de fixation du téléphone est de série sur toutes les Stepway, de même qu'Android Auto et Apple CarPlay.

VIE À BORD

Les différences de traitement entre Renault et Dacia commencent avant même de monter à bord avec le bruit des portières : mat et rassurant sur la Clio, alors que le maniement des portières de la Sandero évoque une sensation de légèreté pas forcément agréable. En revanche, la Sandero Confort a droit à l'ouverture et au démarrage mains-libres, en option toutefois à 200 €, mais tout simplement indisponible sur la Clio Life. Une fois à bord, les habitués de l'ancienne Sandero ne retrouveront pas leurs petits : la planche de bord est devenue plus cossue. Même si les plastiques durs sont encore légion, l'aspect visuel est plus flatteur grâce aussi à des inserts en tissu qui donnent un côté chaleureux. De même, l'assemblage des différents éléments gagne en précision d'ajustement. L'écran central tactile a grandi à 8 pouces et propose des menus très clairs. En face, la Clio, dont la qualité de présentation est devenue un point fort sur les finitions haut de gamme, n'a droit qu'à des plastiques durs en finition Life, sans inserts en tissu ni autre. Elle fait également l'impasse sur l'écran central tactile accessible uniquement à partir de la finition Zen. À la place, il y a un simple emplacement autoradio Din… Ça en jette beaucoup moins ! Quelques éléments rattrapent

Les deux voitures reposent sur la même plate-forme, mais la Sandero se montre plus sensible au roulis et moins incisive du train avant.

La Clio SCe 65 ch photographiée est présentée en finition Zen.

❶

❷

❸

RENAULT CLIO

❶ Si les Clio haut de gamme ont droit à des plastiques moussés en partie supérieure de leur planche de bord, ce n'est pas le cas sur la Clio d'entrée de gamme, nettement moins flatteuse.
❷ Le combiné d'instruments utilise des aiguilles physiques, comme sur la Sandero, mais le petit afficheur central est ici en couleurs : un petit plus bien agréable.
❸ Voilà à quoi ressemble la console centrale de la Clio en finition Life sans options : pas d'écran central, et même pas d'autoradio, qui reste en option.

RENAULT

UNE FOIS À BORD, LES HABITUÉS DE L'ANCIENNE DACIA SANDERO NE RETROUVERONT PAS LEURS PETITS •••

toutefois un peu le coup : les touches piano font plus haut de gamme, et l'écran au centre du combiné d'instrumentation est en couleurs, alors qu'il est monochrome sur la Sandero. Visuellement, ça fait plus "riche"… En revanche, égalité sur la position de conduite puisque désormais la Sandero bénéficie d'un siège conducteur réglable en hauteur et d'un volant réglable en hauteur et profondeur. Un petit détour par la colonne de direction, justement pour y voir un Neiman dans la Clio, tandis que la Sandero reçoit un bouton de démarrage : le monde à l'envers !

À l'arrière, même écart de niveau : la Sandero offre des vitres électriques alors qu'elles sont à manivelle sur la Clio.

Enfin, la roumaine prend le dessus aussi en habitabilité. Pour sauver l'honneur, la banquette de la française se révèle un poil plus confortable. Le coffre de la Dacia s'avère légèrement plus généreux, même avec le réservoir de GPL situé sous le plancher. La Renault n'a toutefois pas à rougir du volume du sien, qui reste un des plus grands de la catégorie. Mais pour résumer, la Clio ➔

oblige à se priver d'équipements pourtant bien agréables au quotidien, et offre un peu moins d'espace à bord : elle ne fait pas le poids à l'issue de la première manche.

SUR LA ROUTE

Sous les capots, nous avons d'un côté 90, voire 100 ch en mode GPL avec la Dacia, et de l'autre 65 ch… seulement pour la Clio. Dans le premier cas, avec un turbo, donc avec plus de couple et disponible plus tôt, alors que dans l'autre, le 3 cylindres est atmosphérique. Dans l'absolu, les accélérations réalisées par la Sandero ne sont pas folichonnes, mais comparées à celles de la Clio, elles passeraient presque pour celles d'une sportive avec 4 à 5 secondes (en mode essence ou GPL) de mieux sur le 0 à 100 km/h. Idem pour les reprises. Pas de discussion, donc ! Mais au-delà des chiffres, il faut reconnaître au petit 1 l atmosphérique de la Clio une douceur

1

2

DACIA SANDERO STEPWAY

❶ La Sandero offre une habitabilité arrière correcte pour une citadine, les passagers disposant en plus de vitres électriques sur ce modèle haut de gamme. ❷ Ces molettes chromées, qui permettent d'ajuster la température souhaitée de la climatisation monozone, ne dépareraient pas dans un modèle plus haut de gamme. ❸ Même avec le réservoir de GPL situé sous le plancher, le coffre de la Sandero reste supérieur à celui de la Clio. C'est l'un des plus généreux de la catégorie.

3

DACIA SANDERO STEPWAY

PLUS

Tarif imbattable
Équipement moderne
Habitabilité

—

MOINS

Insonorisation
Confort en baisse

RENAULT CLIO

❶ Contrairement à celles de notre Clio d'essai ici en photo, les molettes de réglages d'une version Life ne commandent que la ventilation, car il n'y a tout simplement pas de système de climatisation, même en option ! ❷ La banquette arrière offre un peu moins d'espace que celle de la Sandero, mais se montre un poil plus moelleuse. ❸ Le coffre atteint 340 dm³, un très bon chiffre chez les citadines, même si la Sandero fait encore mieux.

d'utilisation et une élasticité qui suffisent en ville. En revanche, la Renault reprend l'avantage en matière de compromis châssis. Elle se révèle à la fois plus agile, son train avant est plus "mordant", plus incisif. Plus près du sol, elle s'avère moins sensible au roulis tout en étant mieux amortie et plus confortable. La Sandero Stepway est en effet un peu plus lourde et plus haute. Elle fait également moins d'efforts pour préserver ses passagers du monde extérieur.

Le conducteur de la Clio est mieux isolé, aussi bien au niveau des suspensions que des vibrations à travers le pédalier et le volant.

À la longue, ça compte. Pour illustrer ce manque d'insonorisation, quelques chiffres : à 130 km/h, le moteur de la Sandero ne tourne qu'à 2 750 tr/mn en 6e, puisqu'il a l'honneur d'être →

LA RENAULT REPREND L'AVANTAGE EN TENUE DE ROUTE. ELLE SE RÉVÈLE PLUS AGILE ET SON TRAIN AVANT EST PLUS PRÉCIS, PLUS INCISIF •••

RENAULT CLIO

PLUS
Excellent châssis
Confort général
Moteur élastique suffisant en ville

—

MOINS
Équipement chiche en finition Life
Très peu d'options accessibles
Relances sur route

La Clio SCe 65 ch photographiée est présentée en finition Zen.

L'avis de Cyril Biotteau

Beaucoup plus moderne techniquement que sa devancière, la Sandero l'est également devenue esthétiquement.

50 % *Quotient Émotionnel*

La Sandero est beaucoup plus performante que la Clio, anémique en relance, mais la Renault se montre plus confortable.

épaulé par une boîte à 6 rapports, alors que celui de la Clio grimpe à 4 000 tr/mn en 5e, ce rapport étant le dernier de la boîte de la Renault. La Dacia devrait donc se montrer plus silencieuse. Mais sonomètre en main, c'est l'inverse qui se produit. Et pas qu'un peu avec une différence supérieure à 3 dB : c'est beaucoup ! La roumaine gâche ainsi une bonne part de son gros avantage de performance. Sur la route, sans pour autant prendre le pas sur sa rivale, la Clio retrouve des couleurs : un point partout, balle au centre, égalité !

LA DACIA SANDERO CONSOMME DAVANTAGE. LOGIQUE, VU L'ÉCART DE PERFORMANCES. MAIS À L'USAGE, LA BICARBURATION GPL PERMET DE GOMMER LA DIFFÉRENCE •••

BUDGET

Pour le budget, c'est plus facile, les chiffres font foi ! Dans sa version Stepway Confort, la Sandero coûte 14 190 € et, à ce prix, elle recèle déjà un équipement bien plus riche que celui de la Clio Life, qui doit par exemple se passer de la climatisation automatique, du détecteur de pluie, de l'écran central tactile avec radio et Bluetooth, des vitres arrière électriques, et j'en passe. Le déficit d'équipements se creuse si vous ajoutez les options de notre modèle d'essai : carte mains-libres, GPS, caméra de recul. Mais même ainsi configurée et en ajoutant la peinture métallisée, notre Sandero reste encore 10 € moins chère que la Clio, cette dernière ayant en plus accès à peu d'options dans la finition Life. Seulement, la Sandero consomme davantage. Logique, vu l'écart de performance lorsqu'elle fonctionne au sans-plomb. Mais Dacia propose la Sandero sans supplément de prix en bicarburation GPL (Renault fait pareil pour la Clio avec le même moteur, mais évidemment pas avec la motorisation SCe 65), ce qui permet à la roumaine de revenir moins cher à l'usage grâce à un prix largement inférieur du GPL. Sans compter les atouts environnementaux et fiscaux (gratuité de la carte grise dans certains départements) du GPL. Autrement dit, il n'y a pas photo non plus pour la partie budget que cette Sandero remporte haut la main. Mais ça, pour une Dacia, c'est normal ! ■

La Clio SCe 65 ch photographiée est présentée en finition Zen.

DACIA SANDERO STEPWAY
Eco-G 100 ch Confort
RENAULT CLIO
SCe 65 ch Life

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Depuis 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.

	Dacia Sandero Stepway	Renault Clio
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	90 ch à 5000 tr/mn (100 ch)(1)	65 ch à 6250 tr/mn
Couple maxi	160 Nm à 2750 tr/mn (170 Nm)(1)	95 Nm à 3600 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess./GPL	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm³/5 CV	999 cm³/4 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/5
Châssis		
Diamètre de braquage	10,9 m	10,8 m
Pneumatiques	205/60 R 16	185/55 R 16
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,10/1,79/1,59/2,61 m	4,05/1,80/1,44/2,59 m
Poids/tractable freiné	1190/1100 kg	1086/900 kg
Performances		
1000 m d.a.	34,6 (33,7) s(1)	38 s
0 à 100 km/h	12,6 (11,8) s(1)	16,7 s
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e	12,9/17,8/30 (11,4/16,4/25,4) s(1)	18,7/31,4/- s
Vitesse maxi	161 (165) km/h(1)	152 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/64 m	10/31/65 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	22 cm	21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	141/140 cm	138/137 cm
Volume de coffre	356 dm³	340 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	43,6/66/73 dB	42,4/66,4/69,6 dB

LE BUDGET

Prix	**14190 €**	**15300 €**
Bonus écologique (CO_2)	0 € (131 g/km)	0 € (120 g/km)
Prix du modèle essayé(2)	15290 €	16200 €
Garantie	3 ans, 100000 km	2 ans, km illimité

Équipements communs

6 airbags, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, condamnation centralisée des ouvrants, direction assistée, feux avant diurnes à LED, freinage automatique d'urgence, rétroviseurs électriques, régulateur/limiteur de vitesse, siège conducteur réglable en hauteur, vitres avant électriques, volant réglable en hauteur et profondeur…

Options

Dacia Sandero : accès à bord et démarrage sans clé (200 €), caméra de recul (200 €), GPS (200 €), peinture métallisée (500 €).

Renault Clio : Bluetooth et Radio Connect R&Go (350 €), peinture métallisée (550 €), roue de secours tôle (200 €).

Consommations		
Moyenne	6,5 (8,6) l/100 km(1)	6 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,4/6,3/6,7 (8,6/8,4/8,9) l/100 km(1)	5,5/6,3/6,1 l/100 km
Autonomie/réservoir	769 (465) km(1)/50 l + 40 l (GPL)	700 km/42 l
Note EuroNCAP	**en cours**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Roumanie**	**Turquie**

(1) Entre parenthèses, mesures GPL.
(2) Options et malus inclus.

VERDICTS

SUR LA ROUTE : DACIA SANDERO
LA VIE À BORD : ÉGALITÉ
BUDGET : DACIA SANDERO

Cette Sandero Stepway progresse sur tous les plans, y compris sur le design, plus moderne.

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

DACIA SANDERO STEPWAY

La Clio part hélas de trop loin : avec un tel déficit de puissance et d'équipements, il faudrait qu'elle soit moins chère que sa rivale du jour. D'autant que la Sandero hérite des mêmes dessous techniques modernes qu'elle. Malgré quelques atouts pour la Renault, notamment en confort, difficile de ne pas conseiller une Sandero en très grande forme.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

UN CADDY PLAQUÉ OR

Chez les ludospaces, le Caddy joue la surenchère en singeant la Golf, dont il reprend beaucoup d'équipements… Mais à quel prix ! Par **Camille Pinet** Photos **Nicolas Soler**

DIESEL DE COURSES

La gamme de diesels Volkswagen a été réduite aux acquêts. C'est pourquoi le Caddy reçoit un gros 2.0 même dans cette déclinaison 122 ch. Pas de raison de s'en plaindre : ce moteur se révèle plutôt silencieux, coupleux et bien accordé avec la transmission DSG. Bien élevé et sobre, il brille devant le chronomètre en surclassant ses rivaux à l'accélération : seul le Citroën Berlingo BlueHDi 130 ch EAT8 s'en rapproche.

L'avis de Camille Pinet

Difficile de s'enthousiasmer pour cet utilitaire en habits de citadin, même si le Caddy rend une bonne copie.

45 %
Quotient Émotionnel

PAS DE PROMO EN STOCK

Si vous trouviez les Citroën Berlingo et Peugeot Rifter coûteux, attendez d'examiner les tarifs du Caddy : près de 40000 € pour notre finition haut de gamme Style, voilà qui commence à faire beaucoup pour ce qui reste un dérivé d'utilitaire. La différence de prix avec un Berlingo Shine BlueHDi 130 s'élève à plus de 6000 € ! Un écart qui est loin d'être compensé par les équipements technologiques montés de série.

DES TECHNOLOGIES EN RAYON

Instrumentation numérique, installation multimédia dernier cri, commande de levier de vitesses minimaliste, régulateur de vitesse adaptatif… Le conducteur se croirait presque au volant d'une Golf! La finition apparaît tout de même moins léchée, notamment au niveau des contre-portes. Mais, comparé à ses concurrents, cette fois, le Caddy ressort nettement au-dessus du lot en matière de qualité de matériaux et d'assemblages.

PRÊT À LIVRER

Encore plus long que les Renault Kangoo et Citroën Berlingo avec ses 4,50 m, le Caddy n'est pas un petit véhicule. Nulle surprise de constater que son coffre propose un volume gargantuesque en configuration 5 places. En revanche, il déçoit en modularité : il se contente de ses 3 sièges amovibles et basculants et n'est pas du tout en mesure de rivaliser avec le Citroën en ce qui concerne les rangements.

UN CADDY BIEN GUIDÉ

Le Caddy repose désormais sur le châssis de la Golf, ce qui lui permet d'offrir des prestations routières de bon niveau. Moins souplement amorti que ses rivaux français, avec notamment un train arrière un peu sec, il se révèle bien plus doué pour compenser le roulis. Dans l'ensemble, il distille une sensation de conduite proche d'une berline classique : un très bon point.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

VOLKSWAGEN CADDY

2.0 TDI 122 ch DSG7 Style

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	122 ch à 2750 tr/mn
Couple maxi	■	320 Nm à 1600 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale		1968 cm³/6 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		robotisée double embrayage/7
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,5 m
Pneumatiques		215/55 R 17
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,50/1,86/1,86/2,76 m
Poids/tractable freiné		1670/1500 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	■	34,1/12,1 s
90 à 130 km/h en Drive	■	11,4 s
Vitesse maxi	■	186 km/h (1)
Freinage à 50/90/130 km/h		Non mesuré (2)
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	31 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	150/151 cm
Volume de coffre	■	760 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h		Non mesuré (2)

(1) Donnée constructeur.
(2) Les conditions météorologiques ne nous ont pas permis d'effectuer ces mesures.

LE BUDGET

Prix	■	**38750 €**
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (136 g/km)
Prix du modèle essayé		40759 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

Équipements de série ■

9 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR, alerte de fatigue, cam. de recul, capteurs de pluie/luminosité, clim bizone, freinage urg. auto, frein de parking auto, instrumentation numérique, jantes alliage de 17 pouces, phares LED, régul. vitesse adaptatif, rétros rabattables élec., syst. multimédia avec écran central tactile 10 pouces/Apple CarPlay et Android Auto/GPS…

Options

Pack 7 places (945 €), porte latérale coulissante (165 €), roue de secours (145 €), toit panoramique (760 €), Travel Assist (1250 €).

Consommations		
Moyenne	■	6 l/100 km
Ville/route/autoroute	■	6,2/5,8/6,1 l/100 km
Autonomie/réservoir	■	833 km/50 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Pologne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Le Caddy offre d'excellentes prestations, mais il les fait payer trop cher. Pas sûr que la clientèle soit prête pour un ludospace de luxe aussi peu inspiré en matière de rangements et de modularité.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

UN FUTUR SOUS CONDITIONS

Toyota aime jouer les pionniers. Après l'hybride, il mise sur l'hydrogène avec une deuxième génération de Mirai encore plus aboutie que sa devancière. Malheureusement, le succès de ce carburant du futur ne dépend pas que de lui.

Par **Camille Pinet** Photos **Florian Grout**

Toyota peut se targuer d'être clairvoyant. Après avoir défendu envers et contre tout la technologie hybride, introduite en 1997 avec la première Prius, il en récolte aujourd'hui les fruits : 70 % des voitures qu'il écoule en France en reprennent le principe. En sera-t-il de même pour l'hydrogène ? Il est, en tout cas, l'un des constructeurs les plus engagés dans la promotion de cette énergie dite "propre". Et il est le seul, avec Hyundai, à proposer à la vente un modèle à pile à combustible qui, rappelons-le, convertit le fameux gaz en électricité. La première Mirai a été introduite en 2015 et équipe certains taxis parisiens depuis 2018. Sa remplaçante, présentée au Salon de Tokyo 2019 et commercialisée en ce début 2021, semble d'ailleurs avoir bien pris la mesure des envies de cette clientèle, soucieuse du caractère statutaire de la monture. Bien loin des lignes il faut bien dire bizarroïdes de sa devancière, la nouvelle joue les limousines élégantes, à tel point que l'on peut se demander pourquoi elle ne porte pas le sigle Lexus. Une interrogation d'autant plus légitime qu'elle emprunte ses dessous aux LS et au coupé LC. Qui plus est, elle se mue en propulsion en faisant passer son moteur électrique de l'avant à l'arrière. Le plus critique s'agissant d'une voiture à hydrogène concerne cependant ses réservoirs : ils sont désormais au nombre de trois, placés dans le tunnel central et sous le coffre. Ils peuvent accueillir 20 % d'hydrogène en plus, ce qui permet à Toyota d'annoncer une autonomie en cycle WLTP de 650 km, soit 22 km de plus qu'une certaine Tesla Model S.

Le gros avantage de la japonaise par rapport aux électriques à batteries est de pouvoir se ravitailler en moins de cinq minutes.

Une fois installé au volant, le conducteur peut aborder la Mirai comme une voiture électrique classique. Le dessin de la planche de bord est un rien futuriste, mais on s'habitue vite aux commandes. Seul un petit bouton H_2O ➝

situé à gauche de l'instrumentation numérique intrigue. Il s'agit de la commande de purge de la pile à combustible, qui rejette périodiquement quelques litres d'eau : mieux vaut choisir son moment pour ne pas inonder son garage. La qualité de finition apparaît flatteuse, même si la Mirai ne joue pas vraiment les luxueuses : le plastique laqué noir règne en maître, et si l'écran du système multimédia mesure bien 12,3 pouces, il intègre un système GPS dépassé et une connectivité limitée. C'est à l'arrière que les passagers découvrent qu'elle n'est pas encore tout à fait une auto comme les autres. Malgré ses 4,97 m de long, elle réserve en effet un espace limité aux jambes et interdit presque de s'installer au milieu en raison de son colossal tunnel central, qui n'est pas sans rappeler celui du Lamborghini LM002. Même constat au moment d'ouvrir le coffre : le volume correspond plus à celui d'une citadine qu'à celui d'une limousine aussi imposante.

Les premiers tours de roues inspirent des sensations contrastées. Dotée de suspensions souples, la Mirai offre dans l'ensemble un bon niveau de confort, mais les jantes 20 pouces de notre modèle Executive généraient de trop fréquentes trépidations.

La finition est de qualité et l'équipement est très riche. La Toyota Mirai ne propose d'ailleurs pas d'option.

❶ Malgré ses dimensions de limousine, la Mirai ne propose pas une habitabilité arrière en rapport avec son imposant gabarit. ❷ Le volume de coffre est très limité, et la banquette arrière n'est pas rabattable en raison de l'emplacement de la petite batterie au lithium-ion.

Très ouatée, elle se fait d'abord remarquer par son silence.

Son moteur de 174 ch fait preuve d'une belle nervosité jusqu'à 110 km/h mais paraît moins à son aise sur autoroute, où les reprises sont tout juste correctes. Néanmoins, elle se montre particulièrement sûre, y compris sur le mouillé, où nous n'avons jamais pris en défaut sa motricité. La contrepartie, c'est que l'on ne ressent jamais vraiment sa nature de propulsion, sinon par l'absence d'effet de couple sur le volant à l'accélération. En performances tout comme en agilité, elle est loin de la sportivité de la Tesla déjà citée ! Du côté de la consommation, difficile de se faire une idée sur un essai aussi court, mais l'ordinateur nous annonçait une autonomie totale de 400 km, correspondant à une conduite plutôt énergique.

Plus agréable à regarder que la première du nom, la Mirai se caractérise également par son tarif nettement moins élevé. Le prix de base pour la version d'accès Lounge a en effet été amputé de 11 000 €, ce qui n'a rien d'anodin pour les professionnels qui se laisseraient tenter par l'aventure. D'autant que l'équipement de série est particulièrement complet : aucune option n'est au catalogue, pas même la peinture métallisée. Il s'agit là d'un sérieux pavé lancé dans la mare du Hyundai Nexo, facturé près de 80 000 €. Cependant, soyons clairs : la nouvelle Mirai ne se destine pas plus

❶ Selon Toyota, non seulement la pile à combustible n'émet pas de polluants, mais elle purifie l'air absorbé en transformant ou en filtrant les particules fines, le dioxyde de soufre et les oxydes d'azote. ❷ Ce petit bouton H_2O au-dessus de l'aérateur permet de choisir le moment de la purge de la pile à combustible, qui rejette périodiquement plusieurs litres d'eau.

L'avis de Camille Pinet

La Mirai n'est plus un prototype mais pas encore tout à fait un modèle comme un autre. Et la production d'hydrogène reste très gourmande en… électricité.

50 %
Quotient Émotionnel

que sa devancière aux particuliers, même s'ils peuvent bien passer commande. Le réseau de distribution d'hydrogène français se limite à une vingtaine de pompes ouvertes au public, et seules quelques-unes d'entre elles sont pour l'instant capables de délivrer une pression de 700 bar nécessaire pour remplir à fond ses réservoirs. Il est donc impossible d'envisager, par exemple, un aller-retour en Bretagne ou dans le Pays basque. Même si la Mirai est bien réelle, la voiture à hydrogène se conjugue encore au futur conditionnel et dépend de la concrétisation des 7 milliards d'euros d'investissement annoncés par l'État en la matière à l'automne dernier. Autant dire qu'il est urgent d'attendre… ■

PLUS
L'électrique sans fil à la patte
Facilité d'utilisation
Esthétique enfin digeste

—

MOINS
Rapport encombrement/habitabilité
Performances quelconques
Réseau de pompes inexistant

À ce jour, le plein d'hydrogène peut coûter jusqu'à 80 €, soit un prix au kilomètre bien supérieur à celui du diesel.

La Mirai est agréable à conduire et silencieuse, mais ses performances sont quelconques.

TOYOTA MIRAI
174 ch Executive

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	174 ch
Couple maxi	■	300 Nm
Type		moteur électrique synchrone à aimant permanent, énergie fournie par la pile à combustible
Cylindrée/puissance fiscale		NC
Transmission		aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports		automatique/1
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,6 m
Pneumatiques		245/45 R 20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,97/1,88/1,48/2,92 m
Poids/tractable freiné		1900 kg/impossible
Performances		
0 à 100 km/h	■	9 s
Vitesse maxi	■	175 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	278 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**74900 €**
Bonus écologique (CO_2) (1)	■	3000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		71900 €
Garantie	■	3 ans, km illimités

Équipements de série ■
6 airbags, accès/démarage sans clé, aides au parking AV/AR + assistance automatique, affichage tête haute, AFIL active, Bluetooth, caméra 360°, climatisation automatique 3 zones, chargeur à induction, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, freinage d'urgence automatique, jantes alu 20 pouces, peinture métallisée, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs rabattables électriquement, sièges avant électriques ventilés et chauffants, sellerie cuir, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran tactile de 12,3 pouces compatible Apple CarPlay/Android Auto, prises USB, système audio JBL à 14 HP, toit ouvrant panoramique, volant cuir multifonction…

Options : aucune

Consommations		
Mixte	■	0,89 kg/100 km
Urbaine/extra-urbaine		NC
Réservoir	■	5,6 kg d'hydrogène
Note EuroNCAP		**En cours**
Pays de fabrication		**Japon**

(1) Bonus déduit (accordé aux voitures électriques qui fonctionnent à l'hydrogène même si elles coûtent plus de 60 000 €).

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★½☆☆

Difficile de recommander l'achat de la Mirai sinon pour ceux qui se sentent l'âme de pionniers ou pour des professionnels qui croisent assez fréquemment les rares pompes à hydrogène du territoire français. Pour eux, la Mirai devient un objet automobile plus désirable, même si elle impose encore des compromis difficiles en matière d'encombrement et d'habitabilité.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

ÉCHANGE DE BONS PROCÉDÉS

Grâce à son alliance avec le géant Toyota, Suzuki enrichit sa gamme d'un nouveau modèle, l'Across, qui n'est autre que le clone du… Toyota RAV4. Avec lui, Suzuki espère donner un coup de fouet à ses ventes et… répondre aux nouvelles réglementations en matière de rejets de CO_2.

Par **David Bouillaux** Photos **Yann Lefebvre**

Le récent partenariat entre Suzuki et Toyota présente plusieurs objectifs. Il va notamment permettre aux deux entreprises japonaises de commercialiser en commun des véhicules sur des marchés à bas coût, comme l'Inde où Suzuki est déjà assez présent et… (re)connu ! Dans ce cas, c'est plutôt Toyota qui va profiter du savoir-faire de son nouveau partenaire pour investir ce marché ô combien prometteur ! Et en échange, Suzuki va bénéficier de l'ingénierie de Toyota en matière de technologie hybride rechargeable. Jusqu'ici, compte tenu des sommes colossales qu'il faut engager pour suivre la concurrence dans ce domaine, le "petit" constructeur nippon se contentait de plus simples systèmes micro-hybrides, notamment sur sa citadine, la Swift. De plus, il manquait à Suzuki un SUV de format plus familial, lacune que comble donc cet Across qui est tout simplement une copie quasi parfaite du très abouti Toyota RAV4 Hybride Rechargeable. Esthétiquement, hormis une calandre plus proéminente et des optiques très étirées, rien ne change. Le SUV de 4,63 m affiche la même silhouette que son compère.

Bien évidemment, le Suzuki hérite aussi de la technologie du Toyota. Et quelle mécanique !

Le 2.5 turbo essence développe 185 ch. Mais surtout, il est associé à deux moteurs électriques : le premier de 184 ch est placé sur l'essieu avant, alors qu'un plus petit, de 54 ch, est positionné sur l'arrière. Finalement, l'Across développe une puissance cumulée très confortable de 306 ch ➛

et dispose, de fait, d'une pseudo-transmission intégrale. Ce qui en fait la Suzuki homologuée la plus puissante jamais commercialisée… En performances, la copie du RAV4 n'a pas à rougir face à certaines sportives. Aux dires du constructeur, le 0 à 100 km/h serait abattu en seulement 6 s. Un peu optimiste, sans doute… D'après nos mesures, l'original, le RAV4 Hybride Rechargeable, réalise l'exercice en 6,7 s, ce qui est déjà très bien. De quoi aussi envisager des dépassements éclairs. Les excellentes capacités de relance renforcent en outre une certaine impression de sécurité au volant. L'agréable douceur d'utilisation et la discrétion sont les autres atouts, déjà maintes fois plébiscités, de cette technologie.

❶ En plus d'être peu moderne et assez archaïque dans son utilisation, le système multimédia ne propose pas la navigation. Une grosse lacune à ce niveau de gamme. ❷ Pour passer en 100% électrique, il suffit d'appuyer sur un petit bouton, situé à côté du levier de vitesses.

En conduite, dite normale, les phases de roulage en tout-électrique sont nombreuses.

En effet, le Suzuki, comme le Toyota, embarque une imposante batterie de 18,1 kWh. Une capacité bien supérieure à celle proposée par ses rivaux hybrides rechargeables. De ce fait, l'Across annonce parcourir jusqu'à 75 km en 100% électrique. Impressionnant sur le papier, mais là encore, un peu exagéré. Nous avions vérifié sur notre base d'essais que le Toyota parcourait 64 km, ce qui reste "confortable" et idéal pour assurer les trajets quotidiens sans avoir besoin de recharger chaque fois. Par ailleurs, en mode Hybride (lorsque la batterie est complètement vide), l'Across modère sa consommation. Lors de notre essai réalisé sur des routes de campagne, l'ordinateur indiquait une moyenne de 6,3 l/100 km, un chiffre proche des 6,6 l/100 km que nous avions relevés en moyenne avec le RAV4. Une valeur plutôt raisonnable pour un SUV essence qui pèse 1 940 kg…

STRICTEMENT IDENTIQUE À CELUI DU RAV4, L'INTÉRIEUR DE L'ACROSS DEVRAIT À COUP SÛR SÉDUIRE LES FANS DE LA MARQUE •••

Bon point également pour les réglages de suspensions, qui favorisent le confort sur les routes dégradées. En contrepartie, il faut composer avec un comportement parfois approximatif dans les virages serrés et des prises de roulis assez prononcées. Mais finalement, l'un des seuls bémols constatés au volant provient de la sonorité du 4 cylindres qui perd de sa discrétion lors des fortes accélérations. Dans ces situations, la boîte automatique à variation continue e-CVT a en effet toujours tendance à le faire mouliner dans les hauts régimes. Ce qui s'avère assez désagréable, voire agaçant.

❶ À l'arrière, les passagers profitent de dossiers inclinables. C'est confortable pour les longs trajets… ❷ Malgré la présence de la batterie, le volume de coffre de 490 dm³ reste appréciable.

Le câble fourni avec l'Across permet de recharger la batterie sur une prise domestique en neuf heures environ. Sur une borne publique, comptez un peu moins de trois heures.

Strictement identique à celui du Toyota RAV4, l'intérieur de l'Across devrait à coup sûr séduire les fans de la marque. Jamais une Suzuki ne s'était montrée aussi accueillante et spacieuse. En parallèle d'une présentation attrayante, la planche de bord profite d'une qualité de fabrication plutôt plus flatteuse que les autres modèles.

Alors évidemment, tout n'est pas parfait. Le Suzuki est encore loin de rivaliser avec les références haut de gamme allemandes, mais l'ensemble respire le travail bien fait et la robustesse. Le dessus de la console est par exemple revêtu d'un matériau souple, les surpiqûres ici et là apportent un joli fini. Seuls les plastiques durs qui constituent les parties basses déçoivent un peu. Le Suzuki s'apprécie également pour sa belle habitabilité. Certes, la banquette manque légèrement d'espace en largeur, mais les plus grands adultes peuvent étendre leurs jambes sans problème. En outre, voyager à l'arrière se révèle plutôt agréable. Et malgré la présence de la batterie sous le plancher, le coffre reste encore assez grand (490 dm³), d'autant que son agencement bien pensé facilite les chargements. L'autre fait important concerne l'équipement. Tout comme son cousin, l'Across profite d'une dotation généreuse. Une bonne nouvelle car, pour l'heure, Suzuki ne propose qu'un seul niveau de finition. À titre de comparaison, celle-ci s'intercale entre le premier et le second niveau de finition du Toyota RAV4, mais pour un tarif moindre. Finalement, l'Across offre tous les équipements du moment (régulateur de vitesse adaptatif intelligent, aide au maintien dans la voie, lecture des panneaux, volant et sièges avant et arrière chauffants…). Cela dit, le GPS est étrangement absent du catalogue. ■

PLUS
Autonomie en électrique
Performances
Prix/équipements

MOINS
Comportement routier peu agile
Détails de finition
Poids
Design identique au Toyota

SUZUKI ACROSS
2.5 Plug-in Hybrid 306 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	185 ch à 6000 tr/mn + 182 ch (élec. AV) + 54 ch (élec. AR) (1)
Couple maxi	■	227 Nm à 3200 tr/mn / 227 Nm (élec. AV) + 121 Nm (élec. AR)
Type		4 cyl. en ligne, turbo essence + 2 électriques
Cylindrée/puissance fiscale		2487 cm³/10 CV
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		variation continue (e-CVT)/1
Batterie/capacité	■	lithium-ion/18,1 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage		11,4 m
Pneumatiques		235/55 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,63/1,85/1,69/2,69 m
Poids/tractable freiné		1940/1500 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	6 s
Vitesse maxi	■	180 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	490 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**53990 €**
Bonus écologique (CO_2)	■	0 € (22 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		53990 €
Garantie	■	3 ans, 100000 km

(1) Puissance cumulée : 306 ch.
(2) Avec options et bonus inclus.

Équipements de série ■
7 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR + cam. de recul, Bluetooth, câble de recharge pour prise domestique, clim auto bizone, détecteurs de pluie/luminosité, hayon électrique, jantes 19 pouces, lecture des panneaux, régulateur de vitesse adaptatif, système multimédia sur écran tactile de 9 pouces/Apple CarPlay/prises USB/syst. audio, vitres électriques, volant et sièges AV/AR chauffants…

Options
Aucune.

Consommations		
Mixte	■	1 l/100 km
Autonomie en mode 100% électrique	■	75 km
Temps de charge 2,3/3,7/7,4 kW	■	9 h/5 h/2 h 50
Réservoir	■	55 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Japon**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Le confort et l'autonomie en mode électrique sont les points forts de ce nouveau Suzuki. Et ses performances surprennent. Certes, le prix frise les 54000 €. Mais l'Across offre un meilleur rapport prix/équipements que le RAV4. De plus, Suzuki nous a chuchoté qu'il sera possible de bénéficier d'une remise de 4000 €… ce qui donnerait accès au bonus de 2000 € de l'État pour les hybrides rechargeables de moins de 50000 €…

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Rares sont les autos qui interpellent et font tourner les têtes, comme la nouvelle Honda e. Est-ce vraiment la citadine électrique qui va révolutionner la ville ? Réponse de nos Experts.

La présentation, résolument moderne, transpire d'originalité. Cela peut dérouter au début mais l'ergonomie reste assez intuitive.

Son look unique contribue à sa cote de popularité. Si elle existait en thermique, nul doute que nous en croiserions plus !

L'accès aux places arrière n'est pas formidable mais l'on profite d'un bel espace aux jambes. Notez que l'on ne peut monter qu'à 2 : la Honda e est une 4 places !

HONDA e

154 ch Advance - **38 890 €**

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

Malgré des performances et des prestations globales qui laissent penser qu'elle peut faire plus que des petits trajets, la Honda e reste avant tout une citadine. Son autonomie est trop limitée.

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 depuis vingt ans, de la Ford T de 1923 à la Volkswagen ID.3, en passant par l'Opel GT de 1972 ou la nouvelle Citroën C4.

Ghislain Bacon (Taxi)

- Vingt-cinq ans d'expérience.
- Des millions de kilomètres parcourus.

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

> Pour la ville, cette Honda e est géniale et elle est la preuve qu'une voiture électrique sait aussi donner envie de conduire !

L'avis du pilote — 95 % Quotient Émotionnel

J'adore cette auto ! Pour la ville, elle est tout simplement géniale ! Elle est tellement maniable qu'elle donne envie de faire des demi-tours juste pour le plaisir ! Elle se faufile partout, a une pêche d'enfer à l'accélération, elle est bien suspendue, assez confortable malgré quelques réactions un peu sèches sur les dos-d'âne ou les nids-de-poule, et elle affiche, mine de rien, une très bonne tenue de route. Celle-ci s'avère plus sécurisante que réellement agile, mais nous ne lui en demandons pas plus : c'est une citadine, pas une grande routière ni une sportive. Elle freine bien, avec une bonne attaque dès l'amorce du freinage, et ce, malgré une pédale un peu spongieuse. Je suis aussi fan de la présentation intérieure et des rétroviseurs par caméras. C'est très avant-gardiste. Je pense que cette Honda e peut donner à de nombreux automobilistes l'envie de passer à l'électrique. Après, sa faible autonomie limite son usage à de petits trajets, mais au quotidien, c'est surtout ce que nous faisons.

> Sa bouille, son ambiance, ses gadgets – même les plus inutiles – m'amusent, mais sa faible autonomie est un gros frein à l'achat.

L'avis de la journaliste — 80 % Quotient Émotionnel

Si le but de Honda était de faire un coup de com, c'est réussi ! Rarement une auto aura attiré l'œil de la sorte. En prime, elle est plaisante à mener. Mais le souci, c'est son autonomie ! Honda promet plus de 200 km. Mais dans la vraie vie, ils sont difficilement atteignables, à moins de conduire avec un œuf sous le pied droit. Certes, ce n'est pas la seule citadine électrique dans ce cas. La Smart, par exemple. Si ce n'est qu'historiquement, de par son gabarit, sa puissance limitée, celle-ci a toujours été une pure urbaine. Surtout, elle ne coûte pas 39 000 €, ni même 32 000 € bonus déduit. Bien qu'elle intègre un contenu technologique impressionnant, la Honda e est chère. À ce tarif, l'usager est en droit d'attendre un champ d'action plus large. D'autant qu'avec 156 ch, elle donne à penser que prendre la route ne lui fait pas peur. Ce qui est le cas, en plus ! Dès lors, pour un usage strictement urbain, se contenter d'une version de 136 ch permet de faire baisser la note de 3 000 €.

> Elle est craquante et très plaisante à conduire. Mais à ce prix-là, trop de détails pratiques ont été négligés.

L'avis du taxi — 60 % Quotient Émotionnel

Elle me fait penser à la voiture de Oui-Oui. Mais, à bord : waouh ! J'ai vraiment l'impression de prendre place dans l'auto du futur ! C'est déroutant au début, notamment les rétroviseurs caméras, mais c'est super ! Ils sont bien placés ; l'image est top ! La présentation de la planche de bord est originale : à la fois moderne avec ce double écran tactile, mais aussi rassurante, avec des boutons classiques, comme celui de volume du son. Les matériaux sont plaisants à l'œil. Bien sûr, il faut prendre le temps de maîtriser toutes les fonctionnalités, mais en ce qui concerne la conduite, cette petite Honda e se prend vite en main : elle est très agréable en ville, ultra-maniable et elle a une pêche d'enfer. Pour autant, trop de menus détails ont été négligés : les rangements manquent ou sont trop petits, il n'y a pas d'accoudoir, et les passagers ne sont pas à la fête. Ils n'ont pas beaucoup de place et le confort de la banquette est assez spartiate. Enfin, la taille du coffre est ridicule.

LE PRINTEMPS DES TITRES AUTO

Profitez de 36% de réduction

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

1 jeudi sur 2 dont
1 Spécial Salon/an

+

Les versions numériques offertes

+

Un cadeau surprise

6,20 €/mois seulement !

au lieu de ~~9,69 €~~*

Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT à retourner sous enveloppe affranchie à : Service Abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9 AJ1079

1 - Je choisis mon offre d'abonnement :

☐ **L'Auto-Journal sans engagement** -36%

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 n° Spécial Salon/an pour **6,20€/mois seulement** au lieu de ~~9,69€~~* pendant 1 an puis 6,99 €/mois. Résiliable **sans frais** à tout moment.

MES AVANTAGES : un cadeau surprise et les versions numériques offertes.

1133255

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** -27 %

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour **85 €** au lieu de ~~116,34 €~~*.

MON AVANTAGES :
les versions numériques offertes

1133263

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

KiosqueMag — 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 L'Auto-Journal à 3,90 € (24 n° par an) , 1 n° Spécial Salon à 7,99 € (par an) et les frais de port 14,75 € 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

Quelle voiture pour apprendre à conduire ?

Quelle voiture est à conseiller pour faire la conduite accompagnée avec ma fille ? J'hésite entre la BMW 118i F40, la Mercedes Classe A 180, la Golf 8 et la Seat Leon 150 TSI ? ***L. G.***

Vous ne voulez pas simplement lui apprendre à conduire, vous voulez qu'elle prenne plaisir à conduire. Car tous ces modèles ont en commun un certain sens du plaisir de conduite. Il faut si possible préférer un frein à main manuel et un positionnement des commandes clair. J'éviterais la Classe A et la Golf pour ces raisons et privilégierais la Série 1 ou la Seat, même si leur visibilité vers l'arrière reste limitée.

Seat Leon

YANN LEFEBVRE

Pourquoi pas une Passat SW GTE ?

Volkswagen Passat SW

VOLKSWAGEN

Ne parcourant que 14 000 km/an, je recherche un break Volkswagen Passat essence d'occasion récent. Je n'en trouve pas. Le diesel ne s'impose pas, me concernant, et son avenir semble compromis. Il me reste le modèle hybride rechargeable. J'hésite à investir pour les raisons suivantes : 1. Les batteries sont apparemment garanties huit ans/160 000 km, qu'en est-il après ? 2. Qu'en est-il de la revente en occasion de ces véhicules ? 3. L'hybride rechargeable est-il vraiment l'avenir à court terme pour les clients dans mon cas ? ***C. D.***

Sachez que la Passat GTE est un modèle très agréable à conduire. Il est vrai en revanche que l'investissement est important, sans doute même en occasion, car les modèles hybrides rechargeables conservent une cote élevée les premières années. Une fois le terme de la garantie atteint, le remplacement de la batterie, ou d'un module lorsque cela est possible, sera à vos frais avec le plus souvent une prise en charge constructeur. Dans tous les cas, l'opération reste onéreuse. Les premiers retours d'expérience montrent cependant une tenue dans le temps, avec certes une perte de capacité, bien supérieure à celle de la garantie. Dans votre cas, il faut pouvoir apprécier le nombre de kilomètres quotidiens ou hebdomadaires que vous pourrez parcourir uniquement sur le mode électrique. Car la technologie hybride rechargeable n'est rentable qu'à la condition d'utiliser au maximum l'énergie électrique.

Quel 2008 choisir ?

Je possède une Peugeot 308 1.2 PureTech 130 ch EAT6 depuis 2015. Je suis très intéressé par le nouveau 2008, que je trouve très réussi et moins massif que le 3008. Je penche pour le moteur 1.2 PureTech 130 ch EAT8 plutôt que pour le 155 ch. Qu'en pensez-vous ? ***P. F.***

Si vous souhaitez un véhicule neuf, la question risque de ne plus se poser, car Peugeot a stoppé la commercialisation du PureTech 155. Il en reste sans doute en stock et, bien sûr, sur le marché de l'occasion. Les deux versions sont très agréables à conduire, mais il existe une différence de performances et de nervosité, évidemment à l'avantage du plus puissant des deux. Toutefois, si vous étiez satisfait de votre 308 en version 130 ch, alors je pense que le 2008 1.2 PureTech 130, d'un poids équivalent mais avec une boîte 8 un peu plus réactive, devrait vous convenir.

Peugeot 2008

TIBO

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**

CES ALPINE RESTÉES SE

Alpine disposera, à terme, d'une vraie gamme. Depuis près de cinquante ans, nombreux sont les projets qui ont voulu propulser la marque vers cet objectif. Voici ces Alpine inconnues qui ont produit le terreau nécessaire à cette renaissance tant espérée !

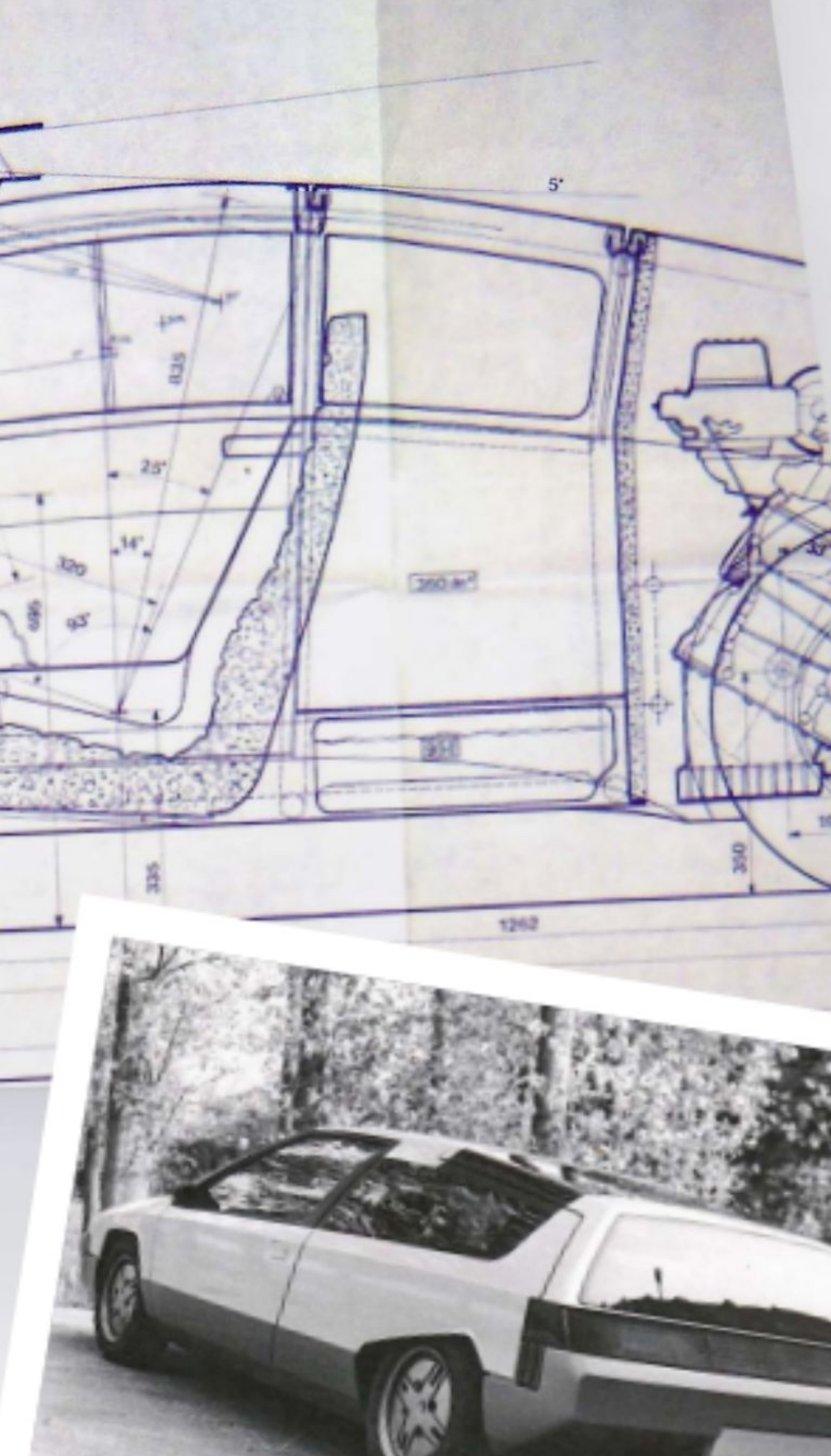
Par **Christophe Bonnaud**

PHOTOS : RENAULT

1989-1990 : le projet "W71" d'une petite berlinette à moteur central, l'A410, est lancé.

CRÈTES

Au milieu des années 1970, le programme NGA est ambitieux : donner naissance à une famille Alpine. Ici, une maquette de Marc Deschamps.



Ce projet est bien une Alpine du programme NGA (1978), signée Gandini, l'auteur de la Countach !

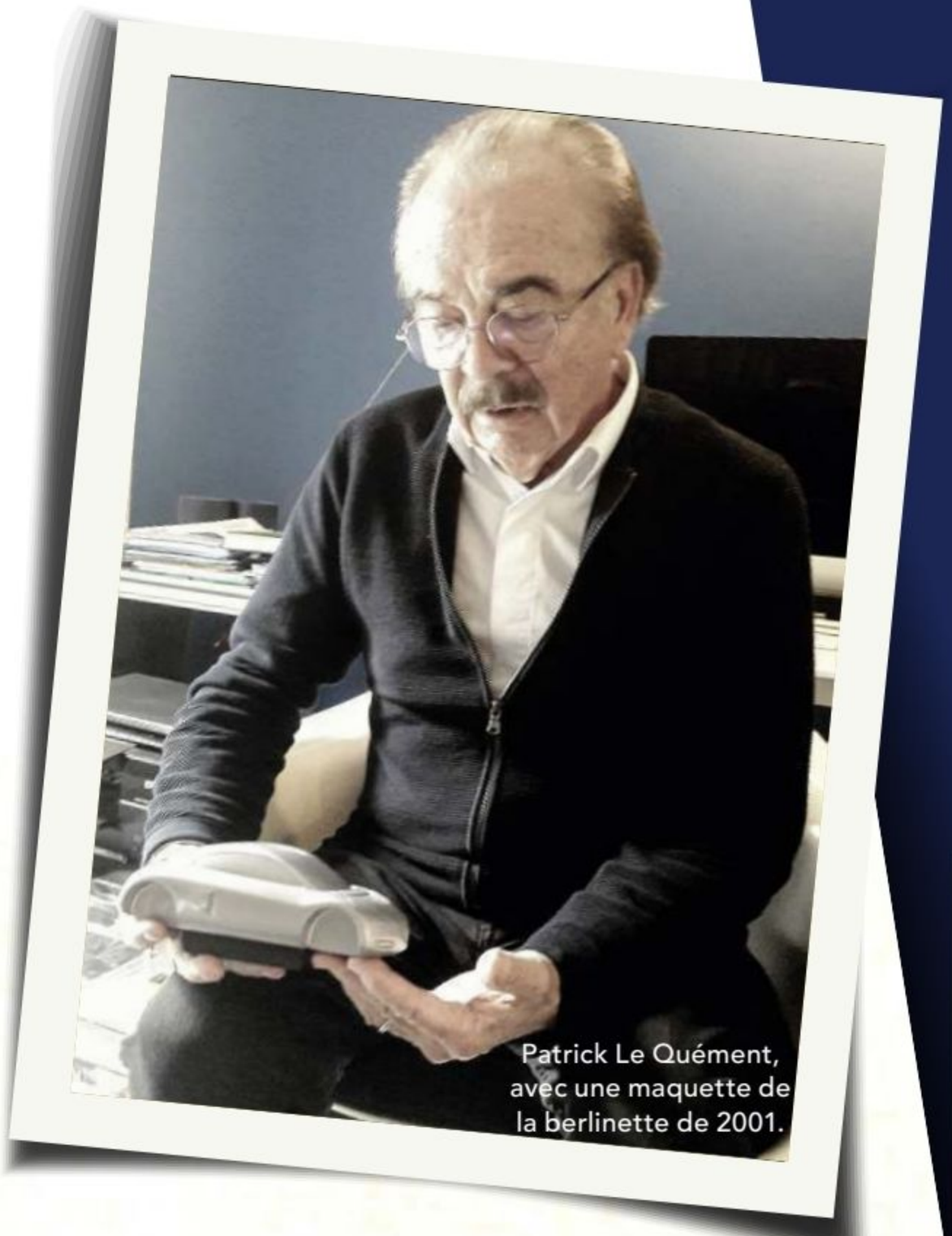
« Le métier de designer, c'est admettre que certaines études ne soient pas mises en production. Il vaut mieux se tromper en coulisses et finalement lancer sur le marché la bonne solution (la berlinette A110 de 2017). *Les projets abandonnés, ce n'est pas une frustration. Des années de travail sont nécessaires pour préparer l'avenir."*
Ces paroles d'Antony Villain, le responsable du design de la marque Alpine que nous avons rencontré lors de la présentation "Renaulution" *(voir* L'AJ *nº 1076)*, prennent toute leur dimension lorsqu'on ouvre le dossier des projets secrets Alpine.
Alors que la Berlinette originelle accueille sa sœur A310 en 1971, le programme NGA est lancé. Sous cette appellation se cache la volonté d'enfanter une "Nouvelle Gamme Alpine". Il est question d'un modèle plus populaire, qui s'insérerait entre l'A110 et l'A310. En décembre 1974, le designer Robert Broyer, ex-Renault et auteur des R12 et R14, présente son projet d'Alpine A105. Son style arqué est révolutionnaire et son architecture à moteur transversal permet de proposer une soute à bagages de 360 dm³. L'Alpine A105 est une mini-grand tourisme ! Longue de 3,73 m, elle se dote d'un périscope à la place du rétroviseur intérieur, et son petit 4 cylindres – on imagine celui de l'A110 – doit lui offrir des performances tout juste supérieures à celle de l'A110.

Le projet d'Alpine NGA (1978) signé par Gandini aurait pu être en partie produit chez Bertone.

Alpine a la banane

Michel Jardin, collègue de Broyer, évoque une voiture au style "banane". Ce projet reste à l'état de maquette, mais la mèche est allumée et le programme NGA se poursuit dans le bureau de style avancé implanté à Nanterre. Trois ans plus tard, c'est au tour du designer Marc Deschamps, qui vient d'intégrer le bureau de style, de proposer sa vision d'une berlinette monocorps. Ses volumes sont taillés à la serpe et dans la mouvance des créations des designers italiens de l'époque. Cette Alpine NGA est également novatrice avec une troisième place située en arrière du siège passager. Le projet va plus loin que l'A105, puisque deux maquettes échelle 1/1 sont réalisées dans l'atelier de maquettage où elles côtoient celles de la future… Renault 9 ! Le nouveau patron du design, Robert Opron, venu tout droit de chez Citroën, veut cependant poursuivre au-delà. Il consulte la Carrozzeria Bertone où sévit le génial Marcello Gandini. Ce dernier va dessiner en 1978 une Alpine hallucinante, sorte de coupé break de chasse. Elle est flanquée de gros boucliers déformables pour répondre à une demande de Bernard Hanon, patron du produit, afin de vendre la NGA sur le marché américain. Cette étude de style poussée jusqu'au stade échelle 1/1 n'est pas seule. Elle est accompagnée d'un dossier de production industrielle qui pourrait être prise en charge par le carrossier italien. Bertone propose la production de la caisse en tôle (30 exemplaires par jour) et

PHOTOS : RENAULT



Patrick Le Quément, avec une maquette de la berlinette de 2001.

ARCHIVES CHRISTOPHE BONNAUD

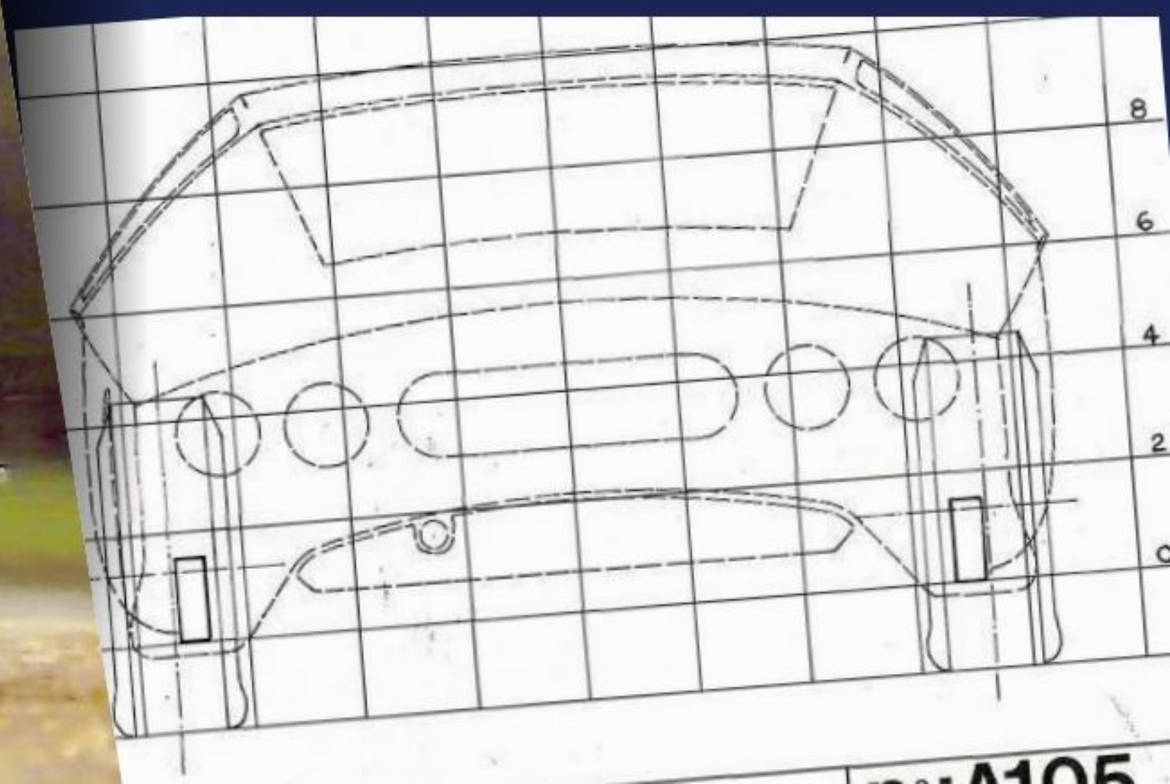
UNE BERLINETTE À MOTEUR AVANT

Dix ans avant l'arrivée de la nouvelle A110, Renault tenait déjà son style et l'idée d'un rétro-design maîtrisé. Le projet W19 donne naissance à une maquette échelle 1/1 d'une berlinette rappelant l'icône des années 1960. À un détail près. Détail ? Pas vraiment : le projet W19 est basé sur la plate-forme de la Nissan Z avec son moteur implanté à l'avant ! Les designers font tout ce qui est en leur pouvoir pour rétablir un équilibre des masses quasi parfait, avec un capot avant plat, et en esquissant une poupe aux airs de l'A110 originelle. La prouesse esthétique est rendue possible par l'adoption d'un nouveau 4 cylindres qui devait être conçu conjointement par Renault et Nissan. Cette fois, ce n'est pas un homme qui mettra un terme au projet, mais la crise de 2008 !

À l'Alpine moteur avant s'ajoute un SUV à moteur central pour Renault-Sport.

L'ALPINE A105 DE 1974 N'A EXISTÉ QU'AU 1/5E ET EST BASÉE SUR UN DESIGN ARQUÉ. SON RÉTROVISEUR EST UN PÉRISCOPE !

En 1974, le designer de la Renault 14, Robert Broyer, propose une berlinette A105 à moteur central et au design arqué



UN CROSSOVER ALPINE? DÉJÀ FAIT!

Il a été officiellement annoncé : le crossover Alpine 100 % électrique viendra compléter la gamme future composée d'une sportive électrique du segment B et de la remplaçante de la berlinette, conçue en commun avec Lotus.
Le crossover chez Alpine, ce n'est pas nouveau. En 1979 et 1980, Michel Jardin et Marcello Gandini travaillent sur le projet VVA : le Véhicule Vert Alpine. Il s'agit d'une réponse à la Matra Simca Rancho et le VVA doit être produit à Dieppe.
La proposition de Jardin s'ouvre vers la nature avec une surface vitrée généreuse, alors que celle de Gandini se veut plutôt proche d'une Range Rover à la sauce Renault. Mais au début des années 1980, Renault reçoit la visite de… Matra pour le futur Espace. Dès lors, pas question d'entrer en concurrence frontale avec son prochain allié. Fin du premier acte du crossover Alpine.

En 1979, Renault travaille sur le projet VVA : Véhicule Vert Alpine. Une anti-Rancho !

LA RENAISSANCE DE L'A110 EST BIEN LA RÉSULTANTE DE TRAVAUX INCESSANTS D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN MENÉS DEPUIS PRÈS DE CINQUANTE ANS !

l'usine de Dieppe se contenterait de l'assemblage final. L'objectif industriel semble bien trop élevé pour Hanon, qui stoppe le projet.

Collaboration avec Lotus

Il faudra attendre la fin des années 1980 pour qu'un nouveau projet ressurgisse. Il est cette fois encore question d'épauler le modèle phare de la gamme – l'A610 en gestation – par un modèle plus accessible : c'est le projet W71. Des maquettes échelle 1/1 réalisées par les designers Guy Greffier, Axel Breun et Christophe Dupond entrent en concurrence. Elles se caractérisent par une cellule habitable portée vers l'avant. *"Cet équilibre des masses est typique de la tendance du moment. Souvenez-vous notamment de la Chrysler Lamborghini Portofino,* explique Axel Breun. *La face avant de la W71 était inspirée de celle du concept-car Laguna, c'était clairement le souhait de Patrick Le Quément, qui adorait la Berlinette. Mais dès que l'on parlait d'Alpine à l'époque, la politique s'en mêlait ! C'était difficile, mais tous les projets Alpine ont été difficiles, jusqu'au dernier !"* Le moteur en position centrale arrière est celui de la Renault 19 16 soupapes. Malgré les tests dynamiques effectués par Renault, le projet en reste là. Mais Patrick Le Quément n'a pas dit son dernier mot. En 1999, il lance le projet de réhabilitation de la Berlinette, sans tomber dans le piège du rétro-design. C'est le projet Z11. À nouveau, Axel Breun confronte ses idées à celles de Benoît Jacob, auteur du dessin du Spider Renault Sport, et de Nicolas Dortindeguey. La berlinette Z11 est pensée avec le 4 cylindres 1,6 l de 120 ch, mais le cahier des charges envisage une version plus puissante. Une collaboration active avec Lotus est amorcée pour la mise au point. Cette fois, c'est la bonne, croit-on : la voiture doit être présentée au Salon de Genève 2001. Las, Louis Schweitzer, le président de Renault, stoppe le programme quelques jours seulement avant sa révélation. La direction ne veut pas engager un budget pour la Z11, alors que se profile le projet X90 de la future Dacia Logan, sur lequel Louis Schweitzer place de grandes ambitions.

En 2001, le projet Z11 de la renaissance d'une Berlinette du XXIe siècle échoue aux portes de l'industrialisation.

PHOTOS : RENAULT

Le projet W71 de 1989-1990 *(ci-dessous et ci-dessous à gauche)* a été poussé jusqu'au stade des prototypes roulants.

Une décennie après la W71 *(ci-dessus)*, le Z11 est lancé en 1999. Ici un dessin du designer Axel Breun.

Malgré son moteur en position centrale, le projet Z11 de 2001 offre un vaste espace de rangement derrière les deux occupants.

Du SUV à Nissan

Depuis le milieu des années 1970, chaque patron de style a espéré concevoir une gamme Alpine. Le coup est passé si près avec la berlinette Z11 que Patrick Le Quément ne lâche rien. En 2005, la folie des SUV n'est pas encore d'actualité, mais elle est déjà sur les tables à dessin. Renault Sport et Alpine ne sont pas encore fusionnés, mais leur esprit transpire dans le projet un peu fou d'un petit SUV 2 + 2 places à moteur central (!). Conçu sous le nom de code W16, il est l'œuvre d'Antony Villain, l'actuel responsable du design Alpine. Axel Breun, qui est alors le directeur du design de la cellule Renault Sport, évoque ce SUV comme *"une Porsche Macan en réduction"*. Un moteur central impose une inédite plate-forme et l'homme qui vient d'arriver chez Renault n'est pas friand de ce genre de plaisanterie. Il s'appelle Carlos Ghosn et, comme Bernard Hanon ou Louis Schweitzer, il met un coup d'arrêt au projet W16. C'est pourtant ce même Carlos Ghosn qui laisse la porte ouverte à un projet de berlinette conçu en commun avec Nissan, alliance oblige *(voir encadré)*. On comprend dès lors que la renaissance de l'A110, actée en 2017 et qui a enchaîné en janvier celle d'une gamme tout entière, n'est pas un projet solitaire, mais bien la résultante de travaux incessants d'architecture et de design menés depuis près de cinquante ans ! Antony Villain nous disait voici peu : *"Même Aston Martin peut développer une demi-douzaine de projets pour n'en retenir finalement qu'un !"* Alpine est bien placé pour le savoir… ■

LA FORMULE ÉLECTRIQUE À LA CONQUÊTE DU MONDE

Après six saisons de développement continu, la Formule E accède cette année au statut de championnat du monde FIA. De quoi aiguiser encore plus l'appétit des neuf constructeurs engagés dans ce championnat 100 % électrique !

Par **Alain Pernot**

Nombreux sont ceux qui, en 2014, n'auraient pas parié un euro sur les chances de survie d'un championnat de monoplaces 100 % électriques… Pourtant, la Formule E s'est durablement fait une place dans le paysage du sport automobile. La première génération de monoplaces – pas très performantes, il faut le reconnaître – a laissé place en 2018 à une deuxième plus aboutie (250 kW, soit 338 ch en qualifications et une seule voiture pour couvrir les 45 minutes de course). Mais en plus, avec son positionnement très urbain (les courses sont tracées au cœur des villes), elle est devenue un championnat incontournable aux yeux de nombreux constructeurs, désireux de mettre en avant leur implication pour une mobilité plus durable. Certains, comme Porsche ou Audi, n'ont pas hésité à tourner le dos à l'endurance pour mettre les doigts dans la prise. Même Mercedes, pourtant champion du monde de Formule 1, a jugé nécessaire de rejoindre ce peloton survolté !

Ils ne sont pas moins de neuf constructeurs aux profils très divers à prendre part à cette septième saison. Un succès jamais rencontré dans aucun autre championnat. Aux trois marques déjà citées, s'ajoutent des constructeurs traditionnels tels que DS (l'équipe à battre), BMW, Nissan (qui a pris le relais de Renault), Mahindra (constructeur indien) et Jaguar, mais aussi un fabriquant entièrement dédié à la mobilité électrique comme le chinois NIO. Les équipes privées Venturi (pionnier de l'électrique), Dragon-Penske, Envision Virgin Racing portent à douze les concurrents présents, donc à vingt-quatre le nombre de monoplaces bataillant sur des circuits sans dégagement !

UNE DISCIPLINE QUI RÉUSSIT AUX FRANÇAIS ET SÉDUIT LES ALLEMANDS

Si les châssis, l'aérodynamique et les batteries demeurent standards, les constructeurs sont libres de développer leurs propres groupes propulseurs (moteur, récupération d'énergie, onduleur, gestion de l'énergie). À ce petit jeu, le français DS et son partenaire chinois Techeetah sont à la pointe

ANDREW FERRARO/LAT/FORMULA E

Après plusieurs saisons modestes, Jaguar semble en forme.

Mercedes a gagné en février la première course de FE comptant pour le championnat du monde.

avec quatre titres conquis ces deux dernières saisons ainsi que de nombreux enseignements technologiques *"En FE, nous arrivons à faire 35 à 40 % de distance supplémentaire grâce à l'énergie récupérée par le pilote au freinage*, explique Xavier Mestelan-Pinon, directeur de DS Performance pour quelques semaines encore (il deviendra directeur technique de la FIA mi-avril). *Pour arriver à cela, nous avons développé des systèmes très évolués et, grâce à la Formule E, nous avons de gros projets de modification de nos voitures de série afin d'en augmenter l'autonomie."*

La réussite de la marque française a de quoi faire pâlir de jalousie les allemands et notamment Porsche et Mercedes, habitués aux honneurs dans d'autres disciplines et qui ont connu, l'an passé, des débuts assez laborieux. Il faut dire que le défi proposé par la Formule E n'est pas que technologique. Les meetings sont concentrés en une seule journée et cela bouleverse les routines des équipes habituées à bénéficier de deux journées d'essais préalables. Pour les ingénieurs, il faut réagir vite, au fur et à mesure de la journée. Quant aux pilotes : interdiction de se rater. Beaucoup plus facile à dire qu'à faire, surtout lorsque 24 monoplaces cohabitent sur des pistes où l'espace vital manque cruellement !

UN EXERCICE À PART

Le challenge offert par la Formule E est vraiment singulier et certains constructeurs finissent par s'impatienter. Titrée en saison 4, l'équipe Audi peine à renouer avec le succès. Elle a d'ores et déjà annoncé qu'elle se retirerait en fin de saison afin de se consacrer au Dakar et à un retour au Mans. Après trois saisons d'engagement officiel, BMW quittera aussi la scène en fin de saison. Pas de quoi inquiéter les organisateurs : d'autres constructeurs font déjà la queue pour les remplacer, dont McLaren.

C'est Mercedes, l'implacable dominateur de la Formule 1, qui s'est offert fin février l'honneur, avec le talentueux Nick De Vries au volant, de remporter la première course de FE bénéficiant du statut de championnat du monde. Disputée de nuit, en Arabie Saoudite, dans les rues de Diriyah, cette première manche de la saison a été un peu affectée par les mauvaises positions de départ des cadors du championnat, condamnés à se qualifier dans le premier groupe qui doit composer avec une piste sale.

Le lendemain, c'est Jaguar qui raflait la deuxième course avec Sam Bird au volant, rassurant une équipe qui ne comptait jusque-là que 3 victoires en 50 courses (soit 4 fois moins que DS Techeetah sur le même nombre d'épreuves !). En seulement 2 courses, 5 équipes et 6 pilotes ont déjà pu monter sur le podium, dont un certain Jean-Éric Vergne (DS Techeetah), qui en a malheureusement été privé par une pénalité infligée après la course. À n'en pas douter, la suite de la saison promet d'être très disputée… en espérant que l'organisation des courses sera moins perturbée par la crise sanitaire que l'an dernier où six courses avait été disputées sur le même circuit en l'espace de neuf jours. ■

> **99**
>
> *"En Formule E, nous arrivons à faire 35 à 40 % de distance supplémentaire grâce à l'énergie récupérée par le pilote au freinage"*
>
> *Xavier Mestelan-Pinon, directeur de DS Performance*

ANDY HONE/LAT/FORMULA E

Jean-Éric Vergne (DS Techeetah) vise le titre mondial.

ALASTAIR STALEY/LAT/FORMULA E

C'était en ***mai 1970*** *dans L'Auto-Journal…*

EN MESURES

L/l/h :
3,84/1,48/1,39 m

Poids : 810 kg

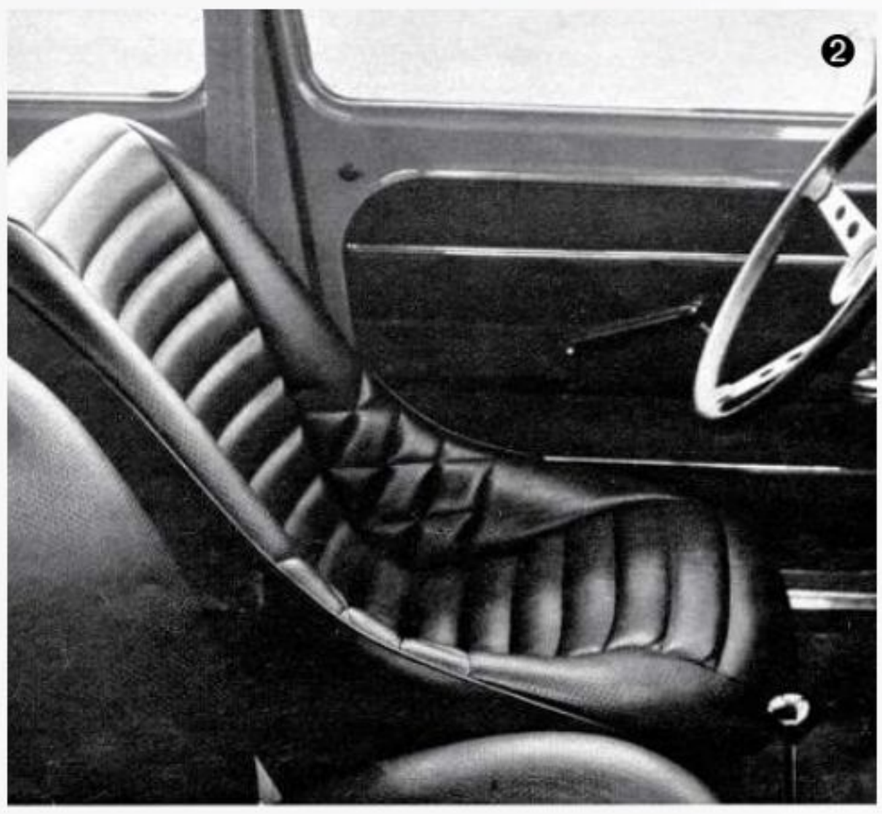
Puissance :
53 ch DIN
à 5800 tr/mn

1000 m d.a. :
38,4 s

V. max. :
142 km/h

Consommation à 90 km/h :
5,8 l/100 km

❶


❷

❶ Prenez une simple Simca 1000 Spécial, ajoutez des jantes spécifiques, des phares longue portée et des bandes noires, et voici donc la méchante Rallye ! ❷ Le siège baquet livré d'origine pour le conducteur contribue fortement à affirmer le caractère sportif de la Rallye. ❸ *L'Auto-Journal* a testé la malle avant. Verdict : 3 valises, 157 dm³.

❸

LA SIMCA 1000 RALLYE *À L'ESSAI*

Au début des années 1970, la France heureuse ne connaît pas encore de limitations de vitesse, et les performances restent un vrai argument d'achat. Pour contrer la Renault 8 Gordini, référence sportive, Simca dégaine une Simca 1000 Rallye, finalement moins sportive qu'elle n'en a l'air…

Par **Bernard Carat** (1970) / **Thomas Riaud** (2021)

Extraits…

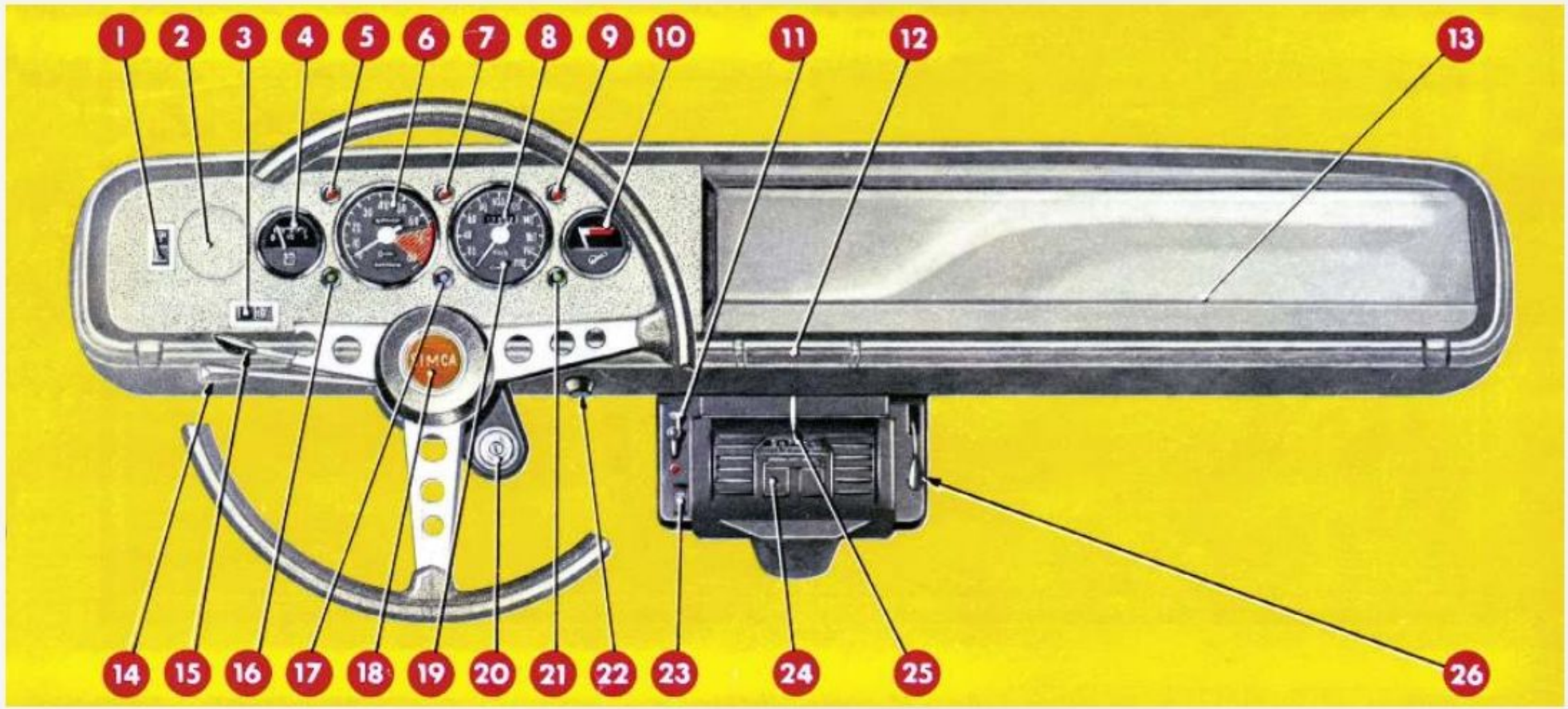
■ "Il convient de reconnaître à Simca au moins deux qualités importantes : d'une part la ténacité, d'autre part la faculté d'adaptation à la mode."

■ "La 1000 est maintenue contre vents et marées et son constructeur cherche par tous les moyens à lui trouver une issue de secours."

■ "Nous doutons fort que la 1000 Rallye, dans la version de base essayée, ait beaucoup de chances dans les compétitions routières qui sont devenues un genre très difficile avec des voitures très élaborées."

■ "Simca présente la 1000 « Rallye », qui doit plaire aux jeunes. En fait, il s'agit essentiellement d'une peinture rouge spéciale avec des bandes noires, d'un nouveau tableau de bord et d'un siège baquet. Avec ce bagage léger, cette voiture a la prétention de prendre la succession de la Gordini !"

■ "Le rouge « sarde » à bandes noires de la 1000 Rallye ne peut décemment se comparer au bleu à bandes blanches de la Gordini, mais fait plutôt jeu égal avec le jaune éclatant des premières Renault 8 S."



1. Essuie-glace. - 2. Emplacement pour montre ou manomètre d'huile. - 3. Interrupteur général d'éclairage. - 4. Jauge à essence. - 5. Témoin de minimum d'essence. - 6. Compte-tours. - 7. Témoin de charge. - 8. Totalisateur général. - 9. Pression d'huile et température d'eau. - 10. Thermomètre d'eau. - 11. Chauffage. - 12. Cendrier. - 13. Vide-poche. - 14. Inverseur phares/codes. - 15. Clignotants. - 16. Témoin de veilleuses. - 17. Témoin de phares. - 18. - Klaxon. - 19. Compteur de vitesse. - 20. Contact démarreur. - 21. Témoin de clignotants. - 22. Lave-glace. - 23. Rhéostat-soufflerie. - 24. Volets répartiteurs. - 25. Déverrouillage du capot avant. - 26. Répartiteur d'air.

" Grâce à sa présentation et à son prix modéré, la nouvelle Simca peut fort bien intéresser une clientèle jeune, rêvant de compte-tours et de siège baquet. "

⬆ *Ses qualités*

STABILITÉ EN PROGRÈS

"La voiture n'oscille plus d'avant en arrière et le train avant, qui paraît beaucoup plus ferme, a acquis une nouvelle fidélité en ligne droite et en virage."

PRÉSENTATION AU GOÛT DU JOUR

"À l'intérieur, la présentation est dépourvue de tout luxe inutile, mais le nouveau tableau de bord, avec quatre petits cadrans ronds, est au goût du jour ainsi que le siège du pilote en forme de baquet, adopté pour la première fois de série sur une voiture française."

CONSOMMATION RAISONNABLE

"Nous avons noté une légère diminution de la consommation d'ensemble et la voiture peut être considérée maintenant comme peu gourmande. En effet, nous avons mesuré 6,4 l aux 100 km à 70 km/h de moyenne sur notre circuit de 200 km."

⬇ *Ses défauts*

SUSPENSION ENCORE PLUS MAUVAISE

"La suspension, avec des durcissements successifs, n'a fait qu'empirer et ses réactions peuvent maintenant être considérées comme très sèches, au moins lorsque le conducteur est seul à bord."

PERFORMANCES SURESTIMÉES

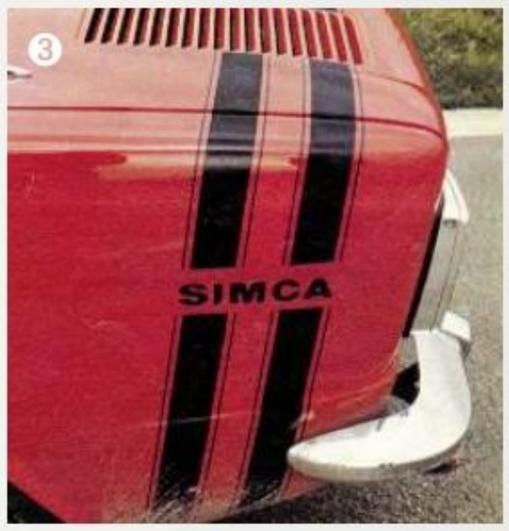
"Simca revendique pour la 1000 Rallye une vitesse de pointe de 150 km/h alors qu'avec de bonnes conditions nous avons obtenu, sur l'anneau de Montlhéry et sans aucune correction bien entendu, la vitesse réelle de 142 km/h exactement."

GRANDE SENSIBILITÉ AU VENT

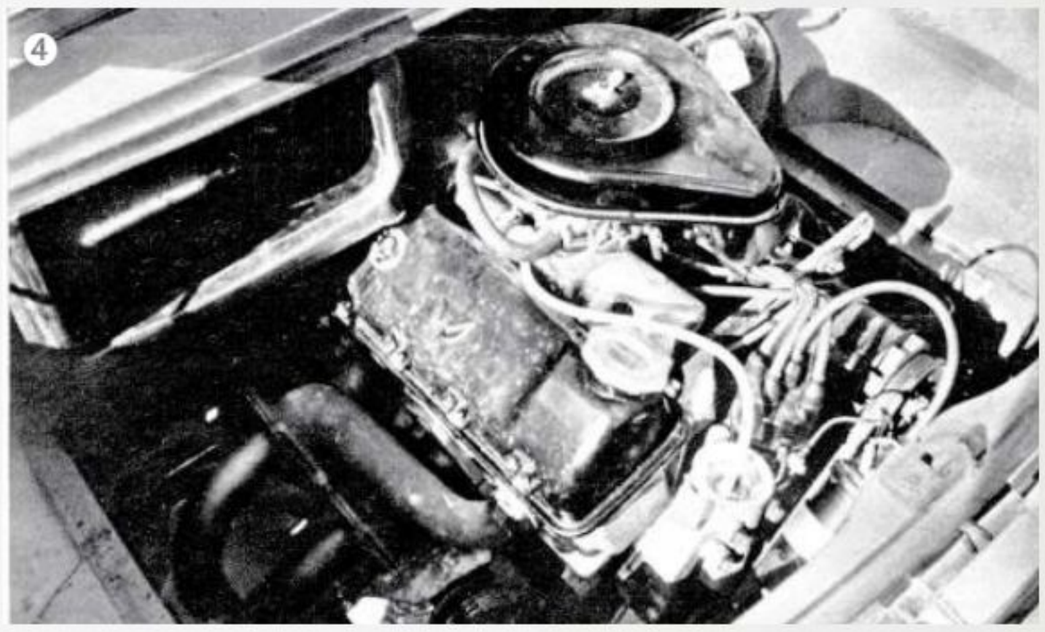
"Il reste un gros problème : la tenue par vent latéral. Là, rien de déterminant n'a été fait et la voiture fait toujours des écarts importants qui, heureusement, se contrôlent plus rapidement que par le passé."

❶ L'habitabilité est très correcte tant devant que derrière pour 4 adultes, avec un accès aisé grâce à 4 portières. ❷ La calandre factice a ici été supprimée et, pour faire plus "sport", la Rallye reçoit des phares longue portée. ❸ Contrairement aux toutes premières Simca 1000, qui avaient des feux arrière uniques circulaires, la Rallye fait plus moderne avec ses feux carrés.

" La publicité est une chose, les chiffres en sont une autre, et les 150 km/h sont un rêve. "



❶ À l'instar de la Renault 8, la Simca 1000 est une petite berline 3 volumes dotée d'un moteur placé à l'arrière. Cette version Rallye mise tout sur le look! ❷ Les roues à voile noir sans enjoliveurs sont un signe distinctif de la Rallye. ❸ Outre une gazelle qui vient orner l'aile avant, l'essentiel de la déco ceinture la "salle des machines", avec cette double bande noir mat. ❹ La Rallye reste très raisonnable en se contentant d'un modeste 1 118 cm³ développant 53 ch DIN à 5 800 tr/mn.



Extraits…

■ "La boîte de vitesses, avec synchros Porsche, conserve les mêmes quatre rapports tandis que la suspension demeure à quatre roues indépendantes avec ressort transversal à l'avant et ressorts hélicoïdaux à l'arrière."

■ "Au premier coup d'œil, on distingue sa peinture rouge avec ses bandes noires à l'arrière et la décalcomanie figurant une gazelle, nouvel insigne de Simca-compétition. On remarque aussi ses roues ajourées sans enjoliveurs, son avant dépourvu de fausse calandre et ses phares à iode proposés en supplément."

■ "La puissance est donc bien juste suffisante mais, sur les intermédiaires, les reprises sont intéressantes et le moteur accepte assez facilement de grimper jusqu'à 7 000 tr/mn, ce qui permet d'atteindre 130 km/h en troisième, au compteur, bien entendu."

■ "Avec sa bonne adhérence sur les roues arrière motrices et une direction assez précise, la 1000 Rallye peut virer très vite, à peu près à plat et sans dériver. Sur route mouillée, les pneus radiaux font bien leur travail et la tenue de route est peu affectée."

■ "Nous avons été conquis par ce nouveau siège qui offre une position de conduite tout à fait agréable. Malgré les apparences, il est suffisamment large, même pour les personnes assez corpulentes."

■ "Sans être la grande sportive annoncée par son constructeur, la Simca 1000 Rallye peut néanmoins devenir une bonne voiture de début et d'initiation à la conduite."

Vu d'aujourd'hui

Par **Thomas Riaud**

Forcément, pour les moins de 20 ans, Simca ne doit pas évoquer grand-chose. Pourtant, jusque dans les années 1970, c'était une marque qui comptait, y compris auprès des jeunes, fans de 1000 Rallye ou de 1100 Ti. Il est d'ailleurs triste de voir qu'aujourd'hui, avec la perte du pouvoir d'achat, les voitures neuves sont vendues essentiellement à des personnes de plus de 50 ans. Quant à l'achat de petites bombinettes, cette quête devient impossible désormais chez nous, le genre étant condamné par des malus assassins…

VOLKSWAGEN TIGUAN

La 2e génération du Tiguan a été restylée à l'été 2020 avec plusieurs faits marquants comme l'arrivée d'une version hybride rechargeable, une vraie version R et des éléments repris de la Golf 8. Bref, ça change ! Par **Cyril Biotteau** Photos **Arnaud Saunier**

La partie esthétique du restylage de ce Tiguan 2 n'est pas la plus importante, même si la face avant a été redessinée pour adopter les feux effilés et la signature lumineuse façon Golf 8. Une parenté qui se retrouve avec plus d'évidence à l'intérieur puisque ce Tiguan adopte comme sa cousine le tout-tactile, même s'il est allé moins loin en ce sens que la Golf puisque la molette physique des feux a été préservée. Et puis il y a la partie mécanique qui change pas mal avec, enfin, l'arrivée d'une version hybride rechargeable de 245 ch qui s'appelle non pas GTE (comme les autres VW utilisant cette mécanique) mais eHybrid. Ce n'est pas tout : si une finition R-Line existait déjà auparavant, le Tiguan reçoit désormais une vraie version R forte de 320 ch, qui reprend le 2 l TSI du Cupra Ateca par exemple (avec 20 ch de plus puisque l'espagnol culmine à 300 ch). Mais ce Tiguan R, avec 30 000 € de malus écologique, semble mort-né… Le SUV compact de Volkswagen garde bien sûr l'avantage de certaines versions en 4 roues motrices, contrairement à certains de ses rivaux.

LA GAMME

	Moteurs / Prix	Life	Elegance ❤	R-Line	Elegance Exclusive	R-Line Exclusive	R	Bonus / Malus écologique
Essence	1.5 TSI 130 (BVM6)	34 210 €						Malus de 260 à 740 € (de 143 à 152 g/km)
Essence	1.5 TSI 150 (BVM6/DSG7) ❤	35 490 / 37 510 €	–/41 760 €	–/42 570 €	–/45 260 €	–/47 770 €		Malus de 400 à 1 172 € (de 148 à 157 g/km)
Essence	2.0 TSI 320 (DSG7)						54 900 €	Malus 30 000 € (de 225 à 230 g/km)
Hyb.	1.4 eHybrid 245	42 510 €	46 760 €	47 570 €	49 760 €	52 270 €		Bonus de 2 000 € à neutre (de 37 à 43 g/km) (1)
Diesel	2.0 TDI 150 (BVM6/DSG7) ❤	38 230 / 40 250 €	–/44 500 €	–/45 310 €	–/48 000 €	–/50 510 €		Malus de 125 à 1 172 € (de 136 à 157 g/km)
Diesel	2.0 TDI 150 4Motion (DSG7)	42 790 €	46 690 €	47 500 €	50 190 €	52 700 €		Malus de 1 901 à 4 026 € (de 163 à 174 g/km)
Diesel	2.0 TDI 200 4Motion (DSG7) ❤		48 660 €	49 470 €	52 160 €	54 670 €		Malus de 3 119 à 4 543 € (de 170 à 176 g/km)

(1) Bonus de 2 000 € jusqu'au 30/06/21 puis réduit à 1 000 €. Bonus accordé si prix d'achat (options comprises) inférieur à 50 000 € TTC.

❤ NOS COUPS DE CŒUR

C'est du sérieux à l'intérieur, avec une qualité de présentation digne de la réputation de la marque mais une ambiance pas forcément folichonne.

LES TRANSMISSIONS

LES BOÎTES MANUELLES

Toutes les versions à boîte manuelle reçoivent 6 vitesses, associées à des motorisations qui ne dépassent pas 150 ch et uniquement en 2 roues motrices.

LES BOÎTES DOUBLE EMBRAYAGE

La traditionnelle boîte DSG est livrée d'office sur les "gros" moteurs, mais aussi sur les TDI et TSI 150 où elle occasionne un surcoût de 2020 € par rapport à la boîte manuelle. Elle est à 7 rapports sauf sur la version hybride rechargeable, où elle ne compte que 6 rapports. Pour avoir la transmission intégrale 4Motion sur le Tiguan, il faut obligatoirement en passer par la boîte DSG.

L/l/h/empattement : 4,51/1,84/1,68/2,68 m

MOTEURS ESSENCE	1.5 TSI 130	1.5 TSI 150	2.0 TSI 320
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130	150 à 6000	320 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1750	250 à 1500	420 à 2100
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	195 (1)	195	250 (1)
Accélération 0 à 100 km/h (s)	10,9 (1)	10	5,3
Reprise 90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou D (s)	NC	9,4	5,5
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	6,3 à 6,7 (1)	8,5	9,7

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE	1.4 TSI eHybrid 245 DSG6
Puissance maxi (ch à tr/mn)	245
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400
Autonomie électrique (km)	37
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	205 (1)
Accélération 0 à 100 km/h (s)	7,6
Reprise 90 à 130 km/h en Drive (s)	5,9 à 6,4 (2)
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	4,6 à 8,6 (2)

MOTEURS DIESEL	2.0 TDI 150	2.0 TDI 150 4 MOTION DSG7	2.0 TDI 200 4MOTION DSG7
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4200	150 à 4200	200 à 4100
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1600 (360 Nm en DSG)	360 à 1600	400 à 1750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	200	191	206
Accélération 0 à 100 km/h (s)	9,4	9,8	8,1
Reprise 90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou D (s)	NC	10	7,8
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	de 5,2 à 6 (1)	6,8	7,3

(1) Données constructeur.
(2) Batterie pleine à batterie vide.

LES MOTEURS

ESSENCE

1.5 TSI 130

Il a remplacé le 1.4 TSI 125 des débuts du Tiguan et a gagné quelques chevaux et une désactivation partielle des cylindres. Moderne donc, mais un peu juste vu le poids de l'engin.

1.5 TSI 150 ❤

Toujours pas un foudre de guerre mais plus agréable que son petit frère grâce à 20 ch et 30 Nm de plus. S'apprécie surtout pour sa douceur d'utilisation…

2.0 TSI 320

Le moteur du Cupra Ateca, avec quelques chevaux supplémentaires. Mais avec plus de 1,7 t sur la balance, il affiche 150 kg de plus que l'espagnol. Et puis les 30000 € de malus en font presque un modèle mort-né…

HYBRIDE RECHARGEABLE

1.4 TSI eHybrid 245 DSG6

Enfin, le Tiguan apparaît en hybride rechargeable : il reprend l'ensemble bien connu de 245 ch de la Golf GTE, mais s'appelle ici eHybrid. Avec plus de 1,8 t, pas question de sport. Petite déception avec l'autonomie électrique de 37 km seulement, et le chargeur embarqué de 3,6 kW seulement (bis).

DIESEL

2.0 TDI 150 ❤

La gamme diesel commence à 150 ch, le cœur du marché sur ce segment, avec le 2 l TDI maison bien connu disponible en boîte manuelle ou DSG7 et en 2 ou 4 roues motrices.

2.0 TDI 200 ❤

Il s'agit du nouveau "haut de gamme diesel", l'ancien bi-TDI de 240 ayant disparu du catalogue. Uniquement proposé en 4 roues motrices DSG, il offre des accélérations et reprises nettement plus agréables que son frère de 50 ch de moins selon nos mesures : c'en est presque étonnant !

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

Aide au stationnement AV et AR, Bluetooth, chargeur à induction, climatisation automatique trizone, dossier de siège passager avant rabattable, éclairage d'ambiance 30 couleurs, écran central tactile 8 pouces, feux avant 100 % LED, freinage automatique d'urgence avec détection piétons, jantes alliage 17 pouces, radio, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, surveillance des angles morts.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Life	Elegance ❤	R-Line	R-Line Exclusive	R
Accès à bord et démarrage sans clé	710 €	Série	Série	Série	Série
Affichage tête haute	605 €	605 €	605 €	605 €	605 €
Caméra de recul	420 €	Série	Série	Série	Série
Combiné d'instruments numérique	550 €	Série	Série	Série	Série
Écran central 9,2 pouces au lieu de 8 pouces	1 940 €	1 160 €	1 160 €	1 160 €	1 160 €
Feux avant matriciels et clignotants défilants	1 780 €	Série	590 €	Série	Série
GPS	650 €	Série	Série	Série	Série
Jantes 20 pouces	–	1 200 €	470 €	470 €	Série
Peinture métallisée ou nacrée	710 €	710 €	710 €	710 €	710 €
Sellerie cuir avec sièges avant électriques	2 715 €	2 570 €	2 570 €	Série	–
Sièges avant et volant chauffants	430 €	430 €	430 €	Série	Série
Suspension pilotée	1 120 €	1 120 €	1 120 €	1 120 €	Série
Toit ouvrant panoramique	1 380 €	Série	1 380 €	Série	1 380 €

❶ Le combiné d'instruments numérique est de série à partir du deuxième niveau de finition Elegance. Il est largement personnalisable. ❷ L'écran central tactile est de série de 8 pouces sur toutes les versions, et il faut verser plus de 1 000 € pour passer à la taille d'écran supérieure de 9,2 pouces, comme ici. ❸ L'habitabilité aux places arrière est généreuse et le Tiguan propose en plus une banquette coulissante longitudinalement en 2/3-1/3. ❹ Le coffre fait également partie des bons points avec plus de 500 dm^3 banquette reculée à fond, un chiffre qui dépasse les 600 dm^3 lorsque vous avancez la banquette. ❺ La molette au bas du levier de vitesses est réservée aux modèles munis de 4 roues motrices et permet de choisir des modes de transmission intégrale (normal, neige, sable, etc.).

LES FINITIONS

LIFE

À 34 210 € l'entrée de gamme avec le petit moteur, l'équipement se doit d'être déjà fourni et c'est le cas avec de série une climatisation automatique trizone, le régulateur adaptatif, plusieurs aides à la conduite high-tech et même un éclairage d'ambiance réglable selon 30 couleurs ! Ce niveau d'entrée de gamme laisse en plus accès à beaucoup d'options.

ELEGANCE ❤
(LIFE + 4 250 €)

Ce (gros) cran supplémentaire amène le GPS, le combiné d'instruments numérique, la conduite autonome de niveau 2, des feux avant matriciels et même un toit ouvrant panoramique : il s'agit déjà d'un Tiguan aux prétentions haut de gamme !

R-LINE
(LIFE + 5 060 €)

Cette fois, l'idée est de proposer une finition dynamique visuellement. L'équipement est assez riche également (mais sans toit vitré ni feux matriciels) et se démarque surtout par des jantes de 19 pouces (contre 18 sur Elegance) et un pack extérieur R-Line, composé entre autres de boucliers plus agressifs.

ELEGANCE EXCLUSIVE / R-LINE EXCLUSIVE
(ELEGANCE + 3 600 € / R-LINE + 5 200 €)

L'adjonction du mot Exclusive ajoute dans les deux cas une sellerie cuir, des sièges avant à réglages électriques et chauffants et un système de vision 360° pour les manœuvres. Sur R-Line Exclusive, il comprend en plus le toit vitré panoramique et les feux avant matriciels.

R

Réservée à la motorisation de 320 ch, cette finition est la seule à fournir de série des jantes de 20 pouces et une suspension pilotée. Dotée d'un équipement fourni, elle a droit à des sièges et une sellerie spécifiques et à un kit carrosserie particulier.

Ici photographié en finition R-Line, le Tiguan a droit à deux doubles sorties d'échappement à l'arrière et à des roues de 19 pouces de série.

LES PRINCIPALES OPTIONS

SÉLECTION DU PROFIL DE CONDUITE
(195 €, INDISPONIBLE SUR R)

Cette option, sans la suspension pilotée, vous permet d'agir sur quelques éléments comme la réponse à l'accélérateur, mais ne modifie pas vraiment les sensations de conduite. Elle nous paraît purement gadget.

DÉCONSEILLÉE PAR L'AJ

DIRECTION DYNAMIQUE PROGRESSIVE (245 €, SÉRIE SUR R)

Avec cette option, la direction bénéficie d'une assistance et d'une démultiplication variable, rendant la voiture plus facile à manœuvrer en ville et donnant la sensation de plus d'agilité sur route. De quoi rendre ce Tiguan un peu plus agréable à conduire, sans toutefois égaler le 3008 en la matière.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

AMORTISSEMENT PILOTÉ
(1 120 €, SÉRIE SUR R)

Le Tiguan bénéficie de réglages châssis équilibrés jusqu'aux roues de 18 pouces. Au-delà, soit pour la finition choisie, soit parce que vous prenez des grosses roues en option, le confort se dégrade et la suspension pilotée devient un bon moyen de préserver un niveau de filtrage correct. Le Tiguan R et ses roues de 20 pouces ne pouvaient pas s'en passer…

EN FONCTION DE LA TAILLE DES ROUES

CHÂSSIS SPORT
(475 €, INDISPONIBLE SUR R)

Cette option est incompatible avec la suspension pilotée et avec les versions hybrides rechargeables. Elle rend le compromis plus ferme, mais ne modifie pas beaucoup le tempérament plutôt placide du Tiguan tout en dégradant le confort. Mieux vaut garder le compromis d'origine.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX

VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 150 DSG7 ELEGANCE

(44 500 € hors options, malus de 125 à 1 172 €)

Impossible de vous conseiller le R, ses 320 ch et ses 30 000 € de malus. Difficile de choisir l'hybride rechargeable, un peu court en autonomie électrique. Reste les Tiguan "normaux" : vu le poids, le diesel et son rendement supérieur évitent la surconsommation. La version TDI 150 suffit, mais veillez à prendre la boîte DSG, toujours aussi agréable, et qui autorise 360 Nm de couple au lieu de 340. Quant à la finition, l'Elegance nous paraît un bon choix, qui laisse accès en plus à la plupart des options.

LES TEINTES

Teintes non métallisées

Gris Urano (série sur Life, Elegance et Elegance Exclusive)

Blanc Pur (série sur R-Line, R-Line Exclusive et R)

Peintures métallisées ou nacrées (710 €)

Reflets d'Argent

Gris Dauphin

Nightshade Blue

Rouge Roi

Bleu Lapiz

Noir Intense

Blanc Onyx (1 055 €)

LES JANTES

Jantes alliage 17 pouces Montana (série sur Life)

Jantes alliage 18 pouces Francfort (série sur Elegance et Elegance Exclusive)

Jantes alliage 19 pouces Valencia (série sur R-Line et R-Line Exclusive)

Jantes alliage 20 pouces Misano (série sur R)

JAGUAR E-PACE

Le Jaguar E-Pace a permis au constructeur britannique d'augmenter sensiblement ses ventes sur le marché français. Plutôt valable, familial et agréable à conduire, il n'est pas exempt de tout reproche.

Par **Didier Laurent**

D'allure sportive, bien équipé, ce SUV compact (4,39 m de long) se caractérise par un comportement dynamique : direction directe, freinage mordant et châssis affûté sont au programme. Le couple important du moteur 2 litres diesel que nous recommandons, tout comme la boîte de vitesses automatique à 9 rapports qui y est le plus souvent associée, permettent de bénéficier d'une bonne disponibilité mécanique à bas régime. Toutefois, la voiture est lourde (près de 2 tonnes) et les performances s'en ressentent. Autre inconvénient, et cela se constate surtout sur les modèles dotés d'une surmonte pneumatique – jusqu'à 21 pouces ! –, les suspensions sont calibrées fermes. La finition reste perfectible pour le prix, mais les options sélectionnées en neuf, souvent nombreuses, peuvent redonner le sourire. L'habitabilité est quant à elle plutôt bonne pour les dimensions extérieures. L'offre en occasion n'est pas gigantesque, mais la version 180 ch, à choisir en priorité pour son rapport en prix et agrément de conduite, est assez facile à trouver, uniquement en 4 roues motrices. Fait important pour une Jaguar, le prix des pièces détachées est convenable.

	JAGUAR E-Pace	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	2.0 P200	200	8,1*	Un petit bloc 2.0 de 200 ch pour attaquer la gamme essence. Inexistant ou presque en occasion et c'est tant mieux.
Essence	2.0 P250	249	11,1	Même moteur, mais 50 ch de plus et une élasticité mécanique qui lui donne du pep. Malgré tout, les performances ne sont pas tellement au rendez-vous.
Essence	2.0 P300	300	11,4	Vraiment bien à l'usage, mais la consommation s'en ressent car la voiture est lourde. La meilleure option en essence, et en boîte automatique, comme les autres versions.
Diesel	2.0D 150 / 2.0D 150 AWD	150	8,2 (AWD BVA)	Plutôt bruyant, en manque de puissance compte tenu du poids, mais qui existe en deux roues motrices et avec boîte mécanique. Est-ce bien nécessaire ?
Diesel	**2.0D 180 AWD**	**180**	**8,3**	**C'est le moteur du milieu de gamme, et le meilleur choix étant donné les prestations globales et l'approche budgétaire. 4x4, boîte auto 9 rapports et équipement riche à privilégier.**
Diesel	2.0 240 AWD	240	8,5	Si vous avez le budget, allez-y, et vous ne serez pas déçu. Mais c'est alors davantage le plaisir au volant que la rationalité qui domine.

* Donnée constructeur.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 40 000 € *

Diesel : à partir de 30 000 €

Génération : 1re

Commercialisation : juillet 2017

Restylage : en cours

Type de carrosserie : SUV

Nombre d'exemplaires en circulation : 4 500

* Offre restreinte.

FLORIAN GROUT

NOTRE CHOIX

Jaguar E-Pace 2.0D 180 R-Dynamic AWD

de 2018

1er prix prospecté : **39 000 €**

40 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	180 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	430 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 en ligne, turbo diesel
Puissance administrative	1999 cm³/11 CV
Transmission	aux 4 roues
Boîte/nombre de rapports	automatique/9

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques	235/60 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,40/1,90/1,65/2,68 m
Poids/tractable freiné	1918/1800 kg

Performances/Freinages

1000 m d.a.	32,3 s
0 à 100 km/h	10,3 s
90 à 130 km/h en Drive	10,4 s
Vitesse maxi	188 km/h
Freinage à 90/130 km/h	33/69 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	151/145 cm
Volume de coffre	397 dm³

LE BUDGET

Assurance(1) : 1010 €	Carte grise(2) : 366,30 €

Consommations

Moyenne	8,3 l/100 km
Ville/route/autoroute	8,6/7,9/8,4 l/100 km
Autonomie/réservoir	662 km/56 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV(3)	390 €	Distribution	chaîne
Amortisseurs AR(3)	355 €	Embrayage	BVA
Disques AV(3)	237 €	FAP	1407 €
Disques AR(3)	187 €	Pneus(3)	436 €
Plaquettes AV(4)	173 €	Feu AV	1420 €
Plaquettes AR(4)	133 €	Feu AR	244 €
Filtre à air	42 €	Bouclier AV	629 €
Filtre à huile	17 €	Bouclier AR	587 €

■ 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

Beaucoup d'avaries électroniques en début de carrière, en dépit d'une base mécanique assez simple et plutôt solide, en essence comme en diesel. Une fois les défauts de jeunesse passés, le taux d'avaries semble assez faible.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEUR DIESEL

Quelques défaillances de filtre à particules, surtout sur les modèles 2018 et 2019.
Les phases de régénération ne se font pas au bon moment, ce qui génère l'allumage d'un voyant d'alerte au tableau de bord.
Il faut parfois remplacer le filtre.
Des cas de casse de turbo ont également été répertoriés en début de carrière, tout comme des sifflements, qui donnent lieu au remplacement de l'arbre d'équilibrage.

BOÎTE AUTOMATIQUE À 9 RAPPORTS

À-coups de fonctionnement, passage illogique des vitesses. Se perçoit surtout sur les modèles à essence, mais les diesels ne sont pas totalement épargnés.
Une reprogrammation de la boîte ne suffit pas toujours, mais les interventions sont prises en garantie, le cas échéant.

SYSTÈME STOP AND START

Un défaut de programmation fait que la voiture peut caler au redémarrage, même avec une boîte automatique…
C'est le logiciel de gestion du dispositif qui agit comme si le conducteur avait quitté la voiture sans avoir lui-même coupé le contact. Cette avarie concerne potentiellement les modèles construits avant 2020, et se règle par une reprogrammation.

AUTRES DÉFAILLANCES

PHARES

Problème d'étanchéité. Au mieux, la voiture souffre de condensation sur la face interne des optiques. Dans le pire des cas, l'eau de pluie, ou lors d'un lavage, s'infiltre à l'intérieur du bloc.
Une intervention sur le joint n'est pas possible, il faut remplacer la pièce entière.

COFFRE

Il ne s'ouvre pas totalement, les vérins ne se déploient pas jusqu'au bout. C'est un défaut sur les pièces d'origine (dérive fournisseur), les vérins sont remplacés sous garantie.

CLIMATISATION

Des défauts de fonctionnement ont été relevés : l'air ne sort pas à la température souhaitée, et parfois d'un seul côté. Rien de mécanique, juste un problème de programmation de la centrale de pilotage de la climatisation.

CLÉ INTELLIGENTE

La voiture ne reconnaît pas toujours la clé, ce qui génère un refus de déverrouillage ou de démarrage. Défaillance ponctuelle, qui apparaît et disparaît sans raison. Les deux clés doivent être reprogrammées.

ÉCRAN CENTRAL

Lenteur au démarrage, difficultés à afficher les éléments envoyés par la caméra de recul. Parfois, changement de langage sans action du conducteur. Il se peut aussi que la température s'affiche en degrés Fahrenheit plutôt que Celsius, et qu'on ne puisse pas changer. Une reprogrammation (mise à jour) peut suffire, mais quelquefois, un remplacement s'impose.

LES RAPPELS MAJEURS & MINEURS

FLEXIBLE DE FREIN (MARS 2018)

Sur 128 modèles, il se peut qu'un flexible de frein, mal positionné, vienne frotter sur un élément mécanique, s'use et finisse par se percer. Dans ces conditions, le système de freinage pourrait être affecté.
L'opération de rappel consiste à vérifier l'état, à repositionner ou remplacer le flexible de frein, si nécessaire.

FEUX DE RECUL (AVRIL 2018)

Sur une petite série d'E-Pace – seulement 139 exemplaires sur le marché français –, il se peut que les feux de recul ne s'allument pas une fois que la marche arrière est enclenchée. Il s'agit simplement d'un défaut électronique qui se règle en après-vente par une reprogrammation du boîtier concerné.

FUITE DE CARBURANT (MARS 2018)

Sur 265 exemplaires équipés d'un moteur 2.0 essence, fuites d'essence par l'injection. Opération après-vente : remplacement de la rampe d'injection.

MOTEURS DIESEL (MARS 2019)

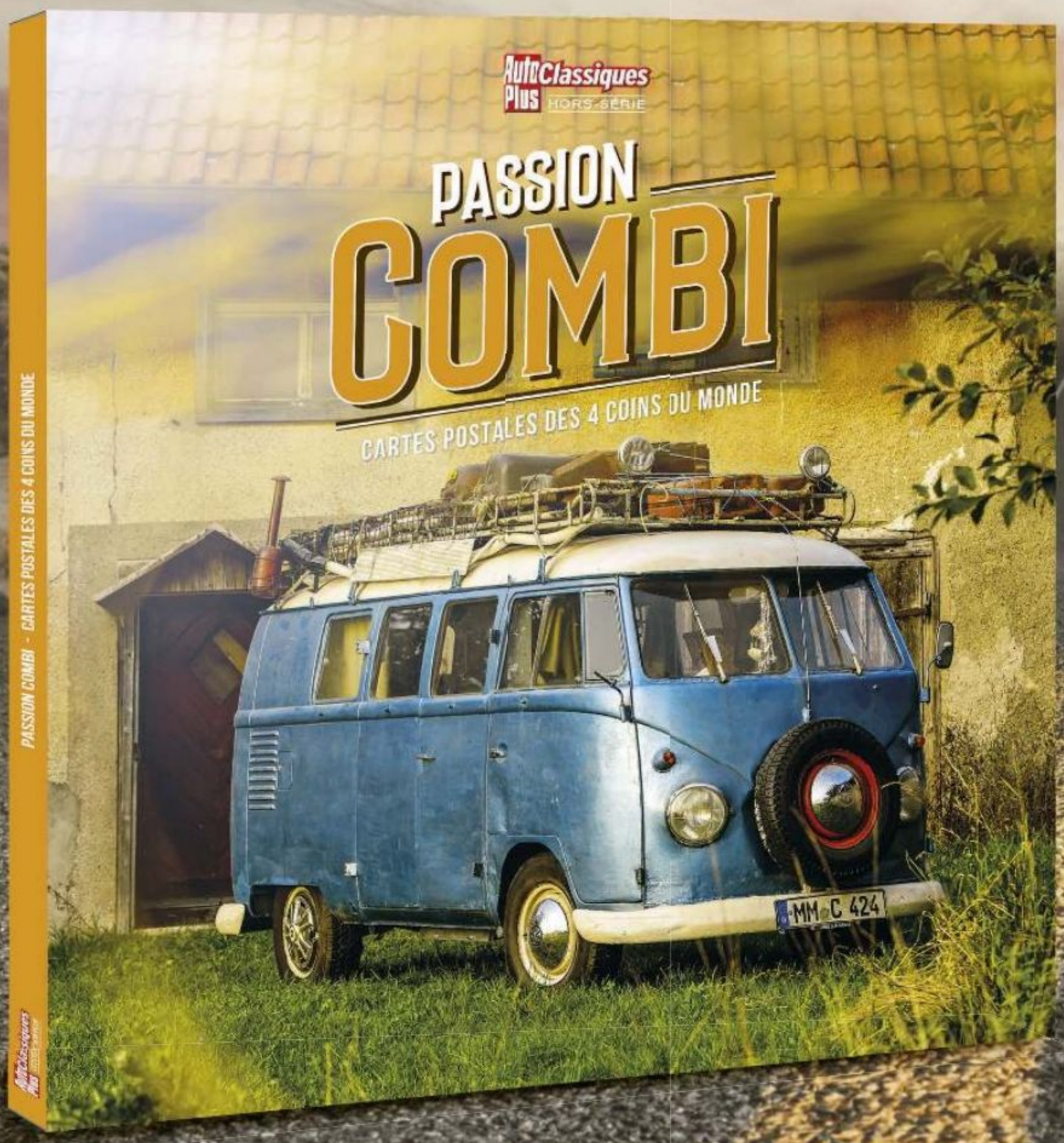
Sur un peu moins de 500 exemplaires (fabriqués avant juin 2018), émissions polluantes ne correspondant pas aux normes d'homologation. Remise à jour du logiciel de gestion moteur.

BANQUETTE (MARS 2020)

Sur les voitures fabriquées entre avril et juillet 2019, faiblesses sur les points d'ancrage de la banquette, au second rang. Les concessions doivent les vérifier et, le cas échéant, procéder à un remplacement.

Auto Plus Classiques
HORS-SÉRIE

PASSION COMBI



L'esprit Combi !

Le Combi séduit depuis plus de soixante-dix ans. Plus qu'un simple véhicule, il éveille en nous des envies de camping en famille, de virées entre copains. Ce hors-série réunit des histoires d'évasion : du pur collectionneur à l'aventurier de l'extrême. Toutes les générations du célèbre modèle Volkswagen sont représentées par de superbes images et des récits passionnants.

Le Combi Volkswagen : une passion au long cours !

EN VENTE LE 18 MARS

Suivez-nous sur 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	58 000
S	18	M	1 901	69 100
Surcoût Légende : Pure + 4 100 €				
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	21 500
30 TFSI Design	6		0	24 810
35 TFSI Design S tronic	7	M	230	28 570
40 TFSI S line S tronic	11	M	1 276	34 160
Surcoût Entry : "base" + 1 200 €				
Surcoût Design : "base" + 2 400 €				
Surcoût Advanced : Design + 1 100 €				
Surcoût Advanced 2 : Advanced + 0 €				
Surcoût S line : Advanced + 3 000 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €				
A1 CITYCARVER				
25 TFSI Design	5		0	25 400
30 TFSI Design	6		0	26 310
35 TFSI Design S tronic	8	M	310	30 070
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €				
Q2				
30 TFSI	6		0	28 320
35 TFSI Design	8	M	50	33 150
SQ2	19	M	8 671	54 700
30 TDI	6		0	30 250
35 TDI Design S tronic	8		0	37 480
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 + 1 100 €				
A3 SPORTBACK				
30 TFSI	8		0	28 630
30 TFSI Mild Hybrid S tronic	6		0	30 780
35 TFSI	8		0	29 640
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8		0	31 790
S3	20	M	6 724	56 740
40 TFSI e	8	B	2 000	38 680
45 TFSI e Competition	8	B	2 000	45 110
30 TDI	6		0	29 640
35 TDI S tronic	8		0	34 570
40 TDI S line Quattro S tronic	11		400	45 980
Surcoût Design : "base" + 3 150 €				
Surcoût S line : Design + 4 650 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 900 €				
A3 BERLINE				
Surcoût : Sportback + 550 €				
TT				
40 TFSI S tronic	11	M	818	43 040
45 TFSI S tronic	14	M	1 629	48 290
TTS	19	M	5 715	64 490
RS	28	M	16 149	78 940
Surcoût S line : "base" + 5 400 €				
TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 030 €				
Q3				
35 TFSI	8	M	360	35 280
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	11 488	48 580
RS	29	M	28 107	71 3300
45 TFSI e	8	B	2 000	46 150
35 TDI	8	M	50	38 210
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M	2 205	48 050
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €				
Q3 SPORTBACK				
35 TFSI	8	M	540	38 280
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	12 012	50 980
RS	29	M	29 070	73 200
45 TFSI e	NC	B	2 000	49 150
35 TDI	8	M	50	41 210
40 TDI Design S tronic	10	M	2 370	50 460
Surcoût Design : "base" + 2 300 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
A4				
35 TFSI Mild Hybrid	8	M	125	34 350
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	240	43 830
30 TDI Mild Hybrid S tronic	7		0	39 560
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	44 800
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	75	47 250
S4 TDI	23	M	1 901	76 160
Surcoût Design : "base" + 3 600 €				
Surcoût S line : Design + 5 225 €				
Surcoût Avus : S line + 1 400 €				
A4 AVANT				
RS4	34	M	30 000	96 940
Surcoût : berline + 1 700 €				
A4 ALLROAD				
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16	M	6 724	53 630
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11	M	330	52 550
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Design Tiptronic	17	M	7 086	59 990
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
A5 COUPE				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	230	47 040
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	230	50 710
RS 5	34	M	21 966	97 570
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	49 220
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	75	52 150
S5 TDI	23	M	6 039	81 410
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût Avus : S line + 1 100 €				
A5 SPORTBACK				
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	M	210	43 440
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	280	50 710
RS 5	34	M	25 349	97 570
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9		0	45 620
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	150	52 150
S5 TDI	23	M	6 724	81 410
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	62 410
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M	10 011	69 030
S5	24	M	19 641	86 680
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M	260	60 920
40 TDI 204 ch Mild Hybrid S line S tronic	11	M	740	63 850
Surcoût Avus : S line - 620 €				
NOUVEAU Q5				
45 TFSI Mild Hybrid S line	16	M	10 488	63 020
50 TFSI e Design	NC		0	62 990
55 TFSI e S line	NC		0	70 950
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	M	400	49 890
40 TDI Mild Hybrid Design	11	M	2 544	55 880
50 TDI Mild Hybrid S line Quattro Tiptronic	17	M	25 349	70 430
SQ5 TDI	22	M	27 166	80 800
Surcoût Design : "base" + 3 100 €				
Surcoût S line : Design + 4 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Q5 SPORTBACK				
SQ5 TDI	22	M	27 166	83 500
A6				
45 TFSI S tronic	14	M	1 761	55 150
50 TFSI e Quattro	12		0	63 150
55 TFSI e Compétition Quattro	12		0	74 300
35 TDI S tronic	8	M	190	49 300
40 TDI S tronic	11	M	190	52 850
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	133 600
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
55 TDI	23	M	13 682	74 600
Surcoût Avus : "base" + 11 700 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S tronic	14	M	1 629	66 710
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
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 €				
NOUVELLE E-TRON GT				
Quattro	NC		0	101 500
RS	NC		0	140 700
Surcoût Extended : Quattro + 20 500 €				
Surcoût S Extended : RS + 15 500 €				
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	129 100
S8	49	M	30 000	158 800
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	6 039	96 320
Surcoût Avus : "base" + 14 100 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €				
Q7				
55 TFSI e Advanced	22		0	81 515
60 TFSI e Competition	22		0	95 815
50 TDI Advanced	18	M	29 070	74 480
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	149 750
V10 Quattro S tronic	49	M	30 000	182 230
V10 Performance Quattro S tronic	56	M	30 000	218 330
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 €				
SERIE 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 €				
SERIE 2 COUPE				
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 €				
SERIE 2 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €				
SERIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Premiere Auto.	5	M	240	26 500
218i Premiere Auto.	7	M	240	29 800
225xe Premiere	5		0	40 650
216d Premiere	6		0	31 150
218d Premiere	7		0	33 250
Surcoût Lounge : Premiere + 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 €				

* 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 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 Premiere	7	M	170	34 050
sDrive20i Premiere	11	M	310	40 650
M35i Auto.	19	M	3 119	58 200
xDrive25e Premiere	7	B	2 000	48 300
sDrive16d Premiere	6		0	34 450
sDrive18d Premiere	8		0	37 200
xDrive20d Premiere Auto.	10	M	330	44 550

Surcoût Lounge : Premiere + 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 Competition	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 €

SÉRIE 4 COUPÉ

420i	10	M	260	48 000
M440i xDrive	25	M	3 119	68 400
M4 Competition	41	M	30 000	104 550
420d	10		0	50 550

Surcoût M Sport : "base" + 4 050 €

SÉRIE 4 CABRIOLET

				420i2
	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 Premiere Auto.	7	M	240	45 300
xDrive20d Lounge Auto.	10	M	898	53 000
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	1 629	59 800
M40d Auto.	21	M	3 331	75 700
iX3 Inspiring	7		0	72 950

Surcoût Lounge : Premiere + 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 €

SÉRIE 5

520i Lounge	10	M	210	50 150
M550i xDrive	44	M	30 000	96 400
M5 Competition	57	M	30 000	138 850
M5 CS	NC		NC	199 900
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 €

SÉRIE 5 TOURING

Surcoût : berline + 2 600 €

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 Competition	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

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 €

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 €

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 Shine Auto.	9	M	650	38 750

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
ATECA			
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M 16 810	43 900
FORMENTOR			
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M 10 980	44 670

DACIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
SANDERO			
1.0 SCe 65 ch Access	4	0	8 690
0.9 TCe 90 ch Confort	5	0	12 690

Surcoût Essentiel : Access + 1 200 €

Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €

SANDERO STEPWAY

0.9 TCe 90 ch Essentiel	5		0	12 590

Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €

LODGY

1.3 TCe 100 ch Esentiel	6	M	150	14 400
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	150	15 200
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5		0	16 250
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	5		0	17 050

LODGY STEPWAY

1.3 TCe 130 ch	7	M	280	16 300
1.5 Blue dCi 115 ch	6		0	18 150

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	17 100
1.3 TCe 150 ch Confort	8	M	230	18 700
1.5 Blue dCi 95 ch	5		0	15 300
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	6		0	17 800

Surcoût Essentiel : Access + 2 810 €

Surcoût Confort : Essentiel + 1 100 €

Surcoût Evasion : Confort + 350 €

Surcoût Prestige : Confort + 1 100 €

Surcoût 15 ans : Prestige + 50 €

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 €

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 Cult	NC	NC	15 490

Surcoût Dolcevita : Cult + 1 500 €

Surcoût Dolcevita Plus : Dolcevita + 2 000 €

Surcoût Sport : Dolcevita Plus + 0 €

ABARTH 595

595	8	M	1 901	20 490
595 Turismo	9	M	2 544	23 590
595 Competizione	10	M	3 331	26 990

Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 600 €

500C (CABRIOLET)

Surcoût : berline + 2 800 €

ABARTH 595C

Surcoût : berline + 2 500 €

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 €

500 E 3+1

Surcoût : berline + 2 000 €

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 €

* 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.

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 T3 120 ch Cult	NC		NC	21 990
1.3 T4 150 ch Cross DCT	NC		NC	26 990
1.3 MultiJet 95 ch Cross	NC		NC	26 490
1.6 MultiJet 130 ch Cross	NC		NC	28 490
Surcoût Cross : Cult + 2 000 €				
Surcoût Connect Edition : Cross + 3 000 €				
Surcoût Sport : Connect Edition + 0 €				
Surcoût Club : Sport + 2 000 €				
TIPO BERLINE				
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5		0	15 990
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	18 490
1.6 MultiJet 130 ch Life	7		0	22 490
Surcoût Life : "base" + 2 000 €				
Surcoût Life Plus : Life + 2 000 €				
TIPO 5 PORTES				
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €				
TIPO CROSS				
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5		0	18 990
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	21 490
1.6 MultiJet 130 ch	7		0	23 490
Surcoût Pack : "base" + 2 000 €				
Surcoût Plus : Pack + 2 000 €				
TIPO STATION WAGON				
Surcoût : 5 Portes + 1 500 €				

FORD

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FIESTA (3 & 5 PORTES)				
1.1 75 ch	4		0	14 600
1.0 EcoBoost 95 ch Cool & Connect	5		0	18 150
1.0 EcoB. 125 ch Cool & Connect DCT	6		0	20 600
1.0 EcoB. 125 ch mHEV Cool & Connect	6		0	19 250
1.0 EcoBoost 155 ch mHEV ST-Line	8		0	23 100
ST	11	M	1 276	26 850
Surcoût Cool & Connect : "base" + 2 150 €				
Surcoût Titanium : Cool & Connect + 1 600 €				
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 000 €				
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 000 €				
FIESTA ACTIVE				
1.0 EcoBoost 95 ch	5		0	20 650
1.0 EcoBoost 125 ch DCT	NC		0	23 200
1.0 EcoBoost 125 ch mHEV	NC		0	21 850
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	23 300
1.0 EcoBoost mHEV 155 ch Titanium	8		0	24 550
ST	11	M	983	33 680
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	6		0	24 900
Surcoût Titanium X : Titanium + 2 000 €				
Surcoût ST-Line : Titanium X + 0 €				
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €				
Surcoût ST-Line Vignale : ST-Line X + 2 100 €				
FOCUS				
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	21 200
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium X Auto.	6	M	75	28 600
1.0 EcoBoost 125 ch mHEV Titanium	6		0	27 000
1.5 EcoBoost 150 ch ST-Line Auto.	8	M	260	30 000
1.0 EcoBoost 155 ch mHEV ST-Line	8		0	28 100
2.0 EcoBoost 280 ch ST	17	M	6 375	36 150
1.5 EcoBlue 95 ch Trend	4		0	22 950
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium X	6		0	28 100
2.0 EcoBlue 150 ch ST-Line	8		0	29 950
2.0 EcoBlue 190 ch ST	10	M	170	35 650
Surcoût ST-Line : Titanium X + 0 €				
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 1 000 €				
FOCUS ACTIVE				
1.0 EcoBoost 125 ch mHEV	6		0	27 000
1.0 EcoBoost 125 ch Auto.	6	M	210	28 600
1.5 EcoBoost 155 ch mHEV	8		0	28 100
1.5 EcoBlue 120 ch	6		0	28 100
2.0 EcoBlue 150 ch Auto.	8		0	31 950
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	41 000
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M	330	41 850
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 000 €				
MONDEO SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
S-MAX				
2.5 Duratec 190 ch Hybrid ST Line	NC		NC	47 550
2.0 EcoBlue 150 ch ST-Line Auto.	NC		NC	43 550
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M	2 918	45 550
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 700 €				
GALAXY				
2.5 Duratec 190 ch Hybrid Titanium Bus.	NC		NC	49 550
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	47 550
MUSTANG MACH-E				
Standard Range	9	B	3 000	48 990
Extended Range	12	B	3 000	56 500
Surcoût First Edition : "base" + 13 000 €				
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
Mach 1	NC		NC	62 400
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 €				
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 €				
JAZZ				
1.5 i-MMD Elegance	5		0	22 020
Surcoût Executive : Elegance + 1 700 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 1 500 €				
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 €				
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	5		0	27 000
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Intuitive	7		0	26 050
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 €				
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 €				
i30 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
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 €				
TUCSON				
1.6 T-GDi 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8	M	400	29 900
Hybrid 230 ch Intuitive	10		0	34 100
Plug-in 265 ch Creative HTrac	NC	B	2 000	43 900
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7	M	190	37 800
Surcoût Creative : Intuitive + 3 900 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
NEXO				
Executive	1		0	79 900
SANTA FÉ				
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
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 €				
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 €				
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 €				
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	7	B	2 000	38 700
1.3 GSE T4 240 ch 4xe Trailhawk	10	B	2 000	43 500
1.6 MultiJet 130 ch Longitude	7		0	26 500
Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 3 000 €				
Surcoût Limited : Longitude + 4 500 €				
Surcoût 80th Anniversary : Limited + 2 000 €				
Surcoût S : Trailhawk + 400 €				
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				
4xe First Edition	NC		NC	71 700
Surcoût : Wrangler + 2 500 €				

KIA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
PICANTO				
1.0 67 ch Motion	4		0	11 690
1.2 84 ch GT Line	4		0	15 590
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5		0	17 190
Surcoût Active : Motion + 1 500 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 500 €				
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 €				
STONIC				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5		0	19 690
1.0 T-GDi 120 ch MHEV Active	6		0	22 790
Surcoût Active : Motion + 1 800 €				

Surcoût GT Line : Active + 1 900 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 800 €				
E-SOUL				
136 ch Motion	1	B	7 000	35 990
204 ch Motion	1	B	7 000	39 990
Surcoût Active : Motion + 2 000 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Design + 2 000 €				
CEED				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5		0	21 690
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6		0	22 190
1.5 T-GDi 160 ch Active	8		0	25 290
GT DCT	11	M	1 901	33 990
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7		0	25 990
Surcoût Active : Motion + 2 100 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 300 €				
CEED SW (BREAK)				
Hybride Rechargeable Active	5	B	2 000	36 490
Surcoût : 5 portes + 1 000 €				
PROCEED				
1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6		0	28 250
1.5 T-GDi 160 ch GT Line	8		0	29 290
GT DCT	12	M	1 901	36 590
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €				
XCEED				
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6		0	25 690
1.5 T-GDi 160 ch Active	8		0	27 590
1.6 T-GDi 204 ch Premium DCT	11	M	1 629	37 190
Hybride Rechargeable Active	5	B	2 000	36 490
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7		0	29 590
Surcoût Active : Motion + 900 €				
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 €				
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 €				
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 €				
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 €				
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 €				
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	22 900
Surcoût Signature : Élégance + 2 600 €				
Surcoût Sélection : Signature + 1 000 €				
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	29 100
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	M	1 074	35 800
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 700 €				
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 €				
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
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

* 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.

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	79 800
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 €				
CLASSE E BREAK				
Surcoût : berline + 2 200 €				
CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d	NC	M	1 901	64 900
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
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 €				
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+	26	M	30 000	107 800
53 4Matic+	33	M	30 000	124 800
63 S 4Matic+	58	M	30 000	175 450
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
HATCH 3 PORTES			
One 75 ch	NC	NC	20 900
One 102 ch	NC	NC	22 200
Cooper	NC	NC	23 900
Cooper S	NC	NC	28 500
John Cooper Works	NC	NC	34 800
Cooper SE	NC	B 7 000	33 900
Surcoût Edition Camden : One 102 ch - Cooper - Cooper SE + 4 100 € / Cooper S + 3 200 €			
Electric Collection : Cooper SE + 6 300 €			
HATCH 5 PORTES			
Surcoût : 3 portes + 900 €			
CABRIOLET			
One 102 ch	NC	NC	26 600
Cooper	NC	NC	28 300
Cooper S	NC	NC	32 900
John Cooper Works	NC	NC	39 200
Surcoût Edition Camden : One - 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 €			
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	12 390
Surcoût Invite : In + 900 €			
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 500 €			
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €			
ECLISPE CROSS (NOUVEAU)			
PHEV Invite	5	B 2 000	39 990
Surcoût Intense : Invite + 5 500 €			
Surcoût Intense Edition : Invite + 5 000 €			
Surcoût Instyle : Intense + 2 000 €			

NISSAN

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MICRA			
1.0 IG-T 92 ch Visia Pack	5	0	16 990
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 700 €			
Surcoût Made in France : Acenta + 1 200 €			
Surcoût N-Sport : Acenta + 2 300 €			
Surcoût Tekna : N-Sport + 0 €			
JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6	0	20 490
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €			
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût Enigma : N-Connecta + 3 550 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 000 €			
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €			
LEAF			
150 ch Visia	6	B 7 000	33 900
217 ch Acenta	6	B 7 000	40 300
Surcoût Acenta : Visia + 2 500 €			
Surcoût 10ème Anniversaire : Acenta + 1 750 €			
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 150 €			
NOUVEAU QASHQAI			
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Première Edition	NC	NC	36 240
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Prem. Ed. Xtronic	NC	NC	39 340
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 Design & Tech : "base" + 750 €			
Surcoût Edition : "base" + 1 700 €			
Surcoût GS Line : Edition + 2 200 €			
Surcoût Elegance : GS Line + 500 €			
Surcoût Ultimate : Elegance + 3 200 €			
CROSSLAND			
1.2 83 ch Edition	5	M 75	19 950
1.2 Turbo 110 ch Design & Tech	6	0	20 700
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7	0	23 065
1.5 Diesel 110 ch Design & Tech	6	0	22 300
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6	0	25 945
Surcoût Edition : Design & Tech + 465 €			
Surcoût Elegance : Edition + 955 €			
Surcoût GS Line : Elegance + 1 345 €			
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 455 €			
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 GS Line Chrome : GS Line + 2 950 €			
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 Design & Tech : "base" + 300 €			
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 Design & Tech : Edition + 350 €			
Surcoût Ultimate : Edition + 6 650 €			
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 I www.autojm.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
108 (3 PORTES)			
1.0 VTi 72 ch Like	4	0	11 800
Surcoût Active : Access + 1 850 €			
Surcoût Style : Active + 300 €			
108 (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			
Surcoût Allure : Active + 1 450 €			
Surcoût Collection : Allure + 1 000 €			
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 €			
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 €			
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
Edition 25 ans	NC		NC	96 918
911 COUPE (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
GT3	NC		NC	170 014
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				
Propulsion	NC		0	86 254
4S	8		0	109 414
Turbo	10		0	156 334
Turbo S	10		0	189 934
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
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 COUPE				
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 €				
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 €				
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 €				
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 €				
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 €				
TALISMAN ESTATE				
Surcoût: berline + 1 200 €				
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 110 ch Style	6		0	21 300
1.5 TSI ACT 150 ch FR	7		0	27 000
Surcoût Style: Référence + 3 800 €				
Surcoût Urban : Style + 1 385 €				
Surcoût Xcellence : Style + 2 800 €				
Surcoût FR : Xcellence + 1 000 €				
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 €				
LEON SPORTSTOURER				
Surcoût : 5 portes + 1 500 €				
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 €				
NOUVEL ENYAQ IV				
60	NC		NC	40 750
80	NC		NC	47 300
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 €				
OCTAVIA COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				
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

SMART

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FORTWO				
EQ Passion	NC	B	7 000	26 750
Surcoût Prime : Passion + 2 000 €				
FORTWO CABRIO				
Surcoût : Coupé + 3 300 €				
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 €				

* 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.

SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
IMPREZA			
1.6 114 ch Confort Lineartronic	6	M 4 818	29 990
e-Boxer Confort	8	M 4 026	34 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 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 €			
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 €			
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 €			
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	43 800
Grande Autonomie	NC	B 3 000	51 990
Performance	9	0	59 990
MODEL Y			
Grande Autonomie	NC	0	63 000
Performance	NC	0	70 000
MODEL S			
Grande Autonomie	9	0	89 990
Plaid	NC	0	119 990
Plaid+	NC	0	139 990
MODEL X			
Grande Autonomie	9	0	99 990
Plaid	NC	0	119 990

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (3 PORTES)			
1.0 WT-i 72 ch x	4	0	11 940
Surcoût x-play: x + 2 050 €			
AYGO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 400 €			
Surcoût x-pop #2 : x + 1 850 €			
Surcoût x-look : x-play + 500 €			
Surcoût x-clusiv : x-play + 1 250 €			
YARIS			
1.0 WT-i 70 ch France	4	0	17 250
1.5 WT-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	30 500
2.0 hybride Edition	7	0	34 000
Surcoût Edition: Dynamic + 1 500 €			
Surcoût Distinctive : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût Graphic : Distinctive + 0 €			
Surcoût GR Sport : Graphic + 2 000 €			
Surcoût Collection : Graphic + 1 500 €			
COROLLA			
122h Active	4	0	28 250
184h Design	7	0	32 150
Surcoût Dynamic: Active + 800 €			
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût GR Sport : Design + 1 200 €			
Surcoût Collection: GR Sport + 1 300 €			
COROLLA TOURING SPORTS			
Surcoût: berline + 1 000 €			
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	37 900
Hybride Rechargeable Design AWD	9	0	52 650
Surcoût Dynamic: Active + 2 150 €			
Surcoût Lounge: Dynamic + 5 900 €			
Surcoût Collection: Lounge + 2 000 €			
Surcoût Black Edition : Lounge + 1 000 €			
NOUVELLE MIRAI			
Hydrogène	NC	B 6 000	67 900
CAMRY			
Hybride 218 ch Dynamic	9	0	38 100
Surcoût Design: Dynamic + 5 300 €			
Surcoût Lounge : Design + 2 000 €			
HIGHLANDER			
Hybride 244 ch Lounge AWD	10	M 1 276	62 500
LAND CRUISER (3 PORTES)			
204 D-4D LeCap	11	M 30 000	39 300
Surcopût Life : LeCap + 5 800 €			
Surcoût Légende: Life + 5 200 €			
Surcoût Lounge: Légende + 5 900 €			
LAND CRUISER (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 2 700 €			
Surcoût Lounge Pack Techno: Lounge + 8 500 €			
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 €			
PROACE CITY VERSO MEDIUM			
1.2 110 ch VVT-i Dynamic	6	M 898	23 160
1.2 130 ch VVT-i Dynamic Auto.	7	M 1 386	25 560
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	M 230	24 110
1.5 130 ch D-4D Dynamic	7	M 240	25 710
Surcoût Executive : Dynamic + 3 920 €			
Surcoût Design : Executive + 1 330 €			

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
UP! (5 PORTES)			
1.0 65 ch Lounge	4	0	15 00
GTI	6	0	19 690
e-Up! 2.0	2	B 6 410	23 740
Surcoût Active : Lounge + 600 €			
POLO			
1.0 80 ch	4	0	17 260
1.0 TSI 95 ch	5	0	18 170
1.0 TSI 110 Carat	6	0	22 685
1.5 TSI EVO 150 ch R-Line Exclusive DSG	8	M 330	27 750
Surcoût Lounge: "base" + 1 850 €			
Surcoût Active : Lounge + 515 €			
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 Active : Lounge + 900 €			
Surcoût Carat : Lounge + 3 520 €			
Surcoût R-Line : Carat + 0 €			
T-ROC			
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	M 150	26 710
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M 260	28 890
R	19	M 10 488	49 250
2.0 TDI 115 ch Lounge	6	M 150	30 630
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M 210	32 620
Surcoût Active : Lounge + 1 550 €			
Surcoût Carat : Lounge + 2 530 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 000 €			
Surcoût R-Line : Carat Exclusive + 0 €			
T-ROC CABRIOLET			
1.0 TSI 110 ch Style	6	M 280	34 400
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M 818	38 600
Surcoût R-Line : Style + 4 300 €			
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
R	20	M 4 818	50 260
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 Active : Life 1st + 1 000 €			
Surcoût Style 1st: Life 1st + 2 140 €			
Surcoût R-Line 1st : Style 1st + 100 €			
NOUVELLE GOLF SW			
1.0 TSI 110 ch Life	6	0	29 345
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6	0	32 050
1.5 TSI 130 ch Life	7	0	30 985
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7	0	33 685
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	0	36 995
2.0 TDI 115 ch Life	6	0	33 180
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	0	37 210
Surcoût Style : Life + 2 060 €			
Surcoût R-Line : Style + 490 €			
ID.3			
Pure Performance 150 ch City	NC	B 7 000	33 890
Pro 145 ch Life	5	B 7 000	36 390
Pro Performance 204 ch Life	5	B 7 000	37 990
Pro S 204 ch Tour	5	B 3 000	48 990
Surcoût Family : Life + 5 500 €			
Surcoût Tech : Family + 1 500 €			
Surcoût Max : Tech + 3 900 €			
TOURAN			
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M 400	32 260
2.0 TDI 122 ch Lounge	6	M 75	34 270
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8	M 190	37 650
Surcoût Active : Lounge + 900 €			
Surcoût Carat: Lounge + 2 940 €			
TIGUAN			
1.5 TSI 130 ch Life	8	M 260	34 210
1.5 TSI 150 ch Life	9	M 450	35 490
R	20	M 30 000	54 900
eHybrid 245 ch Life	8	B 2 000	42 510
2.0 TDI 150 ch Life	8	M 125	38 230
2.0 TDI 200 ch Elegance 4Motion DSG	11	M 2 544	48 660
Surcoût Active : Life + 1 300 €			
Surcoût Elegance : Life + 4 250 €			
Surcoût R-Line : Elegance + 810 €			
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 2 190 €			
TIGUAN ALLSPACE			
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	8	M 983	39 180
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	M 1 074	42 340
2.0 TDI 200 ch Carat 4Motion DSG	NC	NC	51 700
Surcoût United : Confortline + 500 €			
Surcoût Carat : Confortline + 3 410 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 800 €			
ID.4			
Pure 148 ch City	NC	B 7 000	39 370
Pure Performance 170 ch City	NC	B 7 000	40 870
Pro Performance 204 ch Life	5	B 3 000	47 660
Surcoût Style : City + 5 100 €			
Surcoût Family : Life + 5 250 €			
Surcoût Tech : Family + 3 300 €			
Surcoût Max : Tech + 3 360 €			
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
ARTEON			
2.0 TSI 190 ch DSG	10	M 1 172	46 990
R	20	M 19 641	60 970
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 €			
ARTEON SHOOTING BRAKE			
Surcoût : Arteon + 600 €			
TOUAREG			
eHybrid 381 ch Atmosphère	22	0	77 500
R	22	0	91 700
Surcoût Elégance : Atmosphère + 0 €			
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 €			
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 €			
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

LE MAGAZINE DES BONS VIVANTS !

EN VENTE ACTUELLEMENT

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

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

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boétie - Espace Elysée - 75008 PARIS - RCS - PARIS B 530 984 846 - N° ORIAS : 07001 252 - www.orias.fr - 04/08/2020

RENAULT
La vie, avec passion

LOSANGE AUTOS

En mars, repartez à bord d'un

Renault **CAPTUR**

LOSANGE AUTOS
OFFRE EXCLUSIVE

REPRISE
JUSQU'À
+ 3 500€*

150 véhicules Disponibles immédiatement

* Jusqu'à 3 500 € ajoutés à la valeur de reprise de votre véhicule roulant. Nous calculons cette valeur sur la base de l'observation en temps réel du marché et des transactions les plus récentes. Rendez-vous en ligne sur notre site www.cote.renault.fr pour effectuer votre estimation de reprise personnalisée. L'estimation ainsi délivrée est ensuite finalisée en concession par un professionnel de l'automobile, en votre présence. Voir conditions générales en concession et détail des offres par modèle sur losangeautos.fr et sur notre site www.cote.renault.fr. Offre sous condition de reprise, non cumulables et réservées aux particuliers, valables dans les concessions du groupe Losange autos sur une sélection de véhicules dans la limite des stocks disponibles, pour l'achat d'un nouveau CAPTUR Thermique ou GPL (hors hybride rechargeable du 01/03/2021 au 31/03/2021 et sous condition d'immatriculation au 30/03/2021. Les concessions RENAULT ATHIS MONS, RENAULT MASSY, RENAULT MONTLHERY, RENAULT MONTROUGE, RENAULT SAINTE GENEVIÈVE DES BOIS, RENAULT SCEAUX LES ULIS et RENAULT VIRY CHATILLON ont été élues meilleurs distributeurs automobiles de France 2021 par Auto Plus et Statista.

LOSANGE AUTOS

Auto Plus
MEILLEURS
DISTRIBUTEURS AUTOMOBILES
2021

Concessions RENAULT
www.losangeautos.fr

LOSANGE AUTOS

REPRISE + 500€* ou **REPRISE** + 700€* ou **REPRISE** + 1 000€*

sur une sélection de véhicules d'occasion

du 8 au 22 mars

* voir conditions en concession

La quinzaine de l'**OCCASION**

ATHIS MONS :
01 69 57 54 54

CLAMART :
01 41 33 19 19

CHÂTENAY MALABRY :
01 40 94 40 40

DRAVEIL :
01 69 52 46 60

ÉTAMPES :
01 64 94 35 45

LES ULIS :
01 60 92 69 69

MASSY :
01 69 53 77 00

MONTLHÉRY :
01 64 49 61 61

MONTROUGE :
01 46 12 88 40

THIAIS :
01 48 52 56 35

VIRY CHÂTILLON :
01 69 54 53 53

SCEAUX :
01 41 13 07 07

STE GENEVIÈVE DES BOIS :
01 69 72 24 24

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1080

du 25 mars 2021

CLÉMENT CHOULOT

DRIEN CORTESI

YANN LEFEBVRE

Voitures de sociétés : La revanche des breaks aura-t-elle lieux ?
SUV par-ci, SUV par-là, SUV partout ! Mais à l'heure où le CO_2 dicte sa loi, les breaks, plus légers, plus aérodynamiques, moins chers, mais tout aussi pratiques, pourraient reprendre la main chez les pros. Mais pas que…

ALEX ARISTEI

1er Essai : Dacia Spring
La marque low-cost de Renault s'apprête encore à jeter un pavé dans la marre : elle entend cette fois démocratiser la voiture électrique. Entraîné par un moteur de 44 ch, alimenté par une batterie de 27 kWh, la Spring promet plus de 200 km d'autonomie et surtout un prix abordable. Notre premier essai vous dit tout.

TIBO

1er Essai : Renault Arkana
Les SUV ont beau être à la mode, ceux de Renault ne cartonnent pas toujours. Mais pas question de renoncer. Devant le succès des BMW X4, Mercedes GLC Coupé & Co, le français opte pour l'originalité d'un SUV coupé. L'Arkana a-t-il les attributs pour que SUV Renault rime avec succès ? Verdict dans 15 jours.

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)

Actionnaire : Reworld Media France SAS

Président Axel Springer France : Maximilian Freiheer von Richthofen

RÉDACTION
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex
Tél. : 01 41 33 55 94
E-mail : autojournal@reworldmedia.com
(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)
Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (55 94)
Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital (53 96)
Directeur artistique : 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 : Vediteam
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 : Elcograf, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes
N° ISSN : 0005-0768
Commission paritaire : 0323 K 82833
Dépôt légal : mars 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).

VOLVO

Dans cette offre, rien n'est inclus. Tout est offert.

VOLVO XC40 MOMENTUM

À PARTIR DE
345 €/MOIS
EN LLD 36 MOIS(1)
1er loyer de 2000 €

2 LOYERS OFFERTS
ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS(2)

VOLVOCARS.FR

(1) Exemple de Location Longue Durée pour un VOLVO XC40 Momentum T2 Geartronic 8 neuf **(sauf XC40 électrique)** pour 30 000 km, **1er loyer 2 000 €,** 2 loyers offerts puis 33 loyers de 345 €. (2) Prestations de Arval Service Lease Entretien-Maintenance et extension de garantie un an au-delà garantie constructeur incluses. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant, valable jusqu'au **31/03/2021,** sous réserve d'acceptation par Arval Service Lease, 352 256 424 RCS Paris. N° ORIAS : 07 022 411 (www.orias.fr). Détails sur www.volvocars.fr. **Modèle présenté :** VOLVO XC40 T2 Geartronic 8 R-Design avec options, **1er loyer de 2 000 €,** 2 loyers offerts puis 33 loyers de **433 €.**

Volvo XC40 : Consommation en cycle mixte (L/100 km) WLTP : 0-7.2 - CO_2 rejeté (g/km) WLTP : 0-185.

ABVV AUTOMOBILES
60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830
95 ROISSY - 01 39 87 08 44
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

GROUPE DUFFORT
28 CHARTRES - 02 37 91 25 30
45 ORLEANS - 02 38 65 31 31
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54

S.A. BIDAUD
91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES
75 PARIS 11e - 01 43 55 00 78
77 AVON - 01 60 74 57 77
77 CESSON - 01 64 09 61 91
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00

NOUVEL

OPEL CROSSLAND

LE STYLE À TOUTE **ÉPREUVE**

- Nouveau **Vizor**
- Ecran HD avec **caméra de recul panoramique 180°**
- **Apple CarPlay**™ et **Android Auto**™
- Siège conducteur **ergonomique**

ELEGANCE BUSINESS

À PARTIR DE

179 € TTC/MOIS*

LLD 48 mois - 60 000Km
1er loyer de 600 €
Garantie, assistance et entretien inclus**

AVEC FREE2MOVE LEASE

A DÉCOUVRIR EN CONCESSION
OU SUR **OPEL.FR**

OPEL

*Offre de Location Longue Durée sur 48 mois et 60 000 km maximum pour un Opel Crossland Elegance Business 1.5 Diesel 110 ch BVM neuf avec option peinture métallisée (Tarif constructeur du 01/03/2021 - châssis MY21.5). 1er loyer majoré de 600€, puis 47 loyers de 179€ TTC, service Flexcare Maintenance Intégral** inclus. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. Offre non cumulable, réservée aux professionnels (hors loueurs, flottes et protocoles nationaux), valable jusqu'au 31/03/2021 dans le réseau Opel participant, et sous réserve d'acceptation par Free2Move Lease, marque commerciale du Groupe PSA commercialisée et distribuée par OPEL BANK S.A.2 Boulevard de l'Europe 78300 Poissy - RCS 562 068 684 VERSAILLES N° ORIAS : 07009184 (www.orias.fr)
Modèle présenté : Opel Crossland Ultimate 1.2 Turbo 130ch BVM avec options 1er loyer majoré de 500€, puis 47 loyers de **182€** TTC.

**Contrat Flexcare Maintenance Intégral comprenant deux ans de garantie et d'assistance à l'issue des 2 ans constructeur ainsi que les entretiens périodiques préconisés et les pièces d'usures (hors pneus) pour 48 mois et 60 000Km (au 1er des deux termes atteints), selon conditions générales disponibles dans le réseau Opel.
Consommation mixte gamme Crossland (l/100km) : 4.0/5.7 (NEDC) 4.7/6.5 (WLTP) et CO_2 (g/km) : 102/118 (NEDC) 125/150 (WLTP).

OPEL FRANCE RCS Nanterre B 342 439 320