

SEP M
TOP
ventes

Du 25 mars au 7 avril 2021

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1080



HYUNDAI BAYON

Un nouveau
petit SUV
à prix serré

NOUVELLE PEUGEOT 308

Plus séduisante
Plus haut de gamme
Plus techno

Elle redonne goût aux berlines!



1^{ER} ESSAI

DACIA SPRING

Au volant d'un coup de génie!



1^{ER} ESSAI

RENAULT ARKANA

Le meilleur SUV Renault?

DOSSIER VOITURES
DE SOCIÉTÉ

Break ou SUV?

8 MATCHS POUR DÉCIDER!



FORMULE 1

LA SAISON REPREND!

NOTRE GUIDE DES ÉQUIPES ET DES GRANDS PRIX



L 14595 - 1080 - 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 A : 600CFP
TUN : 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 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer

THE iX3



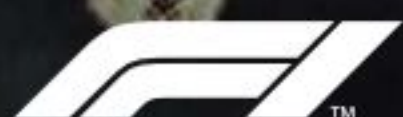
LE NOUVEAU SUV BMW 100% ÉLECTRIQUE.

la consommation de carburant et les émissions de CO₂, 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.

ENCORE UNE SAISON QUI VA FAIRE DES ETINCELLES

LES CHAMPIONNATS DU MONDE
DE FORMULE 1™ ET DE MOTO GP™
REVIENNENT LE 28 MARS

LE 28 MARS, VIVEZ LE GRAND PRIX™ GULF AIR DE BAHREIN DE FORMULE 1™ ET LE GRAND PRIX™ BARWA DU QATAR
DE MOTO GP™ EN CLAIR ET EN DIRECT SUR LA CHAÎNE **CANAL+** ET SUIVEZ L'INTEGRALITE DES NOUVELLES SAISONS
EN DIRECT ET EN EXCLUSIVITE SUR LES CHAÎNES **CANAL+**, **CANAL+ FORMULA 1** ET **CANAL+ MOTO GP**



CANAL+



Dacia Spring/P. 54



Volvo C40/P. 24



Peugeot 308/P. 14



Renault Mégane Estate/P. 71



Volvo XC60/P. 68

SOMMAIRE

Découvrir

- 14 **Peugeot 308** III
- 24 **Volvo C40** Recharge
- 25 **Toyota Aygo** X Prologue
- 26 **Hyundai Bayon**
- 28 **Porsche Taycan** Cross Turismo et **911 GT3**

Comprendre

- 32 Comment **Jaguar et Land Rover** espèrent de réinventer

Conduire

- 40 **Renault Arkana** 1.3 TCe 140 ch
- 46 **MG EHS** Plug-in Hybrid 258 ch
- 52 **BMW X2** 25e 220 ch
- 54 **Dacia Spring** 44 ch
- 61 Voitures de société : breaks contre SUV
- BMW Série 3** Touring/X1
- Peugeot 508** SW/3008
- Seat Leon** Sportstourer/Ateca
- Skoda Octavia** Combi/Karoq
- Toyota Corolla** Touring Sport/C-HR
- Volvo V60/XC60**
- Volkswagen Golf** SW/T-Roc
- Renault Mégane** Estate/Captur
- 74 **Bentley Flying Spur** V8 550 ch
- 78 Les Experts : **Volkswagen ID.3** 204 ch
- 81 Le chef des essais vous répond

Vibrer

- 82 Reportage : **le Jeep Village**
- 88 **Formule 1** : guide de la saison 2021
- 92 Rétro : **Bentley Continental T** (1996)

S'offrir

- 96 Configurateur : **Seat Leon**
- 100 Occasion : **Skoda Octavia**
- 103 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves
- 110 Les professionnels s'affichent
- Les petites annonces



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

Nos deux techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Montlhéry, les vraies performances de plus de 450 modèles : consommations, reprises, accélérations...

Encart Abonnement broché au centre sur la diffusion VAN France uniquement.



MG EHS/P. 46



BMW X2/P. 52



Volkswagen ID.3/P. 78



Jeep Village/P. 82

RENAULT ZOE E-TECH

100 % électrique



169 € à partir de
/mois¹

Ild sur 37 mois, 1^{er} loyer de 2 500 €
7 000 € de bonus écologique déduits²
sans condition de reprise

jusqu'à 395 km d'autonomie³

modèle présenté : renault zoe e-tech intens r110 avec options peinture métallisée et jantes alliage à 241 €/mois⁴, 1^{er} loyer de 9 500 € ramené à 2 500 € après déduction du bonus écologique de 7 000 €. (1) exemple pour renault zoe e-tech life r110 hors options. (1)(4) location longue durée sur 37 mois et 30 000 km. restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. sous réserve d'acceptation par diac, sa au capital de 415 100 500 € - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93160 noisy-le-grand - siren 702 002 221 rcs bobigny. (2) informations sur <https://www.economie.gouv.fr/plan-de-relance/profils/particuliers/bonus-ecologique>. (3) jusqu'à 395 km d'autonomie wltp (worldwide harmonized light vehicles test procedures), selon version et équipements. ce protocole permet de mesurer des consommations et émissions en conditions réelles d'utilisation. (5) renault zoe e-tech, 1^{er} véhicule électrique le plus vendu aux particuliers avec 279 178 ventes de renault zoe e-tech en europe

n°1 des ventes de véhicules électriques en france et en europe⁵



© f. ohm

entre 2012 et décembre 2020; dont 127187 en france. source
aaa data (association auxiliaire de l'automobile). offres non
cumulables réservées aux particuliers et valables dans le
réseau renault participant pour toute commande d'une renault
zoe e-tech neuve du 01/04/2021 au 30/04/2021.
gamme renault zoe e-tech : consommations mixtes min/max
(wh/km) : 172/177. émissions co₂ : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.

shop.renault.fr





**Plus d'émotions.
Moins d'émissions.**



Nouvelle **SEAT**
Leon
e-HYBRID rechargeable

Nouvelle SEAT Leon FR 1.4 e-HYBRID 204 ch DSG6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 1,1 - 1,3. Émissions de CO₂ WLTP (min - max g/km) : 26 - 30.

Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

Visuel borne de recharge non contractuel. **Conditions sur [seat.fr](https://www.seat.fr)**



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos
offres p. 60 et sur
www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

OÙ SONT LES PETITES ?

Quand Toyota donne des indices sur la remplaçante de son Aygo, l'événement dépasse le renouvellement de gamme du géant japonais. Car cette catégorie des petites voitures, le segment A dans le jargon spécialisé, est en voie d'extinction. Les Citroën C1 et Peugeot 108 vont tirer leur révérence. Tout comme, à la fin de son cycle de vie, la Renault Twingo. La Smart survit péniblement en tout-électrique. Ne restent que quelques coréennes, la Volkswagen Up ! (et ses clones) dont on ne sait même plus si elle est produite, la Suzuki Ignis, et la Fiat 500 "normale". Comment en

est-on arrivé là ? Les clients se sont-ils détournés de cette catégorie ? Pas vraiment. Ce sont les constructeurs qui lâchent l'affaire. Ces autos ne sont que marginalement moins coûteuses à produire que celles de la catégorie supérieure. Mais elles doivent réglementairement embarquer des équipements de plus en plus coûteux, aussi bien en matière de dépollution que de sécurité. Certains ont pourtant tenté de monter en gamme, dissociant la qualité de la taille. Sans succès. En dépit de l'intelligence du concept, l'échec économique de Smart interroge. Cela n'a pas été plus probant avec la Toyota iQ, malgré la pertinence d'une voiture courte proposant des prestations supérieures. Pour l'amateur de petites voitures pas chères, les temps sont durs. Allons-nous devoir nous en passer ? Peut-être pas. Car, en dehors de Toyota qui poursuivra dans la voie classique (thermique, donc), Dacia vient de débarquer sur le segment. A sa manière, plutôt révolutionnaire. La Spring coche en effet toutes les cases de la petite citadine pratique, maniable et économique. Avec un gros quelque chose en plus : elle est électrique, ce qui ne l'empêche pas de rester très accessible. Quand la question de la rentabilité est au cœur de la disparition du segment, proposer une électrique à un tel prix interroge évidemment. Les économies réalisées en réduisant drastiquement la puissance et la taille des batteries, pour coller aux vrais usages urbains, suffisent-elles à tout expliquer ? Quoi qu'il en soit, l'idée n'est pas sotte. Ne manque plus qu'un vrai réseau de bornes de recharge pour qu'elle se répande en ville, son terrain de jeu naturel.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Ravaud

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Comme j'ai bien fait d'acheter ce matin votre magazine dans lequel j'ai eu plaisir à lire votre éditio ! Moi qui ai hésité un temps à acquérir un véhicule hybride voire électrique, j'en ai été dissuadé parce que les tarifs ne correspondent pas à mon budget et surtout parce que je vis en immeuble. Alors étant donné la rareté des bornes de recharge, *no comment!* Comme toujours, les pouvoirs publics ne semblent pas tenir compte des contraintes du terrain et mettent la charrue avant les boeufs. Je suis donc en train d'acquérir une Mégane bien thermique EDC dont je suis heureux de lire les louanges dans votre magazine.

R.V.

Dans votre dernier numéro, vous conseillez aux lecteurs dans votre rubrique "Configurateur" un Tiguan TDI à 45000 €. Ce même véhicule sera interdit de circuler dans les centres de plusieurs grandes métropoles dès 2024. Il est fort probable que sa valeur de revente s'effondre à l'approche de cette date. Est-ce bien raisonnable ?

Arnaud

Une façon de contourner le problème de la valeur de revente est d'opter pour une formule de location longue durée, où c'est alors le constructeur qui endosse ce risque financier. Quant aux interdictions de circulation, rien n'est encore gravé dans le marbre, sinon peut-être à Paris.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



LES PERLES DE L'AVVOCATO

Gianni Agnelli, célèbre patron de Fiat et grand passionné de Ferrari, aurait fêté ses 100 ans cette année. Pour lui rendre hommage, le musée Enzo Ferrari à Modène a regroupé une demi-douzaine de modèles uniques, spécialement conçus pour l'Avvocato. Parmi ces perles rares, notez cette 166 MM Touring Superleggera, qualifiée de "barchetta" par Agnelli au Salon de Turin de 1948, appellation qui ne quittera plus le dictionnaire interne de Ferrari. Au second plan, une Ferrari 212 Inter

biton de 1952 avec deux puissants projecteurs recentrés afin d'améliorer la visibilité en conduite sportive de nuit. Parmi les autres modèles, citons une 375 America, une 400 Superamerica, toutes deux carrossées par Pininfarina, une 360 Spider, une F40 dotée d'un embrayage électronique et la F1 de 2003 dédiée à l'entrepreneur qui venait de mourir à l'âge de 81 ans. Deux visites virtuelles gratuites sont organisées chaque jour jusqu'au premier avril. Inscription sur ferrari.com.





NOUVEAU 3008 HYBRIDE RECHARGEABLE

Time to change

A partir de 29g de CO₂/km** - i-Cockpit® avec système de vision de nuit *** -
Jusqu'à 59 km d'autonomie en 100% électrique

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

(1) Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO₂ et d'autonomie indiquées sont conformes à la procédure d'essai WLTP sur la base de laquelle sont réceptionnés les véhicules neufs depuis le 01/09/2018. Cette procédure WLTP remplace le cycle européen de conduite (NEDC) qui était la procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO₂ et d'autonomie peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs, tels que : la fréquence de recharge, le style de conduite, la vitesse, les équipements spécifiques, les options, les types de pneumatiques, la température extérieure et le confort thermique à bord du véhicule. Veuillez à vous rapprocher de votre point de vente pour plus de renseignements. Plus d'informations sur peugeot.fr. *** De série, en option ou indisponible selon version.



LA 308

Peugeot 308



À partir de **29 500 €***

Commercialisation : **juin 2021**

* Estimation.



TOURNE LE DOS À LA GOLF !

Après les 208 et 2008, Peugeot casse une nouvelle fois le moule existant pour enfanter une 308 inédite. Sa morphologie est inspirée des premiums allemands et non plus de la référence Volkswagen. C'est l'anti-Golf, dans tous les sens du terme !

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



Pierre-Paul Mattei, designer manager 308, explique comment le design a reculé le pare-brise pour allonger le capot, un code du segment premium.

C'est à partir d'un constat simple que la cheffe de projet marque, Agnès Tesson, et ses équipes, ont tracé les grandes lignes du programme P51, devenu aujourd'hui Peugeot 308. "Notre ambition est de placer la nouvelle 308 sur le podium des berlines du segment C en Europe. La Golf est leader, mais on constate que derrière elle, on trouve des berlines compactes premium, comme la Mercedes Classe A ou l'Audi A3. Pour atteindre notre objectif, on a une carte maîtresse, c'est le style de la nouvelle 308!" Pierre-Paul Mattei, directeur conception projet chez PSA qui a géré, avec les équipes style, le design de cette nouvelle 308, confirme que "le challenge a été de remplacer une 308 qui a été dessinée avec une morphologie de compacte généraliste, comme la Golf: compacité visuelle, capot court et la part belle donnée à l'habitacle".

Les codes du premium

"La Golf 8 est restée dans ce registre-là, poursuit Pierre-Paul Mattei. Du côté des premium, comme les Classe A, BMW Série 1 ou Audi A3, vous avez une autre approche qui repose sur une morphologie différente: prestance, avec un long capot, et une cabine repoussée vers l'arrière. Même BMW, qui est passé en traction avec sa Série 1, continue de jouer sur ce registre. Ce que l'on voulait avec la nouvelle 308, c'était sortir de l'archétype de la compacte généraliste →

3 questions à...

Agnès Tesson Cheffe de projet marque

L'Auto-Journal : Le segment des berlines reste un segment compliqué...

Agnès Tesson : Il est challengé par le SUV, c'est certain. En France, le travail est particulier car on est leader de ce segment. Et on veut le rester. En Europe, sur les cinq premiers modèles du segment, il y a trois premium allemands. On arrive donc dans un environnement qui n'est pas facile. Mais bien armés!

L'AJ : Dans le groupe, la DS 4 a pris les grandes roues, quelques codes de SUV comme la Citroën C4. Vous avez été contraints de délaisser ces thèmes ?

A. T. : Non, il n'existe pas de partage de territoires pour savoir si untel fait une berline et l'autre un SUV. Nous sommes dans une stratégie par marque, afin que chacune couvre le marché. Avec la 308,



nous avons travaillé sur une pure berline, pour un maximum d'efficacité aéro et une recherche vertueuse en termes de CO₂.

L'AJ : Quels ont été les principaux challenges de ce programme ?

A. T. : La 308 devait respecter

un certain nombre de critères, notamment en aérodynamique. À bord, elle devait intégrer des rangements bien plus nombreux. Notre obsession a été de comprendre ce qu'attendaient nos clients, d'où nos nombreuses enquêtes sur ce sujet...

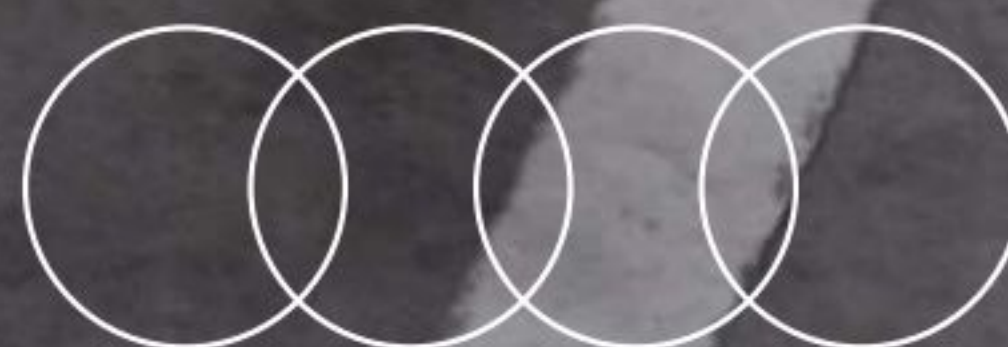
La signature lumineuse adopte des "griffes" plus inclinées, amincissant ainsi le bandeau de feux arrière.



Audi Service

Continuez de lui offrir le meilleur.

Jusqu'au 9 juillet, découvrez l'ensemble de nos offres pour l'entretien, la réparation et le remplacement des pneumatiques de votre Audi.



Freinage

10% de remise⁽¹⁾
sur le remplacement des disques
et/ou plaquettes de frein.

Pneumatiques

Jusqu'à 80€ de remise⁽²⁾
&

Garantie Dommages
Pneumatiques 3 ans offerte⁽³⁾
pour l'achat et la pose
de pneumatiques été/toutes saisons

Car check

30 points
de contrôle offerts⁽⁴⁾
essentiels à votre sécurité.



audi.fr/offres-entretien



Offres réservées aux particuliers, valables jusqu'au 09/07/2021 en France métropolitaine chez votre Partenaire Audi Service participant à l'opération (hors modèles R8). Elles sont cumulables entre elles mais ne le sont pas avec toute autre promotion en cours.

(1) Offre valable sur le prix TTC conseillé pour l'achat et le remplacement simultanés des disques et/ou plaquettes de frein avant et/ou arrière pour un minimum d'achat de 200 € TTC (pièces et main-d'oeuvre incluses). La remise ne peut excéder 100 € TTC. (2) Remise immédiate sur le prix TTC, pour l'achat et la pose simultanés de 4 pneumatiques d'Origine Audi identiques (30€ pour 2 pneumatiques) sur les marques Bridgestone, Continental, Dunlop, Goodyear, Hankook, Michelin et Pirelli, à partir de la dimension 17 pouces et plus, et selon disponibilités. (3) Garantie Dommages Pneumatiques offerte, valable 3 ans à compter de la date d'achat et de pose sur les dommages aux pneumatiques ou les roues complètes des marques Continental, Uniroyal, Barum, Bridgestone, Firestone, Dunlop, Goodyear, Sava, Fulda, Michelin, BF Goodrich, Kleber, Kormoran, Pirelli, Hankook et Nokian. Retrouvez toutes les informations et conditions dans le Passeport Garantie Dommages Pneumatiques disponible chez votre Partenaire Audi Service. En cas de demande de prise en charge, vous recevrez de la part d'Audi un avoir à déduire du montant de la facture relative à l'achat du nouveau pneumatique, conformément au barème suivant selon le nombre de mois écoulés depuis l'achat. De 0 à 12 mois : taux de prise en charge 100%, de 13 à 24 mois : 50% et de 25 à 36 mois : 25%. Les frais d'installation (montage, valves et équilibrage) restent à votre charge. (4) Ce contrôle est un constat visuel de l'état externe des pièces le jour du contrôle et ne préjuge en rien de tout problème non apparent. Les pièces d'usure sont à remplacer dès lors que la cote minimum d'usure indiquée par le constructeur est atteinte. Devis gratuit sur simple demande si une remise en état est nécessaire.

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



“ Au début du projet, on a intégré le marché américain, mais depuis la création de Stellantis, Peugeot n’y va plus... ou plus avec celle-là ! ”

Agnès Tesson, cheffe de projet marque

pour la faire monter en gamme. On a adopté des codes typés premium : capot long et habitacle repoussé vers l’arrière.” Le pare-brise est ainsi reculé de 10 cm et le museau a été allongé de 9 cm. Voilà déjà près de 20 cm gagnés visuellement sur la longueur du capot, pour une voiture qui toise 4,36 m.

Place aux i-Toggles !

L’arrière est musclé, bien que les designers ont dû se résoudre à conserver les voies et dimensions de roues de l’actuelle 308, contrairement à leurs voisins de chez DS, avec la DS 4. Les ailes sont charpentées, mais les flancs sont modelés tout en souplesse. L’empattement gagne 5 cm, le pavillon est abaissé et la nouvelle Peugeot joue désormais dans la cour de la BMW Série 1 en termes d’équilibre des masses. La Golf 8 en reste tout hébétée ! Peugeot ne veut plus la suivre sur le thème du design et de ses proportions.

À bord, on retrouve les mots clés qui ont accompagné la naissance de ce projet : montée

en gamme, technologie et efficacité. La qualité est là et la technologie évolue avec l’arrivée des i-Toggles (voir encadré p. 20). On découvre une console en zoning. Explication de Pierre-Paul Mattei : “Le zoning consiste à dédier aux commandes liées à la conduite un espace le plus compact possible. C’est l’arche sur la gauche de la console. Ce qui nous permet d’utiliser tout le reste pour le rangement (près d’un mètre linéaire !). On a également disposé la zone de charge du smartphone en hauteur, à l’extrémité de la zone technique, pour qu’elle ne grève pas l’espace.” L’écran tactile de 10 pouces est accompagné d’un second élément, compartimenté en six zones (les fameux i-Toggles) qui commandent ce que vous aurez pré-régulé à votre convenance. Comme le précise Agnès Tesson, “l’ensemble repose sur la logique du smartphone”, avec des widgets ou encore des pop-up qui peuvent apparaître dans l’écran d’instrumentation, lui-même paramétrable selon le désir du conducteur. Le dessin de la planche de bord est moins massif que celui →



3 questions à...

Pierre-Paul Mattei

Directeur conception projet

L'Auto-Journal : Quels ont été les mots clés du cahier des charges ?

Pierre-Paul Mattei : La 308 est une voiture importante dans l'histoire de la marque, probablement l'une des principales matérialisations de la montée en gamme. Il fallait donc continuer le mouvement et même l'accélérer. Les mots clés étaient "montée en gamme", "efficacité" et "technologie."

L'AJ : La 308 adopte un logo-blason gigantesque, de près de 17 cm de hauteur !

P.-P.M : L'emblème est l'élément fondamental de la construction de la face avant. Tout part de lui. C'est la première fois qu'on loge le radôme du radar derrière le logo, avec des contraintes comme la taille du dôme, l'interdiction d'avoir du métal dans la zone de détection, et une surface du logo plate, afin



de ne pas brouiller l'onde. Cette technologie nous a permis de dédier la calandre à l'emblème. On ne voulait pas se retrouver avec un nouvel emblème coincé dans la calandre.

L'AJ : Toutes les Peugeot auront un si gros blason ?

P.-P.M : Non ! Pour la 308,

c'est lié au style qui adopte un capot qui descend très bas. Entre la poutre de crash et le nez du capot, il ne restait plus la place de positionner les différentes aides à la conduite. Un SUV, avec son capot plus haut et une face plus verticale, n'a pas ces contraintes.



La planche de bord adopte une zone de décor dans laquelle l'écran est intégré. Les aérateurs migrent en partie supérieure.

①

① La partie gauche de la console, surélevée, est dédiée aux commandes conducteur laissant un mètre linéaire de rangement au passager, à droite. ② La dalle d'instrumentation de 10 pouces est configurable. L'effet 3D est disponible sur la finition GT. ③ Des décors aluminium sont disponibles selon les versions. Notez les rétroviseurs communs à la DS 4.

②



③



de l'actuelle 308, comme le confirme Pierre-Paul Mattei : "On a dessiné différentes strates pour alléger le volume, mais aussi pour amener de nouvelles zones de décors." Ces dernières sont, selon le niveau de finition, moussé soft, en tissu ou en véritable aluminium. "Les designers ont réfléchi à un ensemble plus ouvert, en mettant en valeur ces décors, en intégrant parfaitement les nouveaux écrans et en travaillant la nouvelle console. On atteint là une certaine sophistication et le bond est colossal par rapport à la précédente génération." Le petit volant qui fait partie intégrante du concept de l'i-Cockpit, apparu sur la première génération de 208, accueille de nouvelles commandes, dont certaines concernent les aides à la conduite et les rendent plus visibles et accessibles. À noter que ce volant est disponible avec une jante chauffante.

Techniquement, la nouvelle 308 est le second modèle après la DS 4 à bénéficier de l'évolution 3 de la plate-forme EMP2 (508, 3008 et 5008). Pour autant, Peugeot n'a pas choisi les grandes roues, ni l'évolution des voies pour sa 308, cherchant à optimiser l'aéro. Avec un Cx de 0.32, l'objectif est atteint. Cette plate-forme embarque un train arrière avec traverse déformable et non pas le train arrière multibras des hybrides rechargeables à quatre roues motrices. Ainsi, la 308 hybride rechargeable n'est disponible qu'en deux roues motrices (traction) mais, grande nouveauté, elle offre deux puissances : à la version 225 ch connue ➔

Deux versions hybrides traction sont disponibles avec 180 et 225 ch.



L'innovation i-Toggle

Dans le cahier des charges, la volonté était de faire évoluer le concept de l'i-Cockpit. L'apport de l'écran 3D face au conducteur étant acté et le petit volant amélioré au niveau des commandes, ne restait plus qu'à métamorphoser l'écran tactile. Outre le nouveau système infotainment du groupe, l'écran est désormais accompagné d'un écran secondaire, en partie inférieure, scindé en six zones individuelles. Ces commandes rappellent celles – physiques – de type piano, qui peuvent basculer (ou toggle), placées juste en dessous. Elles prennent tout naturellement le nom d'i-Toggle. Le client peut reprogrammer ces touches vers les actions qu'il effectue le plus souvent : le trajet vers son domicile, sa radio ou sa température préférées, etc. L'intuitivité est celle d'un smartphone, avec les mêmes systèmes de raccourcis. À noter que les i-Toggle sont disponibles dès le niveau 2 (Allure) alors que le premier niveau Active Pack propose en lieu et place des commandes physiques de climatisation.



Thermique et hybride, la 308 sera proposée plus tard en 100 % électrique!

1 véhicule
volé toutes
les **4** minutes⁽¹⁾.

**Nous,
on se donne 48h
pour le retrouver.**

VÉHICULE VOLÉ



COYOTE SECURE

91% DES VÉHICULES RÉCUPÉRÉS EN 48H⁽²⁾

Le traceur autonome Coyote Secure, dissimulé par un professionnel, permet de localiser votre véhicule volé, même dans les sous-sols et les zones blanches, grâce à notre **technologie brevetée Traqueur®**.

Nos détectives dédiés, sur le terrain 24h/24 et 7j/7, retrouvent votre véhicule et le récupèrent partout en Europe, en partenariat avec les forces de l'ordre.


COYOTE | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

moncoyote.com

Offre soumise à abonnement. (1) Interstat Insécurité et délinquance en 2020 n°32 - 28 Janvier 2021. (2) Données Coyote du 1^{er} août au 15 décembre 2020.

sur les 3008 et DS 4, s'ajoute une variante de 180 ch, permettant de ratisser une clientèle plus large et d'abaisser encore et toujours la moyenne de CO₂ de l'offre du constructeur. À ces deux versions essence hybrides, s'ajoutent les PureTech de 110 et 130 ch, alors que les grands rouleurs ne sont pas oubliés avec le diesel 1.6 de 130 ch. Peugeot fait donc le pari de conserver le diesel, tout en valorisant son offre d'hybrides rechargeables. Pas de 308 100 % électrique face à la Volkswagen ID.3 ? Pas pour l'instant, mais Agnès Tesson nous informe que *"nous sommes capables de concevoir cette voiture en full électrique avec cette silhouette."* À moyen terme, la plate-forme évoluera donc vers le concept de l'e-VMP, capable de proposer le 100 % électrique avec une autonomie portée jusqu'à 650 km, en plus des versions thermiques et hybrides rechargeables. Mais nous n'en sommes pas encore là. La 308 pourra être commandée dès le mois de juin, pour une livraison en septembre. Le prix d'accès de ses rivales évolue de 25 000 à 29 000 €. Par ailleurs, la 308 quitte Sochaux pour être produite à Mulhouse, où elle retrouvera comme voisine sa grande sœur 508.



“ Le traitement de la partie arrière nous a permis de gagner 2 grammes de CO₂ grâce au travail du style ! ”

Pierre-Paul Mattei, directeur conception projet

Le style a suivi l'optimal aérodynamique dicté par la soufflerie pour dessiner toute la partie arrière. Résultat, un Cx de 0,32 seulement.

LA 308 face à ses rivales

	Peugeot 308	DS 4	Renault Mégane	Volkswagen Golf	Mercedes Classe A	BMW Série1
Longueur	4,36 m	4,4 m	4,36 m	4,28 m	4,41 m	4,32 m
Largeur	1,85 m	1,83 m	1,81 m	1,79 m	1,85 m	1,8 m
Hauteur	1,44 m	1,47 m	1,44 m	1,49 m	1,44 m	1,43 m
100% électrique	Non	Non	Non (début 2022 : e-Mégane)	Non (ID.3 disponible)	Oui (EQA 190 ch)	Non
Hybride rechargeable	180 et 225 ch	225 ch	160 ch	245 ch	218 ch	Non
Diesel	130 ch	130 ch	115 ch	115 et 150 ch	116, 150 et 190 ch	116, 150, 190 ch
Essence	110 et 130 ch	130 et 180 ch	115, 140, 160 et 300 ch (R.S.)	110 ⁽¹⁾ , 130, 150 et 245 ch (GTI)	109, 136, 163, 224, 306 et 421 ch	109, 136, 178, 265 et 306 ch
Prix	À partir de 29 500 € ⁽²⁾	À partir de 29 900 € ⁽²⁾	À partir de 29 000 €	À partir de 29 160 €	À partir de 28 900 €	À partir de 24 850 €

(1) Micro-hybride à venir. (2) Estimation.



❶ Le volume du coffre de la version hybride rechargeable est de 361 dm³, et évolue à 412 dm³, dont 28 sous le tapis, sur les versions thermiques essence et diesel. ❷ Les sièges avant d'un dessin inédit peuvent se doter de réglages électriques (10 voies) avec deux mémorisations possibles.



3 questions à...

Élodie Roux
Cheffe projet
couleurs & matières

Marion Zandomeneghi
Métier teintes de caisse



L'Auto-Journal : Cette couleur verte de lancement, vous y teniez beaucoup, non ?

Élodie : On voulait absolument ce vert et on s'est beaucoup battues, car on nous disait que cela ne faisait pas très automobile ! Mais on sentait qu'il fallait y aller.

Marion : Le vert revient à la mode, même dans l'automobile. D'autres constructeurs le proposent, dans l'esprit sportif ou plus sombre sur les grosses berlines.

Pourquoi ne pas avoir repris le superbe bleu du concept-car Instinct ?

Élodie : Nous n'avions droit qu'à sept couleurs pour la nouvelle 308, dont six connues. Et parmi ces six, il y avait déjà un bleu ! ⁽¹⁾

Marion : Les concept-cars nous permettent certes de faire de belles recherches, mais le bleu de l'Instinct, avec ses nombreuses couches et sa finesse dans le pailleté, est infaisable en série.

Combien de mois sont nécessaires pour donner vie à une couleur, et le "mat" a-t-il de l'avenir ?

Marion : Pour développer ce vert Olivine, il nous a fallu plus de trois ans. Quant aux couleurs mates, c'est très onéreux. En revanche nous avons proposé des peintures texturées qui passaient les cahiers des charges techniques. Mais c'est comme la "coupe franche", vue sur la 208 GTi, le mix était trop faible pour durer.

(1) La Volkswagen Golf 8 propose neuf teintes, dont sept en blanc, gris ou noir. Aucun vert, mais un jaune et un bleu.

L'avis de L'Auto-Journal

La 308 tourne donc le dos à la Golf pour tenter de se rapprocher du territoire des compactes premium. Pour y parvenir, elle pourra compter sur son style, sa qualité de fabrication et son niveau d'équipements... Mais aussi sur ce qui fait traditionnellement le point fort des Peugeot : un comportement aiguisé.

Avant-goût

Le C40 Recharge est plus qu'un simple dérivé SUV coupé du XC40 : il s'agit aussi du premier modèle Volvo uniquement électrique et vendu en ligne, inaugurant une nouvelle ère pour la marque.

Par Nicolas Valeano



Volvo C40

➔ À partir de **62 000 €*** Commercialisation : **fin 2021**

(*) Estimation, hors aide de l'État.

Vendu uniquement en ligne, le C40 aura un prix fixe (pas de négociation commerciale) et des modèles préconfigurés pour simplifier l'offre et assurer des livraisons rapides.

PHOTOS VOLVO

Révolution chez les constructeurs premium : quelques semaines après Jaguar, c'est au tour de Volvo d'annoncer un futur 100 % électrique. La marque suédoise, propriété du chinois Geely, verra dans un premier temps la moitié de ses ventes constituée de véhicules alimentés par des batteries dès 2025, puis 100 % d'ici à 2030 (l'hybridation sera donc exclue). Volvo évoque six nouveautés purement électriques à terme, à commencer par le premier modèle dévoilé, le C40 Recharge.

Hautes performances

Une demi-nouveauté en réalité qui rappelle des traits très familiers : il ne s'agit pas moins qu'une version coupé du petit SUV de la gamme, le XC40, repris ici uniquement dans sa toute récente version électrique. La plateforme CMA (architecture modulaire compacte) y a permis l'installation d'une grosse batterie de 75 kWh utiles qui donne 420 km d'autonomie (elle devrait être améliorée au fil

de mises à jour à distance) et une recharge rapide (à 150 kW) de 80 % en 40 mn. Les deux moteurs assurent une traction intégrale et devraient reprendre les (hautes) prestations du XC40, avec une puissance totale de 408 ch et un couple de 660 Nm, de quoi passer de 0 à 100 km/h en moins de 5 s, alors que la masse dépasse allégrement les deux tonnes.

La ligne reprend l'avant du XC40 et transforme sa partie arrière avec une ligne de toit en pente douce et des feux très travaillés qui remontent en pointillés sur les côtés du hayon incliné. Les projecteurs adoptent une technologie multipixel, mais ils gardent l'identité visuelle des autres modèles. La longueur devrait rester proche des 4,42 m du XC40 d'origine, pour une hauteur autour de 1,58 m au lieu de 1,65 m, conservant la position de conduite en hauteur et la planche de bord de son demi-frère. Inauguré sur la version Recharge P8 AWD, le nouveau système Android OS permet l'accès direct aux services Google comme Maps, Assistant et les applis du Store, avec des données illimitées incluses.



L'avis de L'Auto-Journal

Les hautes performances annoncées de la gamme 40 à batteries augurent d'un positionnement haut de gamme. Dérivé d'un modèle multi-énergies, le C40 Recharge garde des proportions classiques. Reste à voir comment la marque mettra à profit l'architecture tout-électrique à venir pour dégager plus d'espace intérieur encore.

L'Aygo poursuit l'aventure

Il s'agit, pour l'heure, d'un concept-car. Suffisamment réaliste pour annoncer un futur modèle de série. Une citadine, en l'occurrence.

Par Jean Bourquin

Le contexte, pour commencer. Peugeot et Citroën ne donneront pas de suite à la 108 et à la C1. Toyota, qui partageait avec les deux marques françaises la conception et la fabrication d'une citadine dupliquée en trois exemplaires, se retrouve du coup comme gros-jean avec une usine sur les bras, sise en République tchèque. Autant l'amortir, en accordant une descendance à l'Aygo, sœur de chaînes des deux françaises susmentionnées.

C'est osé. On le sait, bon nombre de constructeurs désertent le secteur des petites voitures, pour cause de rentabilité squelettique. Toyota n'en a cure et ne se plie guère à l'air du temps.

Le japonais n'en fait pas mystère, la prochaine Aygo ne se branchera en aucun cas sur le secteur et continuera donc de faire le plein aux pompes à essence. C'est ce que l'on appelle évoluer à contre-courant, permettez-nous l'expression... Pour mettre un terme à ces hautes considérations métaphysiques, la citadine de la marque reposera sans nul doute sur la plate-forme de la Yaris, alias GA-B. À voir si elle héritera du module hybride simple de cette dernière, fort de 116 ch. Cela paraît peu probable.

Les designers musclent le propos

Une chose est sûre à cette heure, Toyota mise tout sur le design. Ses communicants insistent : le propos se muscle. À observer de plus près le

concept-car dit "X Prologue", ce n'est pas faux. Si certains effets visuels propres à une étude de style ne seront pas retenus au moment de l'entrée en production de série, à l'exemple des optiques reliées entre elles par un mince filet lumineux, le dynamisme de l'ensemble n'échappe pas à l'œil critique. Message reçu.

L'avis de L'Auto-Journal

Toyota ne quitte pas le secteur des citadines, et c'est une bonne nouvelle en soi. La "non-électrification" de la nouvelle arrivante, de même, garantit des prix attractifs. L'apparence physique athlétique devrait faire le reste.

*Une citadine privée
de propulseur électrique.
L'espèce se fait rare.*



Toyota Aygo



À partir de 12 000 €*

Commercialisation : début 2022

(*) Estimation.

Version d'accès

Si le Kona occupe déjà le segment des SUV urbains dans la gamme Hyundai, la marque a jugé bon d'y ajouter une nouvelle offre. À peine plus petit mais nettement moins haut et avec un design bien à lui, le Bayon cache un coffre plus généreux et une vocation économique.

Par **Nicolas Valeano**

Les arcanes des services marketing mènent parfois à des modèles au positionnement étrange. Voici donc un petit SUV du segment B, celui-là même du Kona qui vient tout juste d'être restylé. Hyundai double donc son offre, mais pour toucher quel public ? Voilà déjà un SUV moins typé du point de vue design, loin des bizarreries du Kona, même si le Bayon (prononcer comme la ville du Pays basque à qui il rend hommage) n'est pas banal pour autant avec ses flancs très travaillés à la manière du dernier Tucson. La face avant affiche son "regard" avec les feux de jour à LED placés en hauteur, comme dans le Kona. Le toit flottant contrasté (en série sur la finition haut

de gamme), la ligne latérale majeure montante, l'arrière en deux parties, traversé d'une bande rouge de part en part, tout contribue à une certaine originalité et un dynamisme affirmé. Nous sommes loin d'une simple version de l'i20 maquillée en SUV comme c'était le cas de l'Active, même si le Bayon reprend sa plate-forme et son empattement. À 2 cm près, le Bayon fait la même longueur que le Kona (ici, 4,18 m) mais sa hauteur est nettement moins élevée avec seulement 1,49 m au lieu de 1,56 m. Des proportions moins typiques des SUV donc, mais avec un volume de coffre conséquent de 411 dm³, soit 37 dm³ de plus. Dommage, pas de banquette coulissante comme chez certains concurrents au programme pour agrandir encore la capacité d'export.



Hyundai Bayon



À partir de **17 850 €**

Commercialisation : **printemps 2021**

Silhouette classique mais traitement des surfaces de carrosserie complexe : le nouveau petit Hyundai joue les contrastes.



L'habitacle se démarque aussi du Kona, moins classique ici avec les stries prolongeant les aérateurs sur la largeur de la planche de bord (reprise de la toute récente i20), l'instrumentation digitale de 10,25 pouces (dès le 2^e niveau de finition), le volant 4 branches et l'éclairage d'ambiance sophistiqué. La navigation GPS et les services connectés BlueLink sont proposés à partir de la finition Creative (24 600 €), avec un grand écran de 10,25 pouces, la possibilité de synchroniser son agenda, des informations de stationnement en temps réel, un verrouillage à distance ou une reconnaissance vocale.

Pas de diesel ni de vrai hybride

Côté aides à la conduite, si les basiques actuels sont de série (assistance active au maintien de voie, freinage d'urgence automatique...), le régulateur de vitesse adaptatif avec assistance active au suivi de voie est réservé au haut de gamme Executive (27 600 €), dommage. Sous le capot, la marque coréenne propose un moteur essence 3 cylindres T-GDi (1.0 turbo

de 100 ch, le 120 ch n'est pas importé) pourvu d'une micro-hybridation 48 volts couplé à une transmission manuelle qui se met automatiquement en roue libre au lever de pied pour économiser le maximum de carburant. Il est proposé avec une transmission à double embrayage à 7 rapports (7DCT) ou en boîte manuelle 6 rapports, toutes deux pouvant assurer un coup de gaz au rétrogradage pour plus de souplesse de conduite. Un petit moteur 1.2 de 84 ch en entrée de gamme est aussi prévu, mais pas de diesel, d'hybride ou d'électrique comme le Kona, ni de version 4x4.

L'avis de L'Auto-Journal

Avec son look gentiment original et ses tarifs très compétitifs, le nouveau venu pourra séduire des petites familles à la recherche d'espace. Face aux Opel Crossland et Citroën C3 Aircross tout juste restylés, le Bayon peut opposer une silhouette moins cubique et une présentation au goût du jour. Mais il faudra se contenter d'un de ses seuls petits moteurs essence.

Pour avoir droit à l'écran central de 10,25 pouces avec services connectés, il faut choisir au moins le troisième niveau de finition.



L'intérieur bicolore montré ici est disponible dès le deuxième niveau de finition (sauf avec la couleur extérieure Mangrove Green des autres photos). L'éclairage d'ambiance parsème ses lumières colorées pour égayer l'atmosphère à bord.

TAYCAN CROSS TURISMO

Prête à tout

En version aux allures de break de chasse avec de faux airs de baroudeur, la Taycan adopte une polyvalence nouvelle, tout en conservant ses performances 100 % électriques de tout premier ordre. Par Nicolas Valeano

À la manière de la version Sport Turismo pour la Porsche Panamera, la Taycan Cross Turismo offre une variante plus habitable et pratique. Elle y ajoute une touche de baroud pour affronter les chemins grâce à la transmission intégrale et la suspension pneumatique adaptative de série. Dans les traces du concept Mission E Cross Turismo (Genève 2018), la Taycan en mode break offre un profil élégant avec une ligne de toit en pente douce, gagnant ainsi en hauteur habitable à l'arrière (+ 47 mm) ainsi qu'un volume de chargement poussé à 1 212 dm³ maximum, et déjà 446 dm³ pour le coffre en configuration normale (+ 40 dm³ par rapport à la berline). Sa carrosserie est parsemée d'éléments de design en clin d'œil au monde du tout-terrain, comme les boucliers renforcés, les passages de roues entourés de plastique noir brut ou les jupes latérales. Un style encore plus souligné avec le pack Offroad Design, qui augmente la garde au sol de 10 mm (+ 30 mm en tout). Un

mode de conduite nommé Gravel y facilite les évolutions hors-bitume.

4 versions au programme

Toutes les versions embarquent la batterie Performance Plus de 93,4 kWh, toujours sous 800 V pour offrir une recharge ultrarapide jusqu'à 270 kW (5 à 80 % en 22,5 mn!). Premier modèle, la Taycan 4 Cross Turismo développe 380 ch (476 ch en overboost), passe de 0 à 100 km/h en 5,1 s avec le Launch Control et atteint 220 km/h. Son autonomie combinée (WLTP) peut aller jusqu'à 456 km. La 4S propose 490 ch (571 ch en overboost), pour 4,1 s de 0 à 100 km/h et 240 km/h, et une autonomie maxi de 452 km. On monte encore en puissance avec la version Turbo (680 ch maxi) qui descend à 3,3 s de 0 à 100 et passe à 250 km/h de vitesse maxi (452 km WLTP). Enfin, la gamme est coiffée par la Turbo S, avec 761 ch, passant sous la barre des 3 s de 0 à 100 km/h (419 km WLTP). Côté tarifs, la Cross Turismo est affichée à partir de 96 454 € et reste très proche de la Taycan berline à configuration équivalente.



Sous le capot avant, on retrouve le précieux espace de rangement complémentaire de 84 dm³. Il complète des aspects pratiques en hausse sur cette version plus polyvalente.



Porsche 911 GT3



À partir de 170 014 €

Commercialisation : mai 2021

Sur la balance, la masse affichée est identique à celle de la génération précédente, avec 1 418 kg (1 435 kg avec la boîte PDK).



Porsche Taycan Cross Turismo



À partir de **96 454 €**

Commercialisation : **printemps 2021**

L'avis de *L'Auto-Journal*

Plus logeable, pratique, au moins aussi séduisante et pas plus chère, la version Cross Turismo est une déclinaison bienvenue pour diversifier l'offre 100 % électrique de Porsche. Pas sûr que ses propriétaires l'emmèneront réellement hors bitume, mais sur tous les terrains, ils pourront toujours bénéficier de performances époustouflantes et de sensations de conduite hors norme.

PORSCHE

911 GT3

Départ lancé

Son look dit tout de sa vocation : la GT3, 7^e du nom, est toujours une bête de piste, désormais forte de 510 ch. Cette propulsion reste fidèle à la tradition avec son flat 6 atmosphérique, disponible avec une boîte mécanique pour les puristes.

Par Nicolas Valeano

510 chevaux hurlant à 8 400 tr/mn : le mythique 6 cylindres à plat 4.0 de la 911 gagne encore 10 ch. Sous la houlette de Porsche Motorsport, la 7^e version de la mythique 911 hautes performances gagne encore en efficacité et elle le prouve : la GT3, cru 2021 passe sous la barre de 7 mn dans la Nordschleife du Nürburgring, une première pour un modèle de série à moteur atmosphérique. L'essieu à double triangulation à l'avant, l'aileron carbone à fixation "col de cygne" aluminium et le gros diffuseur sont issus de la 911 RSR, tandis que son moteur est une déclinaison du bloc de la GT3 R. On note aussi la large ouverture dans le bouclier avant pour assurer le refroidissement des freins, les

sorties d'air du capot plastique renforcé de fibre de carbone, les jantes de 20 et 21 pouces. Elle prend à son compte les roues arrière directrices, la suspension active PASM et le torque vectoring. Le freinage en composite céramique reste en option.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Une véritable symphonie mécanique est promise pour cette version toujours radicale, mais très exploitable au quotidien aussi. Une formule unique poussée à son paroxysme, qui se paye au prix fort à partir de 170 000 €, hors options de personnalisation pour en faire une pièce réellement unique.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Aiways

U5 Ne cherchez pas un concessionnaire si vous avez dans l'idée d'acquérir un exemplaire du SUV électrique familial (4,68 m en longueur) Aiways U5. De fait, vous devrez passer commande via le site Internet www.ai-ways.fr. La voiture sera livrée chez vous, et son entretien sera assuré par divers réseaux professionnels, dont Feu Vert ou encore AD Carrosserie. Selon la fiche technique fournie par le constructeur chinois, le propulseur électrique développe 204 ch, entraîne les roues avant et puise son énergie au cœur d'une batterie de traction de 63 kWh. Au résultat : 410 km d'autonomie maximale. Prix avant déduction du bonus de 7000 € : 39 300 ou 42 400 € sous les finitions respectives Standard et Premium.

De
à Z A
Par Jean Bourquin



Aiways U5

McLaren

Artura 680 ch et pas de malus. La supercar Artura, telle que découverte dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, associe son V6 biturbo 3.0 de 585 ch à un électromoteur de 95 ch, ceci expliquant ce miracle. Ses 1 498 kg sur la balance (c'est peu) font le reste, et le tout combiné donne tout juste 129 grammes de CO₂ émis au kilomètre. Comptez 30 km d'autonomie en mode électrique. Prix : 228 000 €.



McLaren Artura

Mercedes

EQA Des SUV électriques comme s'il en pleuvait. Ce coup-ci, c'est Mercedes qui s'y colle, en accordant au SUV compact GLA sa version branchée sur le secteur, alias EQA (4,46 m en longueur en ce qui concerne cette dernière). Dans l'immédiat, le constructeur fait simple : un propulseur électrique, point barre ! Baptisée 250, l'unité en question libère 190 ch, entraîne les roues avant et va chercher sa ration d'électricité au sein d'une batterie de traction de 66,5 kWh. Mercedes donne 426 km d'autonomie maximale. Le chargeur embarqué triphasé de 11 kW est fourni de série. EQA 250 : 47 900 ou 49 900 € sous les finitions Progressive Line et AMG Line. Réservée à la clientèle professionnelle, la livrée Business Line réclame 48 600 €. Le bonus de 3 000 € est accordé dans les trois cas. Le combiné d'instrumentation numérique mise en valeur par un écran de 10,25 pouces et l'écran central tactile présentant la même taille sont de série d'entrée de jeu.



Mercedes EQA

DAIMLER

Citroën

C3 Aircross Offre moteurs à "l'ancienne" pour le SUV urbain C3 Aircross restylé, c'est-à-dire dépourvu de toute hybridation de quelque sorte que ce soit. Deux blocs essence, deux diesels, toutes mécaniques bien connues de nos services : Citroën ne cherche pas midi à 14 heures. La gamme se divise en cinq finitions. **Live** : projecteurs et feux diurnes à LED, régulateur-limiteur de vitesse, jantes acier 16 pouces gratifiées d'enjoliveurs, volant réglable sur les deux plans. Radios numériques DAB, Bluetooth et port USB.

Reconnaissance des panneaux de vitesse et alerte de franchissement de ligne pour les aides à la conduite. **Feel** : climatisation manuelle, écran central tactile 7 pouces. **Feel Pack** : antibrouillards à LED avec éclairage statique d'intersection, radars de recul, rails de toit, vitres et lunette arrière surteintées, volant croûte de cuir. Interface smartphone en prime (Apple CarPlay/Android Auto). **Shine** : climatisation automatique, capteurs de pluie et de luminosité, plancher de coffre escamotable, jantes alliage 16 pouces.

Tablette tactile 9 pouces, navigateur GPS, services connectés, reconnaissance vocale. Avertisseur de risque de collision et freinage d'urgence autonome à basse vitesse. **Shine Pack** : banquette coulissante, mise en tablette du siège passager, accès et démarrage mains-libres, caméra de recul, rétroviseur central photosensible, radars de parking avant, jantes alliage 17 pouces, teinte de la carrosserie biton. Le système de motricité renforcée Grip Control est facturé 300 € sur les deux finitions supérieures.



Citroën C3 Aircross

PHOTOS CITROËN

LA GAMME CITROËN C3 AIRCROSS

Motorisations/Boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.2 PureTech 110 ch BVM6	0 € - 150 €	Live/Feel/Feel Pack/Shine/Shine Pack	18 850 € / 20 200 € / 21 350 € / 23 100 € / 24 800 €
1.2 PureTech 130 ch BVA6	150 € - 260 €	Feel Pack/Shine/Shine Pack	23 750 € / 25 500 € / 27 200 €
Diesel			
1.5 BlueHDi 110 BVM6	0 €	Feel Pack/Shine/Shine Pack	22 800 € / 24 550 € / 26 250 €
1.5 BlueHDi 120 BVA6	0 € - 100 €	Shine/Shine Pack	26 950 € / 28 650 €

COMMENT JAGUAR ET LAND ROVER ESPÈRENT SE RÉINVENTER

AVEC LE PLAN "REIMAGINE", JAGUAR-LAND ROVER ESPÈRE TOURNER LA PAGE ET FINIR AU PLUS VITE LE CYCLE ACTUEL. FACE À LA PERSPECTIVE D'UNE INTERDICTION DE VENTE DES VOITURES À MOTEUR ESSENCE ET DIESEL EN GRANDE-BRETAGNE DÈS 2030, LE GROUPE RECONSTRUIT SES GAMMES.

Par Bertrand Gay

DES RÉSULTATS EN DEMI-TEINTE

Depuis 2008, l'entreprise britannique Jaguar-Land Rover appartient au groupe indien Tata. Dénué d'esprit de revanche sur l'Histoire, Tata a laissé les Britanniques, voire Européens, avec Ralph Spaeth puis désormais Thierry Bolloré, diriger ses marques d'outre-Manche. Et l'entreprise n'a pas manqué de ressources avec une

moyenne de montants investis en R&D, dans le développement de véhicules et dans les usines, compris entre 1,5 et 2 milliards d'euros par an. Au cours de sa dernière année-fiscale – avril 2019 à mars 2020 –, Jaguar-Land Rover a vendu 508 600 véhicules, soit un recul de 12 %. Au cours de l'année calendaire 2020, les ventes européennes de Land Rover ont reculé de 25,7 %

pour atteindre 112 780 unités alors que Jaguar a chuté de près de 40 % à 46 600 unités. Le marché, lui, ne reculait de 24 % dans cette période. Les ventes de Jaguar sur le continent restent faibles avec 21 100 voitures vendues. La marque réalise une majorité des ventes européennes au Royaume-Uni et n'arrive pas à défendre ses positions ailleurs malgré une large gamme.

LE PATIENT ANGLAIS SE NOMME JAGUAR

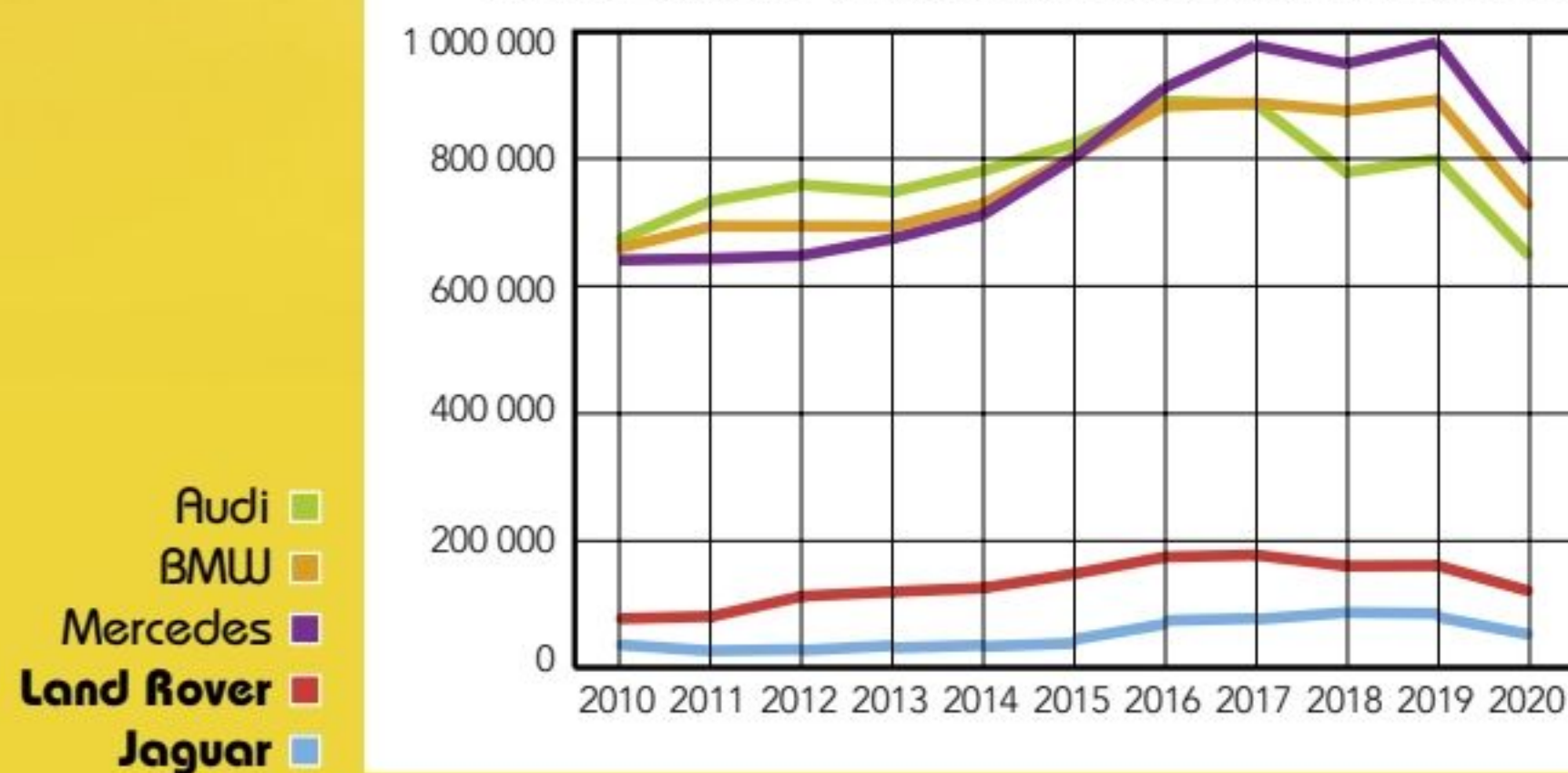
Et cela dessert la marque dont l'image s'est brouillée ces dernières années. Le style en rupture de la précédente berline XJ n'a pas fait l'unanimité tandis que les XF et XE étaient difficilement perçues comme des Jaguar. Les SUV F-Pace et E-Pace ont élargi la gamme sans apporter de hausse des volumes. Depuis 2016, et malgré ces compléments de gamme, les ventes baissent en Europe. Chez Jaguar, la recette du



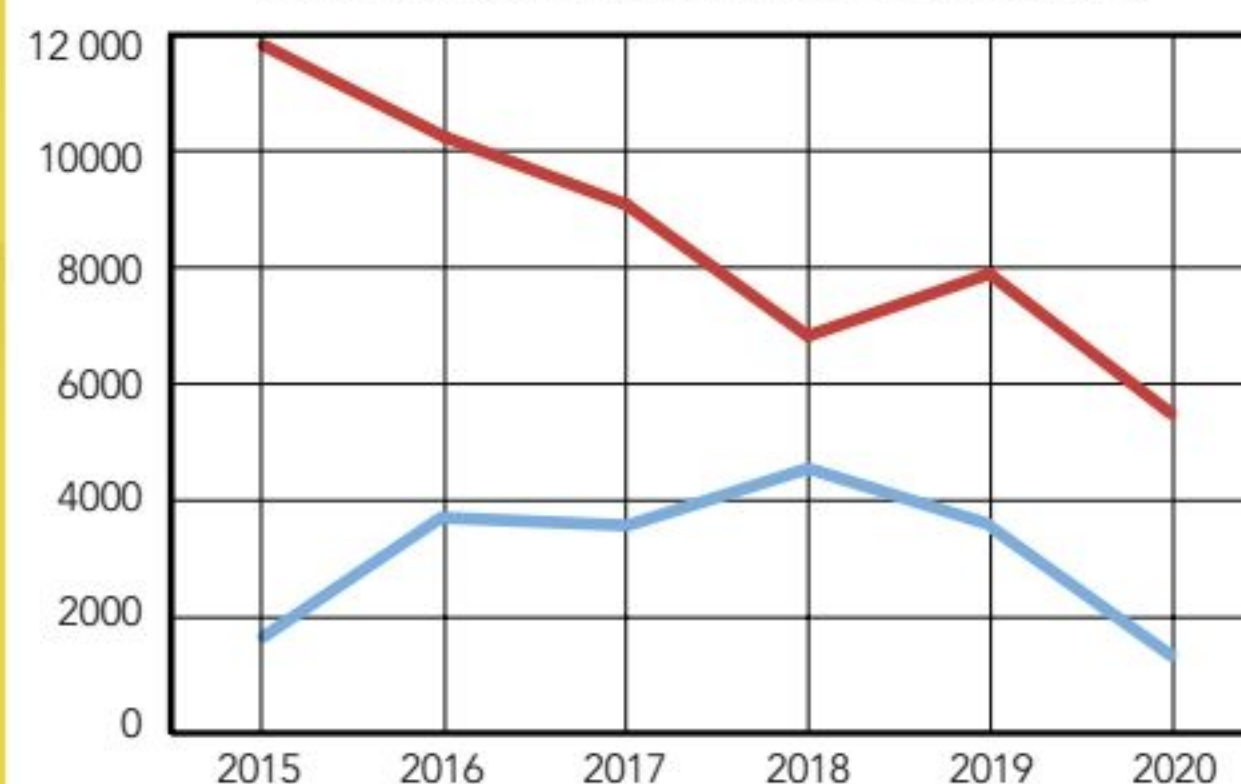


“Jaguar et Land Rover vont établir de nouveaux standards. Nous sommes en train de réinventer le concept du luxe moderne”
Thierry Bolloré, directeur général de Jaguar Land Rover

VENTES JAGUAR-LAND ROVER & PREMIUM EN EUROPE



VENTES JAGUAR LAND ROVER EN FRANCE



SUV n'a pas fonctionné. “Les lancements des F-Pace et E-Pace en 2016 et 2017 ont été trop proches l'un de l'autre”, confie un ancien cadre de Jaguar-Land Rover qui ajoute que les concessionnaires n'ont pas eu le temps de bien présenter le premier à leurs clients alors que le second était lancé quelques mois plus tard. Leurs dimensions proches et leurs styles homothétiques n'ont pas aidé non plus. Enfin, les vendeurs semblent avoir privilégié Land Rover, dont la gamme, foisonnante également, comprend des véhicules plus simples à expliquer et à présenter. Pas étonnant que la performance de la marque Jaguar figure au premier rang des challenges identifiés par Thierry Bolloré, le directeur général de JLR, et son équipe. La comparaison est cruelle avec Land Rover dont l'image et la gamme sont à la fois plus claires et plus logiques. Et les acheteurs le sentent, avec 368 000 Land Rover et seulement 140 000 Jaguar vendues au cours de l'exercice 2019 – 2020.



Jaguar est positionné comme une marque de luxe électrique à fort contenu technologique.



Les SUV Jaguar n'ont pas réussi à accroître les ventes durablement.

taines rumeurs, les performances et les coûts ne garantissaient ni les volumes de ventes ni la rentabilité du projet.

NOUVELLES PLATES-FORMES

La marque désire donc repartir d'une page blanche tant en matière de produits que de technologies. “Le temps est venu de penser au futur et d'imaginer un nouveau chapitre”, a indiqué Thierry Bolloré. Pour cela, le groupe va se doter de trois plates-formes sur lesquelles reposeront l'ensemble de ses véhicules. Deux d'entre elles pourront donner naissance à des véhicules hybrides et électriques et la troisième sera 100 % électrique et entièrement dédiée à Jaguar. En haut de gamme, la plate-forme dite MLA Flex accueillera des moteurs thermiques en position longitudinale dans le cas des hybrides. Les futurs Range Rover et Range Rover Sport ➔

COMMENT RELANCER JAGUAR ?

Le plan Reimagine, présenté mi-février, concerne les deux marques mais l'urgence se nomme Jaguar. Il s'agit de mettre en avant la notion de luxe moderne en visant notamment les jeunes urbains à fort pouvoir d'achat. Pour cela, Jaguar a pris une décision radicale ; devenir une marque n'offrant plus que des motorisations électriques. Dès 2025, Jaguar sera devenue une marque de luxe 100 % électrique avec un renouvellement total sa gamme. Cette transformation radicale a amené la marque à abandonner le lancement de la berline XJ électrique en développement depuis cinq ans. Il s'agit là d'une surprise car la voiture aurait constitué un pont naturel vers l'électrification. Selon cer-

Dotés d'une gamme Jaguar parfois difficile à présenter au client, les concessionnaires ont trouvé plus de facilité dans l'offre Land Rover.



reposeront sur cette architecture à partir de l'année prochaine. La seconde plate-forme, dite EMA, est une plate-forme conçue pour des véhicules électriques avec une hybridation possible. Cette architecture apparaîtra en 2024 pour les futurs Land Rover Evoque, Discovery Sport et des modèles de la marque Jaguar.

La montée en volumes des nouvelles plates-formes sera progressive à partir de 2022 et dès 2027, les nouveaux véhicules représenteront 80 % des ventes du groupe. Et cela va aller extrêmement vite, car en 2026, Land Rover proposera six variantes électriques dans sa gamme et ce sera encore plus simple chez Jaguar avec une offre 100 % électrique. Et l'entreprise prédit qu'en 2030, 60 % des voitures vendues seront électriques, 10 % hybrides rechargeables et 30 % hybrides moyennes et légères..

RATIONALISATION INDUSTRIELLE

Les volumes décevants de Jaguar au cours de ces dernières années avaient entraîné une forte sous-utilisation des capacités de production. Elles vont être réduites de 25 %, notamment par l'arrêt des productions à Castle Bromwich à la fin du cycle de vie des actuelles XE et XF. L'usine de Solihull va être transformée pour produire les voitures sur la base MLA et la tout-électrique pour Jaguar. Halewood produira les voitures sur la base EMA. Avec cette organisation, JLR espère faire remonter son taux d'utilisation des capacités industrielles de 70 % actuellement à plus de 100 % en 2027. L'I-Pace ainsi que l'E-Pace restent assemblés en Autriche chez Magna jusqu'à la fin de leur commercialisation ainsi que le tout récent Defender dans la nouvelle usine du groupe en Slovaquie. Cette organisation simplifiée s'ajoutera aux efforts déjà engagés dans le domaine industriel. Ceux-ci ont permis d'abaisser le seuil de rentabilité



La capacité de production va être réduite de 25 %, notamment par l'arrêt des productions à Castle Bromwich à la fin du cycle de vie des voitures actuelles.

à 400 000 véhicules par an, permettant de viser une marge opérationnelle de 4 %. À moyen terme, avec les premiers fruits du plan Reimagine, celle-ci pourrait atteindre 10 % en 2026, soit un niveau supérieur à celui de certains de ses concurrents.

ET EN FRANCE

La situation de Jaguar et de Land Rover sur le marché français s'inscrit dans un contexte difficile. Paradoxalement, le premier élément est plutôt positif pour Jaguar mais constitue finalement un désavantage. La majorité des ventes des segments de marchés routières et luxe, sur lesquels se trouve Jaguar, est réalisée sur le marché des entreprises. Or, confiait récemment un acteur de la location longue durée, "l'image de

Jaguar est supérieure à celles des trois marques allemandes concurrentes et le choix de la marque britannique par un cadre peut apparaître comme celui de quelqu'un qui estime être supérieur à ses collègues". Voici une des raisons pour lesquelles les volumes de Jaguar sont faibles et ne marquent de hausse que l'année du lancement des nouveaux modèles puis chutent ensuite : de 3 541 unités en 2017 à 4 580 en 2018 avec les SUV F-Pace et E-Pace, puis retour à 3 561 voitures en 2019. En 2020, les ventes se sont effondrées de 64 % avec seulement 1 309 unités. Pour la marque Land Rover, la situation est meilleure avec une cible de clientèle plus claire, mais les différentes étapes de sévérité accrue des taxations liées au CO₂ ont divisé les ventes par deux depuis 2015. ■



En Grande-Bretagne, les Jaguar et les Land Rover seront produites par deux usines : Solihull et Halewood.

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

UN BEAU PARI

En prenant acte de la fin d'un cycle, la direction de Jaguar-Land Rover a décidé de renverser la table. La marque Jaguar sera progressivement recentrée sur les segments du luxe et deviendra entièrement électrique. Il s'agit d'un beau pari qui peut s'avérer gagnant. Jaguar entre dans le 21^e siècle et espère écrire une nouvelle page après celle des D-Type et des V12. Pour Land Rover, l'électrification sera présente mais plus subtile car le risque de pertes de ventes est trop important en cas de rupture radicale.



SI ATTRACTIF QUE VOUS DEVREZ LIRE L'ARTICLE SUIVANT UNE SECONDE FOIS.

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, 1^{er} 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 CO₂ 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, 1^{er} 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, 1^{er} 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 1^{er} 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 10 000 € TTC, selon référence au tarif conseillé en vigueur. (3) Sous réserve d'éligibilité à la prime à la conversion gouvernementale de 1500 €, 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. Voir toyota.fr.



PHOTOS FABIAN KIRCHBAUER



L'i4 est la première berline électrique de BMW. Sur le plan physique, elle ne se distingue guère du concept-car qui l'annonçait dès 2019.



Définie en tant que coupé quatre portes, la BMW i4 s'impose comme la concurrente directe de l'Audi e-tron GT.

BMW i4 : LE TEMPS DES BERLINES

En pleine déferlante de SUV électriques, les grandes berlines de même nature pointent le bout de leur capot. BMW se met sur les rangs avec l'i4.

Pas de teaser, pas de voitures camouflées surprises au fin fond de la Laponie : BMW a dévoilé la version définitive de la berline i4 le 17 mars dernier sans prévenir. En d'autres termes, nous n'attendions pas aussi tôt le modèle de série annoncé par le concept-car Concept i4 découvert il y a deux ans. Par voie de conséquence, l'i4 devrait entrer en concessions plus tôt que prévu, au plus tard à la fin de cette année à en croire le constructeur lui-même. De là à établir un lien de cause à effet avec la récente commercialisation de l'Audi

e-tron GT, il y a un pas que nous nous abstenons de franchir. Nous n'allons pas verser dans le complotisme...

Premier constat, l'i4 se tient dans la droite ligne, sur le plan physique, de l'étude de style précitée. Où l'on retrouve l'imposante calandre en deux parties séparées qui signe les BMW des temps modernes, dont la raison d'être est d'ordre purement esthétique, étant rappelé qu'un électromoteur n'a nul besoin d'oxygène et se passe donc des services d'une calandre trouée. Les voitures électriques conçues comme telles, de fait, se reconnaissent à leurs faces avant fermées. Pas chez BMW. À dire vrai, et hormis les jantes semi-fermées et l'absence de sorties d'échappement, l'i4 ne marque guère sa différence avec sa sœur thermique Série 4 Gran Coupé.

Que se cache-t-il derrière cette immense calandre, qui n'est là que pour faire joli ? 530 ch au grand maximum. Pour le reste, mystère et boule de gomme...

Jusqu'à 590 km d'autonomie, au mieux

"La BMW i4 sera disponible sous différentes versions." Nous citons le communiqué de presse, pour le moins laconique. Tout juste apprenons-nous que la puissance de la version la plus performante s'élève à 530 ch (390 kW) et que l'autonomie maximale atteint 590 km. Une valeur plus qu'estimable, entre parenthèses. Pour les motorisations de rang inférieur, les capacités des batteries qui leur sont accolées et les rayons d'action qui en résultent, il faudra patienter encore un peu pour en savoir davantage.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
fin de l'année

Prix : à partir de **85 000 €***

Concurrentes : **Tesla Model S** et **Audi e-tron GT**

* Estimation.

2000

C'EST LE NOMBRE DE BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIFIÉS QUE LE GROUPE CARREFOUR INSTALLERA DANS SES HYPERMARCHÉS D'ICI À DEUX ANS.

Les bornes de cette enseigne de la grande distribution, qui compte à ce jour 70 points de recharge sur l'ensemble des parkings de ses magasins, disposeront d'une puissance allant de 22 à 350 kW. 56% des machines installées seront des superchargeurs, précisent les dirigeants de Carrefour. Cette démarche privée s'inscrit dans le plan "100000 bornes" lancé par le gouvernement.



TECHNOLOGIE

La réalité s'augmente

Audi dévoilera le SUV Q4 e-tron dans les semaines qui viennent. Le nouvel arrivant ne recourt qu'à la locomotion électrique pour se déplacer, comme l'appellation "e-tron" l'indique. Quant à savoir quelle puissance développeront, au total, les deux électromoteurs retenus, il faudra patienter encore un peu. En revanche, l'intérieur du Q4 e-tron fait déjà le buzz sur le Net. Et pour cause : le volant à double méplat présente une forme indéfinissable (sauf à transformer cet article en roman) et l'affichage tête haute fait appel à la technologie dite de la "réalité augmentée". Grosso modo, les informations s'affichent sur le pare-brise dans la "profondeur" (c'est l'effet visuel que le dispositif procure) à l'aide d'une caméra frontale qui filme en permanence l'environnement. Reste à savoir si tout cela ne perturbe pas le conducteur. L'affichage, en effet, prend place très haut, dans son champ de vision plein axe.



La réalité augmentée de l'Audi Q4 e-tron.

TOBIAS SAGMEISTER



OPEL

Opel Manta GSe ElektroMOD.

ICÔNE

Hommage en mode électrique

Il y a leetrofit et le restomod... À ne pas confondre. Dans le premier cas, on prend une voiture ancienne, on retire son moteur thermique et on le remplace par un propulseur électrique. Dans le second, on s'inspire d'une voiture ancienne en matière de design, on part d'une plate-forme moderne destinée à l'électrification et on bourre l'intérieur d'écrans. Dernier exemple en date : l'interprétation contemporaine de l'iconique Renault 5. Opel se met sur les rangs, en partant du coupé Manta né dans les années 70. Belle réussite esthétique à première vue, fidèle au modèle d'origine même après la greffe de la calandre dite "Vizor" qui signe les Opel actuelles. En ce qui concerne les données techniques, motus et bouche cousue. Une entrée en production est-elle envisagée ? Silence radio, là encore. Nous, nous prenons.

ANNIVERSAIRE

Sans retrofit

La Jaguar Type E a 60 ans. À cette occasion, le constructeur britannique met à la vente douze répliques d'un modèle qui fit sa gloire : six coupés et six cabriolets, par esprit d'équité. Les répliques sont à l'identique, faut-il le préciser ? L'expression inclut le moteur, qui sent bon l'essence. Soit un 6 en ligne 3,8 l riche de 265 ch formé dans des matériaux modernes et exploité par une boîte mécanique à cinq rapports. En bref, pas de propulseur électrique pour fêter dignement l'anniversaire de ce mythe parmi les mythes. Merci Jaguar. Les voitures sont vendues par paires (un coupé, un cabriolet) à des prix non communiqués. Tarif pas très éloigné du million d'euros, c'est ce que l'on entend dans les couloirs de L'Auto-Journal.



Jaguar Type E : des répliques à l'identique.

JAGUAR



MITSUBISHI

“C’est fondamental au moment où nous lançons un nouveau produit, l’Eclipse Cross PHEV.”

Patrick Gourvennec,
président de Mitsubishi
Motors France.

Le commentaire mérite explication. Un, Mitsubishi recentre ses activités sur l’Asie du Sud-Est et maintient une présence symbolique en Europe. La gamme se réduit désormais au SUV susmentionné et au pick-up L200. Deux, Renault et Nissan, ses alliés, émettent quelques réserves sur la question. Trois, et en conséquence, Renault annonce qu’il produira en Europe deux modèles badgés Mitsubishi, soit les clones de la Clio et du Captur selon toute vraisemblance. Début des opérations en 2023.

REPORTS L’histoire sans fin

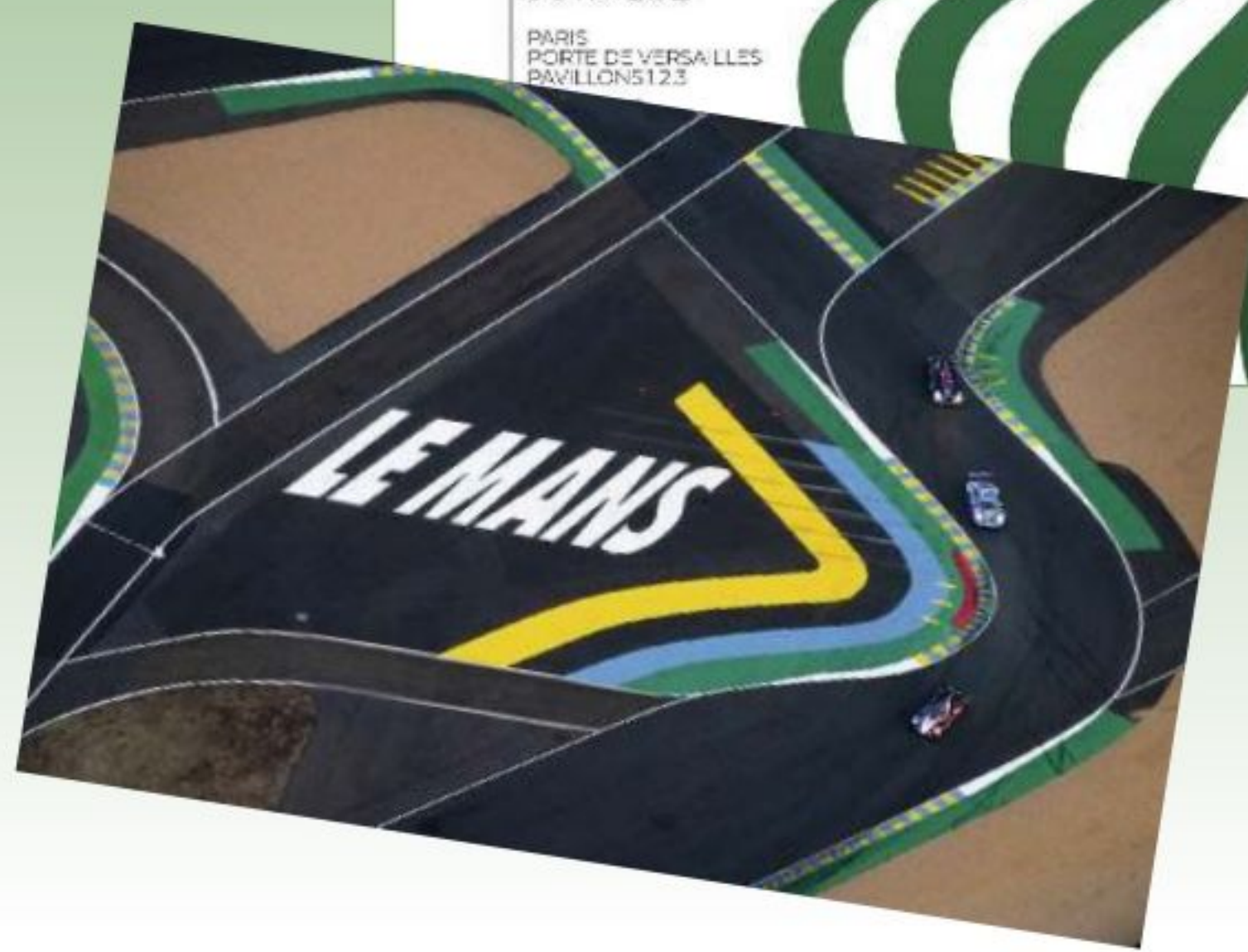
À chaque quinzaine, son lot de reports d’événements et de rencontres en relation avec l’automobile (sportifs et autres)... La lassitude et la tristesse nous gagnent.

– Rétromobile

Initialement programmée au début du mois de juin, l’édition 2021 du grand raout de la voiture ancienne est annulée. Rendez-vous est pris l’année prochaine à Paris, du 2 au 6 février, porte de Versailles.

– 24 Heures du Mans

Cette année encore, la course des 24 Heures du Mans aura bien lieu, mais pas aux dates habituelles, c’est-à-dire à la mi-juin. L’événement est reporté au week-end des 21 et 22 août, au même endroit... La raison : assurer le retour du public, dans des conditions sanitaires drastiques, c’est entendu. Pour information, les 24 Heures seront diffusées par la chaîne L’Équipe, après onze ans de présence sur France Télévisions.



117 547

C’EST LE NOMBRE DE RENAULT NEUVES NOURRIES AU GAZOLE IMMATRICULÉES EN FRANCE EN 2020.

De fait, Renault est le constructeur qui a écoulé le plus de voitures neuves équipées de moteurs diesel l’an dernier, à raison de 23,3% de ses ventes globales. Suivent Peugeot (114 757 unités, 22,8% de ses ventes) et Citroën (58 228 unités, 11,5% de ses ventes). Sur les deux premiers mois de l’année 2021, le taux de dieselisation des ventes de Peugeot atteint 30,5%, contre 17,1% pour Renault, 14,1% pour Citroën, 6,6% pour Volkswagen et 5,4% pour Mercedes.

CHRIS HUNSICKER/ACE TEAM



NICK DIMBLEBY

ÉLECTION

La surprise des cheffes

Les 50 journalistes qui composaient le jury du concours international Women’s World Car of the Year 2021 (faut-il traduire ?) ont rendu leur verdict. Selon nos consœurs, la meilleure voiture du moment (à l’échelle de la planète) est le Land Rover Defender. Certes, le préjugé sexiste qui fait des femmes des collectionneuses de petites autos n’a jamais répondu à aucune

réalité, mais la surprise reste de taille. La jeune Suédoise Greta Thunberg doit l’avoir mauvaise, le fait est. Le Defender, reconnaissons-le, n’est pas ce qu’il y a de mieux en matière de lutte contre le réchauffement climatique... D’un autre côté, au fin fond du bush australien, dans les coins perdus de la pampa argentine ou au nord de la Laponie au mois de janvier, c’est très bien, le Defender.

ART

Idée lumineuse

Renault repense son emblème, qui reste sous forme de losange, cela va sans dire, mais cela va mieux en le disant. Fini l'effet 3D du logo actuel, par ailleurs totalement plein, place à un ornement posé à plat parcouru de deux traits épais parallèles et anguleux à souhait. Ce n'est pas tout. Le nouveau blason est lumineux, afin de marquer l'entrée de plain-pied de Renault dans l'ère électrique. Puisque l'on en parle, cette signature



GREG

des temps modernes illuminera en premier lieu le capot de la Mégane E-Tech Electric qui est attendue en fin d'année.

Les chiffres du marché français des voitures électrifiées rechargeables en février 2021



14 897

C'est le nombre de voitures électriques immatriculées en France sur les deux premiers mois de l'année (- 27 % par rapport à la même période en 2020).

74%

C'est la part du marché des voitures hybrides rechargeables acquises par les entreprises en février. A contrario, les particuliers représentent 56 % des ventes de voitures électriques.

1 484

C'est le nombre de Peugeot e-208 immatriculées en février. Suivent la Tesla Model 3 (1 166 unités), la Renault Zoe (1 074 unités), la Renault Twingo Electric (810 unités) et la Fiat 500e (645 unités).

17 316

C'est le nombre de voitures hybrides rechargeables immatriculées sur les deux premiers mois de l'année (en progression de 125 %).

Électrification :
Aston y va

Au moment où bon nombre de marques de prestige, à l'exemple de Jaguar, annoncent qu'elles convertiront l'ensemble de leurs gammes à la locomotion électrique dans des délais très rapprochés, Aston Martin se montre plus prudent. Programmés en 2025, ses deux premiers modèles électriques côtoieront leurs homologues nourris à l'essence autant de temps que la loi le permettra. Il devrait s'agir d'un SUV et d'un coupé sportif. Allons bon...

Volkswagen :
la "Sainte-Trinité"

Des SUV électriques comme s'il en pleuvait, mais toujours pas de berlines de même nature dans la gamme Volkswagen. Ça vient. Baptisé "Trinity", le projet à l'étude avance sur trois axes : des temps de recharge très courts, un haut degré de conduite autonome et un mode de production simplifié à l'extrême. À vérifier le moment venu. Pas avant 2026.

Peugeot :
fin du rêve américain

Des 3008 et des 508 qui sillonnent la Route 66 avec Aretha Franklin en bande-son : le rêve était encore permis il y a un an à peine. On oublie. C'est validé, Peugeot ne retournera pas aux États-Unis. Le groupe Stellantis entend débayer le terrain pour Alfa Romeo, déjà dans la place. Pour la Route 66, il reste la 403 de Columbo...



MODE

Une collection signée DS

Le constructeur automobile DS s'est invité à la Fashion Week, ou semaine de la mode en bon français, organisée du 1^{er} au 10 mars dernier à Paris. Il y a fait sensation. À raison. Sa collection de quatre vêtements (un bomber, un manteau et deux tee-shirts) avait pour particularité et pour fonction annexe d'absorber les émissions de CO₂ rejetées par les voitures, dont les siennes. Et comment ? À l'aide d'une fine couche d'algues intégrée au tissu, tout simplement. Le procédé permet d'absorber autant d'oxyde d'azote qu'un arbre sur une durée de six mois, entend-on chez DS. Ces vêtements n'auront pas de suite, c'est entendu. Cela posé, garnir d'algues tueuses de CO₂ les sièges des voitures du futur est une piste à étudier. Et cela avec le plus grand sérieux.



SCALP APRÈS CAPTUR

Une bonne coupe vous change un homme ou une femme! Un SUV aussi, semble-t-il. Renault a pris son "petit" Captur, l'a bien étiré et... biseauté pour nous servir un Arkana qui a tout d'un grand. Vraiment?

Par Méline Priam Photos Adrien Cortesi



Sans vouloir remuer le couteau dans la plaie, il faut reconnaître que le roi de la citadine, l'as du monospace des années 2000, n'a pas négocié au mieux le virage SUV lors de la décennie suivante. Non pas que Renault soit arrivé après la bataille. Au contraire. Il a lancé son Koleos dans l'arène avant d'autres. Mais n'a pas vraiment tiré profit de cette avance et, disons-le pudiquement, n'a pas rencontré le succès escompté. Ni avec le Koleos ni avec le Kadjar. Même si les chiffres de vente du dernier donneraient le sourire à bien des concurrents, les deux Renault sont éclipsés

par Sa Majesté Peugeot 3008. Ces deux-là apparaissent sans doute trop consensuels, timides... Que sais-je encore. Le seul de la famille à connaître la réussite, c'est le Captur ! Le premier a lancé la mode des SUV urbains, et tout va très bien, merci, pour l'actuel. L'autre tendance du moment, ce sont les SUV... coupés. S'il y a matière à débattre sur le concept, force est de constater que beaucoup de constructeurs s'y mettent, comme Volvo par exemple (*lire p. 24*). Alors, qu'à cela ne tienne, s'est-on certainement dit dans les bureaux de Boulogne-Billancourt. Nous avons ce qu'il faut dans les cartons pour concevoir un SUV coupé du gabarit du

Kadjar (voire un peu plus : 4,57 m contre 4,49 m), mais plus moderne et... "sexy". Cependant, malgré un gabarit similaire et des signes distinctifs qui lui permettent d'endosser le rôle d'un Audi Q3 Sportback ou d'un BMW X2 "populaire" et abordable, il n'a aucun lien de parenté avec le Kadjar.

Techniquement, l'Arkana est le grand frère du Captur.

Il en reprend la plate-forme (certes étirée de 34 cm), plus récente et capable de recevoir les dernières motorisations mises au point par Renault, à commencer par les hybrides. Pour ➔





L'avis de Mélina Priam



Sans doute le SUV compact Renault le plus réussi. Mais sa ligne vend une sportivité qui ne se retrouve pas tout à fait au volant, du moins sur cette version.

60%
Quotient
Émotionnel

L'ambiance à bord est plus proche de celle d'un Captur que de celle du Kadjar, et personne ne s'en plaindra. Malgré quelques détails de finition, l'Arkana prend soin d'afficher une tenue en rapport avec les standards de sa catégorie.

autant, point de version E-Tech Plug-in au menu ! L'Arkana se contentera de l'ensemble hybride "simple" de la... Clio, porté à 145 ch. Viendra aussi une version TCe de 160 ch, pour coller davantage à son look sportif. Dans l'immédiat, c'est avec un Arkana TCe de 140 ch – moteur qui équipe bon nombre de Renault, du Captur justement au... Kadjar – que nous faisons connaissance. Et vous l'aurez compris, cher lecteur, les irréductibles du diesel devront passer leur chemin : l'Arkana n'en veut point sous son capot. Idem pour les amateurs de transmission intégrale, le châssis du Captur ne le permettant pas.

Néanmoins, difficile de se croire au volant d'un dérivé du fameux SUV urbain.

Encore qu'en matière de présentation intérieure les similitudes soient très nombreuses, à commencer par la partie supérieure de la planche de bord, l'instrumentation numérique ou bien le grand écran central qui supporte le système multimédia. L'encombrement joue aussi pour beaucoup. Surtout, aujourd'hui, une

Avec ses 4,57 m de longueur, l'Arkana se glisse pile entre un Kadjar (4,49 m) et un Koléos (4,68 m). Mais c'est bien la plate-forme du Captur (4,23 m) qui a été préférée pour lui servir de base. Elle a été allongée de 34 cm, dont 8 cm sur l'empattement.





❶ Selon le mode de conduite, l'affichage de l'instrumentation de bord évolue. Mais ne rêvez pas : il n'est pas aussi paramétrable que sur une Mercedes ou une Audi.

❷ Le système multimédia Easy Link connecté a fait ses preuves. Il est de série à partir du 2^e niveau de finition et adopte la technologie Over the air permettant des mises à jour automatiques comme... Tesla ! Enfin, pour le GPS au moins.

❸ Certaines commandes traditionnelles perdurent et tant mieux pour la facilité d'accès. C'est le cas de celles de la climatisation. Mais, surprise, l'Arkana hérite du bruyant système monozone du Captur.

plate-forme ne préfigure pas du comportement routier. Il suffit d'une modification des réglages de trains roulants, d'amortisseurs ou de direction, pour donner un tout autre tempérament routier à une voiture. Évidemment, cette mise au point, l'Arkana y a eu droit. Les voies avant et arrière ont notamment été élargies, de 2 mm à l'avant et de 37 mm à l'arrière. Renault nous a même assuré que la version vendue chez nous "n'avait" rien à voir avec son cousin coréen, le Samsung XM3 (*lire encadré*). Pour autant, contrairement à ce que laissent présager sa poupe fuyante et son look dynamique, l'Arkana n'est pas un sportif. L'équipe Renault a eu beau nous vanter une agilité jamais vue sur un SUV portant le losange, ne nous emballons pas trop. Ce n'est pas faux, mais s'il n'est pas pataud, vire à plat, évite le roulis et propose même un train avant plein de bonne volonté, bien guidé par une direction agréable, ce n'est pas non plus une Alpine A110 qui aurait pris de la hauteur ! L'Arkana se révèle avant tout équilibré, facile à prendre en main, prévenant et soucieux de ménager un bon confort de suspension, malgré quelques réactions un peu sèches sur certaines irrégularités. Avec 140 ch sous le capot pour un engin qui frise les 4,60 m, il ne faut pas non plus s'attendre à être collé au siège à la première accélération. Heureusement, il n'est pas trop lourd – qualité qu'il tire de la plate-forme du Captur, ce qui évite au 1.3 turbo essence ➔

Les faux triplés !

Attention à ne pas confondre Arkana et... Arkana ! Pour la première fois de son histoire, ce n'est pas la France qui a la primeur d'une nouvelle Renault. Le Renault Arkana est commercialisé en Russie depuis... 2019. Méfiez-vous toutefois des apparences : un Arkana peut en cacher un autre. Renault nous le promet, derrière un style identique (ou presque), "notre" Arkana n'a rien de commun avec son cousin russe, conçu, lui, sur la base plus rustique d'un Duster et qui, à ce titre, peut d'ailleurs recevoir une transmission 4x4. L'Arkana vendu en France (mais aussi depuis plusieurs mois au... Chili !) est en revanche la version européenne du Samsung XM3. Tous deux sont conçus sur la même base technique et sortent de la même usine de Busan en Corée du Sud. Là encore, Renault nous assure que l'Arkana a été adapté aux standards européens. C'est vrai, mais il est probable que les salariés Renault préféreraient le fabriquer chez nous !



L'ARKANA AFFICHE UN PROFIL PLUS ÉLANCÉ QUE LE KADJAR. IL EST D'AILLEURS PLUS LONG DE 8 CM. MAIS C'EST SUR LA BASE TECHNIQUE DU CAPTUR QU'IL REPOSE ●●●

d'être à la peine. Mais ce moteur s'apprécie plus pour sa progressivité, sa discrétion, sa rondeur que pour sa nervosité et ses envolées lyriques à 4000 tr/mn ! Et même si elle effectue les changements de vitesses dans le bon tempo, la boîte EDC7 n'est pas toujours la plus réactive du marché. Le duo a aussi une autre vertu : son appétit raisonnable. Nous avons relevé une consommation moyenne de 7,2 l/100 km, surtout due à quelques excès en ville (7,8 l/100 km).

À bord, les habitués du losange trouveront vite leurs marques.

Comme évoqué plus haut, l'ambiance à bord reprend les codes actuels des derniers modèles de la marque, et non ceux, vieillissants, du Kadjar, encore moins du Koleos. Évidemment avec plus d'espace qu'à bord d'un Captur. Plus, mais pas beaucoup plus. Certes, grâce à une implantation assez basse de la banquette arrière, l'Arkana évite l'écueil d'une garde au toit sacrifiée sur l'autel du style. Les passagers arrière bénéficient de suffisamment de place pour installer leurs jambes, comme à bord du Captur lorsque sa banquette est reculée au maximum. Mais l'Arkana n'est guère plus large, et celles et ceux qui cherchent avant tout de l'habitabilité et du sens pratique devront toujours privilégier ce bon "vieux" Kadjar ! Encore que l'Arkana offre un coffre sensiblement plus grand. Les centimètres n'ont pas été placés au même endroit.

Il prend soin aussi d'afficher des standards plus haut de gamme. C'est la moindre des choses puisqu'il entend être classé dans la catégorie supérieure. Il se pare de matériaux et d'inserts plus cossus, surtout dans cette livrée R.S. Line, qui dispose d'une sellerie spécifique joliment surpiquée, ou encore d'un pédalier en alu. Quelques détails malencontreux rappellent tout de même



Renault est particulièrement fier des jantes de la version R.S. Line, qui reçoivent pas moins de 5 couches de peinture ou vernis. Mais elles engendrent un malus de 50 €.

parfois ses origines, comme une climatisation monozone et surtout très bruyante. Pour nous faire oublier ces peccadilles, il bénéficie des dernières technologies embarquées développées par Renault, à commencer par le système multimédia connecté, lequel se met désormais à jour grâce au principe *Over the air*. En somme, plus besoin de passer en concession pour la mise à jour de la cartographie. Au menu également : toutes les aides à la conduite du moment, y compris le système de conduite semi-autonome de niveau 2, même si celui-ci reste en option. De quoi ringardiser définitivement les Kadjar et Koleos. En prime, l'Arkana se permet même d'afficher des tarifs plus abordables que ceux du Kadjar (2 700 € pour une version TCe 140 ch Intens) et... d'échapper au malus, à condition de rouler sur du 17 pouces. □





RENAULT ARKANA

1.3 TCe

140 ch EDC7 R.S. Line

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	■ 140 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	■ 260 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1 333 cm³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. dble embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,5 m
Pneumatiques	215/55 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,57/1,83/1,58/2,72 m
Poids/tractable freiné	1 391/900 kg

Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 31,5/9,8 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 9,1 s
Vitesse maxi	■ 198 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 143/146 cm
Volume de coffre	■ 553 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 42,7/63,7/68 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	■ 34 700 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 50 € (133 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	36 850 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL, cam. recul + Park Assist, Bluetooth, charg. smartphone induct., clim auto, compteurs num., dét. angles morts, feux AV 100% LED + codes/phares auto, frein. urg. auto + dét. piét. et cycl., jantes all. 18 pouces, lect. pan., rég. vit. adapt., sell. cuir, sièges AV chauff., syst. mult. avec écran tact. 9,3 p./ GPS connecté/Android Auto, Apple CarPlay/prise USB...

Options

Peinture métal./spé (650/850 €), roue de secours galette (180 €), syst. conduite auton. de niv. II (600 €), syst. HI-FI Bose (700 €), toit noir/ouvrant (900 €)...

Consommations

Moyenne	■ 7,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 7,8/6,9/6,8 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 694 km/50 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Corée du Sud

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



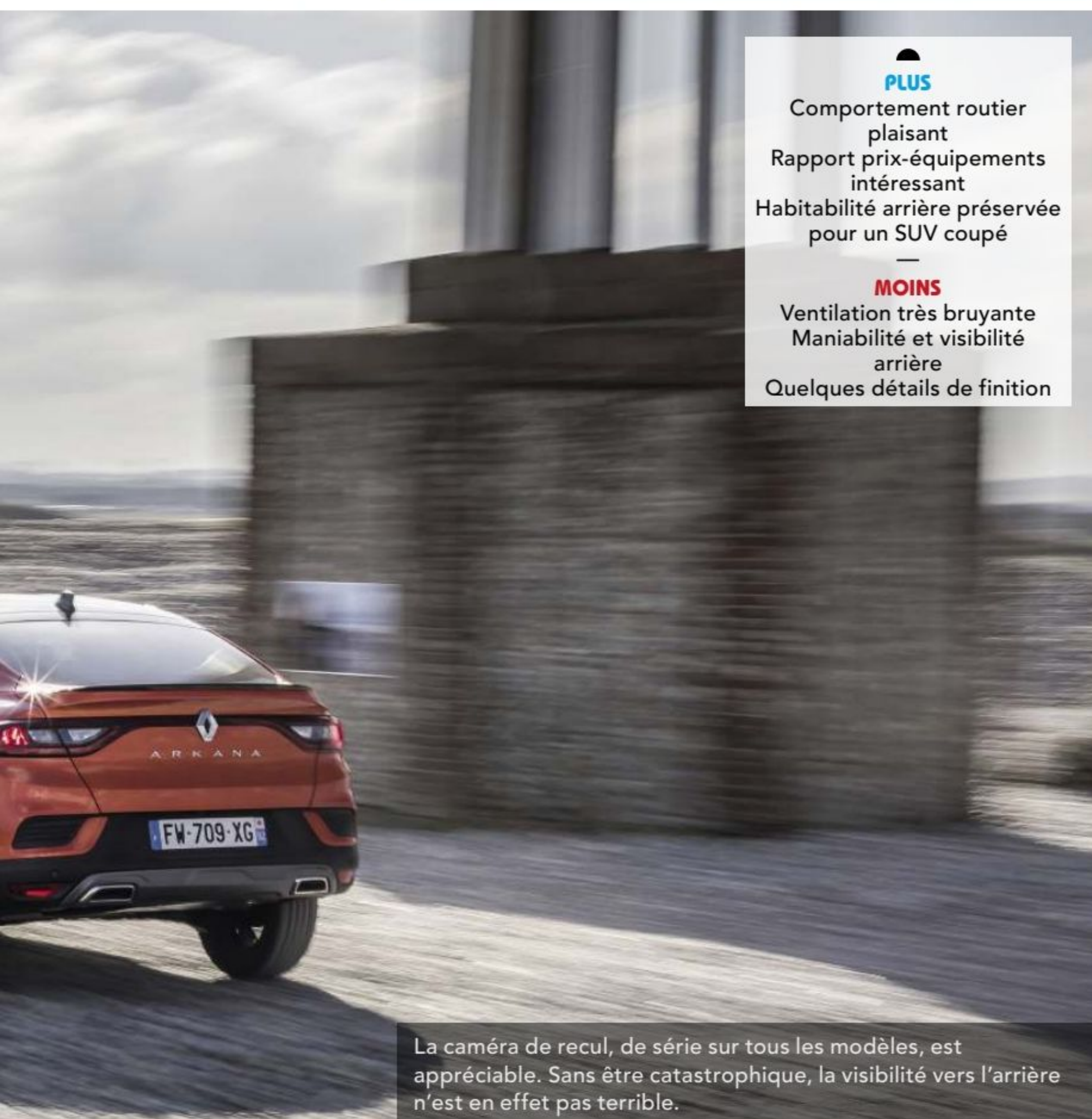
Enfin un SUV qui donne envie ! Conçu sur une base technique de Captur, l'Arkana nous fait oublier ses origines en les habillant d'atours plus raffinés. Mais il en tire profit pour garantir des prestations routières dignes de la catégorie supérieure.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Les passagers arrière ne manquent pas d'espace. Pour autant, l'Arkana n'est guère plus large qu'un Captur, et ce sera un peu juste de faire voyager trois ailiers du XV de France à l'arrière.

❷ En revanche, les centimètres ajoutés à la plate-forme profitent grandement au volume du coffre, plus grand que celui du Kadjar. Hélas, le seuil de chargement est un peu haut.



PLUS
Comportement routier plaisant
Rapport prix-équipements intéressant
Habitabilité arrière préservée pour un SUV coupé

MOINS
Ventilation très bruyante
Maniabilité et visibilité arrière
Quelques détails de finition

La caméra de recul, de série sur tous les modèles, est appréciable. Sans être catastrophique, la visibilité vers l'arrière n'est en effet pas terrible.



Fini de rire !

Après avoir lancé un SUV 100 % électrique, la marque anciennement britannique MG confirme son retour en Europe avec un deuxième SUV, cette fois hybride rechargeable, qui devrait changer notre perception de l'industrie automobile chinoise...

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre





L'avis de Cyril Biotteau



Ce qui m'a le plus bluffé dans cet EHS : sa qualité de présentation, qui pourrait en remonter à certains SUV premium...

50%
Quotient
Émotionnel

Si vous en étiez resté aux SUV chinois des années 2000, catastrophiques en crash-test, copies sans vergogne de modèles allemands et finis comme une voiture de l'Est durant la guerre froide, il va falloir réviser votre point de vue. MG, désormais aux mains du chinois SAIC, qui n'est autre que le premier groupe automobile dans son pays (!), propose avec son EHS un SUV hybride rechargeable de 258 ch de la taille du DS 7 Crossback. Déjà intéressant car en plein dans la tendance actuelle, mais quand vous saurez que ce SUV ne coûte pas plus cher qu'un Captur E-Tech hybride rechargeable (nettement plus petit et moins puissant), qu'il est garanti sept ans ou 150 000 km (la garantie de Kia enfin égale !) et qu'il a reçu 5 étoiles par l'EuroNCAP, vous commencez normalement à prendre au sérieux ce MG EHS. Et ça devrait continuer en montant à bord et en découvrant une planche de bord et un habitacle

à la présentation tout à fait correcte qualitativement, répondant aux standards européens, voire un peu plus par certains détails soignés, comme les aérateurs latéraux ou ce couvercle de vide-poche en alu brossé du plus bel effet au bas de la console centrale. Les plastiques ne sont pas *cheap*, pas durs non plus en partie supérieure de la planche de bord, idem pour les contre-portes. Le contenu technologique ? Pas mal non plus, avec un écran central tactile de 10,1 pouces un peu lent au démarrage mais ensuite assez réactif et un combiné d'instruments numérique de 12,3 pouces, malheureusement assez peu personnalisable. Les aides à la conduite modernes font partie de la dotation de série avec freinage automatique d'urgence, surveillance des angles morts ou encore régulateur adaptatif. L'habitabilité se révèle pour sa part remarquable, en tout cas pour les passagers, vraiment bien installés, ceux de l'arrière bénéficiant de petites attentions esthétiques réussies, comme les

Le MG EHS laisse découvrir un châssis pas très dynamique mais privilégie le confort, aussi bien pour le filtrage que pour l'insonorisation.





Une des surprises vient de la qualité de présentation et du soin apporté à certains détails comme les aérateurs latéraux ou le couvercle de rangement en alu au bas de la console centrale.

❶ L'écran central tactile de 10,1 pouces est de série et comporte les habituels accès aux GPS, radio, Bluetooth, etc. Il permet également d'accéder aux modes de gestion de la batterie, dont un mode recharge en roulant. ❷ Le combiné d'instruments numérique de 12,3 pouces fait également partie de la dotation de série. Dommage qu'il ne soit guère personnalisable : seule la partie centrale peut être modifiée.

QUEL QUE SOIT LE TERRAIN, CE MG EHS SE MONTRE DOUÉ EN CONFORT, AUSSI BIEN POUR LA QUALITÉ DE FILTRAGE QUE POUR L'INSONORISATION ●●●

ouvertures chromées au niveau des appuie-tête avant ou le vide-poche chromé (bis) sur l'accoudoir central. La version Luxury de notre modèle d'essai avait en prime droit à un toit ouvrant panoramique impressionnant ! Seul le coffre, avec 348 dm³ mesurés sous cache-bagages, n'est pas à la hauteur : le DS 7 Crossback hybride rechargeable compte 200 dm³ de plus !

La fiche technique, quant à elle, place l'EHS parmi les SUV compacts hybrides rechargeables les plus puissants avec 258 ch. Mais les performances ne sont pas à la hauteur pour autant : il perd par exemple deux secondes au 1 000 m départ arrêté face à un Citroën C5 Aircross PHEV de 225 ch seulement, ou face à un Mercedes GLA 250 e de 218 ch.

Certes, ce n'est pas une catastrophe, mais la puissance annoncée s'est un peu perdue en route.

Nous avons un début d'explication : la transmission. En effet, contrairement à tous ses rivaux, cet EHS utilise non pas une mais deux boîtes de vitesses, une à 6 rapports pour le moteur thermique et une à 4 rapports pour le moteur électrique (nous n'en avons senti que 3...), chacune envoyant le couple vers les roues avant. Le constructeur communique lui-même sur l'équivalent d'une boîte à 10 rapports. Une véritable usine à gaz en somme et le problème est que 10 rapports à passer, quand la boîte est lente, ça fait beaucoup de temps perdu... C'est particulièrement perceptible si vous mettez le mode tout-électrique (et donc lorsque la →



boîte associée au moteur électrique est la seule à fonctionner) et que vous accélérez franchement : vers 80 km/h, la boîte prend tellement de temps pour passer le rapport que le compteur "recule" de 2 ou 3 km/h ! Bref, sur ce point, il reste de gros progrès à faire !

L'autre point noir concerne la consommation : pas celle d'électricité, acceptable même si l'autonomie électrique (43 km) aurait pu être meilleure vu la taille de la batterie. Non, c'est celle d'essence qui pose un problème. Batterie déchargée, nous avons en effet relevé 9,6 l aux 100 km, soit davantage que tous les concurrents. Passe encore. Mais même batterie chargée, l'EHS consomme trop dès lors que vous sortez de la ville. Sur autoroute, il n'y a carrément aucune différence entre batterie pleine et vide.

En fait, le mode hybride laisse fonctionner la batterie à basse vitesse uniquement, et fait très tôt appel au moteur thermique.

Selon nos mesures, lorsque la batterie est pleine, la consommation descend à 4,6 l/100 km sur notre cycle urbain, mais elle remonte rapidement à 9,3 l aux 100 km sur route, voire à 10 l sur autoroute. En conséquence, le MG hybride rechargeable n'est intéressant qu'en ville pour la consommation, à condition, de surcroît, que vous le rechargez souvent. Et ce, encore plus qu'avec les autres SUV hybrides rechargeables du marché. Mais, quel que soit le terrain, ce MG EHS se montre doué en confort, aussi bien pour la qualité de filtrage que pour l'insonorisation.



En contrepartie, il manque de dynamisme et engendre pas mal de roulis. Rien de rédhibitoire, il se révèle tout à fait moderne dans ses réactions, sain, cadré au pire par un ESP efficace. Là encore, l'image du mauvais produit parce que chinois n'a plus lieu d'être.

En revanche, celle d'un produit moins cher peut perdurer : notre modèle d'essai, à 36 850 € options comprises et très bien équipé, coûte moins cher qu'un Captur hybride rechargeable de 160 ch en finition RS Line (37 050 €), moins bien fourni. En outre, le SUV chinois est bien plus spacieux, pour les passagers en

tout cas. Enfin, pour rassurer les acheteurs européens sur d'éventuels soucis de fiabilité, MG propose ce qui se fait de mieux en garantie avec une couverture qui court sur sept ans ou 150 000 km. Reste le problème du réseau, qui est totalement à reconstruire. Pour l'instant, il est embryonnaire avec une trentaine de points de vente en France à l'heure où nous écrivons. Un chiffre qui devrait évoluer rapidement, puisque 60 ouvertures sont annoncées d'ici à fin 2021. Mais pour les premiers acheteurs, ce maillage a le même problème que l'image de la marque renaissante : ils sont encore en devenir. ■



① Les passagers arrière sont très bien installés en ce qui concerne l'habitabilité, et bénéficient en plus de quelques attentions agréables avec les appuie-tête avant ajourés, un grand toit vitré ou un accoudoir central recelant quelques rangements.

② Le coffre constitue un point faible de l'EHS avec moins de 350 dm³ de volume mesuré : même pour un hybride rechargeable, c'est petit !





MG EHS Plug-in Hybrid Lux.

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	■ 162 ch à 5 500 tr/mn (th.) + 122 ch (élec.) ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 250 Nm à 1 700 tr/mn (th) et 230 Nm (élec.) ⁽²⁾
Type	4 cyl. en ligne, ess. turbo
Cylindrée/puissance fiscale	1 490 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	auto/6 (th.) + auto/4 (élec.)

Châssis

Diamètre de braquage	■ 12,5 m
Pneumatiques	215/60 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,57/1,88/1,66/2,72 m
Poids/tractable freiné	1 792/1 500 kg

Performances

1 000 m d.a. bat. pl./vide	■ 29,8/31,4 s
0 à 100 km/h bat. pl./vide	■ 8,2/8,7 s
90 à 130 km/h en D bat. pl./v.	■ 6,3/6,4 s
Vitesse maxi/100 % élec.	■ 190 ⁽³⁾ /139 km/h
Frein. depuis 50/90/130 km/h	■ 10/35/76 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 32 cm
Garde au toit AV/AR	■ 95/94 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 153/149 cm
Volume de coffre	■ 348 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 48,6/64,7/67,6 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 36 200 €
Bonus écologique (CO ₂)	■ 2 000 € (43 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	36 850 €
Garantie	■ 7 ans, 150 000 km

(1) Puissance cumulée : 258 ch. (2) Couple cumulé : 370 Nm. (3) Donnée constructeur. (4) Bonus déduit et options incluses.

Équipements de série ■ Accès et dém. mains-libres, Bluetooth, cam. recul, dign. arr. à défil., clim auto bizona, comb. intrum. num. 12,3 pouces, feux AV 100% LED, frein. auto urg., GPS, hay. élec., jantes all. 17 pouces, rég. vit. adap., sell. cuir, sièges avant chauff., surv. angles morts, syst. multimédia écran central tactile 10,1 pouces/Android Auto/Apple CarPlay, toit ouvrant panoramique

Options Peint. métal./spéciale (650/850 €), intérieur rouge (1 000 €)...

Consommations/Capacité

Moy. batterie pleine/vide	■ 8/9,6 l/100 km
Ville/rte/autoroute batt. v.	■ 8/10,9/10 l/100 km
Réservoir/auton. batt. pl. (v.)	■ 37 l/428 km (385 km)
Capacité batterie/chargeur	16,6 kWh/3,7 kW
Autonomie 100 % élec.	■ 43 km
0 à 100 % prise dom./Wallbox	■ 7 h/4 h 20

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Chine

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Sans ce problème de consommation, ce SUV chinois mériterait 4 étoiles. Il a de quoi inquiéter les européens, bien plus coûteux à prestations équivalentes. C'est le SUV hybride rechargeable le moins cher.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

❶ Il n'y a pas une boîte de vitesses mais deux : une pour le moteur thermique et une pour le moteur électrique. Mais la seconde est très lente et grève considérablement les performances.

❷ Le chargeur embarqué atteint 3,7 kW : pas rédhibitoire pour une hybride rechargeable, mais une option plus coûteuse ne serait pas de refus...



EN PRISE AVEC SON TEMPS

Séducteur né, le X2 ne compte pas s'endormir sur ses lauriers. Le voici qui accueille sous son capot un moteur électrique de 95 ch pour venir épauler le petit 3 cylindres de 125 ch. Ceci, en totale harmonie. Par Guy L'Hospital Photos Nicolas Soler

L'avis de Guy L'Hospital



Plus lourd et moins dynamique que les autres modèles de la gamme, le X2 électrifié conserve un certain charme.



PLUS DYNAMIQUE QUE SPORTIF

Avec l'i8, BMW a su démontrer qu'un 3 cylindres essence "électrifié" pouvait jouer les sportifs de haut niveau. Sur le X2, avec un seul moteur électrique implanté au niveau du train arrière, le dynamisme est présent sans jouer les sportifs. Le X2 dispose de fait d'une transmission intégrale, particulièrement utile sur ce type de véhicule. En matière de performances, il existe une différence assez marquée en fonction de la charge de la batterie.

BMW X2 25e 220 ch MSport X 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 ⁽¹⁾	■ 125 ch à 5 000 tr/mn + 95 ch (élec.)
Couple maxi ⁽¹⁾	■ 220 Nm à 1 500 tr/mn + 165 Nm (élec.)
Type	3 en ligne, turbo ess. + élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 499 cm ³ /6 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/6
Batterie/capacité	lithium-ion/10 kWh

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,5 m
Pneumatiques	225/45 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,36/1,83/1,53/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 802 kg/NC

Performances

1000 m d.a. bat. pleine/vide	■ 29,2/31,4 s
0 à 100 km/h bat. pleine/vide	■ 7,2/9,2 s
90-130 km/h en D bat. p./v.	■ 6,5/8,7 s
Vitesse maxi	■ 194 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/36/74 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/145 cm
Volume de coffre	■ 380 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 44,6/65,7/68,9 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 52 750 €
Bonus écologique (CO ₂)	■ 0 €/43 g/km
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	58 350 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, caméra de recul, accès mains libres, aide park., clim auto, frein. auto. urg., hayon m. libres, jantes all., full LED, rég./lim. vit., syst. mult. écran tac./USB/radio num., sell. cuir, volant sport gainé cuir...

Options

Pack Advanced full LED (550 €), Hi-fi Harman Kardon (800 €), toit ouvrant panoramique (1 450 €), régulateur adaptatif (1 000 €), sellerie cuir Dakota (1 550 €)...

Consommations

Moyenne bat. pleine/vide	■ 2,4/7,9 l/100 km
Ville/route/autor. bat. pl.	■ 0/7,2/0 l/100 km
Ville/route/autoroute bat. v.	■ 8/8,4/7,2 l/100 km
Autonomie (élec.)/réservoir	■ 455 (43) km/36 l
Temps de charge 3,7 kW	3 h 10

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

(1) Puiss. et couple cum. : 220 ch et 385 Nm. (2) Options/bonus. inclus.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Une autonomie 100% électrique correcte, un 3 cylindres essence énergique et sobre, un très bon comportement routier et une finition sans faille.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PAS DE QUOI SE PERDRE

La planche de bord du X2, très proche de celle du X1, reste très classique avec une instrumentation à aiguilles, un traditionnel levier de vitesses et un large écran central, certes tactile, mais qui se pilote de préférence en utilisant la molette du système iDrive. Côté tarifs, le X2 25e débute à 48 300 € mais grimpe à plus de 52 700 € en finition MSport X.

ÉCONOMIES À LA CARTE

La petite batterie de 10 kWh (8,82 kWh net) permet de couvrir un maximum de 43 km en ville en profitant au maximum des phases de décélération. Sur route et autoroute, tablez plutôt sur 35 km en moyenne. C'est suffisant pour abaisser considérablement la consommation. À condition bien sûr de recharger régulièrement et de rouler le plus possible sur l'électricité. Sans cela, la consommation dépasse les 8 l/100 km sur route et autoroute.

TOUCHÉ MAIS PAS COULÉ

L'ajout d'une batterie à l'arrière implique un surpoids que les suspensions peinent à gérer. Sans devenir inconfortable, le X2 25e ne parvient pas à digérer les déformations de la chaussée avec la même aisance qu'un jumeau thermique. Autre inconvénient lié à l'hybridation : le freinage plus difficile à doser à faible allure.

MOINS FLEXIBLE

Batterie et moteur électrique limitent la capacité de chargement et suppriment toute possibilité de loger une roue de secours ou de profiter d'une banquette coulissante. À l'arrière, le X2 25e reste encore très habitable même si le généreux espace aux jambes est aussi dû à la courte assise de la banquette. Le coffre profite d'un hayon à ouverture mains libres.

LA SPÉCIA

Dacia frappe fort avec sa Spring, une citadine vendue 4 350 € moins cher que la Renault Twingo Electric, jusqu'ici la plus abordable des électriques. Pour parvenir à ses fins, elle renonce délibérément à la vocation de voiture à tout faire pour se limiter à celle d'héroïne du quotidien.

Par Camille Pinet Photos Yann Lefebvre



LISTE



Douze mille quatre cent trois euros bonus écologique déduit ! Voilà qui n'est déjà pas très cher pour une voiture neuve. C'est, par exemple, à 300 € près, le tarif d'entrée de gamme de la Peugeot 108, l'une des rares microcitadines encore disponibles sur le marché. Pour un modèle électrique, c'est carrément du jamais vu, à moins d'aller regarder du côté des quadricycles lourds. Dacia l'a donc fait une fois de plus : proposer à un prix imbattable un genre automobile qui restait encore inaccessible à bien des bourses. Pour parvenir à ce petit exploit, la marque roumaine utilise, comme à son habitude, toutes les ressources de la mondialisation. Elle fait venir de Chine une auto conçue à l'origine pour l'Inde, mais largement modifiée pour répondre aux normes européennes. On attend bien sûr les résultats des tests EuroNCAP, mais cette petite auto de seulement 3,70 m de long dispose de six airbags, d'une caisse renforcée et d'une batterie spécifique à l'Europe, qui lui permet notamment d'offrir de meilleures



L'avis de Camille Pinet



La conversion de Dacia à l'électrique pouvait rendre sceptique... plus maintenant !

60%
Quotient
Émotionnel



Le diamètre de braquage de la Spring est bien celui d'une microcitadine, même si elle ne fait pas aussi bien que la Renault Twingo.



La finition n'est pas au niveau des dernières Dacia Sandero mais pas scandaleuse dans le segment des petites voitures, d'autant qu'elle sera un peu plus léchée sur les versions définitives.

performances sur autoroute. Néanmoins, le marché visé par Dacia est explicitement celui de la deuxième voiture, celle qui emmène les enfants à l'école et assure le ravitaillement quotidien du domicile. Il s'agit justement du domaine d'action idéal de l'automobile électrique, qui prend tout son sens lorsqu'elle est utilisée très souvent pour de courts trajets qui ne mettent pas en défaut son autonomie.

Avec sa petite bouille de SUV à l'échelle un demi, la Spring rejoue le coup du Duster en dissimulant par son aspect agréable ses caractéristiques de voiture à bas coût. Étroite et haute, dotée de petites roues de 14 pouces et, sur notre modèle d'essai Business, de poignées de portière en plastique brut, elle inspire pourtant irrésistiblement la sympathie, y compris de la part des passants qui la reconnaissent déjà. Dans l'habitacle, on s'étonne de retrouver une qualité de finition supérieure aux toutes premières Logan et Sandero. Certes, les plastiques durs règnent en maîtres et certains ajustements de notre modèle de présérie laissent encore à désirer. Mais l'ambiance n'a rien de monacal, d'autant que

l'équipement apparaît parfaitement décent avec la climatisation manuelle, les vitres électriques et même le GPS en option sur notre version Business qui s'adresse d'abord aux flottes. Bien sûr, quelques détails trahissent les économies, comme le positionnement sur le pied de planche de bord des commandes de vitres. Mais ce sont finalement les sièges, revêtus ici d'un similicuir lavable, qui rappellent le plus, par leur inconfort et l'absence totale de maintien latéral, les toutes premières Dacia. Les concepteurs de l'auto promettent qu'ils seront plus confortables sur les versions destinées aux particuliers.

Ce qui surprend en revanche en bien, c'est l'espace disponible à bord pour une auto si menue.

On tient à quatre adultes et les plus grands peuvent garder leur couvre-chef à l'arrière même si leurs genoux touchent les sièges avant. Lorsque l'on examine le coffre, l'étonnement vire à la stupéfaction : 310 dm³ mesurés par nos soins avec une vraie roue de secours, c'est aussi bien qu'une Peugeot 208 électrique ➔



① Sur les versions équipées, on retrouve le Media Nav des autres Dacia, doté des mêmes fonctionnalités y compris Android Auto et Apple CarPlay. ② L'instrumentation est simple mais comprend l'essentiel, à savoir une autonomie prévisionnelle réaliste, un indicateur de consommation électrique et bien entendu une jauge de niveau de batterie. ③ La commande de vitesse rotative est on ne peut plus simple, même s'il convient de conserver toujours le pied sur le frein pour qu'elle fonctionne.





PLUS
 Tarif imbattable
 Facilité d'utilisation
 Confort de suspension

MOINS
 Tenue de cap au-dessus
 de 100 km/h
 Freinage peu performant
 Sièges inconfortables sur
 finition Business

La présentation des modèles destinés aux particuliers sera un peu plus soignée avec notamment des poignées couleur carrosserie.

dotée d'un simple kit ! Bien sûr, ce petit miracle doit beaucoup à la taille réduite de la batterie de 27,4 kWh, qui parvient à se glisser sous la banquette arrière, ni vu ni connu.

Qui dit petite batterie dit masse réduite et, là encore, la Spring fait très fort en passant largement sous la tonne : jamais nous n'avions pesé une électrique si légère, Renault Twizy mise à part. Il est vrai qu'avec seulement 44 ch, chaque kilo compte.

La première accélération est d'ailleurs à mille lieues de coller au siège.

De fait, elle apparaît de loin comme la moins véloce de toutes les électriques du marché. Cependant, ses performances jusqu'à 100 km/h sont comparables à celles d'une Renault Twingo SCe 65, c'est-à-dire limitées mais pas dangereuses. On peut sans craindre de jouer aux chicanes mobiles se lancer dans la circulation urbaine, périurbaine et sur les nationales. Ce n'est que sur autoroute que la situation

EN MATIÈRE D'AUTONOMIE, LA PETITE DACIA FAIT MIEUX QUE SE DÉFENDRE : AVEC EN MOYENNE 162 KM, ELLE DOMINE LA TWINGO ELECTRIC ●●●

se gâte. Ce n'est pas tant la vitesse limitée à 125 km/h qui semble gênante que sa sensibilité au vent latéral et sa tenue de cap hasardeuse au-dessus de 100 km/h. On évitera donc de s'y aventurer trop souvent. Sur route en revanche, elle retrouve ses aises. Le confort de suspension profite des débattements de suspension considérables et d'une hauteur de pneus substantielle. Si les bruits d'air et de roulement sont bien présents, la Spring peut toujours faire valoir le silence de son moteur face aux citadines

thermiques du segment A. Malgré l'absence de barre antiroulis, la prise de roulis reste modérée et l'adhérence étonnante sur le sec. Hélas, les pneus chinois de 165 avouent leurs limites sur le mouillé et au freinage : avec 35 m à 90 km/h et 73 m 130 km/h, la Spring fait clairement figure de lanterne rouge.

En matière d'autonomie, la petite Dacia fait mieux que se défendre. Bien sûr, elle ne bat aucun record étant donné la taille de sa batterie. On aurait même attendu d'elle une consommation plus basse vu sa masse et ses performances. Mais avec un 162 km en moyenne mesuré par nos soins, elle domine facilement la Renault Twingo Electric et terrasse la Smart EQ Fortwo. Et ce score a des chances d'être encore meilleur dans les versions définitives, dont la régénération au freinage sera plus efficace. Autrement dit, elle remplit son contrat en offrant un rayon d'action suffisant pour assurer son labeur quotidien, même si des imprévus s'ajoutent au programme. Mission accomplie. ■



DACIA SPRING

44 ch Business

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	■	44 ch
Couple maxi	■	125 Nm
Type		mot. synch. à aimants perm.
Puissance fiscale		2 CV
Transmission		aux roues AV
Boîte/nombre de rapports		automatique/1
Batterie/capacité		lithium-ion/27,4 kWh

Châssis

Diamètre de braquage	■	10,4 m
Pneumatiques		165/70 R 14

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement		3,74/1,77/1,52/2,43 m
Poids/tractable freiné		949 kg/non autorisé

Performances

1 000 m d.a.	■	40,4 s
0 à 100 km/h	■	19,4 s
90 à 130 km/h en Drive	■	non mesurable
Vitesse maxi	■	126 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	11/35/73 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■	18 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	129/124 cm
Volume de coffre	■	310 dm ³

Niveau sonore

À 90/130 km/h	■	69,5/75,5 dB
---------------	---	--------------

LE BUDGET

Prix	■	16 800 €
Bonus écologique (CO ₂)	■	4 841 € ⁽¹⁾ (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾		13 089 €
Garantie	■	3 ans, 100 000 km/ batterie 8 ans

(1) Pour le modèle avec options, 27% du prix total. (2) Bonus déduit et options comprises

Équipements de série ■

6 airbags, clim man., radio Bluet. avec prise USB, capt. park. AR, câble charge mode 2, 4 vitres élec., rétros élec.

Options

Peinture métal. (500 €), pack Techno (écran tactile GPS avec cam. recul, 450 €), roue de secours (180 €), prise combo DC (600 €), câble de charge mode 3 (250 €).

Consommations

Mixte	■	17,6 kWh/100 km
Autonomie	■	162 km
3,7 kW/7,4 kW	■	9 h/4 h 50

Note EuroNCAP

À venir

Pays de fabrication

Chine

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Si la Spring est peu polyvalente, son rapport encombrement/habitabilité, sa facilité de conduite et son rayon de braquage sont ses atouts maîtres. Mais c'est surtout son tarif, adapté à sa mission de 2^e voiture idéale pour le quotidien, qui constitue une véritable rupture.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Bien entendu, l'espace à l'arrière n'est pas celui d'une limousine, mais deux grands adultes peuvent s'installer sans difficulté. ❷ Un volume de coffre étonnant et une vraie roue de secours : on ne s'attend pas à tant de générosité sur un si petit modèle. ❸ Robuste, facile à laver mais peu confortable, la sellerie en similicuir est réservée aux versions flotte. Les modèles pour particuliers auront droit à du tissu et à des mousses plus moelleuses. ❹ La batterie refroidie par air peut être rechargée en mode DC jusqu'à 30 kW, mais l'option n'est disponible que sur la Business et la Confort Plus contre 600 €.

LE PRINTEMPS DES TITRES AUTO

Profitez de

36%
de réduction

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

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 abonnement L'Auto-Journal - 59898 Lille Cedex 9 - Tél.: 01 46 48 48 03

AJ1080

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.

1133271

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 AVANTAGE: les versions numériques offertes

1133289

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.com/bons-plans/printemps-auto**

C'est simple, rapide et 100% sécurisé

Kiosque Mag

Disponible sur **kiosquemag.com**

2 - J'indique mes coordonnées:

Tél.:

Mobile:

Email:

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

☐ M. ☐ Mme

Date de naissance:

**Nom:

**Prénom:

**Adresse:

**CP:

**Ville:

Dater et signer obligatoirement:

À:

Date:

Signature:

*En kiosque 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

Les breaks prendront-ils leur revanche sur les SUV ?

Face au succès des SUV, les breaks sont dans la résistance. Bientôt, pourtant, l'évolution du style aboutira peut-être à ce que ces silhouettes ne fassent plus qu'une. En attendant, leur ligne et leur capacité de chargement préservent certains breaks de la disparition. Lesquels résistent le mieux à leur pendant SUV ? La réponse en huit matches.

Dossier réalisé par Jean-Pierre Lagarde



Plus lourds, plus massifs et moins aérodynamiques que les berlines ou les breaks, les Sport Utility Vehicles (SUV) semblaient condamnés l'an passé par l'introduction du WLTP. Cette nouvelle norme de mesure des émissions de CO₂, en se montrant plus précise, s'annonçait aussi plus sévère à leur égard. Dans les entreprises où l'on surveille de près la fiscalité des voitures en exploitation, un regain d'intérêt pour les breaks était même annoncé. Il n'en fut rien. Pour s'en convaincre, il suffit de constater que les breaks représentent aujourd'hui 4 % des ventes de voitures en France quand les SUV en font dix fois plus ; soit près de 40 %.

Les constructeurs préparent, eux, leur avenir. Plus qu'une disparition des versions break, c'est plutôt vers une convergence des silhouettes des breaks et des SUV que s'orientent les marques.

Voilà qui devrait réjouir la plupart des designers automobiles, lesquels se sont souvent cassé les dents pour accorder aux breaks la même originalité et le même effort de style que ceux déployés pour le dessin des berlines.

Pas sûr en revanche que les utilisateurs retrouvent les qualités qui leur faisaient préférer le break au SUV ; principalement un grand volume de coffre et un seuil de chargement très bas permettant d'acheminer du matériel.

PRK. Le calcul des PRK Entreprises (prix de revient kilométrique Entreprises) réalisé pour L'Auto-Journal par Traxall, société spécialisée dans la gestion de parc automobile, porte sur des contrats de location longue durée de 48 mois/100 000 km. Les prix retenus du litre du gazole et celui de l'essence SP95-E10 sont ceux constatés pour le mois de février 2021. Les éléments de fiscalité pris en compte sont propres à l'année en cours en matière de malus, frais financiers, TVS et seuils de plafonnement pour le calcul des avantages en nature. **LLD.** Les loyers mensuels de LLD (location longue durée) sont établis sur 48 mois/100 000 km hors options, assurances facultatives et hors entretien ou services complémentaires. **TVS.** La TVS (taxe sur les véhicules de société) incombe aux entreprises possédant des véhicules de tourisme. Le montant diffère selon le type de véhicule et d'éventuelles exonérations.



La Série continue!

Chez BMW, la Série 3 Touring garde son public, mais les SUV ont pris en main la destinée commerciale de la marque. Le X1 25e hybride rechargeable en témoigne.

S'il est vrai que les grands breaks routiers tels que la BMW Série 3 Touring tiennent encore la cote en Allemagne, au Royaume-Uni et dans les pays scandinaves, force est de constater qu'en France, la préférence va aux SUV. Ainsi, le BMW X1 occupe la 10^e place des SUV les plus vendus aux entreprises et la 1^{re} place des ventes de BMW chez nous avec 21 % des immatriculations de la marque. Fidèle au poste, la Série 3 Touring commercialisée en milieu d'année dernière ne représente plus que 5 % des ventes de BMW. Dans sa version hybride rechargeable 330e, le prix du break BMW démarre à 53 250 € en entrée de gamme Lounge. Pour un tarif proche (mais avec 70 ch de moins), le SUV X1 hybride rechargeable 25e peut accéder à la finition M Sport... De quoi permettre de profiter tout de même d'équipements tels que la navigation mul-

timédia Business et du pack Confort. S'ajoutent le pack Sport, le système Park Assist, la clé connectée pour l'ouverture et la fermeture sans contact et l'ouverture électrique du hayon au passage du pied sous le bouclier.

Avec ses 220 ch et 385 Nm de couple cumulés, le X1 ne manque pas de tonus, du moins lorsque ses batteries sont chargées, car une fois celles-ci à plat, il perd de sa superbe. Ses 1814 kg le pénalisent aussi quelque peu et obligent à adopter des suspensions très fermes. Reste une consommation avantageuse et des émissions de CO₂ contenues à 42 g/km.

Une Série 3 plus haut de gamme mais plus onéreuse

À noter que si le volume de son coffre passe de 509 à 425 dm³ afin de loger les batteries, il reste plus avantageux que celui de la Série 3, lequel

chute à moins de 400 dm³ pour les mêmes raisons. Avec son allure altière, ses équipements de connectivité novateurs, une position de conduite très basse, des performances nettement plus probantes et un agrément de conduite également au-dessus, la 330e Touring compte parmi les meilleurs breaks du marché. Mais elle fait payer ses qualités bien plus et bien trop cher. Un tarif élevé qui pourrait lui être pardonné si elle proposait un coffre plus large et... un réservoir plus grand pour les longs parcours.

LE CHOIX DE L'aj LE BMW X1 25e

Si la BMW Série 3 Touring poursuit son évolution et gagne sans cesse en modernité et en plaisir de conduite, le X1 xDrive dans sa version 25e fait mieux grâce à son rapport qualité-prix, ses équipements et sa plus grande habitabilité. S'il n'a pas vocation à remplacer la Série 3 Touring, le X1 fait nettement de l'ombre au fougueux break BMW.



CLEMENT CHOULOT

La BMW 330e Touring compte parmi les meilleurs breaks du marché, mais elle fait payer ses qualités bien plus cher.

ADRIEN CORTESI



BMW X1

SÉRIE 3 TOURING
330e 292 ch Lounge
53 250 €

PRK : 0,497 €/km

LLD : 691,7 €*

CO₂ : 31 g/km

TVS : **exemptée 36 mois**

BONUS : 0 €

X1 xDrive
25e 220 ch M Sport
53 450 €

PRK : 0,46 €/km

LLD : 574,3 €*

CO₂ : 42 g/km

TVS : **exemptée 36 mois**

BONUS : 0 €

* 48 mois/100 000 km

Le BMW X1 occupe la 10^e place des SUV les plus vendus aux entreprises et la 1^{re} place des ventes de BMW en France.



508 SW Hybrid 225 ch
e-EAT8 Allure Pack
47 800 €

PRK : 0,441 €/km

LLD : 624,9 €*

CO₂ : 30 g/km

TVS : **exemptée 36 mois**

BONUS : **2000 €**

PEUGEOT

3008 Hybrid 225 ch
e-EAT8 Allure Pack
45 600 €

PRK : 0,417 €/km

LLD : 579,2 €*

CO₂ : 31 g/km

TVS : **exemptée 36 mois**

BONUS : **2000 €**

* 48 mois/100 000 km

YANN LEEFEBVRE



Malgré ses qualités routières, le break 508 ne s'est écoulé qu'à 3 150 exemplaires l'an passé dans les entreprises quand le SUV 3008 était, lui, commercialisé à 24 000 unités...

Moins cher à l'achat et à l'usage,
le Peugeot 3008 hybride 225 ch
manque juste un peu de coffre.

Le Roi Lion!

La réputation de Peugeot en matière de breaks n'est plus à faire, c'est même une composante de son ADN. Mais pour la marque au lion, le SUV 3008 est devenu roi!

Au troisième rang des meilleures ventes de voitures aux entreprises, le Peugeot 3008 est aussi le SUV le plus vendu aux flottes d'entreprises. La nouvelle version hybride rechargeable de 225 ch apparue au second semestre 2020 représente déjà 20 % des 3008 vendus. Moins lourde et plus agile que la variante 4x4 Hybrid4 de 300 ch, cette version de 225 ch perd certes un peu du dynamisme des versions thermiques en raison du surpoids d'environ 300 kg dû aux batteries. En revanche, il conserve son homogénéité tout comme l'ensemble de ses qualités routières, à commencer par celles issues de ses liaisons au sol.

Restylé à l'automne dernier, le 3008 a conservé sa "gueule" à succès : les changements n'ont porté que sur le dessin de son avant pour affirmer encore davantage sa personnalité. Dans les faits, la nouvelle calandre traduit une

montée en gamme du 3008 et veut évoquer l'efficacité des modèles plug-in Peugeot.

Dans l'attente du break hybride PSE

Mais le principal atout de cette version du 3008 pour les entreprises tient à ses émissions de CO₂ réduites à 31 g/km. Un atout fiscal que les flottes apprécient et qui leur permet de profiter du bonus écologique de 2000 € ainsi que d'une exemption de taxe sur les véhicules de société. L'année prochaine, il devrait également échapper au malus au poids auquel ne sont pas soumis les modèles hybrides rechargeables qui disposent d'une autonomie de plus de 50 km en mode électrique. Le 3008 en revendique 56. Dans la vraie vie, celle-ci se situe autour de 40 km, ce qui est déjà bien. La seule contrainte sur cette version hybride reste la perte de volume de coffre, qui passe de 547 à 408 dm³ selon nos mesures.

Ces arguments, le break 508 les avance également puisqu'il bénéficie du même ensemble mécanique. En prime, l'installation de celui-ci a moins de conséquences sur le volume de son coffre, qui se révèle plus grand : un choix utilitaire, donc. En revanche, le break Peugeot ne brille ni par son accessibilité aux places arrière ni par son habitabilité. Surtout, Peugeot a fait pour lui le choix d'un positionnement plus haut de gamme et sportif : la 508 SW hybride devrait faire preuve d'un sursaut d'orgueil avec le lancement de la version hybride PSE de 360 ch. Mais malgré ses qualités routières, le break ne s'est écoulé qu'à 3 150 exemplaires l'an passé dans les flottes quand le SUV 3008 était, lui, commercialisé à 24 000 unités auprès des entreprises.

LE CHOIX DE L'aj PEUGEOT 3008

Sans difficulté, le Peugeot 3008 l'emporte. Il surfe sur le succès actuel des SUV, mais est aussi moins cher à l'achat dans sa version hybride 225 ch que la version équivalente du break 508. Le SUV est également plus économique à l'usage avec des loyers de LLD moins élevés. Seul atout de la 508 SW : son plus grand coffre.

L'Ateca aux avant-postes

Si la nouvelle Seat Leon Sportstourer dispose de nombreux atouts pour s'opposer à la marche en avant des SUV, l'Ateca fraîchement relooké se montre très attractif.

Restylé il y a quelques mois, le Seat Ateca se veut démonstratif et n'hésite pas à afficher un style dynamique et un caractère expansif. Cousin latin du Skoda Karoq (et du Volkswagen Tiguan), il se montre bien plus séduisant et il coche toutes les cases pour plaire à la clientèle des SUV compacts 5 places. Son avant avec ses feux effilés soulignés d'une rampe de LED, sa calandre à contour hexagonal et ses clignotants à défilement donnent le ton. Son porte-à-faux avant très court renforce cette image tonique. Enfin, le déploiement de chromes illustre une volonté de montée en gamme. Comme le prouve aussi sa dotation de série très complète : Connectivity Box et caméra de recul avec aide au stationnement arrière s'ajoutent au hayon électrique mains libres et au pack Drive

Assist qui regroupe les aides à la conduite dernier cri. Au volant, ses qualités dynamiques ont également été privilégiées et son comportement routier se montre efficace. Le confort de l'assise et des suspensions est en revanche un peu ferme, mais l'Ateca ne souffre pas de prise de roulis. Un coffre de 515 dm³ et une ambiance gaie axée sur l'écran numérique font bon ménage à bord.

Une Leon ST au coffre record !

Mais ces arguments, la nouvelle Seat Leon break les revendique aussi. Elle ne s'appelle pas Sportstourer pour rien. Elle adopte la même calandre et les mêmes feux 100 % LED que l'Ateca (ou est-ce l'inverse ?) qui lui donne le même caractère sportif. Bref, dans le monde d'avant, la nouvelle Leon ST aurait sans doute fait un car-

ton. Surtout, outre sa ligne élégante, son volume record de coffre de presque 600 dm³, son intérieur accueillant et sa panoplie d'équipements, elle rassemble vraiment tous les ingrédients pour séduire les professionnels. De plus, aussi reluisant qu'il soit, l'Ateca est proposé à un tarif bien plus élevé que celui de la Leon Sportstourer. Et à l'usage, le SUV Seat revient plus cher que le break (0,305 €/km de prix de revient kilométrique contre 0,293 €/km).

LE CHOIX DE L'aj EX Aequo

Polyvalent, séduisant et plus à la mode, le SUV compact Ateca réunit bien des suffrages en sa faveur. Surtout auprès des particuliers. Bien équipé et dynamisé par son récent restylage, il devrait faire sa loi dans la gamme Seat. Mais son tarif plus élevé permet à la brillante Seat Leon Sportstourer de lui tenir tête et de faire valoir ses nombreux atouts.

SEAT

LEON SPORTSTOURER

2.0 TDI 150 ch DSG7
Style Business

32 425 €

PRK : 0,293 €/km

LLD : 385,8 €*

CO₂ : 117 g/km

TVS : 227 €

MALUS : 0 €

ATECA

2.0 TDI 150 ch DSG7
Style Business

35 390 €

PRK : 0,305 €/km

LLD : 379,1 €*

CO₂ : 131 g/km

TVS : 289 €

MALUS : 0 €

* 48 mois/100 000 km



ARNAUD SAUNIER



ADRIEN CORTESI

Brillant et séduisant, le Seat Ateca est proposé à un tarif bien plus élevé que celui de la Leon Sportstourer. Et à l'usage, le SUV Seat revient plus cher que le break.

Avec sa ligne élégante, son volume de coffre, son intérieur accueillant et sa panoplie d'équipements, la Leon ST rassemble vraiment tous les ingrédients pour séduire les professionnels.

Audi Fleet Solutions

Audi A3 Sportback TFSI e

Regardez l'avenir avec confiance



À partir de

528€/mois⁽¹⁾
sans apport

Audi Vorsprung durch Technik

audi.fr/A3TFSIe



Location longue durée sur 37 mois et 30 000 km avec Perte Financière⁽²⁾, Contrat de Maintenance aux Professionnels et véhicule de remplacement inclus⁽³⁾ 37 loyers de 528 €. Offre valable du 1^{er} janvier 2021 au 30 avril 2021. (1) Offre de location longue durée sur 37 mois et 30 000 km pour une Audi A3 Sportback S LINE 40 TFSI e avec option peinture métallisée, 37 loyers de 528 € TTC. **Modèle présenté** : Audi A3 Sportback S LINE 40 TFSI e avec option peinture métallisée, pack esthétique noir, coques de rétroviseur noir, phares

570€ TTC en location longue durée sur 37 mois et 30 000 km maximum, hors assurances facultatives. Réservée à la clientèle professionnelle, hors taxis, loueurs et flottes, chez tous les distributeurs Audi présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Fleet Solutions division de Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS : 08 040 267 (www.orient.fr). Montants exprimés TTC, hors prestations facultatives. (2) **Perte Financière obligatoire incluse** dans les loyers souscrite auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - RCS Le Mans 775 652 126 et MMA IARD - Société Anonyme au capital de 537 052 368 euros - RCS Le Mans 440 048 882 - sièges sociaux : 14 bd Marie et Alexandre Oyon - 72030 Le Mans cedex 9. Entreprises régies par le code des assurances. (3) **Contrat de Maintenance obligatoire** souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH ; **Garantie Véhicule de Remplacement incluse** dans les loyers, souscrite auprès d'Europ Assistance France SA - RCS Nanterre 451 366 405 : Entreprises régies par le Code des assurances et soumises à l'Autorité de Contrôle Prudentiel (ACP) - 61 rue Taitbout 75009 PARIS. Volkswagen Group France S.A. au capital de 198 502 510 € - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370. **Cycle mixte gamme Audi Nouvelle A3 Sportback TFSI e (hors A3 TFSI e Competition) : consommation électrique (kWh/100 km) WLTP min - max : 14,1 - 15,3. Consommation combinée (l/100 km) WLTP : 1,0 - 1,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 (mode électrique en phase de roulage) - 24 - 31 (mode hybride WLTP). « Valeur » au 05/03/2020 avec mise à jour au 21/01/2021, susceptible d'évolution.** Pour plus d'informations, contactez votre partenaire. Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Fleet Solutions = Solutions Flotte. Visuel borne de recharge non contractuel. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

SKODA

OCTAVIA COMBI

2.0 TDI 116 ch
DSG7 Business

32 490 €

PRK : 0,294 €/km

LLD : 380,5 € *

CO₂ : 117 g/km

TVS : 227 €

MALUS : 0 €

KAROQ

2.0 TDI 116 ch DSG7
Business

34 690 €

PRK : 0,313 €/km

LLD : 384,8 € *

CO₂ : 131 g/km

TVS : 289 €

BONUS : 0 €

* 48 mois/100 000 km



Championne de l'habitabilité, la Skoda Octavia Combi résiste aux SUV et tient tête aux Karoq et Kodiaq.

Pétri de qualités, le Skoda Karoq cherche encore son style et ne parvient pas à s'imposer face à l'Octavia Combi.

THOMAS ANTOINE/ACE TEAM



Business Model tchèque

Statutaire mais sans ostentation, la Skoda Octavia Combi réunit toutes les qualités qui font le succès d'un break en société. Plus récent, le SUV compact Karoq suit la même voie mais cherche encore son style.

Sans doute la marque Skoda aurait-elle connu un destin plus haut de gamme au sein du groupe Volkswagen si cet avenir n'avait pas déjà été façonné pour Audi. À quelques décennies d'intervalle, le constructeur tchèque suit la voie ouverte par la marque aux anneaux. Voiture "valorisante", pensée "business", bien équipée, dotée d'originalités et de signes distinctifs "premium". Il ne reste plus à Skoda qu'à innover sur le terrain de la haute technologie et à s'avancer sur celui de la compétition pour qu'un destin parallèle à celui d'Audi s'ouvre à elle.

Mais telle n'est pas sa vocation. Pour Skoda, l'avenir réside dans la conception de voitures astucieuses pour lesquelles l'achat relève de l'évidence. La nouvelle Skoda Octavia Combi confirme plus que jamais cette orientation. Sa ligne élancée et ses arêtes saillantes ne manquent pas d'élégance. Sa face adopte un

regard complice abritant des feux à LED, et à bord, ce break offre une habitabilité record, une caractéristique devenue la marque de fabrique des Skoda. La planche de bord modernisée abrite désormais le nouveau système multimédia et l'écran tactile de la Golf 8. Enfin, la finition cossue s'accorde avec un amortissement plutôt souple qui garantit le confort mais un peu moins une conduite dynamique. Le 0 à 100 km/h s'effectue en 10,8 s.

Les Skoda, championnes de l'habitabilité

En finition Business, l'Octavia intègre un équipement de série complet (ouverture et démarrage sans clé, radar de parking AV et AR, régulateur de vitesse adaptatif, GPS...). Surtout, la reine de l'habitabilité dispose d'un volume de coffre de 640 dm³. Toutes les qualités d'un modèle réservé aux professionnels. Le Karoq avance les mêmes atouts, mais dans une

moindre mesure. Même s'il commence à avoir un peu de bouteille, il rassemble le meilleur de la technologie déployée par Volkswagen et utilise à merveille l'espace proposé par son gabarit compact. Et il n'oublie pas les aspects pratiques avec la possibilité d'une banquette coulissante qui permet de jouer entre l'espace dévolu aux jambes des passagers et le volume du coffre qui varie alors de 550 à 661 dm³. Fonctionnel, il lui manque toutefois une pointe de séduction. Les designers de Skoda ne lui ont pas encore trouvé le coup de crayon et la ligne élégante qu'ils ont su apporter à l'Octavia comme à la Superb.

LE CHOIX DE l'aj

SKODA OCTAVIA COMBI

Chez Skoda, l'Octavia Combi résiste aux SUV et tient tête aux Karoq, Kodiaq, etc. Elle demeure ainsi le modèle le plus vendu de la marque avec 65 % de ses ventes réalisées en version Combi et en majorité auprès des entreprises. Il est vrai que son niveau de performance se retrouve dans ses faibles coûts d'usage : moins de 0,3 € au kilomètre !

Chacun à sa place

Malgré la même motorisation hybride de 122 ch, tout oppose le SUV Toyota C-HR du break Corolla Touring Sport. L'un se veut clivant par sa ligne, l'autre rassurant par ses proportions.

Difficile d'opposer le break Corolla et le C-HR. La ligne et le design adoptés par chacun d'entre eux laissent présager d'un usage très différent. Si la Corolla montre un avant aguicheur, elle a surtout une habitabilité et un volume de coffre parfaitement adaptés à un usage professionnel.

À l'inverse, le C-HR ne propose ni l'un ni l'autre mais affiche un style clivant, des traits saillants et le look d'un SUV coupé parfait pour circuler en ville ou en zone périurbaine. Leur seul point commun réside finalement dans leur motorisation. L'un et l'autre sont équipés d'un moteur essence 4 cylindres 1,8 l hybride de 122 ch à transmission variable continu à gestion électronique. Dans le cas de la Corolla, cette motorisation et sa boîte CVT menées avec tact permettent de parvenir à des niveaux de consommation proches de ceux

obtenus avec un diesel. Soit une consommation de 5,5 l/100 km pour 103 g/km de CO₂.

Cette conduite apaisée est vivement conseillée pour ne pas subir cette impression d'emballement du moteur et le bruit caractéristique de la boîte CVT difficilement supportable sur de longs parcours dès lors que l'on accélère trop généreusement.

Un SUV pour la ville

Sur les deux modèles, le peu de puissance et de couple de cette version lorsqu'il s'agit de déclencher un dépassement pousse à se tourner vers la version 180 ch. Reste que le break soigne le confort et dispose d'un comportement sur route très sain. À bord, la planche de bord se montre valorisante avec son écran 7 pouces et son GPS. Mais pour les utilisateurs professionnels, c'est surtout l'immense coffre de 595 dm³ qui fera

la différence avec celui du C-HR qui ne dépasse guère les 300 dm³. Avec son look excentrique et sa poupe taillée à la mode Sonic Boom, pas de doute, le C-HR décoiffe. Néanmoins, lui aussi manque d'ardeur, notamment au regard de son poids qui atteint près de 1 500 kg. Et vu son look, cela amplifie encore un peu plus la déception au volant. Et pour détonnant que soit son design, celui-ci ne plaide pas non plus en faveur de l'habitabilité aux places arrière et nuit à la visibilité.

LE CHOIX DE L'AJ EX AEUO

Plutôt discrète, la Corolla Touring Sport, avec son PRK de 0,26 €/km, se place parmi les meilleures ventes de breaks auprès des entreprises : juste derrière les Peugeot 308, 508 et Renault Mégane. Aux qualités de polyvalence de la Corolla, le Toyota C-HR oppose un design plus moderne et un usage plus adapté au mode urbain. Tout les distingue mais aucun ne tire un avantage. Match nul.

TOYOTA

COROLLA TOURING SPORT
122 ch Dynamic Business
31 400 €

PRK : 0,263 €/km

LLD : 331,1 €*

CO₂ : 103 g/km

TVS : **exemptée 36 mois**

BONUS : 0 €

C-HR Hybride
122 ch Dynamic Business
31 850 €

PRK : 0,271 €/km

LLD : 336,5 €*

CO₂ : 109 g/km

TVS : **exemptée 36 mois**

BONUS : 0 €

* 48 mois/100 000 km



YANN LEEFEBVRE



THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

Malgré son style clivant et son look de SUV coupé, le Toyota C-HR manque un peu de dynamisme.

La Toyota Corolla Touring Sport, avec son PRK de 0,26 €/km, se place parmi les meilleures ventes de breaks auprès des entreprises.

Le plus sexy des breaks

S'il en est un dont les breaks devraient faire jeu égal avec les SUV, c'est bien Volvo. Mais si la marque est la référence en matière de break, 80% de ses ventes se comptent aujourd'hui parmi les SUV.

Dans la famille Volvo, je demande le break V60... Pour les entreprises, c'est l'atout maître de la gamme du constructeur suédois. Chic et discret, ce grand break haut de gamme affiche une ligne élégante et dynamique et propose un caractère à la fois familial et sportif. Surtout, il offre les qualités de conduite d'une berline. À bord, les formes sont douces et l'atmosphère est feutrée. Quant à la conduite, elle devient totalement zen encore plus depuis la conversion de Volvo aux vertus de l'électrification. Dans les faits, ce grand break de 4,77 m n'est pas non plus conçu pour faire preuve d'agilité sur route sinueuse. Pourtant, dans sa version hybride rechargeable T6, il embarque 253 ch thermiques auxquels s'ajoutent 87 ch électriques. Un duo qui

autorise une consommation de 2,3 l/100 km, une autonomie électrique de l'ordre de 52 km et un démarrage de 0 à 100 km/h en 5,4 secondes. Des chiffres annoncés par le constructeur sans doute fort optimistes mais qui sont prometteurs.

Le charme du luxe suédois

Modèle Volvo le plus vendu dans le monde, le XC60 porte à son crédit son habitabilité, sa ligne tonique et son ambiance à bord tout aussi zen et sereine. Le SUV se distingue lui aussi avec élégance des marqueurs des références allemandes. Également équipé de la motorisation hybride rechargeable T6, le XC60 n'a rien à envier en matière d'apport technologique à ses concurrents. Comme le V60, il dispose de la

transmission intégrale et se montre confortable et rassurant en toutes circonstances. Mais pour un tarif comparable à celui du XC60 en finition Business Executive, le V60 accède à la finition Inscription Luxe, laquelle ajoute le régulateur de vitesse ACC, un toit panoramique, l'affichage tête haute, et bien d'autres. Enfin, le break dispose d'un coffre de 529 dm³ quand le XC60 ne peut embarquer que 468 dm³ avec un seuil de chargement plus haut. Reste que chez Volvo, les SUV ont représenté l'an passé plus de 80% des ventes : il s'est ainsi vendu un break V60 pour quatre XC60.

LE CHOIX DE L'aj VOLVO V60

Le break l'emporte et c'est tant mieux, car il doit s'agir du plus sexy du marché. Plus cher (à finition comparable) mais avec un prix de revient kilométrique plus faible, le SUV XC60 est sans doute plus dans l'air du temps. Cependant, il ne justifie pas son surcoût par des qualités, des performances ou des équipements déterminants.

VOLVO

V60 Recharge
T6 340 ch AWD
Inscription Luxe
66 500 €

PRK : 0,654 €/km
LLD : 845,3 €*
CO₂ : 46 g/km
TVS : **exemptée 36 mois**
Bonus : 0 €

VS XC60 Recharge
T6 340 ch AWD
Business Executive
65 980 €

PRK : 0,621 €/km
LLD : 740,2 €*
CO₂ : 54 g/km
TVS : **exemptée 36 mois**
Bonus : 0 €
* 48 mois/100 000 km



Moins séduisant que le break V60, le SUV Volvo XC60 se vend pourtant quatre fois plus.

Racé, discret et moins cher que le SUV, le break Volvo V60 reste une valeur sûre.

SEAT Ibiza

Style Business



**Expérience,
professionnalisme :
entre pro, on risque
de bien s'entendre.**

À partir de
159 € TTC/Mois*

LLD 25 mois
Perte financière⁽¹⁾
Contrat de maintenance⁽²⁾
Véhicule de remplacement⁽³⁾

SEAT FLEET SOLUTIONS

SEAT Ibiza Style Business TSI 95 ch BVM6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 5,2 - 5,3. Émissions de CO₂ WLTP (min - max g/km) : 118 - 121.

Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

Modèle présenté : SEAT Ibiza Style Business TSI 95 ch BVM6 avec options peinture métallisée et Full LED à 174 € TTC/mois. LLD sur 25 mois et 40 000 km maximum, incluant assurance perte financière, contrat de maintenance et véhicule de remplacement. Offre valable du 01/03/2021 au 30/04/2021.

*Location Longue Durée 25 mois et 40 000 km, assurance perte financière, contrat de maintenance et véhicule de remplacement inclus. Montants exprimés TTC, hors prestations facultatives. Offre valable jusqu'au **30/04/2021** pour toute commande d'une SEAT Ibiza Style Business TSI 95 ch BVM6 avec option peinture métallisée passée **avant le 30/04/2021 et livrée avant le 30/06/2021**, 25 loyers de **159 € TTC**. Réservée aux professionnels, hors taxis, loueurs et flottes, chez tous les distributeurs SEAT présentant ce financement. (1) Perte Financière obligatoire coût mensuel de 6,64 € TTC inclus dans les loyers. Souscrit auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - RCS Le Mans 775 652 126 et MMA IARD - Société Anonyme au capital de 537 052 368 euros - RCS Le Mans 440 048 882 - sièges sociaux : 14, bd Marie et Alexandre Oyon - 72030 Le Mans cedex 9. Entreprises régies par le code des assurances. (2) Contrat de maintenance obligatoire, coût mensuel de 20,26 € TTC inclus dans les loyers souscrit auprès de VOLKSWAGEN BANK GmbH. (3) Véhicule de remplacement offert souscrit auprès d'EUROP ASSISTANCE France. - 1 promenade de la Bonnette, 92230 Gennevilliers, entreprise régie par le code des assurances, S.A. au capital de 23 601 857 €. RCS Nanterre 451 366 405. Sous réserve d'acceptation par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse 15, avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Montants exprimés TTC, hors prestations facultatives.

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

Un très cher break!

Si la réputation de la Volkswagen Golf n'est plus à faire, son tarif en version break reste encore à justifier. Vendue au prix fort, elle entre en concurrence avec le T-Roc 4Motion.

Compte tenu du tarif élevé de la nouvelle Golf SW, c'est vers le T-Roc en finition Lounge Business et doté de la transmission 4Motion qu'il faut se tourner pour trouver un équivalent SUV. Cette version TDI de 150 ch DSG7 n'est pas la plus économique de la gamme T-Roc, sachant qu'à l'usage, la transmission 4x4 ajoute 250 kg au poids total du modèle qui dépasse ainsi 1 500 kg. Autant dire que la consommation grimpe aisément en ville et sur route. De fait, cette surcharge pondérale pèse aussi sur le prix de revient kilométrique du T-Roc établi à 0,377 €/km, mais qui demeure finalement assez proche de celui de la Golf SW. L'autre désagrément venu de cette transmission 4x4, c'est son encombrement qui réduit le volume du coffre du T-Roc de 474 à 441 dm³. Reste que le petit frère du Tiguan amène un peu de modernité dans la gamme

Volkswagen avec ses parements de couleur et ses propositions de teinte biton (en option). Hormis la qualité des matériaux et la finition, la planche de bord est bien dessinée, les commandes précises sont à leur place, et on apprécie le graphisme du nouveau système multimédia. Au volant, le T-Roc fait preuve de bonnes aptitudes routières. Son couple de 340 Nm est même le garant de reprises soutenues et d'un dynamisme à toute épreuve. Dans sa version Lounge Business, il est de plus bien équipé : régulateur de vitesse adaptatif ACC, aide au parking avant et arrière, caméra de recul et GPS sont au menu.

La Golf SW joue aux utilitaires

Il n'en reste pas moins que la nouvelle Golf affiche un habitacle un ton nettement au-dessus. Très portée sur les technologies embarquées,

elle impressionne, déroute même au début tant elle propose de nouvelles fonctionnalités. Sa mise demeure aussi plus cossue. Elle se révèle surtout plus spacieuse et son grand coffre de 611 dm³ surclasse de loin celui du T-Roc. Très apprécié en Allemagne, le break l'est moins en France où il ne représente que 5 % des ventes de Golf. Peut-être parce qu'elle n'affiche pas un style spécialement "sexy", préférant une ligne fonctionnelle qui préserve les aspects pratiques, quitte à dégager un parfum d'utilitaire.

LE CHOIX DE L'aj GOLF SW

Sur le papier, Golf SW et T-Roc font jeu égal. Par sa ligne plus dans l'air du temps, le T-Roc fait de l'ombre à un break qui peut paraître fade. Il n'empêche que, par ses aspects pratiques, son confort supérieur, son habitabilité et sa finition plus cossues et ses technologies embarquées dernier cri, la Golf SW a de sérieux atouts. Sans parler de son PRK plus avantageux.



FLORIAN GROUT

ADRIEN CORTESI

La Golf SW n'est pas donnée et surprend par ses tarifs, mais aussi par ses aspects pratiques, ses technologies embarquées et son coût d'usage avantageux.

Par sa ligne plus dans l'air du temps, le T-Roc fait de l'ombre à un break qui peut paraître fade. Pourtant, la Golf break ne s'en laisse pas conter.

VOLKSWAGEN

GOLF SW

2.0 TDI 150 ch DSG7
Life Business

37 610 €

PRK : 0,357 €/km

LLD : 462,63 €*

CO₂ : 139 g/km

TVS : 234 €

MALUS : 0 €

T-ROC

2.0 TDI 150 ch 4MOTION
DSG7 Lounge Business

37 720 €

PRK : 0,377 €/km

LLD : 451,7 €*

CO₂ : 147 g/km

TVS : 540 €

MALUS : 360 €

* 48 mois/100 000 km





MÉGANE ESTATE
E-TECH 160 ch Business
37 800 €

PRK : 0,31 €/km

LLD : 434,28 €*
CO₂ : 29 g/km

TVS : **exemptée 36 mois**

BONUS : **2000 €**

RENAULT

CAPTUR E-TECH
160 ch Intens
34 850 €

PRK : 0,285 €/km

LLD : 367,87 €*
CO₂ : 34 g/km

TVS : **exemptée 36 mois**

BONUS : **2000 €**

* 48 mois/100 000 km



Plus chère à l'achat, la Renault Mégane E-Tech se distingue surtout par la capacité de son coffre et son prix plus élevé que le Captur.

Assurément, le Renault Captur fait un tabac. C'est le cas également dans sa version E-Tech hybride rechargeable.

Hybrides fratricides

Petit SUV urbain, le Captur E-Tech séduit par son brio, sa silhouette et sa consommation. Hybride rechargeable aussi, la Mégane Estate E-Tech se montre plus destinée à équiper les entreprises.

Destinée à remplacer le diesel, la technologie hybride rechargeable Renault ne manque pas de qualités. Sur le Captur E-Tech 160 ch, elle se compose d'un moteur essence de 91 ch auquel sont associés deux moteurs électriques : l'un de 66 ch pour assister le moteur thermique, l'autre de 31 ch pour récupérer l'énergie et recharger les batteries. L'ensemble est relié à une boîte à crabots automatisée à 6 rapports bien moins onéreuse qu'une boîte automatique traditionnelle. Le Captur hybride affiche ainsi 34 g de CO₂ au km, assure une autonomie de 35 km en électrique selon nos propres relevés et consomme 6,2 l/100 km. Bien équipé en finition Intens, il offre l'opportunité de jongler avec différents modes de conduite : Électrique, Hybride et même Sport. Et malgré un certain embonpoint par rapport

à ses jumeaux thermiques, la mise au point des suspensions lui permet encore de virer à plat et de sauvegarder un bon confort.

Une Mégane très professionnelle

Moins haut perchée, la Mégane Estate E-Tech bénéficie du même ensemble mécanique et d'excellents réglages d'amortisseurs et de suspensions. Ce break assure logiquement une autonomie comparable à celle du Captur et consomme autant selon nos mesures, même si Renault annonce des rejets de CO₂ légèrement inférieurs (29 g/km de CO₂). Enfin, cette Mégane E-Tech profite aussi d'équipements modernes tels que le système e-Nav qui permet de coordonner le GPS avec l'autonomie disponible : compte tenu d'un parcours programmé, le système privilégie le fonctionnement

thermique pour sauvegarder l'énergie électrique. Malgré la banquette coulissante du Captur, la Mégane E-Tech dispose d'un plus grand coffre de 413 dm³ contre 288 à 408 dm³ pour le petit SUV. C'est un atout pour les professionnels. L'autre étant la promesse d'une réduction de coût d'utilisation de l'ordre de 15 % par rapport aux versions thermiques en se pliant à une discipline de 5 recharges des batteries par semaine. Mais avec un prix d'achat plus élevé, son PRK se révèle aussi moins avantageux que celui du Captur (0,31 contre 0,285 €/km).

LE CHOIX DE L'aj EX AEUO

Face à un Captur séduisant, la Mégane Estate ne démerite pas. Plus chère à l'achat, son coût d'usage est à peine plus élevé et son volume de chargement est nettement plus important. Toutefois, avec sa ligne mi-crossover, mi-break, la nouvelle Mégane 100 % électrique annoncée pour la fin de l'année risque de rendre vite désuète la version actuelle.

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.



Série 3 Touring vs X1



BMW	Série 3 Touring 330e 292 ch Lounge	X1 xDrive 25e 220 ch M Sport
Moteur/Transmission		
Type	4 en ligne, turbo ess. + 1 électrique	3 en ligne, turbo ess. + 1 électrique
Cylindrée/puissance fiscale	1998 cm ³ /10 CV	1499 cm ³ /6 CV
Puissance	184 ch à 5000 tr/mn + 113 ch ⁽¹⁾	125 ch à 5000 tr/mn + 95 ch ⁽²⁾
Couple	300 Nm à 1350 tr/mn + 265 Nm	220 Nm à 1500 tr/mn + 165 Nm ⁽²⁾
Transmission/nombre de rapports	BVA/8	BVA/6
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,71/1,83/1,45/2,86 m	4,45/1,83/1,59/2,67 m
Poids/volume du coffre	1905 kg ⁽³⁾ /369 dm ³	1814 kg/425 dm ³
Performances		
0 à 100 km/h	6,6 s ⁽⁴⁾	7,1 s ⁽⁴⁾
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive	5,4 s ⁽⁴⁾	6,4 s ⁽⁴⁾
V. max. (électrique)	230 (140) km/h ⁽³⁾	194 (135) km/h
Conso route/autoroute/ville/moyenne	7,9/7,8/9,1/8,3 l/100 km ⁽⁵⁾	8,6/7,7/7,7/8 l/km ⁽⁵⁾
Réservoir/autonomie (électrique)	40 l/480 (49) km	36 l/461 (36) km
Prix/malus écologique (CO ₂ de référence)	53 250 €/0 € (31 g/km)	53 450 €/0 € (42 g/km)

(1) Puissance et couple cumulés : 292 ch et 420 Nm. (2) Puissance et couple cumulés : 220 ch et 385 Nm. (3) Données constructeur. (4) Batterie pleine. (5) Batterie vide.

508 SW vs 3008



PEUGEOT	508 SW Hybrid 225 ch e-EAT8 Allure Pack	3008 Hybrid 225 ch e-EAT8 Allure Pack
Moteur/Transmission		
Type	4 en ligne, turbo ess. + 1 électrique	4 en ligne, turbo ess. + 1 électrique
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm ³ /8 CV	1598 cm ³ /10 CV
Puissance	180 ch 6000 tr/mn + 110 ch ⁽¹⁾	180 ch 5500 tr/mn + 110 ch ⁽¹⁾
Couple	300 Nm à 3000 tr/mn + 320 Nm ⁽¹⁾	300 Nm à 3000 tr/mn + 320 Nm ⁽¹⁾
Transmission/nombre de rapports	BVA/8	BVA/8
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,78/1,86/1,42/2,80 m	4,45/1,85/1,63/2,68 m
Poids/volume du coffre	1850 kg/539 dm ³	1802 kg/408 dm ³
Performances		
0 à 100 km/h	8,6 s ⁽²⁾	8,8 s ⁽²⁾
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive	6,7 s ⁽²⁾	6,4 s ⁽²⁾
V. max. (électrique)	240 ⁽³⁾ (139) km/h	225 ⁽³⁾ (140) km/h
Conso route/autoroute/ville/moyenne	7,8/7,8/8,7/8,1 l/100 km ⁽⁴⁾	7,4/7,1/8,2/7,6 l/100 km ⁽⁴⁾
Réservoir/autonomie (électrique)	43 l/530 (37) km	43 l/565 (40) km
Prix/bonus écologique (CO ₂ de référence)	47 800 €/2000 € (30 g/km)	45 600 €/2000 € (31 g/km)

(1) Puissance et couple cumulés : 225 ch et 360 Nm. (2) Batterie pleine. (3) Données constructeur. (4) Batterie vide.

Leon Sportstourer vs Ateca



SEAT	Leon Sportstourer TDI 150 ch DSG7 Style Business	Ateca TDI 150 ch DSG7 Style Business
Moteur/Transmission		
Type	4 en ligne, turbo diesel	4 en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm ³ /8 CV	1968 cm ³ /8 CV
Puissance	150 ch à 3000 tr/mn	150 ch à 3500 tr/mn
Couple	360 Nm à 1700 tr/mn	340 Nm à 1750 tr/mn
Transmission/nombre de rapports	double embrayage/7	double embrayage/7
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,65/1,80/1,45/2,69 m	4,39/1,85/1,62/2,64 m
Poids/volume du coffre	1548 kg/591 dm ³	1560 kg/515 dm ³
Performances		
0 à 100 km/h	9 s	9,8 s
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive	8,2 s	9,3 s
V. max.	206 km/h	188 km/h
Conso route/autoroute/ville/moyenne	5,5/5,5/5,9/5,6 l/100 km	6,2/6,6/6,5/6,4 l/100 km
Réservoir/autonomie	45 l/803 km	50 l/781 km
Prix/malus écologique (CO ₂ de référence)	32 425 €/0 € (117 g/km)	35 390 €/0 € (131 g/km)

Octavia Combi vs Karoq



SKODA	Octavia Combi 2.0 TDI 116 ch DSG7 Business ⁽¹⁾	Karoq 2.0 TDI 116 ch DSG7 Business ⁽¹⁾
Moteur/Transmission		
Type	4 en ligne, turbo diesel	4 en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm ³ /6 CV	1968 cm ³ /6 CV
Puissance	116 ch à 3 250 tr/mn	116 ch à 3 250 tr/mn
Couple	250 Nm à 1 500 tr/mn	250 Nm à 1 500 tr/mn
Transmission/nombre de rapports	double embrayage/7	double embrayage/7
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,69/1,83/1,48/2,69 m	4,39/1,85/1,63/2,64 m
Poids/volume du coffre	1 443 kg/603 dm ³ ⁽²⁾	1 390 kg/550 - 661 dm ³ ⁽³⁾
Performances		
0 à 100 km/h	10,8 s	11 s
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive	NC	NC
V. max.	205 km/h	189 km/h
Consommation mixte	4,4 à 4,8 l/100 km	4,9 à 5,3 l/km
Réservoir/autonomie	45 l/NC	50 l/NC
Prix/malus écologique (CO ₂ de référence)	32 490 €/0 € (117 g/km)	34 690 €/0 € (131 g/km)

(1) Données constructeur sauf volume du coffre, nos mesures. (2) Avec roue de secours. (3) Avec système Varioflex. Sans : 437 dm³

Corolla Touring Sports vs C-HR



TOYOTA	Corolla Touring Sports Hybride 1.8 122 ch Dynamic Business	C-HR Hybride 1.8 122 ch Dynamic Business
Moteur/Transmission		
Type	4 en ligne, turbo ess. + 1 électrique	4 en ligne, turbo ess. + 1 électrique
Cylindrée/puissance fiscale	1798 cm ³ /4 CV	1798 cm ³ /4 CV
Puissance	98 ch à 5200 tr/mn + 72 ch (élec.) ⁽¹⁾	98 ch à 5200 tr/mn + 72 ch (élec.) ⁽¹⁾
Couple	142 Nm à 3600 tr/mn + 163 Nm (élec.)	142 Nm à 3600 tr/mn + 163 Nm (élec.)
Transmission/nombre de rapports	CVT/1	CVT/1
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,65/1,79/1,44/2,70 m	4,39/1,80/1,56/2,64 m
Poids/volume du coffre	1454 kg/595 dm ³	1484 kg/303 dm ³
Performances		
0 à 100 km/h	12,6 s	12,4 s
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive	11,4 s	11,5 s
V. max.	170 km/h	163 km/h
Conso route/autoroute/ville/ moyenne	5,4/6,4/4,7/5,5 l/100 km	6,3/6,9/5,1/6,1 l/100 km
Réservoir/autonomie	43 l/781 km	43 l/704 km
Prix/bonus écologique (CO ₂ de référence)	31400 €/0 € (103 g/km)	31380 €/0 € (109 g/km)

(1) Puissance cumulée : 122 ch.

V60 vs XC60



VOLVO	V60 Recharge T6 340 ch AWD Inscription Luxe ⁽¹⁾	XC60 Recharge T6 340 ch AWD Business Executive ⁽¹⁾
Moteur/Transmission		
Type	4 en ligne, turbo ess. + 1 électrique	4 en ligne, turbo ess. + 1 électrique
Cylindrée/puissance fiscale	1969 cm ³ /15 CV	1969 cm ³ /15 CV
Puissance	253 ch à 5500 tr/mn + 87 ch (élec.)	253 ch à 5500 tr/mn + 87 ch (élec.)
Couple	350 Nm à 1700 tr/mn + 240 Nm (élec.)	350 Nm à 1700 tr/mn + 240 Nm (élec.)
Transmission/nombre de rapports	BVA/8	BVA/8
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,77/1,85/1,44/2,88 m	4,69/1,91/1,66/2,87 m
Poids/volume du coffre	2075 kg/529 dm ³	2169 kg/468 dm ³
Performances		
0 à 100 km/h	5,4 s	5,9 s
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive	NC	NC
V. max. (électrique)	180 (125) km/h	180 (125) km/h
Consommation mixte	1,7 à 2,3 l/100 km	2,3 à 2,9 l/100 km
Réservoir/autonomie (électrique)	60 l/NC (50 à 58 km)	70 l/NC (49 à 54 km)
Prix/bonus écologique (CO ₂ de référence)	66500 €/0 € (46 g/km)	65980 €/0 € (54 g/km)

(1) Données constructeur.

Golf SW vs T-Roc



VOLKSWAGEN	Golf SW 2.0 TDI 150 ch DSG7 Life Business	T-Roc 2.0 4Motion 150 ch DSG7 Lounge Business
Moteur/Transmission		
Type	4 en ligne, turbo diesel	4 en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm ³ /8 CV	1968 cm ³ /8 CV
Puissance	150 ch à 3500 tr/mn	150 ch à 4000 tr/mn
Couple	360 Nm à 1600 tr/mn	340 Nm à 1750 tr/mn
Transmission/nombre de rapports	double embrayage/7	double embrayage/7
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,64/1,79/1,50/2,67 m	4,24/1,82/1,58/2,60 m
Poids/volume du coffre	1520 kg ⁽¹⁾ /610 dm ³	1540 kg/441 dm ³
Performances		
0 à 100 km/h	8,9 s	8,6 s
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive	7,8 s	8,5 s
V. max.	207 km/h	192 km/h
Conso route/autoroute/ville/ moyenne	5,3/5,1/5,8/5,4 l/100 km	6,5/7,1/6,8/6,8 l/100 km
Réservoir/autonomie	50 l/925 km	55 l/808 km
Prix/malus écologique (CO ₂ de référence)	37610 €/0 € (121 g/km)	37720 €/360 € (147 g/km)

(1) Données constructeur.

Mégane Estate vs Captur



RENAULT	Mégane Estate 160 ch €-Tech Plug-in Business	Captur 160 ch €-Tech Plug-in Intens
Moteur/Transmission		
Type	4 en ligne, turbo ess. + 2 électriques	4 en ligne, turbo ess. + 2 électriques
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm ³ /5 CV	1598 cm ³ /5 CV
Puissance	91 ch à 5600 tr/mn + 49 et 25 ch (élec.) ⁽¹⁾	91 ch à 5600 tr/mn + 49 et 25 ch (élec.) ⁽¹⁾
Couple	144 Nm à 3200 tr/mn + 205 et 50 Nm ⁽¹⁾	144 Nm à 3200 tr/mn + 205 et 50 Nm ⁽¹⁾
Transmission/nombre de rapports	automatisée/4 + 2	automatisée/4 + 2
Dimensions/Poids/Habitabilité		
Longueur/largeur/hauteur/emp.	4,63/1,82/1,45/2,72 m	4,23/1,80/1,58/2,64 m
Poids/volume du coffre	1666 kg/413 dm ³	1600 kg/288 - 408 dm ³ (2)
Performances		
0 à 100 km/h	10,4 s ⁽³⁾	10,6 s ⁽³⁾
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive	8,7 s ⁽³⁾	9 s ⁽³⁾
V. max. (électrique)	182 (135) km/h	173 (135) km/h
Conso route/autoroute/ville/ moyenne	6,4/7,5/4,8/6,2 l/100 km ⁽⁴⁾	6,3/7,7/4,7/6,2 l/100 km ⁽⁴⁾
Réservoir/autonomie (électrique)	39 l/629 (32) km	39 l/629 (35) km
Prix/bonus écologique (CO ₂ de référence)	37800 €/2000 € (29 g/km)	34850 €/2000 € (34 g/km)

(1) Puissance cumulée : 160 ch. (2) Selon position de la banquette coulissante. (3) Batterie pleine. (4) Batterie vide.

Sa ligne aristocratique et son exclusivité fleurissent bon le vrai luxe. Ses dessous empruntés à la Porsche Panamera et l'arrivée d'un V8 promettent bien du plaisir au volant. En mariant subtilement les paradoxes, la Bentley Flying Spur V8 vise la crème des limousines, à l'anglaise.

Par Jacques Warnery Photos Adrien Cortesi

CRÈME ANGLAISE





peine plus d'un an après sa sortie, la seconde génération de Flying Spur accueille désormais un V8 sous son long capot. Ce 4 litres, qui cache ses deux turbos au centre de son V, coupe en prime, au besoin, la moitié de ses cylindres en 20 millisecondes seulement. Soit dix fois plus vite que le clignement d'un œil, d'après le dossier de presse. Le but ? Abaisser ses consommations de 16 % par rapport au majestueux W12, qui voit ses jours comptés, et économiser pas loin de 100 kg sur la balance. Arborer la mythique Flying B au sommet de sa magnifique calandre verticale n'empêche pas un minimum de pragmatisme. Surtout pour qui appartient au groupe Volkswagen, contraint, comme tout autre constructeur, de chasser drastiquement ses émissions de CO₂, sous peine de lourdes amendes. Profitant des synergies techniques "maison", la Flying Spur, à qui rien n'est refusé, repose donc sur la plate-forme MSB, soit celle de la Porsche Panamera, dont le dynamisme donne des sueurs froides à bien des sportives radicales. Sur le papier, un tel apanage incite à délaissier les généreuses places arrière pour s'installer à l'avant.

Sauf que l'amateur de luxe suprême est en droit de se demander si l'esprit maison perdure encore depuis que toutes les Bentley empruntent les dessous Volkswagen. À la suite de la disparition de la Mulsanne et de l'héritage technique "maison" – le fameux V8 6 ¾ –, une certaine idée de l'artisanat traditionnel fait désormais partie des vestiges du passé. Une page se tourne !

Il suffit toutefois d'ouvrir la porte dont l'intérieur est garni de superbes motifs 3D optionnels en cuir pour vite se rassurer.

Impossible de reconnaître une allemande dans ce salon anglais et nous ne pouvons que nous en féliciter. La qualité des peaux, les placages spécifiques et une multitude de détails plus savoureux les uns que les autres rappellent que, à l'exception de Rolls-Royce, Bentley ne fraie pas avec les autres marques, même quand elles arborent un prestigieux blason premium allemand. Le parfum, l'ambiance et le soin apporté aux matériaux enchantent autant les sens qu'ils rappellent ce qu'est le vrai luxe. ➔



❶ Les Flying Spur offrent un écran tactile de 12,3 pouces, regroupant toutes les fonctions de divertissement et de réglages. ❷ Moyennant 4820 €, il peut se retourner et proposer ainsi une superbe instrumentation comprenant 3 manomètres (boussole, température et chronomètre) intégrés dans le placage de la planche de bord. ❸ La Flying B, qui se rétracte en passant par l'écran central ou quand une main s'approche trop, est aussi personnalisable. Comme sur notre version d'essai, elle peut recevoir une finition gloss noire et s'éclairer pour 3685 €.

Comme toujours à bord d'une limousine, le plaisir se trouve aux places arrière ici séparées par une console centrale facturée 3 290 €. Les magnifiques sièges réglables tous azimuts et l'appuie-tête surmonté d'un moelleux coussin sont une invitation au voyage ou à la rêverie. Dans un silence de cathédrale, la Flying Spur flotte au-dessus de la route, caresse l'asphalte du haut de ses roues de 21 pouces et isole son petit monde des agressions extérieures. À force d'être biberonnés aux SUV aussi raides que trop généreusement chaussés, nous finirions presque par oublier la signification du mot *confort*. La Flying Spur prend plaisir à rappeler ses vertus grâce à l'excellente capacité d'absorption de sa suspension pneumatique à trois chambres, surtout dans son mode le plus moelleux. Le grondement discret généré par le mouvement





❶ Avec un empattement de presque 3,20 m, la Flying Spur libère beaucoup d'espace aux jambes. Les passagers profitent au besoin de sièges séparés par une console centrale (3 290 €). ❷ La contenance du coffre de 420 dm³ peut faire sourire. L'intégration d'une sono de haute volée sacrifie quelques litres de chargement au profit d'un son vraiment parfait.

saccadé des huit pistons se marie parfaitement à cette ambiance voluptueuse.

Dieu sait pourtant si ses aptitudes dynamiques incitent vite à congédier le chauffeur pour découvrir une vraie place de choix derrière le volant.

Le V8 a beau jouer patte de velours, maîtriser ses grondements et distiller des sensations mécaniques feutrées, une pression insistante sur la pédale de droite affole le tachymètre. La respiration artificielle qui donne tout au-delà de 2 500 tr/mn téléporte les 2 330 kg à vide avec force. La boîte PDK à double embrayage conserve

une belle douceur dans ses programmes les plus calmes et peut devenir bien plus réactive en Sport. En optant pour le mode manuel, les passages de rapports se montrent plus percutants encore qu'avec les unités à convertisseurs de ses concurrentes. Surtout qu'elle autorise des rétrogradages plus musclés en utilisant les palettes! Sans avoir l'air d'y toucher, les 550 ch qui permettent de passer de 0 à 100 km/h en 4,1 s ou de filer, forcément à l'anglaise, jusqu'à 318 km/h font surgir soudainement les virages. Très soudainement même. La Bentley dévoile alors l'étendue de ses talents. En mode Sport, ses plus de 5,30 m de long semblent se dissoudre comme par magie, ses mouvements de caisse se limitent à leur plus simple expression et l'imposante anglaise efface les lacets avec une grâce inattendue. En poussant le trait, elle s'inscrit même avec panache et enroule gentiment de la poupe en sortie. Difficile de se croire à bord d'une limousine de luxe, même si la direction isole un peu le conducteur du grain de la route. Et dire que la présence de pneus été en lieu et place des gommages hiver de notre version d'essai l'aurait rendue plus dynamique encore! Le secret de son incroyable talent réside dans sa transmission intégrale, qui privilégie la propulsion, et dans la présence du pack Dynamic Ride optionnel. Comprenant les roues arrière directrices et les barres antiroulis actives pilotées électriquement, il mérite amplement d'allonger la facture de 5 795 €. Les dessous allemands de la Porsche Panamera lui font décidément un sacré bien! □

BENTLEY FLYING SPUR V8 550 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 550 ch à 6 000 tr/mn
Couple thermique maxi	■ 770 Nm de 2 000 à 4 500 tr/mn
Type	V8, biturbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	3 996 cm ³ /46 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,5 m
Pneumatiques AV - AR	265/40 ZR 18 - 295/40 ZR 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	5,32/1,98/1,48/3,19 m
Poids/tractable freiné	2 330 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 4,1 s
Vitesse maxi	■ 318 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 420 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 162 300 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 30 000 € (288 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	233 165 €
Garantie	■ 3 ans, km illimité

Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, affichage tête haute, AFIL active, alerte de trafic arrière et latérale, Bluetooth, clim auto, dét. de pluie/luminosité + feux de route auto, jantes all. 20 pouces, phares LED Matrix, sellerie cuir, sièges AV élec., suspension pneumatique, syst. de vision nocturne, système multimédia avec écran tactile de 12,3 pouces/Apple CarPlay/Android Auto/GPS/supports de carte SD, volant réglable électriquement...

Options

Chargeur smartphone induction (290 €), châssis Dynamic Ride avec roues AR directrices (5 795 €), config. 4 places avec console centrale AR (3 290 €), écran rotatif (4 820 €), Pack Mulliner (14 545 €), peinture exclusive (4 660 €), placages extérieurs en carbone (3 000 €), toit panoramique (2 525 €)...

Consommations	
Mixte	■ 12,7 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	NC
Réservoir	■ 90 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Grande-Bretagne

(1) Avec malus et options inclus.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La mutualisation technique au sein du groupe Volkswagen profite pleinement à la Bentley Flying Spur V8. Elle permet d'offrir un dynamisme inattendu à l'anglaise et un plaisir de conduite à la hauteur des meilleures. Certes moins noble que le W12, le V8 participe à ce comportement enjoué, sans dégrader les performances ni l'agrément.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PLUS
Exclusivité
Prestations dynamiques
Confort
—
MOINS
Encombrement
Options tentantes
mais chères

La Flying Spur V8 se distingue des versions W12 par ses deux doubles sorties d'échappement arrière. Elle profite d'un train avant moins chargé pour se montrer plus agile dès que la route tourne.

LES EXPERTS AJ

Après un coup d'essai avec la précédente e-Golf, Volkswagen se lance vraiment dans l'aventure avec un modèle exclusivement électrique. L'ID.3 est-elle la berline compacte du futur qui va détrôner toutes les autres ? Nos Experts vous répondent.



La présentation est ultra-épurée et tout passe par l'écran central. Un temps d'adaptation s'impose, mais au final, c'est assez intuitif.



L'ID.3 affiche un excellent rapport habitabilité/encombrement : les passagers ont de l'espace et le coffre dépasse les 400 dm³.

VOLKSWAGEN ID.3

Trois niveaux de puissance de batterie sont proposés : 45, 58 et 77 kWh. Plus elle est puissante, plus l'autonomie est élevée. Mais c'est plus long à charger et plus cher !



204 ch / 58 kWh 1st Max - **49 990 €**

Bonus écologique : 3 000 € (0 g/km CO₂)



L'ID.3 n'est pas un poids plume : 1770 kg, c'est plus que bien des SUV compacts thermiques. Cela impose des contraintes sur la mise au point des trains roulants, mais Volkswagen sait faire !



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.



Méline 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.

Malgré une puissance plus que correcte, la masse de l'auto pèse sur le freinage et sur les performances.

L'avis du pilote



Franchement, j'attendais mieux de Volkswagen. Cette ID.3 est réussie, mais je pensais qu'ils innoveraient davantage. Les miracles n'existent pas. Sans même regarder la jauge, je peux dire que l'autonomie doit être correcte, car je sens que l'auto est lourde, conséquence d'un volume de batterie important. Cela se ressent à la conduite. Pas tant sur la tenue de route, car il y a un bon châssis. **Mais au démarrage, même si les accélérations sont toniques, elles ne le sont pas autant que sur une voiture thermique de 200 ch!** Le poids grève encore plus le freinage, décevant : il manque d'efficacité naturelle et se repose trop sur l'ABS, qui se déclenche instantanément. En revanche, le frein moteur de la régénération de l'énergie est probant, notamment en Brake. Il permet de moins solliciter les freins lorsqu'il faut ralentir dans la circulation. À bord, j'aime cette sobriété. Certains trouvent que cela manque de fantaisie, moi pas : les "frous-frous", ce n'est pas mon truc. Ici, tout est à sa place, c'est clair, net, lisible.

Ce n'est pas le sans-faute, mais globalement tout est bien conçu pour rendre la prise en main aisée et la conduite agréable.

L'avis de la journaliste



Comme c'est souvent le cas des Volkswagen, l'ID.3 n'impressionne pas au premier coup d'œil : elle n'en met pas plein la vue. Mais elle sait se faire apprécier à l'usage par son sens pratique. Malgré le nombre remarquable de fonctionnalités à bord, qui nécessitent un temps d'adaptation pour la plupart d'entre nous, tout s'avère finalement assez intuitif et fonctionnel. Autre point fort : son autonomie correcte. **Même si nous n'avons pas atteint les 400 km promis par VW, elle parcourt plus de 360 km sur route : c'est davantage qu'en ville.** Alors, certes, c'est au prix d'une batterie de 58 kWh, qui est lourde et met du temps à se recharger (pas plus que les autres cependant!), à moins d'accéder à une borne de 100 kW. Le réel souci de cette version 1st Max, toutes options il est vrai, c'est son prix. Presque 50000 €, somme élevée pour une compacte et qui en prime fait chuter le bonus à 3000 €. Alors qu'une version Tech à 44990 € décroche les 7000 € d'aide. Cela fait cher payé pour quelques fioritures.

La sensation d'espace à bord est très agréable, mais l'ambiance générale manque de chaleur et de fantaisie.

L'avis du taxi



Je pars avec un a priori positif, car je suis devenu un adepte des voitures électriques : en général, ce sont des autos agréables, apaisantes, qui vous incitent à être cool. Ici, je n'ai pas l'impression d'avoir 200 ch sous le capot, donc ça ne donne pas envie de vider la batterie à la moindre accélération. Malgré la présentation très moderne et la foule d'équipements technos, je suis à peine dépaycé de mon Touran! Je retrouve la patte Volkswagen : c'est fonctionnel mais pas très "sexy". Je suis juste perturbé par l'écran des infos de bord derrière le volant : il est trop petit et peu paramétrable. En fait, tout passe par l'écran central, bien mieux placé. Mais l'ensemble reste austère. La qualité des matériaux est correcte, sans plus, avec des plastiques durs pas toujours valorisants. Heureusement, l'ambiance lumineuse égaie le tout. **J'apprécie la sensation d'espace et l'excellente visibilité à 360°.** À l'arrière, les passagers sont gâtés : la banquette est accueillante et l'espace généreux. Le volume du coffre est satisfaisant et surtout exploitable.

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

PASSION COMBI

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

PASSION COMBI

CARTES POSTALES DES 4 COINS DU MONDE

PASSION COMBI - CARTES POSTALES DES 4 COINS DU MONDE

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 ACTUELLEMENT



Suivez-nous sur



pour une info en continu



Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Poids variables sur le 3008?

Sur la brochure 2021 du 3008 2.0 BlueHDI 180, le PTR (Poids Total Roulant Autorisé) est de 4090 kg et le poids à vide de 1480 kg. (données identiques à celles des véhicules livrés en 2020). Mon véhicule, GT Pack, affiche un PTR de 3840 kg seulement et un poids à vide de 1540 kg que l'on pourrait peut-être attribuer au restylage. Pourquoi une telle diminution du poids tractable? **L. M.**

La différence n'est pas due au restylage mais au niveau de finition. Par rapport au précédent modèle, le poids maxi remorquable freiné reste identique, à savoir 2000 kg. En revanche, sur sa brochure, le constructeur donne le poids à vide d'un BlueHDI 180 moins bien équipée que votre GT Pack. Le poids total roulant autorisé étant directement lié au poids à vide, il est logique que ce dernier soit moindre sur votre version, un peu plus lourde.



YANN LEFEBVRE

Peugeot 3008



Toyota Prius

TOYOTA

Toyota Prius et caravane?

J'ai une Prius de 2009, puis-je tracter une remorque de 450 kg? **M. B.**

Hélas non, seule la dernière génération de Prius (en photo) est homologuée pour un poids remorquable freiné maxi de 725 kg.

Pas de pneus toutes saisons sur mon C3 Aircross?

J'ai acheté un C3 Aircross avec le Grip Control. Le commercial m'avait indiqué qu'il serait équipé d'origine de pneus été/hiver. Finalement, il m'a été livré avec des pneus été. Le Grip Control sera-t-il efficace sur la neige avec des pneus été? **F. V.**

En effet, le Grip Control est un antipatinage évolué qui, en théorie, est associé à des pneumatiques toutes saisons, repérables par le sigle M+S, réputés plus efficaces sur la neige. Si votre véhicule n'en est pas équipé, les limites d'adhérence seront alors très vite atteintes sur route enneigée et le Grip Control ne sera pas d'une grande aide. Sachez toutefois que les pneus toutes saisons sont moyens partout, mais vraiment bons nulle part. Vous pouvez essayer de négocier de véritables pneus hiver en plus, que vous changerez le moment venu.



Citroën C3 Aircross

WILLIAM CROZES

La clinique du

Dépanner, entretenir, restaurer... Quel que soit votre projet, Jeep Village a forcément la solution pour vous permettre de faire rouler votre 4x4 fétiche. Denis Le Priol, le patron, n'a qu'un objectif : sauver les soldats Willys.

Par Thierry Emptas Photos Benjamin Asket/Virage Agency



Dr Jeep



Il fait un temps radieux, ce 25 août 1944. Les Parisiens sont dans les rues pour acclamer les Alliés, qui défilent dans la ville. On échange des fleurs contre un baiser, un sourire contre un chewing-gum. La liberté, c'est aussi le ronflement d'un drôle d'engin sautillant dont les Français vont bientôt vénérer le nom : la Jeep. Abandonnée par milliers dans notre pays après la guerre, cette sauterelle capable de se faufiler dans un trou de souris va devenir la mule préférée des Français. Les garagistes la transforment en dépanneuse, les paysans l'utilisent comme tracteur et, à la montagne, elle grimpe jusqu'aux cimes et dégage la neige en hiver. Le pied à la portière, les Frenchies se prennent pour des Yankees.

Un rêve d'enfant qui se concrétise

C'est bien plus tard que Denis Le Priol, né en 1962, découvre la Jeep.

“Le dimanche soir, lorsque l'on rentrait de la campagne avec mes parents, la route vers Paris était bloquée par les embouteillages. Un jour, alors que je regardais le chemin qui longeait la nationale, j'ai demandé à mon père pourquoi il ne le prenait pas, et il m'a répondu qu'il lui faudrait une Jeep.”

Le mot magique est lâché, Denis ne va plus jamais l'oublier. Mais pour l'instant, il ne pense pas à son avenir. Élève rebelle, il préfère bricoler les mobylettes qui ont le malheur de passer à sa portée. *“Fatigués de mon caractère récalcitrant, mes parents ont fini par m'offrir une Jeep pour mes 16 ans.”* Le meilleur moyen pour canaliser l'énergie du jeune trublion. À l'époque, le pape de la Jeep en France s'appelle René Boucher, dont l'entreprise fondée en 1947 par son père est installée à Chevilly-Larue. Les trajectoires des deux hommes doivent forcément se percuter un jour ou l'autre... mais l'heure n'est pas encore venue. *“En 1992, je décide de me mettre à mon compte et je crée Army Pol. Mon objectif est de restaurer des Jeep dans les règles de l'art. J'achète bien sûr mes pièces chez Boucher, mais en 1997, un autre spécialiste de la Jeep, la société GSAA de Bernard Botella, reprend l'entreprise de René.”* Trois ans plus tard, encore une fusion, Army Pol rejoint le groupe GSAA-Boucher. Qui dit nouvelle organisation, dit nouveau nom : le village des Jeep de ➔

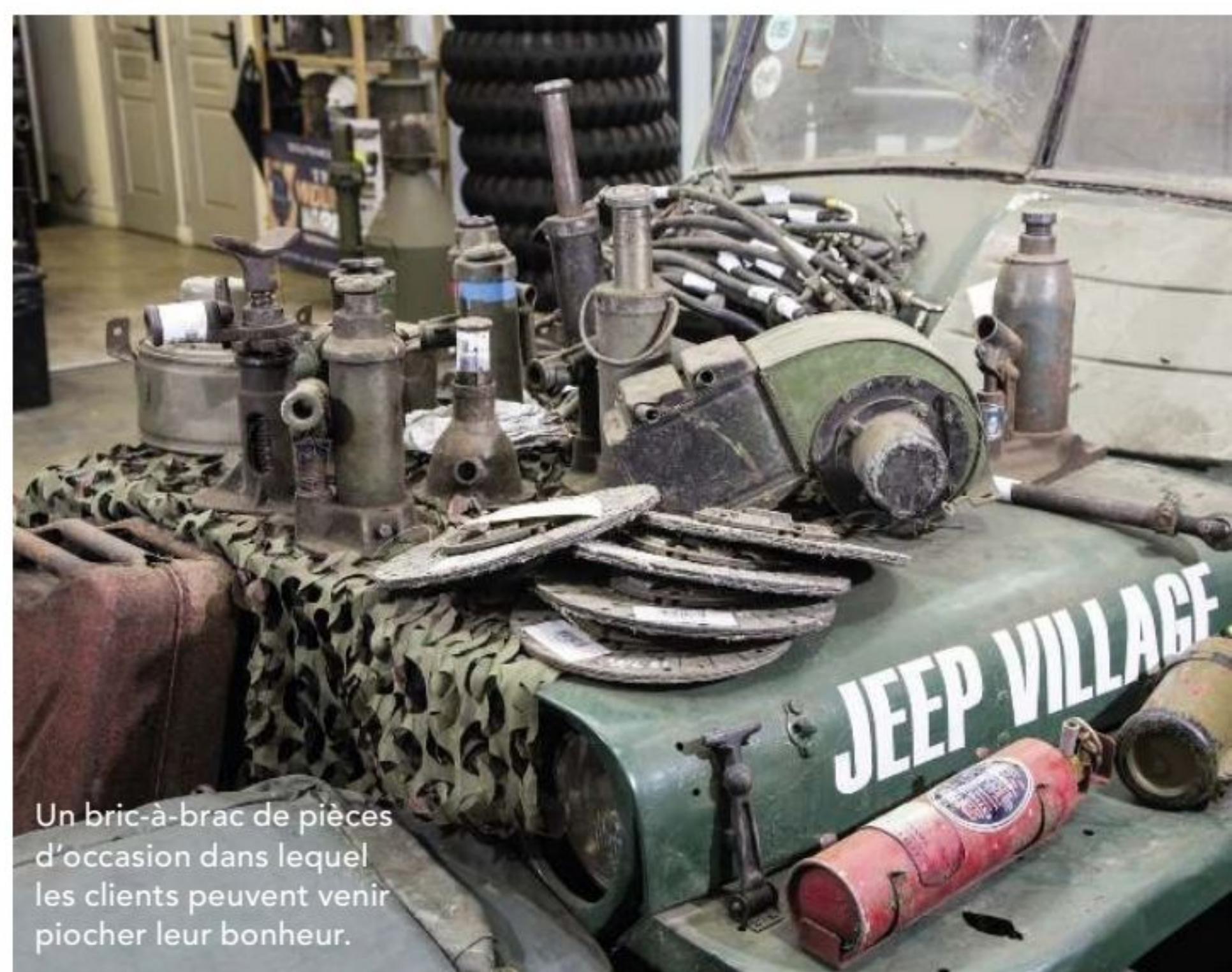


Simple rénovation ou restauration intégrale, Jeep Village propose un service à la carte.



Une belle collection de Jeep en attente d'une seconde vie ou simplement donneuses d'organes. Au premier plan, une M38 des années 50 utilisée pendant la guerre de Corée.





Un bric-à-brac de pièces d'occasion dans lequel les clients peuvent venir piocher leur bonheur.



Popov, le spécialiste des transmissions, est capable de remonter une boîte de vitesses les yeux fermés. Ci-dessous, les blocs moteur, soigneusement examinés, vont rejoindre les stocks entreposés sur des rayonnages de 10 m de hauteur.





Il n'y a pas deux Jeep identiques tant la liste des accessoires est infinie. Ici, un porte-fusil à portée de main du conducteur.

"La Jeep, outil taillable et corvéable à merci, est devenue un objet de collection. Plus question de greffer un moteur diesel prélevé sur une vieille Peugeot."



Lourde et peu maniable, la GPA, version amphibie de la Jeep, est devenue très rare.



La Jeep est un véritable couteau suisse. Ici, un modèle transformé en chasse-neige après la guerre.



Peu utilisée sur le front, la sirène est aujourd'hui très appréciée des collectionneurs.

Chevilly-Larue est baptisé tout naturellement Jeep Village, un label qui sonne aussi bien en français qu'en anglais. Denis devient l'associé de Bernard Botella. Dix ans plus tard, celui-ci quitte l'entreprise et Denis accède au grade de général en chef.

Un des plus gros catalogues de la planète Jeep

À Chevilly-Larue, les pièces de Jeep s'entassent en bric-à-brac dans des bâtiments qui datent de 1947, promis depuis longtemps à l'expropriation. Le couperet de l'administration finit par tomber et, en 2015, Denis rachète à Luc Besson les studios de cinéma d'Arpajon. Au total : 10 000 m² de plateaux, divisés en entrepôts à louer, et un espace de 3 000 m² dans lequel s'installe Jeep Village en 2017. 300 semi-remorques de pièces sont ainsi déplacés de Chevilly-Larue à Arpajon. Denis profite de ce déménagement pour faire évoluer l'orientation de sa société. Il lève le pied sur la restauration et accélère sur la vente de pièces détachées, minutieusement étagées sur des rayonnages de 10 m de hauteur ! "Dans les années 1990, le monde de la Jeep a changé. L'outil taillable et corvéable à merci est devenu un objet de collection. Plus question de greffer un moteur diesel prélevé



Avec le temps, Denis Le Priol a accumulé un nombre impressionnant de véhicules militaires qui complète son parc de Jeep.

sur une vieille Peugeot ou de souder à la va-vite une carrosserie pour se protéger de la pluie. L'amateur veut un retour à l'origine." Jeep Village a donc aujourd'hui un catalogue de plusieurs milliers de références pour rénover les Jeep militaires et entretenir les modèles civils les plus récents. "Mon activité se partage à 60 % sur les militaires et 40 % sur les civils. Pour les plus modernes, ce sont surtout les accessoires qui font recette. Les clients aiment bien personnaliser leur voiture avec des pare-chocs, des jantes spéciales, un treuil, etc."

Denis s'est également lancé dans la fabrication de pièces devenues introuvables, grâce aux plans d'époque qu'il a réussi à récupérer. "Je viens enfin de recevoir mes carters de boîtes de vitesses fabriqués en France. Ils m'ont demandé deux ans d'effort pour parvenir à la qualité souhaitée, mais ça valait le coup ! Quand je pense qu'autrefois des tonnes de pièces d'origine ont été mises à la ferraille !", dit-il en souriant. Denis nous montre un bureau sur lequel sont alignés des dizaines de prototypes. "Voilà nos projets de refabrication, mais je ne suis pas encore satisfait du résultat." L'exigence de qualité colle avec la demande des clients, qui sont de plus en plus pointilleux sur l'authenticité. "J'ai peut-être le catalogue le plus épais de la planète Jeep, avec des pièces en exclusivité, mais il faut sans cesse se remettre en question, car j'ai à cœur d'offrir le meilleur à mes clients." Aujourd'hui, l'essentiel du commerce se fait via Internet avec trois à quatre envois quotidiens. "Je n'ai même plus le temps de m'occuper de mes Jeep personnelles", ajoute Denis. Le gamin turbulent est devenu un homme d'affaires très pris, qui vit sa passion à 100 à l'heure et a gardé intacts ses rêves d'enfant. ■

Site Internet : www.jeepvillage.com



ROBERT SÉJOURNÉ : "J'AI DEUX AMOURS"

Ancien journaliste à *L'Auto-Journal*, Robert Séjourné est aussi un grand spécialiste de la Jeep, à laquelle il a consacré un ouvrage devenu une référence*.

Robert, d'où te vient cette passion pour la Jeep ?

J'avais 9 ans quand les Américains, en août 1944, ont installé un camp de transit dans mon petit village de l'Essonne (autrefois la Seine-et-Oise). Avec des copains, on allait voir les militaires pour quémander des chewing-gums. De temps en temps, ils nous ramenaient en Jeep. J'ai encore en mémoire ces instants magiques et l'odeur si particulière de la voiture.

Comment as-tu rencontré Denis Le Priol ?

En 1998, j'ai entamé la rédaction d'un livre sur la Jeep. J'ai naturellement pris contact avec les spécialistes pour réunir des informations et rencontrer des collectionneurs. Denis m'a beaucoup aidé et nous sommes devenus amis. Aujourd'hui, je reste actif au sein de Jeep Village, notamment pour le référencement des pièces anciennes.

Parle-nous de tes années à *L'Auto-Journal*.

J'ai toujours été passionné par l'automobile et très tôt j'ai lu *L'Auto-Journal*. Au début des années 1960, j'ai eu l'occasion d'aller travailler en Suisse dans des conditions très intéressantes. Mais au même moment, *L'Auto-Journal* a publié une annonce pour recruter un rédacteur. J'ai postulé, j'ai rencontré les responsables et j'ai été embauché. Entre la Suisse et *L'AJ*, le choix a été vite fait. Je suis entré à *L'Auto-Journal* en 1961 et j'y suis resté dix-sept ans, essentiellement au service Essais.

* Le guide de la Jeep, éditions ETAI

LE CHANGEMENT DANS LA CONTINUITÉ

Nouveaux pneus, nouvelles identités d'équipes, mouvements de pilotes, changements aérodynamiques... Nombreux sont les éléments qui devraient nous faire oublier que les équipes n'ont eu que très peu de possibilités de faire évoluer leurs monoplaces de la saison passée.

Par Alain Pernot

Crise sanitaire oblige, le petit monde de la Formule 1 a vite décidé l'an dernier que la configuration des monoplaces serait figée jusqu'à la fin de la saison 2021. Pour autant, la saison 2021 ne devrait pas se résumer à un simple copier-coller de 2020. En effet, toutes les équipes ont hérité de quelques "jetons" d'évolution qu'elles ont misés sur un ou deux domaines influents afin de faire bouger les lignes. À ces évolutions tolérées, s'ajoutent d'autres changements techniques qui s'imposent à tous. Le règlement concernant le plancher des monoplaces a été revu et leurs performances aérodynamiques va donc être impactées avec plus ou moins de bonheur. De même, les pneus vont changer. Pirelli a concocté une nouvelle gamme, pas vraiment au goût de tous les pilotes. Les dernières saisons montrent



L'équipe Red Bull a dominé les trois jours d'essais hivernaux. Confirmera-t-elle en course ?

que ce paramètre est un très sujet très sensible, chaque monoplace et chaque pilote pouvant réagir de manière différente. Pour le meilleur ou pour le pire... Ces éléments interviennent dans un contexte où le budget des écuries de Formule 1 va être plafonné à 145 millions de dollars. Une grande première qui pourrait bien impacter les top teams qui ont dû se serrer la ceinture. Mettez tous ces paramètres dans un grand shaker et, avec une petite dose de chance, vous obtiendrez une saison bien différente de la précédente.

LES TÉNORS VEULENT GARDER LA MAIN

C'est en tout cas ce que souhaite Ferrari, qui a connu l'an dernier sa pire saison depuis quarante ans avec une sixième place au championnat du monde des constructeurs. Avec une monoplace à la partie arrière assez profondément remaniée (et un moteur revigoré!), la Scuderia espère réintégrer les avant-postes. Elle compte bien sûr sur Charles Leclerc et sa nouvelle recrue, Carlos Sainz Jr, pour reprendre des couleurs et la direction des podiums. De son côté, l'équipe Red Bull, vice-championne du monde l'an dernier, entend encore muscler son jeu. Pour sa dernière saison de présence officielle en Formule 1, Honda a concocté un moteur plus évolué alors que Red Bull s'est donné les moyens de ses ambitions en engageant enfin (!), au côté

ANTONIN VINCENT / DPPI



Après une saison désastreuse, Ferrari espère retrouver les avant-postes grâce à un nouveau moteur.

FLORENT GOODEN / DPPI



Parmi les nouveautés de la saison : la nouvelle gamme de pneus de Pirelli.

de Max Verstappen, un pilote expérimenté : le Mexicain Sergio Pérez, vainqueur surprise du Grand Prix de Sakhir l'an dernier. Après plusieurs saisons focalisées sur le seul Verstappen, cette stratégie pourrait bien changer la dynamique du championnat. L'équipe McLaren est dans le même état d'esprit combatif. Classée troisième l'an dernier, elle a troqué son moteur Renault pour un Mercedes dont le niveau de performance est optimal. De quoi espérer un nouveau bond en avant. D'autant que l'arrivée de l'expérimenté Daniel Ricciardo (7 victoires au compteur), au côté du jeune Lando Norris, est un énorme atout pour l'équipe managée de main de maître par Andreas Seidl. ➔

ANTONIN VINCENT / DPPI



Le calme avant la tempête... Les dix monoplaces sont fin prêtes à démarrer la saison à Bahreïn le 28 mars.

Un calendrier ambitieux

Bien sûr, le programme ci-joint est à prendre avec des pincettes, tant la crise sanitaire peut à tout moment lui imposer sa loi et des ajustements. Si les 23 grands prix prévus sont maintenus, il s'agira de la saison la plus dense jamais expérimentée par la Formule 1. Une nouvelle étape figure à ce copieux programme : l'Arabie saoudite, prévue le 5 décembre.

28 mars Bahreïn (Sakhir)	4 juillet Autriche (Spielberg)	10 octobre Japon (Suzuka)
18 avril Émilie-Romagne (Imola)	18 juillet Grande-Bretagne (Silverstone)	24 octobre États-Unis (Austin)
2 mai Portugal (Portimão)	1^{er} août Hongrie (Budapest)	31 octobre Mexique (Mexico City)
9 mai Espagne (Barcelone)	29 août Belgique (Spa-Francorchamps)	7 novembre Brésil (São Paulo)
23 mai Monaco (Monte-Carlo)	5 septembre Pays-Bas (Zandvoort)	21 novembre Australie (Melbourne)
6 juin Azerbaïdjan (Bakou)	12 septembre Italie (Monza)	5 décembre Arabie saoudite (Djeddah)
13 juin Canada (Montréal)	26 septembre Russie (Sotchi)	12 décembre Abou Dhabi (Yas Marina)
27 juin France (Paul Ricard)	3 octobre Singapour (Marina Bay)	



L'équipe Renault passe le relais à Alpine, qui confiera ses monoplaces bleues à Esteban Ocon et au revenant Fernando Alonso.

DES PETITS NOUVEAUX AMBITIEUX

Deux nouveaux venus rêvent de jouer les trouble-fêtes : Aston Martin et Alpine. Ces deux équipes ne sont pas vraiment débutantes puisqu'il s'agit de la nouvelle identité des écuries Racing Point (ex-Force India) et Renault. Mais attention, il ne s'agit pas uniquement d'un coup de peinture et de la pose de stickers. Ces *rebrandings* illustrent la nouvelle dynamique qui anime ces deux structures. Lawrence Stroll a de grosses ambitions pour son équipe qui est désormais au cœur de la stratégie de la marque Aston Martin, qu'il a aussi rachetée au passage. Le match avec Ferrari sera d'autant plus intéressant à suivre que Sebastian Vettel, viré par la Scuderia, sera le fer de lance de l'équipe qui arbore fièrement le British Racing Green ! Alpine, de son côté, bénéficiera du travail de fond réalisé par Renault ces dernières saisons. L'équipe bleu-blanc-rouge pourra en prime s'appuyer sur l'expérience de Fernando Alonso. Après deux

saisons loin de la F1, le "taureau des Asturies" espère bien réintégrer le haut du classement de la discipline reine. L'accident de vélo dont il a été victime mi-février est déjà rangé au rang des souvenirs.

Bien sûr, Mercedes et Lewis Hamilton demeurent les grands favoris de ce nouvel exercice. Le pilote anglais a fait planer le doute sur son intention de prolonger son engagement. Les liens contractuels avec Mercedes ont d'ailleurs été rompus pendant quelques semaines mais tout est bien vite rentré dans l'ordre. Les deux partis ont trouvé un terrain d'entente, pour une saison uniquement toutefois. Inutile de préciser que le champion du monde entend bien sûr étendre son palmarès déjà impressionnant. Cette saison, il peut en effet envisager des records historiques : le cap des 100 victoires (possible dès le Grand Prix de Monaco) ou encore un huitième titre qui le porterait au firmament de son sport. Le moment idéal pour tirer sa révérence ? Nous n'en sommes pas encore là ! ■

Grande nouvelle : l'équipe Racing Point, victorieuse d'un grand prix l'an dernier, devient Aston Martin !



Des pilotes qui ont la bougeotte

L'intersaison a été riche en mouvements. Si Mercedes, Alfa Romeo et Williams sont restées stables, la plupart des autres équipes ont connu des mouvements. Sebastian Vettel est passé de Ferrari à Aston Martin, Sergio Pérez de Racing Point à Red Bull et Daniel Ricciardo de Renault à McLaren, alors que Fernando Alonso effectue son grand retour en Formule 1, au sein de l'équipe Alpine. Un débutant à suivre : Mick Schumacher chez Haas-Ferrari.

MERCEDES

Lewis Hamilton (n° 44),
Valtteri Bottas (n° 77)



RED BULL-HONDA

Sergio Pérez (n° 11),
Max Verstappen (n° 33)



McLAREN-MERCEDES

Daniel Ricciardo (n° 3),
Lando Norris (n° 4)



ASTON MARTIN MERCEDES

Sebastian Vettel (n° 5),
Lance Stroll (n° 18)



RENAULT

Fernando Alonso (n° 14),
Esteban Ocon (n° 31)



FERRARI

Charles Leclerc (n° 16),
Carlos Sainz (n° 55)



ALPHA TAURI- HONDA

Pierre Gasly (n° 10),
Yuki Tsunoda (n° 22)



ALFA ROMEO- FERRARI

Kimi Räikkönen (n° 7),
Antonio Giovinazzi (n° 99)



HAAS-FERRARI

Nikita Mazepin (n° 9),
Mick Schumacher (n° 47)



WILLIAMS-MERCEDES

Nicholas Latifi (n° 6),
Georges Russell (n° 63)



Malgré les ambitions de ses adversaires et des essais en demi-teinte, Mercedes entend bien rester au firmament.





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

EN MESURES

L/l/h :
5,24/2,06/1,45 m

Poids : 2490 kg

Puissance :
400 ch DIN
à 4000 tr/mn

1000 m d.a. :
26,5 s

V. max. :
249 km/h

Consommation
à 90 km/h :
13 l/100 km



❶ La très exclusive Continental T fait écho à la sublime et iconique Continental R des années 1950, un coupé aussi luxueux que performant, au design très particulier. On adore! ❷ Sous cet angle, on voit parfaitement bien l'impressionnante musculature de cette Bentley au niveau des ailes.



LA BENTLEY CONTINENTAL T À L'ESSAI

Non, toutes les anciennes Bentley ne sont pas systématiquement des clones des Rolls-Royce ! La preuve avec cette bestiale Continental T, un coupé bodybuildé XXL qui repousse les limites du possible vers l'infini et au-delà. Il suffisait de demander... et de payer.

Par **Stéphane Rotenberg** (1996) / **Thomas Riaud** (2021)

Extraits...

■ "Ailes élargies, suspensions abaissées, énormes pneus... La Bentley Continental T n'est pas qu'un hommage au prestigieux passé sportif de la marque. C'est l'une des voitures les plus exclusives au monde."

■ "Très longtemps, les Rolls-Royce et les Bentley sont restées identiques, à la calandre et quelques aménagements intérieurs près. L'arrivée de la célèbre Bentley Mulsanne Turbo en 1982 a marqué le début d'une nouvelle ère pour la vénérable marque britannique."

■ "Après quelques décennies passées dans l'ombre de Rolls-Royce, Bentley a peu à peu réussi à se différencier et à acquérir une image bien spécifique."

■ "Rolls-Royce avait la charge d'incarner le luxe absolu avec ses majestueuses berlines et ses limousines d'apparat. Bentley s'occupait pour sa part de vendre les évolutions un peu plus dynamiques et les modèles performants."

■ "Toute nouvelle Continental T ne pouvait être qu'une Bentley. Comment imaginer une Rolls-Royce surbaissée, virilisée par des élargisseurs d'ailes... et laissant à chaque accélération un peu poussée une large bande de gomme brûlée sur le bitume ?"

■ "Pour cet intérieur, il était certes possible de faire plus discret, mais avouez qu'on est loin de l'austérité de certaines réalisations allemandes."



Certains tableaux de bord s'apparentent à des tableaux... de maître ! C'est le cas de celui de ce Bentley coupé, qui mixe avec audace cuir, chrome et aluminium brossé.

“ L'aluminium est même présent sur les contre-portes. Tous les détails sont soignés à l'extrême, et la finition d'ensemble est exceptionnelle. ”

↑ Ses qualités

AGRÉMENT MOTEUR

“Les ingénieurs ont encore accru la puissance phénoménale du V8 6,7 litres suralimenté. Elle atteint désormais 400 ch ! Quant au couple, il prend place dans le livre des records avec plus de 785 Nm à 2 000 tr/mn !”

FINITION EXCEPTIONNELLE

“La présentation générale reste inimitable. Cuir de grande qualité, moquette épaisse... vous connaissez le refrain par cœur, mais la Continental y ajoute une note rétro qui fait la différence : la planche de bord et les contre-portes sont en aluminium brossé, comme sur les sportives d'avant-guerre !”

PERFORMANCES ÉLEVÉES

“Sur autoroute, en revanche, on peut laisser la mécanique s'exprimer à pleine puissance. Cela dit, de 0 à 249 km/h (sa vitesse maxi), la Continental T offre surtout le plaisir de posséder un objet rare, conçu avec passion et talent.”

↓ Ses défauts

ENCOMBREMENT

“Dans la circulation, le coupé britannique semble littéralement écraser les autres automobiles par sa majestueuse présence et ses proportions hors norme. 5,24 m de longueur (13 cm de plus qu'une Mercedes Classe S) et surtout 2,05 m de largeur, record absolu. Seul le 4x4 Hummer d'origine militaire est plus imposant !”

HABITABILITÉ PLACES ARRIÈRE

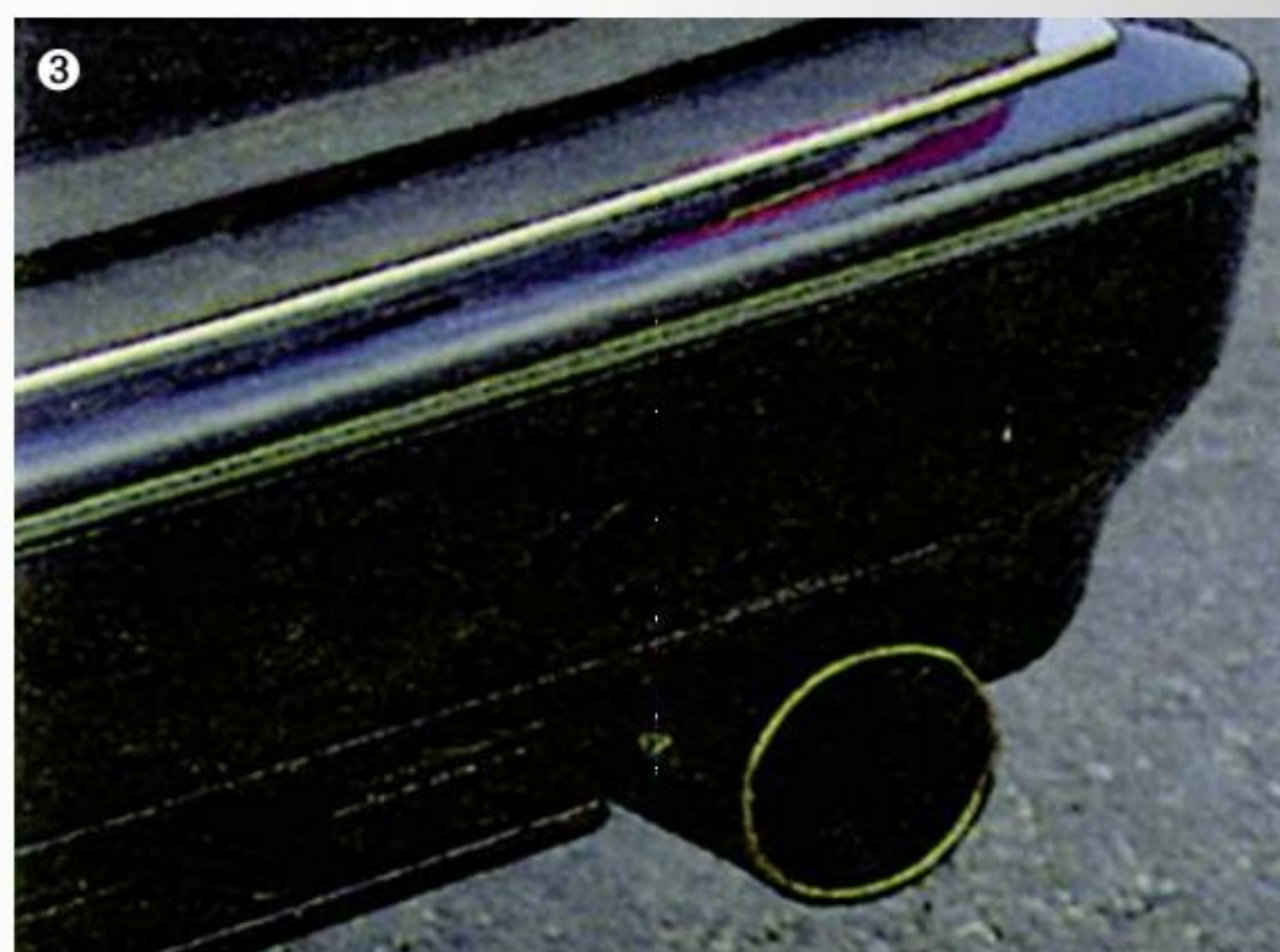
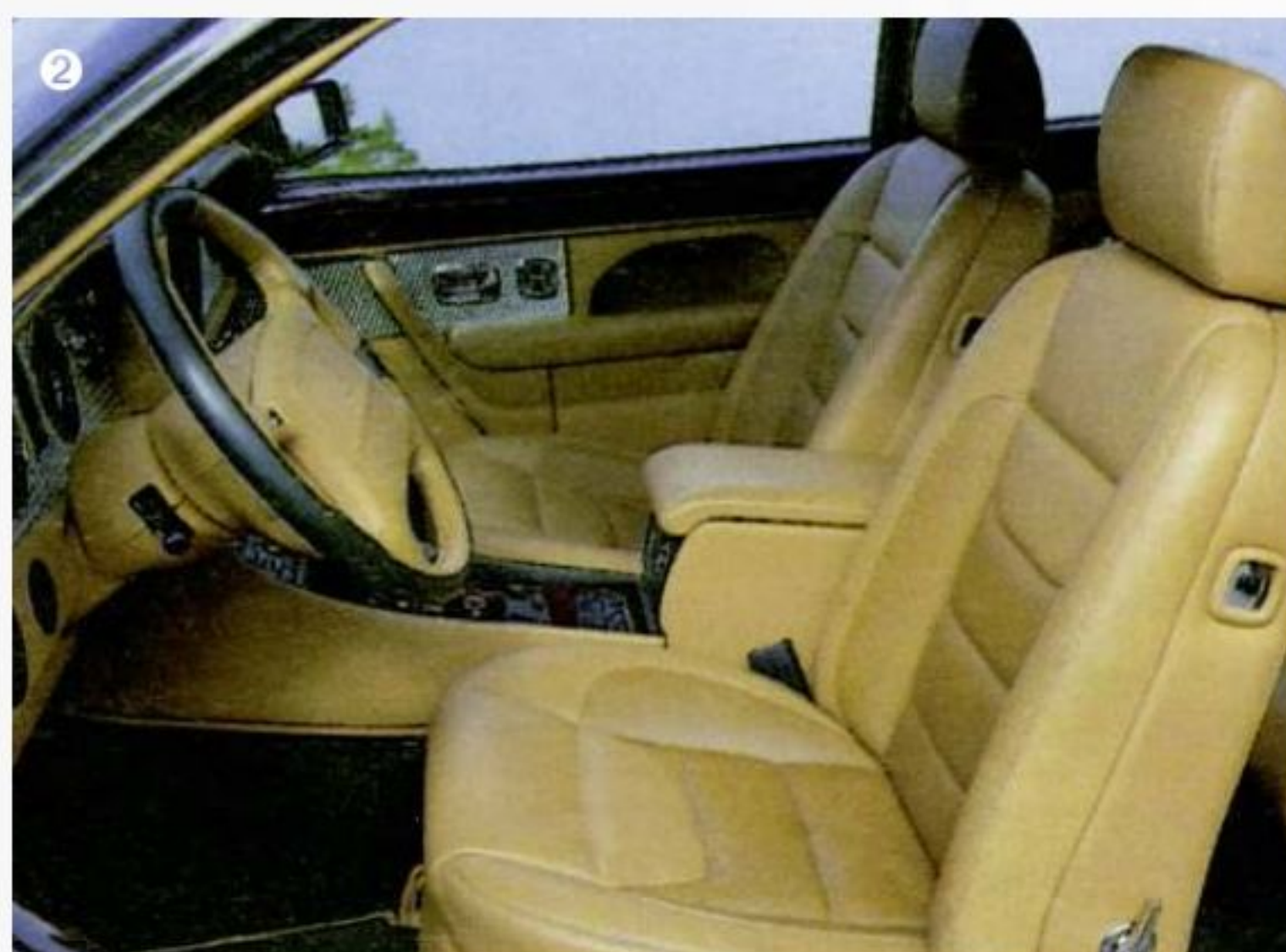
“On se sent très bien à bord et les passagers avant sont à leur aise, mais l'habitabilité arrière n'a rien d'exceptionnel.”

PRIX DISSUASIF

“Vendue 1 930 000 francs, cette Bentley Continental T fait partie des chefs-d'œuvre de l'automobile, et c'est bien là l'essentiel...”



❶ Pour renforcer sa sportivité, cette Continental T reçoit à la place du chrome une calandre peinte, tout comme les entourages de phares... ❷ Les places avant sont les grandes gagnantes, en bénéficiant d'un bel espace à vivre. Évidemment, la sellerie est intégralement en cuir. ❸ Vous avez l'image, mais pas le son guttural de ce noble V8...



“ Décidément, dès qu'il s'agit de créer une ambiance, de concevoir des habitacles chaleureux et originaux, les Anglais sont imbattables. ”

Extraits...



❶ Chez Bentley, le V8 "six trois-quarts" (pour 6 750 cm³) est une institution depuis les fifties. Sauf qu'il est ici poussé, au moyen d'un énorme turbo, à 400 ch! ❷ Appuyer sur le centre du "B" permet de déverrouiller la malle du coffre... ❸ Les seuils de porte sont frappés de la signature légendaire du carrossier Mulliner Park Ward. ❹ Héritage lointain de la compétition, le démarreur est situé à gauche, comme sur une Porsche! ❺ À l'instar de la planche de bord, la console centrale est en aluminium brossé. Superbe!



■ "Ajoutez une disposition originale de certaines commandes (clé de contact décalée sur la gauche par exemple), ou la présence d'une série de cadrans cerclés de chrome au centre de l'habitacle, et vous obtenez l'une des planches de bord les plus étonnantes jamais produites."

■ "Si les références aux automobiles anciennes sont évidentes, la Continental T reste de conception plutôt élaborée. Les quelques cadrans digitaux ou électroniques trahissent d'ailleurs la présence d'une boîte de vitesses automatique à gestion programmée, d'un ABS, d'un antipatinage débrayable et même d'un contrôle automatique de l'assiette."

■ "Même si les accélérations permettent de laisser sur place pratiquement tout ce qui roule (0 à 100 km/h en moins de 6 s!), il convient d'aborder les virages avec une certaine retenue."

■ "La conception du châssis, l'efficacité des suspensions et des pneumatiques ne sont pas en cause, au contraire, mais lorsqu'un monstre de presque 3 tonnes approche de sa limite d'adhérence, rien ni personne ne peut l'arrêter."

■ "Pour descendre un col ou aborder une départementale sinueuse, il convient de rester digne et de rouler avec une certaine retenue."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

J'avoue avoir toujours eu un petit faible pour les Bentley, d'un tempérament volontiers plus sportif que les Rolls-Royce, surtout depuis les années 1990, où croiser cette impressionnante Continental T devait être quelque chose! Et il faut admettre que ce fameux V8 "six trois-quarts" participe à sa magie. Un moteur d'anthologie, dont l'arrêt est pourtant acté, sacrifié sur l'autel de l'écologie malgré des ventes anecdotiques. Et il en sera de même pour toutes les autres Bentley thermiques, d'ici à 2030. Triste époque...

SEAT LEON

La 4^e génération de Seat Leon accompagne de près l'arrivée de ses cousines Golf VIII, A3 IV et Octavia IV. Comme elles, l'espagnole s'améliore petit à petit et parfois rattrape, voire dépasse, certains membres de la famille. D'aucuns pensent qu'elle est devenue la meilleure des Golf! Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre

La 3^e génération de Seat Leon avait marqué un bond qualitatif par rapport à sa devancière. Pour le passage à la 4^e génération, le progrès est moins affirmé mais reste présent, et doit surtout se comparer à la Golf 8, dont l'aménagement intérieur ne fait pas l'unanimité : du coup, certains préfèrent carrément la présentation intérieure de cette Leon 4. Devenue très spacieuse à l'arrière,

aussi généreuse pour les passagers que l'Octavia, elle doit cependant se passer, par rapport à sa cousine, de l'affichage tête haute, des feux avant matriciels ou encore de l'airbag central entre les sièges avant. Côté motorisations, les versions Cupra ne font plus partie de la gamme Seat, puisque Cupra est maintenant une marque à part entière. Par conséquent, la Seat Leon la plus puissante est désormais

l'hybride rechargeable de 204 ch, tandis qu'en diesel la gamme culmine à 150 ch. Pour l'instant, aucune version 4 roues motrices n'apparaît dans la gamme, contrairement à la Leon 3. Enfin, la Leon 4 a débarqué également en break appelé Sportstourer, qui reprend la même structure de gamme que la berline à l'exception de la motorisation essence d'entrée de gamme de 110 ch en boîte manuelle.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Reference	Style ♥	Xcellence ♥	FR	Bonus/Malus écologique
Essence	1.0 TSI 110 BVM6	21 970 €	24 520 €			Malus 0 € (123 à 129 g)
	1.0 eTSI 110 DSG7		26 560 €			Malus 0 € (124 à 131 g)
	1.5 TSI 150 BVM6			29 120 €	31 620 €	Malus 0 à 125 € (132 à 136 g)
	1.5 eTSI 150 DSG7 ♥			31 160 €	33 660 €	Malus 0 à 100 € (131 à 135 g)
Hyb.	2.0 TSI 190 DSG7 ♥				35 250 €	Malus 983 à 2049 € (155 à 164 g)
	e-Hybrid 204 ch DSG6			35 990 €	37 990 €	Bonus 2000 € (25 à 30 g)
Dies.	2.0 TDI 115 BVM6 ♥	25 540 €	28 090 €			Malus 0 € (113 à 118 g)
	2.0 TDI 150 DSG7 ♥		31 420 €	33 970 €	36 470 €	Malus 0 € (116 à 122 g)





La qualité de présentation n'a rien à envier à celle d'une Golf, dont la Leon reprend plusieurs éléments, comme le mini-levier de vitesses lorsque la voiture est équipée d'une boîte DSG.

LES TRANSMISSIONS

LES BOÎTES MANUELLES

Elles sont toutes à 6 rapports et associées aux petits moteurs essence ou diesel et au TSI 150 sans hybridation. Sur la version 150 ch essence, les rapports tirent un peu long, mais rien de rédhibitoire. Sur la TDI 115 également, mais vu le couple généreux, cela n'entraîne aucune gêne.

LES BOÎTES DSG

Toujours aussi agréables, elles sont à 7 rapports sur les e-TSI 110, e-TSI 150 et TDI 150, et à 6 rapports sur l'hybride rechargeable. Et pour cause, celle de l'e-Hybrid n'est pas la même puisqu'elle intègre le moteur électrique.

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

MOTEURS ESSENCE	1.0 TSI 110	1.5 TSI 150 ♥	2.0 TSI 190 ♥
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5 500	150 à 6 000	190 à 4 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2 000	250 à 1 500	320 à 1 500
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	197 (192 en DSG) ⁽¹⁾	221 ⁽¹⁾	228 ⁽¹⁾
Accélération 0 à 100 km/h (s)	10,9 (10,8 en DSG) ⁽¹⁾	8,6 (8,8 en DSG)	7,2 ⁽¹⁾
Reprise 90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e ou D (s)	NC	8,8/10,6/13,8 (8 en DSG)	NC
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	de 5,4 à 5,7 (de 5,4 à 5,8 en DSG) ⁽¹⁾	7 (6,5 en DSG)	6,7 à 7,2 ⁽¹⁾

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE	1.4 e-HYBRID 204 DSG6
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204
Couple maxi (Nm à tr/mn)	330
Autonomie électrique (km)	41
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	220 ⁽¹⁾
Accélération 0 à 100 km/h (s)	7,5
Reprise 90 à 130 km/h en Drive (s)	de 5,9 à 7 ⁽²⁾
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	de 4,2 à 7,5 ⁽²⁾

MOTEURS DIESEL	2.0 TDI 115 BVM6 ♥	2.0 TDI 150 DSG7 ♥
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 4 250	150 à 4 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 500	360 à 1 700
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	201 ⁽¹⁾	218 ⁽¹⁾
Accélération 0 à 100 km/h (s)	10,4 ⁽¹⁾	9
Reprise 90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e ou D (s)	NC	8
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	de 4,2 à 4,5 ⁽¹⁾	5,4

(1) Données constructeur.

(2) Batterie pleine à batterie vide.

LES MOTEURS

ESSENCE

1.0 TSI 110 BVM6 / 1.0 eTSI 110 DSG7

L'entrée de gamme est constituée d'un 3 cylindres de 110 ch, disponible en boîte manuelle ou en boîte DSG. Lorsqu'il est associé à la boîte DSG, il gagne une micro-hybridation. Les 200 Nm de couple assurent un certain agrément avec une conduite souple.

1.5 TSI 150 BVM6 / 1.5 eTSI 150 DSG7 ♥

Même principe : soit en boîte manuelle et sans hybridation, soit en boîte DSG avec une micro-hybridation et un rapport agrément-consommation remarquable. Selon nos mesures, la version avec boîte DSG demande 0,5 l de moins en moyenne!

2.0 TSI 190 ♥

Tout juste débarqué sur la berline en mars 2021 (il arrive sur le break en mai 2021), c'est avec lui que la Leon offre les meilleures performances, car l'hybride rechargeable est certes plus puissante mais aussi beaucoup plus lourde.

HYBRIDE RECHARGEABLE

1.4 e-Hybrid 204 DSG6

La Seat Leon n'a pas droit à la motorisation hybride rechargeable de 245 ch, réservée à la Cupra. Mais la base de cette version 204 ch est la même et la batterie de 12,8 kWh permet une autonomie réelle électrique de 41 km.

DIESEL

2.0 TDI 115 ♥

Comme chez les cousines, le "petit" diesel de 115 ch n'est plus un 1,6 l mais un 2 l mieux pourvu en couple avec 300 Nm au lieu de 250. Les cousines équipées du même moteur nous ont toutes bluffés par leur sobriété!

2.0 TDI 150 ♥

Uniquement proposé en boîte DSG. Le couple monte à 360 Nm et les reprises et accélérations progressent légèrement : agréable pour gros rouleurs. Les consommations, un peu moins basses, restent remarquables vu les prestations.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

2 prises USB-C, 4 vitres électriques, 6 airbags, Bluetooth, climatisation automatique 1 zone, détecteur de fatigue, détecteur de franchissement de ligne avec aide active au maintien en voie, écran central tactile 8,25 pouces, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, jantes alliage 16 pouces, radio avec 4 HP, régulateur/limiteur de vitesse.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Reference	Style ♥	Xcellence ♥	FR
2 prises USB-C à l'arrière	–	Série	Série	Série
Accès à bord et démarrage sans clé	–	250 €	Série	Série
Accoudoir central avant	–	Série	Série	Série
Affichage tête haute	–	–	–	–
Aide au stationnement avant	–	–	Série	Série
Airbag central entre les 2 sièges avant	–	–	–	–
Apple CarPlay et Android Auto	–	Série	Série	Série
Caméra de recul	–	Série	Série	Série
Chargeur à induction	–	200 €	Série	Série
Climatisation automatique trizone	–	Série	Série	Série
Combiné d'instruments numérique	–	Série	Série	Série
Écran central 10 pouces	–	410 € ⁽¹⁾	Série	Série
Feux avant 100% LED	–	Série	Série	Série
Feux avant matriciels	–	–	–	–
Clignotants arrière à défilement	–	Série	Série	Série
Climatisation automatique trizone	–	Série	Série	Série
GPS connecté	–	410 € ⁽¹⁾	Série	Série
Jantes alliage 16 pouces	Série	Série	–	–
Jantes alliage 17 pouces	–	–	Série	–
Jantes alliage 18 pouces	–	–	–	Série
Pack Drive Assist M ⁽²⁾	–	250 €	250 €	250 €
Pack Drive Assist L ⁽³⁾	–	–	690 €	690 €
Pack Drive Assist XL ⁽⁴⁾	–	–	–	890 €
Phares et essuie-glaces automatiques	–	Série	Série	Série
Radars de stationnement AV/AR	–	Série	Série	Série
Rétroviseurs rabattables électriquement	–	120 €	Série	Série
Rétroviseur intérieur automatique jour/nuit	–	Série	Série	Série
Roue de secours à encombrement réduit	110 €	110 €	110 €	Série
Sellerie cuir avec sièges avant et volant chauffants	–	2 240 €	1 120 €	1 120 €
Siège conducteur à réglages électriques	–	–	–	Série
Sièges avant et volant chauffants	–	395 €	395 €	395 €
Suspension pilotée	–	–	735 €	665 €
Système audio Beats Audio	–	500 €	500 €	Série
Toit ouvrant panoramique	–	1 080 €	1 080 €	1 080 €

(1) Options groupées.

(2) Comprend le régulateur de vitesse adaptatif, la lecture des panneaux de signalisation, le passage automatique feux de croisement/feux de route.

(3) Ajoute au Pack M la surveillance des angles morts et l'arrêt d'urgence en cas de somnolence du conducteur.

(4) Ajoute au pack L le volant chauffant et la conduite autonome de niveau 2 avec maintien au centre de la voie.



❶ Avec 415 dm³ selon nos mesures, le coffre est supérieur à la moyenne de la catégorie, mais reste inférieur à celui de la Golf. Dans les versions hybrides rechargeables, le volume tombe à 287 dm³, moins qu'une citadine. ❷ C'est l'un des points sur lesquels la Leon de 4^e génération a le plus progressé : l'habitabilité aux places arrière, désormais aussi généreuse que celle d'une Octavia pour l'espace aux jambes. ❸ L'écran central tactile est par défaut de 8,25 pouces et passe à 10 pouces de série à partir de la finition Xcellence.



LES FINITIONS

REFERENCE

Si vous croisez une Leon d'entrée de gamme, vous la reconnaîtrez dès l'extérieur avec une signature lumineuse différente à l'avant (les LED des feux diurnes ne font pas le tour du phare) et à l'arrière, où le bandeau entre les feux est noir et non pas rouge. Bien sûr, l'équipement comporte l'essentiel, sans fioriture, mais le plus gênant vient de l'impossibilité d'accéder à la plupart des options, sauf la roue de secours ou le crochet d'attelage...

STYLE ♥

(REFERENCE + 2 550 €)

Non seulement l'équipement de série s'étoffe sérieusement, mais en plus ce niveau donne accès à beaucoup d'options interdites au niveau inférieur. À l'extérieur, les feux avant acquièrent la signature lumineuse "complète", et c'est à partir de ce niveau que la voiture se dote de l'éclairage d'approche projetant "Hola!" au sol pour vous saluer...

XCELLENCE ♥

(STYLE + 2 550 €)

Cette fois, nous avons affaire à une Leon aux prétentions cossues avec plus de chrome par exemple autour des vitres et quelques attentions comme les seuils de porte rétroéclairés. Les jantes passent à 17 pouces. L'équipement progresse bien et la sellerie délaisse le tissu pour la suédine, plus flatteuse.

FR

(XCELLENCE + 2 500 €)

Cette finition ajoute surtout de la cosmétique et se veut plus dynamique visuellement, avec des roues de 18 pouces ou un diffuseur spécifique et, à l'intérieur, des surpiqûres rouges sur les sièges sport. L'équipement est basé sur celui du niveau Xcellence et ajoute un système audio plus haut de gamme.



1

❶ La Leon reprend les dessous techniques de la Golf avec des réglages châssis un poil plus dynamiques. ❷ Avec 11 cm de plus que la version précédente, la Leon atteint 4,37 m de long.



2

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACKS DRIVE ASSIST

Ils sont au nombre de trois et se nomment M, L ou XL : vous n'êtes pas dans un magasin de vêtements mais au rayon assistance à la conduite et il faut obligatoirement en passer par ces packs pour obtenir le régulateur de vitesse adaptatif (le régulateur "normal" est de série) dès la taille M, la surveillance des angles morts avec le L et la conduite autonome de niveau 2 avec la taille XL. Les packs L et XL ne sont accessibles que sur les finitions Xcellence et FR, et le XL ne s'associe qu'à la boîte DSG. Si le prix du pack M paraît raisonnable (250 €), ceux des packs L et XL (respectivement 690 et 890 €) sont plus discutables, surtout si vous connaissez l'existence du pack Luxe (juste après...).

PACK DRIVE ASSIST M CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK LUXE (1 150 OU 1 350 €)

Ce pack uniquement disponible sur la berline associe le toit vitré panoramique aux packs Drive Assist L ou XL, ce qui explique les deux prix annoncés. En regardant le prix du toit vitré

seul (1080 €), ce pack Luxe fait beaucoup baisser le tarif des packs Drive Assist L et XL, qui reviennent par soustraction à respectivement 70 ou 270 € ! Une sacrée réduction qui les rend beaucoup plus intéressants. Du coup, si vous êtes tenté par le toit vitré, ne le prenez pas seul, mettez-le dans l'un de ces deux packs au choix !

CONSEILLÉ PAR L'AJ SI VOUS VOULEZ LE TOIT VITRÉ PANORAMIQUE

SUSPENSION PILOTÉE

(735 € SUR XCELLENCE, 665 € SUR FR)

Cette option inclut la même direction progressive (à démultiplication variable) que sur les Golf. Prometteuse sur le papier avec pas moins de 15 positions, la différence n'est pas énorme entre la position la plus souple et la plus rigide. Uniquement réservée aux finitions Xcellence (roues 17 pouces de série) ou FR (18 pouces), la suspension pilotée ne nous paraît pas indispensable sur la première mais plus intéressante sur la seconde en parvenant à ménager un confort correct.

CONSEILLÉ PAR L'AJ SI VOUS PRENEZ LA FINITION FR

LES TEINTES

Teintes vernies



Rouge Passion
(de série sur toutes les finitions)



Blanc Candy
(option à 300 € sur toutes les finitions)

Teintes métallisées



Blanc Nevada
(option à 650 € sur Xcellence et FR)



Gris Magnétique
(option à 650 € sur toutes les finitions)



Noir Minuit
(option à 650 € sur toutes les finitions)



Bleu Électrique
(option à 650 € sur toutes les finitions)



Gris Urbain
(option à 650 € sur toutes les finitions)

Teinte "personnalisée"



Rouge Désir
(option à 900 € sur toutes les finitions)

LES JANTES



Jantes alliage 16 pouces
Sunrise
(de série sur Reference et Style)



Jantes alliage 17 pouces
Flamingo
(option 395 € sur Style)



Jantes alliage 17 pouces
Santa Monica
(de série sur Xcellence)



Jantes alliage 18 pouces
Venice
(option 660 € sur Xcellence)



Jantes alliage 18 pouces
Holbox Silver
(option 660 € sur Xcellence uniquement e-Hybrid)



Jantes alliage 18 pouces
Terramar
(de série sur FR)



Jantes alliage 18 pouces
Montebello
(option 655 € sur FR)



Jantes alliage 18 pouces
Holbox Dark
(option gratuite sur FR e-Hybrid)



NOTRE CHOIX

SEAT LEON 1.5 ETSI 150 CH DSG7 XCELLENCE

(31 160 €, malus écologique de 0 à 100 €)

La version 190 ch essence est bien tentante mais trop chère par rapport à la 150 ch essence.

Celle-ci, dans sa version avec micro-hybridation et boîte DSG, offre un agrément certain et une sobriété remarquable pour les prestations. Dans cette configuration, avec le niveau Xcellence bien équipé, la Leon vient concurrencer sans complexe une Golf avec une qualité de présentation équivalente, plus d'espace à l'arrière, et un budget nettement plus serré !

SKODA OCTAVIA

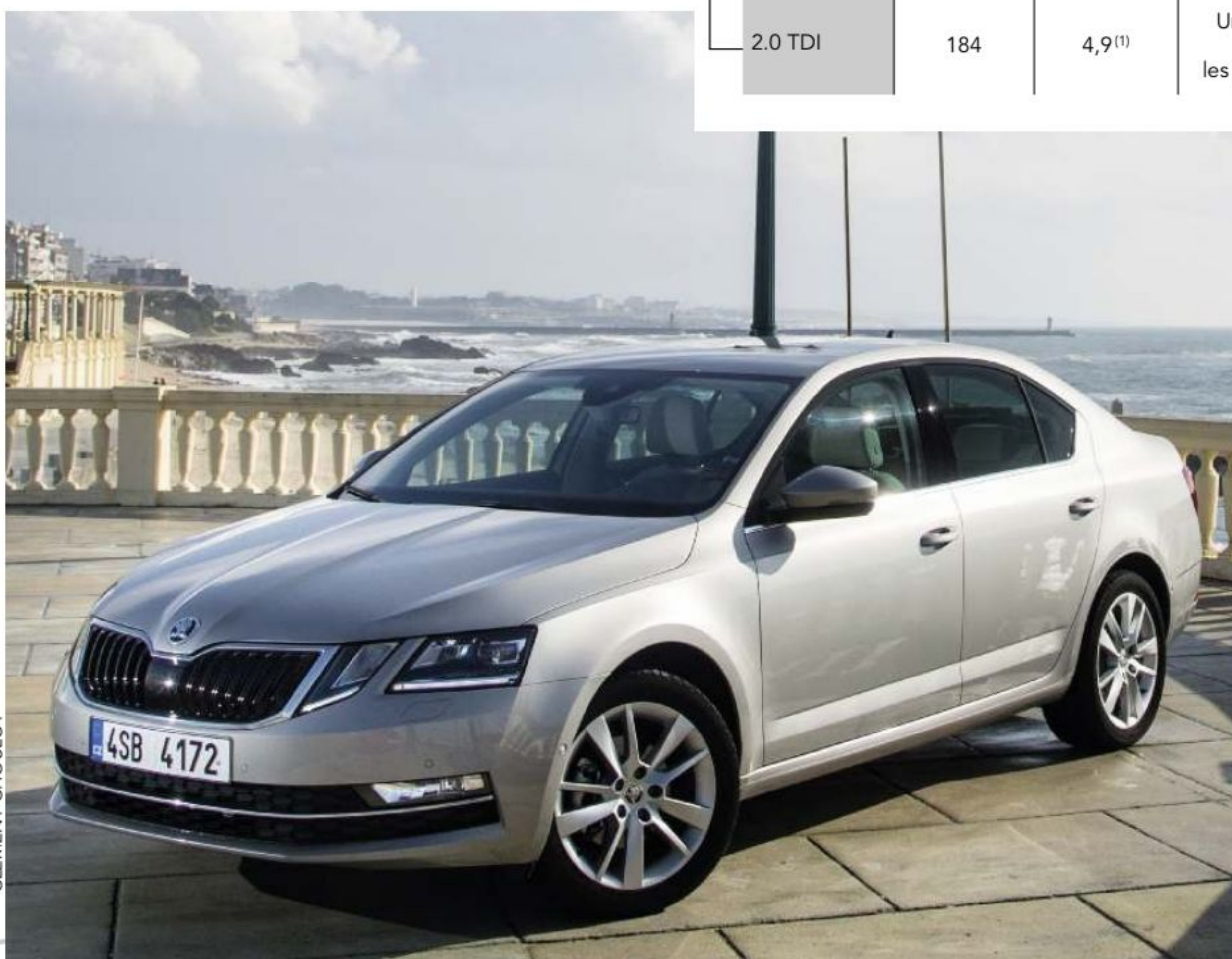
C'est la voiture familiale par excellence, pour qui est réfractaire aux SUV ou aux monospaces. Spacieuse et pratique, la Skoda Octavia est en outre abordable.

Par Didier Laurent

Proposer des prestations de grande berline à un prix de voiture compacte, c'est le credo de l'Octavia. Elle offre par ailleurs une excellente polyvalence routière et des dimensions extérieures contenues pour la catégorie. Très habitable, profitant d'un volume de coffre généreux (et plus encore en break Combi), la berline tchèque n'affiche pas l'intérieur le plus gai, mais se veut pratique à l'usage et bien équipée. Sur le marché de l'occasion, les diesels sont plus nombreux. Notre recommandation va plutôt à l'essence, avec une boîte de vitesses automatique pour l'agrément de conduite. Toutefois, si vous parcourez plus de 15000 km par an, le diesel reste un choix audible et économique, d'autant que la cote en occasion a encore baissé. Si votre budget le permet, visez un modèle restylé, à partir de 2017. Vous bénéficierez ainsi des feux à LED et d'un niveau d'équipement rehaussé, avec des fonctions de confort qui désormais comptent, comme le Bluetooth ou le chargeur par induction. Comme souvent dans les marques du groupe Volkswagen, la politique d'options est assez agaçante, mais les voitures proposées en occasion sont plutôt bien équipées.

SKODA OCTAVIA	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
1.0 TSI	116	6,7	Un petit 3 cylindres plutôt talentueux. Il s'adresse aux petits rouleurs, mais se veut discret et ne manque pas de pep.
1.4/1.5 TSI	140/150	6,9 (BVM)	Un bon rapport entre performances et consommation pour cette livrée essence à 4 cylindres et turbo. En boîte auto DSG7, l'agrément est supérieur. L'une des meilleures versions, et un choix économique raisonné.
1.8 TSI	180	6,1 ⁽¹⁾	Souplesse et brio sont au programme pour cette version très rare en occasion.
2.0 TSI	190	5,9 ⁽¹⁾	Plus de couple, et des performances légèrement supérieures mais une consommation élevée. Uniquement en DSG7.
RS	220/245	8,1 (220 ch)	Skoda aime faire des versions sportives, quelle que soit la carrosserie. L'Octavia ne déroge pas à la règle et c'est plutôt réussi.
1.6 TDI	90	4,1 ⁽¹⁾	L'entrée de gamme diesel, qui a été sollicitée par les entreprises pour ses faibles rejets de CO ₂ . C'est à peu près son seul atout.
1.6 TDI	110/116	5,1 (110 ch)	Les performances sont suffisantes, mais le bruit du moteur est trop présent. En occasion, les prix du diesel ont baissé. Si vous roulez beaucoup, pourquoi pas.
2.0 TDI	150	4,3 ⁽¹⁾	Aussi pour les gros rouleurs, et ceux qui ne vont pas souvent en ville (car les petits trajets répétés peuvent générer des problèmes techniques).
2.0 TDI	184	4,9 ⁽¹⁾	Une version amusante, avec du tempérament et une consommation honnête pour les performances. C'est la livrée RS façon diesel.

(1) Chiffres constructeur.



LES INFOS CLÉS

Essence :

à partir de 12 500 €⁽¹⁾

Diesel : à partir de 11 000 €⁽¹⁾

Génération : 3^e

Commercialisation :
octobre 2013
à septembre 2020

Restylage :
février 2017

Type de carrosserie : berline

Nombre d'exemplaires
en circulation : 50 952

(1) Moins de 80 000 km / 100 000 km en diesel.

NOTRE CHOIX

Skoda Octavia (restylée)

1.4 TSI Style DSG7

de 2017

1^{er} prix prospecté : **17 000 €**
40 000 km

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	150 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1500 tr/mn
Type	4 en ligne, essence et turbo
Puissance administrative	1395 cm ³ /8 CV
Transmission	Aux roues AV
Boîte/nombre de rapports	Double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	10,4 m
Pneumatiques	225/45 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,67/1,81/1,46/2,69 m
Poids/tractable freiné	1285 kg ⁽¹⁾ /1500 kg

Performances/Freinages

1000 m d.a.	NC
0 à 100 km/h	8,3 s ⁽¹⁾
Vitesse maxi	220 km/h ⁽¹⁾
Freinage à 90/130 km/h	32/65 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	32 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148/145 cm
Volume de coffre	614 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽²⁾ : 722 €	Carte grise ⁽³⁾ : 266,40 €
----------------------------------	---------------------------------------

Consommations

Moyenne	4,9 l/100 km ⁽¹⁾
Autonomie/réservoir	1020 km ⁽¹⁾ /50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV ⁽⁴⁾	292 €	Distribution	264 €
Amortisseurs AR ⁽⁴⁾	307 €	Embrayage	470 €
Disques AV ⁽⁴⁾	200 €	FAP ⁽⁶⁾	1643 €
Disques AR ⁽⁴⁾	144 €	Pneus ⁽⁴⁾	200 €
Plaquettes AV ⁽⁵⁾	141 €	Feu AV	213 €
Plaquettes AR ⁽⁵⁾	71 €	Feu AR	214 €
Filtre à air	32 €	Bouclier AV	366 €
Filtre à huile	13 €	Bouclier AR	366 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Donnée constructeur. (2) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade.
(3) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (4) La paire. (5) Le jeu. (6) Sur diesel uniquement.

LE BILAN FIABILITÉ

Quelques problèmes récurrents des motorisations du groupe Volkswagen. Les Octavia les plus récentes sont un peu mieux loties.

Le résultat reste globalement satisfaisant, notamment pour la partie électronique. Pour les modèles anciens, un suivi à 100 % dans le réseau permet de bénéficier de toutes les mises à jour.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEURS DIESEL

Le filtre à particules n'aime pas les petits trajets répétés, et peut avoir des difficultés à se régénérer. Ce qui provoque l'allumage d'un témoin d'anomalie au tableau de bord, qui conduit parfois à une impossibilité de démarrer.

MOTEURS DIESEL

Attention à la qualité du gazole. Les voitures toujours alimentées en carburant sans additif ne sont pas forcément plus touchées que les autres, mais la technologie des injecteurs est très sensible à la présence d'eau dans le gazole. Ils peuvent se gripper. Il est parfois possible de les nettoyer, mais le plus souvent ils doivent être remplacés (coût important).

BOÎTE DE VITESSES DSG7

Des cas de fuite d'huile ont été répertoriés, notamment par le joint du carter du filtre à huile. L'intervention est assez importante et peut aller jusqu'au remplacement de la boîte si le problème n'est pas diagnostiqué assez tôt.

Sur les mêmes transmissions (moins sur les modèles restylés), des cas de broutage au démarrage ont été relevés, le plus souvent à froid. L'anomalie peut se corriger partiellement par une reprogrammation du boîtier de gestion de la boîte de vitesses, mais ne disparaît pas toujours totalement (question de technologie à double embrayage).

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR 1.0 TSI

La voiture passe en mode dégradé (manque de puissance), et un voyant d'alerte moteur s'allume au tableau de bord. C'est un défaut identifié au niveau de la pompe haute pression de carburant. Aucun autre choix que de remplacer la pièce.

MOTEURS DIESEL

Bruit excessif à froid, quels que soient le moteur ou la puissance. C'est désagréable, mais il n'y a rien à faire. Il ne s'agit pas d'un défaut technique mais de conception, avec uniquement des conséquences sonores. Pas forcément rédhibitoire, mais à considérer avant d'acheter.

LES RAPPELS

MAJEURS

SÉCURITÉ ENFANT (JUIL. 2016)

Sur les voitures construites entre juillet 2015 et juin 2016 et équipées d'une sécurité enfant manuelle, il se peut que cette dernière se désactive. Les concessionnaires doivent contrôler et remplacer la serrure de la porte si nécessaire.

VERROUILLAGE BANQUETTE (DÉC. 2018)

Sur quelques véhicules fabriqués entre juillet 2017 et juin 2018, le cadre interne du dossier de banquette peut ne pas être conforme. En après-vente, contrôle et remplacement du cadre si nécessaire.

AIRBAG (NOV. 2019)

Un défaut potentiel sur le boîtier d'airbag conducteur peut faire que le coussin gonflable ne se déploie pas en cas de choc. En après-vente, il faut remplacer l'airbag conducteur, qui se situe dans le volant.

MOTEURS ESSENCE (NOV. 2019)

Sur les Octavia fabriquées entre le 8 janvier 2014 et le 29 janvier 2015, les vis du régleur d'arbre à cames peuvent se desserrer. Dans ces conditions, l'huile moteur peut fuir et se répandre sur la route. Les vis – et parfois d'autres pièces – doivent être remplacées.

MINEURS

VITRE ARRIÈRE (OCT. 2019)

Une petite campagne de rappel a été menée sur les voitures fabriquées entre le 12 et le 20 août 2019. Sur celles-ci, il a été observé que les joints de vitre étaient mal positionnés, et pouvaient se desserrer. Ils doivent être remplacés.

RESSORTS DE SUSPENSION (NOV. 2019)

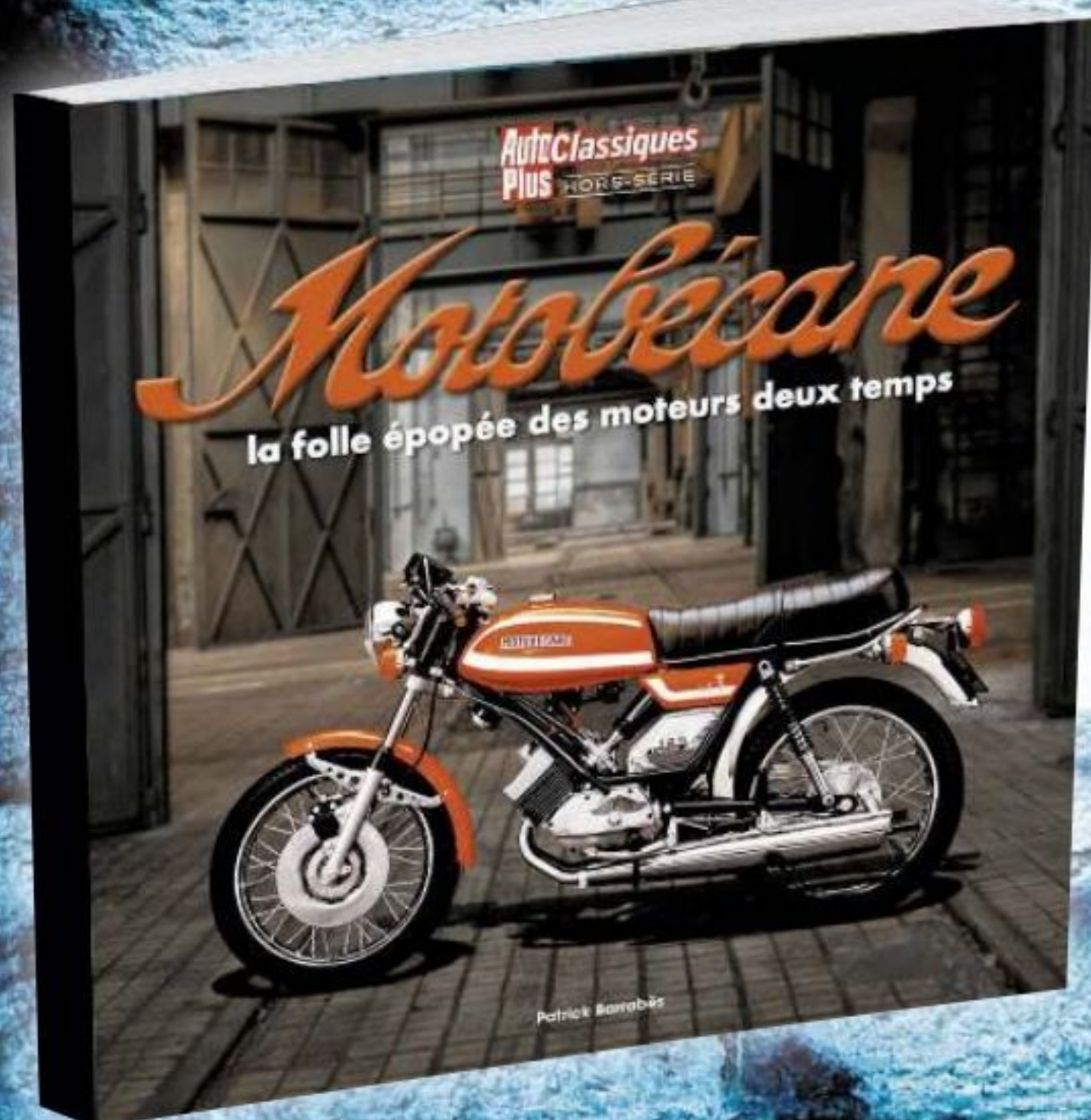
Une dérive chez un fournisseur est à l'origine de ce rappel, qui ne touche que les voitures sorties de chaîne entre le 4 et

le 7 juin 2019. Les ressorts de suspension ne sont pas conformes au cahier des charges du constructeur. À remplacer.

SERVICE ECALL (AOÛT 2020)

Le service eCall doit mettre l'automobiliste en relation avec un centre d'assistance en cas de problème. Sur les voitures fabriquées entre le 21 novembre 2019 et le 11 mai 2020, il pourrait ne pas fonctionner. C'est une défaillance de connexion qui est à l'origine de ce défaut, réglé en concession par le biais d'une reprogrammation.

La rédaction vous propose 2 superbes ouvrages illustrés
de photos d'archives et de prospectus d'époque.



MOTOBECANE, LA FOLLE ÉPOPÉE DES MOTEURS DEUX TEMPS

Découvrez ou redécouvrez l'histoire de la célèbre et iconique marque **Motobécane**, depuis le début de l'histoire avec le modèle MBI, la famille des 308, la marque Motoconfort, les deux temps à changement de vitesses, les bicyclettes à moteur auxiliaire...

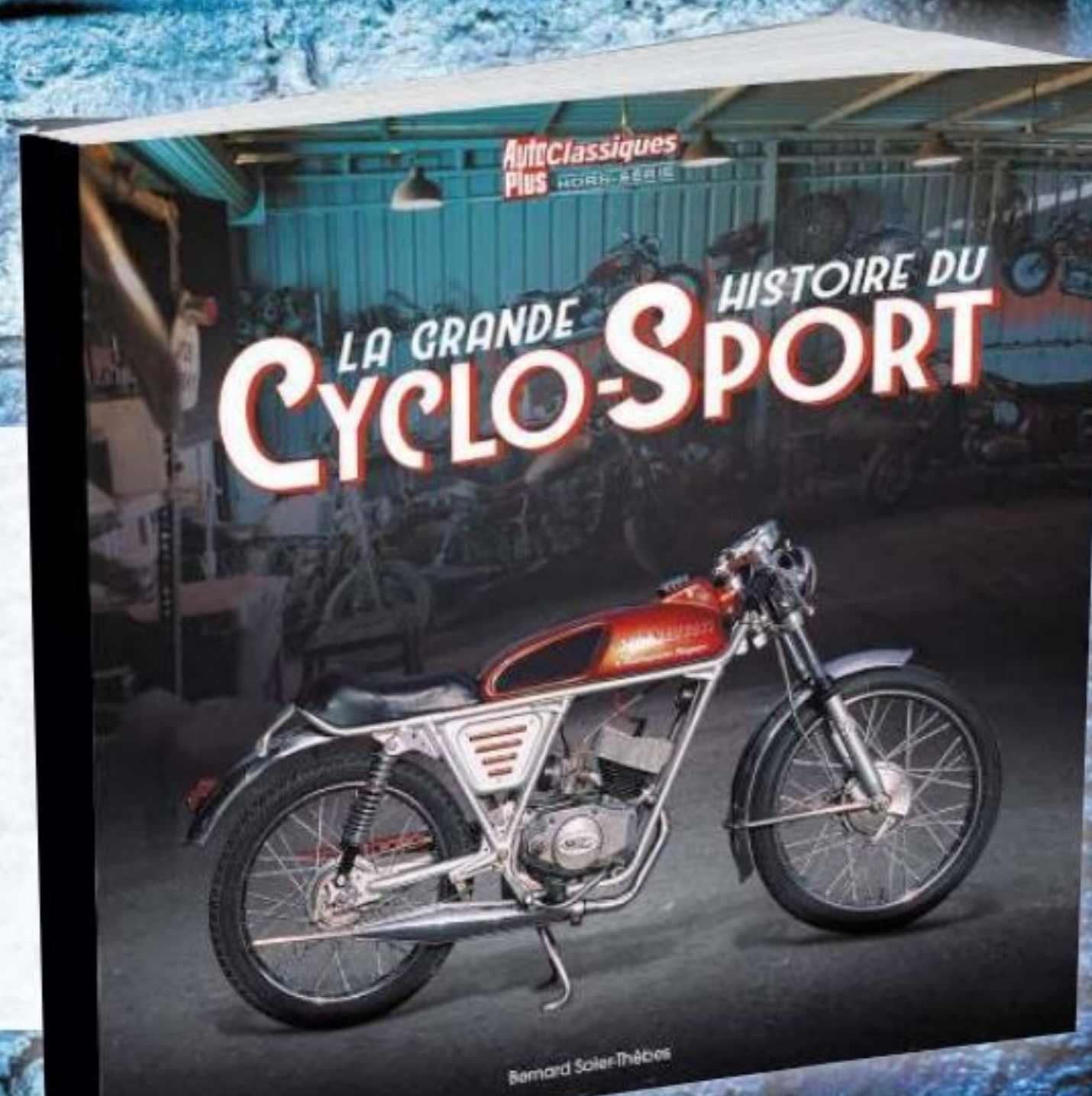
Complet et détaillé, cet ouvrage développe l'histoire de la marque modèle après modèle, chronologiquement, en n'oubliant pas de consacrer un chapitre aux hommes de la Motobécane et à l'évolution des logos. **Une rétrospective passionnante !**

192 pages. Couverture cartonnée. Nombreuses illustrations. Dimensions : 23 x 30 cm. 15,90€

LA GRANDE HISTOIRE DU CYCLO-SPORT

Cet ouvrage est une véritable encyclopédie avec pas moins de trois cent quatre-vingt-douze marques répertoriées et commentées comme **Flandria, Benelli, Paloma, ou encore Peugeot et MV-Agusta, Gitane et Viberti...** Le cyclo-sport a de nouveau conquis le cœur du grand public grâce à l'essor du vintage et le retour en force des symboles des années 1950 et 1960. Ce livre est illustré de **magnifiques photos** avec une sélection des plus beaux modèles, des plus célèbres, mais également des plus étonnants !

192 pages. Couverture cartonnée. Nombreuses illustrations. Dimensions : 26 x 26 cm. 15,90€



Retrouvez ces articles sur notre site internet **www.kiosquemag.com/boutique**
Vous pouvez aussi le commander par téléphone au **01 46 48 48 03** (du lundi au vendredi de 8h à 20h - paiement par CB uniquement)

Bon de commande

à retourner à : LA BOUTIQUE DE L'AUTO-JOURNAL - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

OUI JE COMMANDE	Réf.	Prix
Motobécane, la folle épopée des moteurs deux temps	421 842	15,90 €
La grande histoire du Cyclo-Sport	421 834	15,90 €
Lot des 2 livres	422 014	31,80 €
Envoi COLIECO. Livraison : 3 semaines après enregistrement de ma commande.		+ 3,00 €
MONTANT TOTAL DE MA COMMANDE		

Mes coordonnées (*à remplir obligatoirement)

Code commande (558 015)

Nom* : _____

Prénom* : _____

Adresse* : _____

CP* : _____ Ville* : _____

Email : _____

Grâce à votre email et votre n° de téléphone nous pourrions vous contacter si besoin pour le suivi de votre commande et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse email ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs à des fins commerciales.

Tél. (mobile de préf.) : _____

Date de naissance : _____



Vous souhaitez régler par carte bancaire ?
Rendez-vous sur **www.kiosquemag.com**
c'est rapide, simple et 100% sécurisé !

Offre valable en France Métropolitaine jusqu'au 31/06/2021. Conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, vous disposez d'un droit de rétraction de 14 jours à compter de la réception de votre commande et vous pouvez nous retourner votre colis dans son emballage d'origine complet. Les frais d'envoi et de retour restent à votre charge. Responsable de traitement des données personnelles: Reworld Media Magazines SAS. 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 exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à Reworld Media-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.

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	34 400
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		1 761	58 000
S	18		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		30 000	151 060
Vantage Roadster V8	NC		30 000	158 630
DB11 V8 Coupé	NC		30 000	189 277
DB11 AMR V12 Coupé	NC		30 000	224 874
DB11 Volante V8	NC		30 000	204 705
DBS SuperLeggera Coupé	NC		30 000	288 504
DBS SuperLeggera Volante	NC		30 000	298 670
DBX	NC		30 000	195 126







Audi

Premium Murat

305 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	 230	28 570
40 TFSI S line S tronic	11	 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	 310	30 070
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €			

Q2				
30 TFSI	6		0	28 320
35 TFSI Design	8		50	33 150
SQ2	19		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		6 724	56 740
40 TFSI e	8		2 000	38 680
45 TFSI e Competition	8		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		818	43 040
45 TFSI S tronic	14		1 629	48 290
TTS	19		5 715	64 490
RS	28		16 149	78 940
Surcoût S line : "base" + 5 400 €				
TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 030 €				
Q3				
35 TFSI	8		360	35 280
45 TFSI Design Quattro S tronic	14		11 488	48 580
RS	29		28 107	71 3300
45 TFSI e	8		2 000	46 150
35 TDI	8		50	38 210
40 TDI Design Quattro S tronic	10		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		540	38 280
45 TFSI Design Quattro S tronic	14		12 012	50 980
RS	29		29 070	73 200
45 TFSI e	NC		2 000	49 150
35 TDI	8		50	41 210
40 TDI Design S tronic	10		2 370	50 460
Surcoût Design : "base" + 2 300 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
A4				
35 TFSI Mild Hybrid	8		125	34 350
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11		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		75	47 250
S4 TDI	23		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		30 000	96 940
Surcoût : berline + 1 700 €				
A4 ALLROAD				
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16		6 724	53 630
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11		330	52 550
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Design Tiptronic	17		7 086	59 990
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
A5 COUPÉ				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8		230	47 040
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11		230	50 710
RS 5	34		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		75	52 150
S5 TDI	23		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		210	43 440
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11		280	50 710
RS 5	34		25 349	97 570
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9		0	45 620
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11		150	52 150
S5 TDI	23		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		1 629	62 410
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16		10 011	69 030
S5	24		19 641	86 680
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9		260	60 920
40 TDI 204 ch Mild Hybrid S line S tronic	11		740	63 850
Surcoût Avus : S line - 620 €				
NOUVEAU Q5				
45 TFSI Mild Hybrid S line	16		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		400	49 890
40 TDI Mild Hybrid Design	11		2 544	55 880
50 TDI Mild Hybrid S line Quattro Tiptronic	17		25 349	70 430
SQ5 TDI	22		27 166	80 800
Surcoût Design : "base" + 3 100 €				
Surcoût S line : Design + 4 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				

SÉRIE 2 GRAN TOURER				
Surcoût : Active Tourer + 1 550 € à + 2 000 €				
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ				
218i	7		0	31 150
220i	9		125	37 350
M235i xDrive	19		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		210	33 950
sDrive20i Lounge DKG	11		400	40 550
xDrive25e Lounge	17		2 000	46 750
sDrive16d Lounge	6		0	34 500
sDrive18d Lounge	8		0	37 100
xDrive20d Lounge	10		400	44 500
Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €				
X2				
sDrive18i Premiere	7		170	34 050
sDrive20i Premiere	11		310	40 650
M35i Auto.	19		3 119	58 200
xDrive25e Premiere	7		2 000	48 300
sDrive16d Premiere	6		0	34 450
sDrive18d Premiere	8		0	37 200
xDrive20d Premiere Auto.	10		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		240	37 700
320i Lounge	10		240	41 300
330i Lounge Auto.	15		360	47 200
M340i xDrive	25		3 552	66 200
M3 Competition	41		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		170	54 200
M340d xDrive	22		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		260	48 000
M440i xDrive	25		3 119	68 400
M4 Competition	41		30 000	104 550
420d	10		0	50 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 050 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
				420i2
	10		0	57 050
Surcoût M Sport : "base" + 5 050 €				
Z4				
sDrive20i	11		1 629	46 650
sDrive30i	15		1 629	55 050
M40i	23		6 039	68 000
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Surcoût M Sport : Sport + 2 100 €				
X3				
xDrive20i Lounge Auto.	11		4 543	48 400
M40i Auto.	25		17 490	76 300
M Competition	41		30 000	108 850
xDrive30e Lounge	8		0	59 700
sDrive18d Premiere Auto.	7		240	45 300
xDrive20d Lounge Auto.	10		898	53 000
xDrive30d Lounge Auto.	16		1 629	59 800
M40d Auto.	21		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		4 543	57 950
M40i Auto.	25		16 810	79 100
M Competition	41		30 000	111 350
xDrive20d Lounge Auto.	11		818	56 850

xDrive30d Lounge Auto.	16		1 386	63 350
M40d Auto.	21		2 918	78 500
Surcoût xLine : Lounge + 5 850 €				
Surcoût M Sport : xLine + 2 250 €				
SÉRIE 5				
520i Lounge	10		210	50 150
M550i xDrive	44		30 000	96 400
M5 Competition	57		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		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		360	65 250
630d Lounge xDrive	17		1 074	73 500
Surcoût Luxury : Lounge + 5 650 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 €				
SÉRIE 7				
740 Li xDrive	22		10 011	107 750
750i xDrive	43		30 000	118 050
745e	13		0	105 650
730d xDrive	16		898	99 450
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €				
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 200 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840i xDrive	23		12 012	102 100
M850i xDrive	49		30 000	129 150
M8 Competition	55		30 000	173 450
840d xDrive	20		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		17 490	75 000
M50i	44		30 000	98 550
M Competition	56		30 000	145 400
xDrive45e Lounge	15		0	84 350
xDrive25d Lounge	12		7 086	66 050
xDrive30d Lounge Auto.	16		3 784	73 100
xDrive40d Lounge	22		8 254	78 300
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €				
X6				
xDrive40i Lounge	23		16 149	81 700
M50i	44		30 000	101 800
M Competition	56		30 000	148 200
xDrive30d Lounge	16		3 552	79 800
xDrive40d Lounge	2		8 254	85 000
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €				
Surcoût M Sport : xLine + 850 €				
X7				
xDrive40i	23		30 000	98 000
M50i	44		30 000	121 550
xDrive40d	22		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 LINAS01 69 80 72 80

2 avenue Ettore Bugatti

91 VILLEBON SUR YVETTE01 69 31 55 00

47 avenue du Général de Gaulle

www.honda-monthery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
C1 (3 PORTES)			
1.0 VTI 72 ch Live	4		0 11 350
Surcoût Feel : Live + 2 150 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 100 €			
C1 (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			
Surcoût JCC+ : Shine + 450 €			

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 €				
NOUVEAU C3 AIRCROSS				
1.2 PureTech 110 ch Live	6		0	18 850
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	150	23 750
1.5 BlueHDi 110 ch Feel Pack	6		0	22 800
1.5 BlueHDi 120 Shine Auto.	6		0	26 950
Surcoût Feel : Live + 1 350 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 150 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 1 850 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 700 €				
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
è-C4 136 ch Feel	4	B	7 000	35 600
Surcoût Feel : Live + 2 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 700 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 900 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 200 €				
GRAND C4 SPACETOUREUR				
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	M	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	
NOUVELLE LEON				
2.0 TSI 300 ch DSG	19	M	3 557	40 310
e-Hybrid 204 ch	8	B	2 000	39 750
e-Hybrid 245 ch	8	B	2 000	41 070
NOUVELLE LEON SPORTSTOURER				
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M	7 086	44 700
Surcoût : berline + 1 470 €				
ATECA				
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M	16 810	44 000
FORMENTOR				
1.5 TSI 150 ch	8		240	33 050
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M	10 980	44 670
e-Hybrid 204 ch	8	B	2 000	41 150
e-Hybrid 245 ch VZ	8	B	2 000	45 040
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 Essentiel	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

500L				
1.4 95 ch Sport	6	M	3 119	18 890
1.3 MultiJet 95 ch Sport	5	M	50	22 890
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	M	230	23 890
PANDA				
1.0 BSG 70 ch City	4		0	11 990
Surcoût City Life : City + 1 500 €				
Surcoût Sport : City Life + 1 000 €				
PANDA CITY CROSS				
1.0 70 ch BSG	4		0	14 490
0.9 TwinAir 85 ch 4x4	5	M	1 901	19 690
Surcoût Pack : "base" + 500 €				
Surcoût Plus : Pack + 500 €				
PANDA 4X4				
0.9 TwinAir 85 ch	5	M	1 901	17 690
500X				
1.0 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



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 FE				
Hybrid 230 ch Intuitive	10	M	280	41 900
Plug-in 265 ch Creative	NC		0	55 200
2.0 CRDi 202 ch Executive DCT	11	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		5 404	46 940
P300 S AWD	19		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		400	24 350
1.3 GSE T4 150 ch Longitude BVR	8		540	27 000
1.3 GSE T4 190 ch 4xe Brooklyn Edition	7		2 000	38 700
1.3 GSE T4 240 ch 4xe Trailhawk	10		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		740	29 850
1.3 GSE T4 150 ch Longitude BVR	8		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		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		30 000	48 400
2.2 MultiJet Sport Auto.	12		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	11 790
1.2 84 ch GT Line	4		0	15 690
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5		0	17 290
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	14 990	
1.0 T-GDi 100 ch Active	5	0	18 090	
1.0 T-GDi 100 ch mHEV GT Line	5	0	20 490	
1.0 T-GDi 120 ch mHEV GT Line	6	0	21 190	
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		7 000	36 090
204 ch Motion	1		7 000	40 090
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		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		2 000	36 590
Surcoût : 5 portes + 1 000 €				

PROCEED				
1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6	0	28 290	
1.5 T-GDi 160 ch GT Line	8	0	29 290	
GT DCT	12		1 901	36 590
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €				

XCEED				
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	0	25 590	
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	0	27 590	
1.6 T-GDi 204 ch Premium DCT	11		1 629	37 190
Hybride Rechargeable Active	5		2 000	36 590
1.6 CRDi 136 ch MHEV Active	7	0	32 090	
Surcoût Active : Motion + 900 €				
Surcoût Design : Active + 1 500 €				
Surcoût Premium : Design + 5 000 €				

NIRO				
Motion	5	0	29 190	
Eco plug-in Motion	4		2 000	36 190
e-Niro 136 ch Motion	1		7 000	37 100
e-Niro 204 ch Motion	1		7 000	41 100
Surcoût Active : Motion + 2 000 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 000 €				

SPORTAGE				
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7		330	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		2 000	48 990
Surcoût Active : Motion + 4 000 €				
Surcoût Design : Active + 4 000 €				
Surcoût Premium : Design + 4 000 €				

STINGER				
GT	25		30 000	63 190

LAMBORGHINI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Huracán EVO RWD	NC		30 000	191 873
Huracán EVO	NC		30 000	221 382
Huracán EVO RWD Spyder	NC		30 000	211 006
Huracán EVO Spyder	NC		30 000	243 466
Aventador S	NC		30 000	338 534
Aventador SVJ	NC		30 000	423 668
Aventador S Roadster	NC		30 000	376 780
Aventador SVJ Roadster	NC		30 000	464 948
Aventador SVJ 63 Roadster	NC		30 000	575 303
Urus	59		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		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		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		30 000	71 200
P400 SE	NC	NC	90 800	
5.0 S/C 525 ch HSE Dynamic	43		30 000	102 800
SVR	51		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		30 000	129 900
SVAutobiography Dynamic	50		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	 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		30 000	89 990
Surcoût Track Edition : F + 30 000 €				

NX				
300h Pack	8		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		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		5 105	102 990
Surcoût Executive + : "base" + 34 000 €				
Surcoût Executive Innovation : Executive + 6 000 €				

LC				
500 Sport+	35		30 000	124 990
500h Executive	19		7 086	114 990
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €				

LC CABRIOLET	
--------------	--

35 AMG 4Matic	20	M	10 011	59 500
200 d Progressive Line	8	M	260	46 250
220 d AMG Line 4Matic	10	M	540	54 750
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 200 €				
CLASSE C				
180 Avantgarde Line Auto.	NC	M	983	42 600
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	330	46 100
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	30 000	74 650
63 AMG S Auto.	42	M	30 000	110 350
300 e Avantgarde Line	10		0	55 100
180 d Avantgarde Line	6		0	40 100
200 d Avantgarde Line Auto.	8		0	46 100
220 d Avantgarde Line Auto.	10		0	49 600
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	M	360	55 600
300 de Avantgarde Line	9		0	58 600
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 150 €				
CLASSE C BREAK				
Surcoût : berline + 1 200 €				
CLASSE C COUPÉ				
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	280	46 350
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	30 000	76 000
63 AMG S Auto.	42	M	30 000	111 800
220 d Avantgarde Line Auto.	10		0	49 850
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	14	M	360	55 850
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 850 €				
CLASSE C CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 800 €				
GLC				
43 AMG 4Matic	25	M	30 000	73 000
63 AMG S 4Matic+	42	M	30 000	112 000
300 e Avantgarde Line 4Matic	10		0	62 000
200 d Avantgarde Line	9	M	360	54 450
220 d Avantgarde Line 4Matic	11	M	400	58 300
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	M	1 761	60 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	M	7 084	68 700
300 de Avantgarde Line 4Matic	10		0	63 800
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 000 €				
GLC COUPÉ				
43 AMG 4Matic	25	M	30 000	76 600
63 AMG S 4Matic+	42	M	30 000	115 600
300 e AMG Line 4Matic	10		0	67 300
220 d AMG Line 4Matic	11	M	740	63 900
300 d AMG Line 4Matic	14	M	2 544	66 400
400 d AMG Line 4Matic	22	M	6 724	74 300
300 de AMG Line 4Matic	10		0	69 100
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				
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				
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 €				
ECLIPSE CROSS (NOUVEAU)				
PHÉV Invite	5	B	2 000	39 990
Surcoût Intense : Invite + 5 500 €				
Surcoût Intense Edition : Invite + 5 000 €				
Surcoût Instyle : Intense + 2 000 €				

NISSAN

AUTOJ.M.FR

MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

Jusqu'à -40%

03 81 36 30 30 | www.autojm.fr

TYPE	CV	B/M*	RIX
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*	RIX
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

3008				
1.2 PureTech 130 ch Active	7	M	210	31 050
Surcoût Active Pack : Active + 500 €	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
Surcoût Active Pack : Active + 500 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 1 400 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 500 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 650 €				
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 Roadtrip : Allure Pack + 650 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 2 200 €				
Surcoût GT Pack : GT + 2 100 €				
508				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack Auto.	NC	M	50	35 300
1.6 PureTech 180 ch Active Pack Auto.	10	M	310	37 300
1.6 PureTech 225 ch GT Pack Auto.	13	M	1 276	48 800
HYbrid 225 ch Allure Pack	8	B	2 000	46 500
Peugeot Sport Engineered	NC		0	67 100
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	6		0	37 300
Surcoût Allure Pack : Active Pack + 2 900 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 2 100 €				
Surcoût GT Pack : GT + 3 000 €				
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-Hybrid	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	12 350
Electric Life	2	B	5 765	21 350
Surcoût Zen : Life + 2 050 €				
Surcoût Limited : Zen + 0 €				
Surcoût Intens : Zen + 1 200 €				
Surcoût Vibes : Intens + 1 000 €				
ZOE				
R110 Life	1	B	7 000	32 500
R135 Zen	1	B	7 000	34 800
Surcoût Zen : Life + 1 700 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 000 €				
CLIO V				
1.0 SCe 65 ch Life	4		0	15 300
1.0 TCe 90 ch Zen	5		0	19 050
E-Tech 140 ch Zen	5		0	23 400
Surcoût Zen : Life + 2 500 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 400 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 1 400 €				
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 900 €				
CAPTUR				
1.0 TCe 90 ch Zen	5		0	21 750
1.3 TCe 140 ch Zen	7		0	23 600
E-Tech 145 ch Zen	5		0	27 100
E-Tech plug-in 160 ch Intens	5	B	2 000	34 850
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 200 €				
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 500 €				
MÉGANE				
1.3 TCe 140 ch Intens	7		0	29 000
R.S. EDC	NC	M	9 550	42 900
1.5 Blue dCi 115 ch Limited	6		0	29 200
Surcoût Intens : Limited + 1 400 €				
Surcoût Edition One : Intens + 3 800 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 4 000 €				
Surcoût R.S. Trophy : R.S. + 5 000 €				
MÉGANE ESTATE				
E-Tech plug-in Hybride 160 ch Intens	5	B	2 000	39 500
Surcoût : berline + 1 000 €				
SCÉNIC				
1.3 TCe 115 ch Zen	6	M	260	28 900
1.3 TCe 140 ch Limited	7	M	260	32 100
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	400	36 600
Surcoût Black Edition : Intens + 2 400 €				
GRAND SCÉNIC				
Surcoût : Scénic + 600 €				
KADJAR				
1.3 TCe 140 ch Zen	8	M	260	29 300
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	9	M	240	35 800
1.5 Blue dCi 115 ch Team Rugby	6		0	20 990
Surcoût Limited : Zen + 1 600 €				
Surcoût Intens : Zen + 3 500 €				
Surcoût Black Edition : Intens + 2 400 €				
NOUVEL ARKANA				
1.3 TCe 140 ch Zen EDC	NC		0	29 700
E-Tech 145 ch Zen	NC		NC	31 200
Surcoût Intens : Zen + 2 400 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 600 €				
TALISMAN				
1.3 TCe 140 Zen	7	M	50	34 800
1.3 TCe 160 ch Zen EDC	8	M	125	37 300
2.0 Blue dCi 160 ch Limited EDC	8	M	540	39 300
2.0 Blue dCi 190 ch Intens EDC	10	M	540	44 800
Surcoût Limited : Zen + 700 €				
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	43 100
2.0 Blue dCi 190 ch Intens X-Tronic 4x4-i	10	M	4 543	47 400
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €				
ESPACE				
2.0 Blue dCi 160 ch Zen	8	M	3 552	47 000
2.0 Blue dCi 190 ch Intens	10	M	4 026	54 500
Surcoût Intens : Zen + 5 000 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 700 €				
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 €				

SSANGYONG				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
TIVOLI				
1.2	7		818	15 990
1.5 Sport	9		3 331	25 490
Diesel I Lov It	7		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		3 331	22 990
Diesel	7		1 386	25 990
Surcoût Tech : "base" + 2 000 €				
Surcoût Limited : Tech + 2 000 €				

SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
IMPREZA				
1.6 114 ch Confort Lineartronic	6	M	4 818	29 990
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	5 715	31 990
e-Boxer Confort	10	M	5 715	35 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €				
LEVORG				
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	8	M	10 488	39 990
Surcoût Luxury : Confort + 6 000 €				
Surcoût Exclusive : Luxury + 4 000 €				
FORESTER				
e-Boxer Confort	10	M	7 462	39 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 4 000 €				
Surcoût Luxury : Premium GPS + 3 000 €				
OUTBACK				
2.5i 173 ch Premium GPS Lineartronic	10	M	10 980	47 990
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €				
Surcoût Exclusive : Luxury + 3 000 €				
BRZ				
2.0i 200 ch Luxury	12	M	10 011	34 490

SUZUKI				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
IGNIS				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	14 540	
Surcoût Privilège : Avantage + 1 620 €				
Surcoût Pack : Privilège + 1 170 €				
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 (5 PORTES)				
1.0 WT-i x-play	4	0	14 840	
Surcoût x-look : x-play + 500 €				
Surcoût x-clusif zen : x-look + 1 650 €				

YARIS				
1.0 WT-i 70 ch France	4		0	17 750
1.5 WT-i 120 ch France	5		0	18 950
GR Pack Premium	15		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	32 050
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		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	4		6 000	67 900

NOUVELLE CAMRY				
Hybride 218 ch Dynamic	9		0	39 100
Surcoût Design : Dynamic + 5 600 €				
Surcoût Lounge : Design + 3 100 €				

HIGHLANDER				
Hybride 244 ch Lounge AWD	10		1 276	62 500

LAND CRUISER (3 PORTES)				
204 D-4D LeCap	11		30 000	39 990
Surcoût 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		2 726	53 900
3.0	23		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 WT-i Dynamic	6		898	23 160
1.2 130 ch WT-i Dynamic Auto.	7		1 386	25 560
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5		230	24 110
1.5 130 ch D-4D Dynamic	7		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		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		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		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		150	26 710
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8		260	28 890
R	19		10 488	49 250
2.0 TDI 115 ch Lounge	6		150	30 630
2.0 TDI 150 ch Lounge	8		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		280	34 540
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8		818	39 000
Surcoût R-Line : Style + 4 470 €				

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		2 726	43 210
R	20		4 818	50 260
eHybrid 204 ch Style 1st	8		2 000	40 710
GTE	8		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		150	42 610
Surcoût Active : Life 1st + 1 000 €				
Surcoût Style 1st: Life 1st + 2 140 €				
Surcoût R-Line 1st : Style 1st + 100 €				



La
performance
électrique,
les sensations
en plus



CR-V
HYBRID i-MMD
Intelligent Multi-Mode Drive



JAZZ
CROSSTAR
e:HEV HYBRID



JAZZ
e:HEV HYBRID



Honda e
100% électrique

Honda **e:TECHNOLOGY**



REPRISE + 1 000 €

CUMULABLE, SUR LA GAMME ÉLECTRIFIÉE⁽¹⁾

Réservez votre
essai sur
auto.honda.fr

⁽¹⁾ 1 000 € TTC ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule roulant calculée par votre concessionnaire Honda. Offre cumulée avec toutes nos offres en cours et accessible aux particuliers, dans la limite des stocks disponibles, valable pour l'achat ou la location (location avec option d'achat (LOA) ou crédit-bail, hors location longue durée (LLD)) d'un véhicule Honda neuf de la gamme électrifiée (Honda e, Jazz e:HEV, Jazz Crosstar e:HEV et CR-V Hybrid) immatriculé avant le 30/04/2021 inclus dans le réseau participant.

Consommations et émissions en cycle mixte WLTP des modèles présentés : Honda e Advance 17 pouces 17,8 kWh/100 km et 0 g/km, Jazz e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive 4,6 l/100 km et 104 g de CO₂/km, Jazz Crosstar e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive Bi-Ton 4,8 l/100 km et 110 g de CO₂/km et CR-V Hybrid 2WD Executive Toit Panoramique 7,0 l/100 km et 158 g de CO₂/km.

*Sous réserve du suivi régulier de l'entretien Honda selon les préconisations constructeur et les indications de l'ordinateur de bord. Offre soumise à d'autres conditions disponibles sur auto.honda.fr. Garanties des batteries : hybrides 5 ans, standards 3 ans.

Honda Motor Europe Limited (France) Parc d'Activités de Pariest, Allée du 1er Mai - Croissy Beaubourg - BP 46 - 77312 MARNE-LA-VALLÉE Cedex 02 (FRANCE) - Enregistré au RCS de MEAUX sous le SIRET : 509 243 564 00028 : www.honda.fr.

GARAGE DU CLOS SAS

ZA de l'Autodrome - 2 avenue Ettore Bugatti 91 310 LINAS
01 69 80 72 80 - garageduclos@wanadoo.fr



GARAGE DU CLOS SAS

45/47 avenue du général de Gaulle - 91 140 VILLEBON SUR YVETTE
01 69 31 55 00 - gdcvillebon@wanadoo.fr



Une **solution** adaptée à chacun de vos **besoins**



NV250 FOURGON
à partir de
14 225€^{HT}

E-NV200 FOURGON
à partir de
22 184€^{HT}

NV300 FOURGON
à partir de
17 845€^{HT}

NV400 FOURGON
à partir de
19 214€^{HT}

Offres exclusives dans les concessions Nissan Avenir "

www.nissan-avenir.com

*Bonus écologique de 5 000€ déduit. **Prix public en vigueur au 1^{er} mars 2021. Offres sous réserve d'augmentation du prix constructeur au 1^{er} avril 2021. Offres non cumulables réservées aux artisans, commerçants et sociétés.

Arthur Tordera
06 46 63 76 50
Nissan Les Ulis

Filipe Alberto
06 64 53 35 96
Nissan Montrouge

Contactez-nous

Michael Lefebvre
06 28 90 29 90
Nissan Corbeil - Viry-Châtillon
Nissan Sainte Geneviève

Sabrine Benghellab
06 30 99 66 12
Nissan Molitor

Camille Grout
07 88 23 11 41
Nissan Maurepas - Viroflay

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

N° FR020282-1



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 2929 AVIS*



Ancien **Moderne**

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES...

**94% DE NOS CLIENTS SONT SATISFAITS,
POURQUOI PAS VOUS ?**










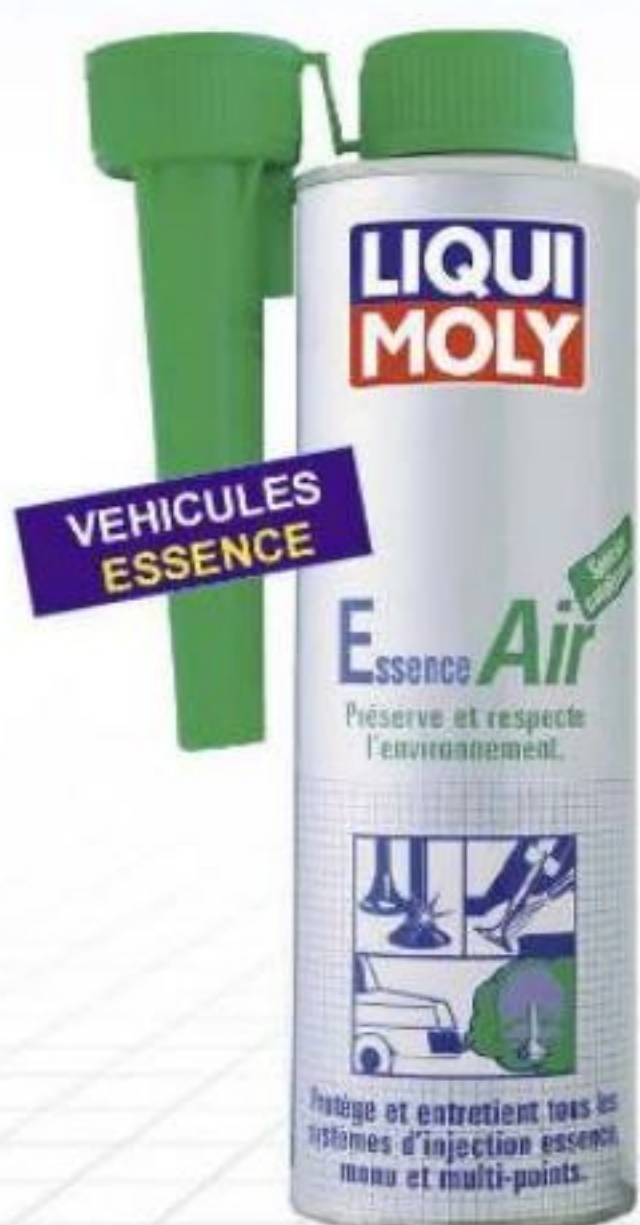
**NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ**

**ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS**

**05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR**

Pourquoi mon moteur s'encrasse

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



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

**LIQUI
MOLY**
Le propre de votre moteur

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1081

du 8 avril 2021



FLORIAN GROUT

La BMW 530e face à la Mercedes E 300 e
Récemment restylée, la BMW Série 5 fait son retour avec un attelage hybride rechargeable de 286 ch et une batterie de 12 kWh. Pas de quoi effrayer une Mercedes Classe E 300 e qui se chauffe du même bois mais qui revendique un couple supérieur.



ARNAUD SAUNIER

Dacia Sandero

Les Experts s'intéressent au modèle préféré des Français : la Sandero. Avec sa nouvelle plate-forme, identique à celle de la Clio, le modèle est opéré avec un moteur TCe 90 ch et boîte manuelle à 6 vitesses.



FLORIAN GROUT

ID.4

Volkswagen passe la seconde et accélère fort sur l'électrification. L'ID des familles mise sur un habitacle spacieux et une autonomie de 520 km. Qu'en est-il dans la vraie vie ? Premiers éléments de réponse sur un essai le long de la Côte d'Albâtre.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 96 DE L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4X4
164 PAGES - 5,95 €

Arrivés tard sur le marché des SUV, les constructeurs français sont aujourd'hui omniprésents avec des stars qui font de gros volumes de ventes (2008 et 3008, Captur) et des nouveautés marquantes (Alpine A410, Citroën C4 Aircross, DS 4 Cross, Dacia Bigster, etc.). À découvrir dans ce numéro.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

ÉDITEUR

ÉDITIONS MONDADORI AXEL SPRINGER (SNC)

40, avenue Aristide-Briand - 92220 Bagneux Cedex

Directeur de la publication : Gautier Normand

Actionnaires : Président Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.fr

E-mail: autojournal@reworldmedia.com

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (01 41 33 55 94)

Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital (01 41 33 53 96)

Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly

Essais : Méline Priam (chef de rubrique, 01 41 33 54 16), Cyril Biotteau

Technique : Frédéric Haas

Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction : Denis Riffade

Maquette : Pykha

Secrétariat de rédaction : Vediteam

Photographe : Yann Lefebvre

Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée (01 41 33 56 50)

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan

Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52

Directrice exécutive régie : Élodie Brétaudeau Fontelles

Contacts publicité : Caroline Soret (01 41 33 53 54), Christian Touzay (01 41 33 52 21)

Planning : Angélique Consoli (01 41 33 53 52), Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)

Trafic : Véronique Alex (01 41 33 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

MARKETING

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Sylvie Siguret

Chef de produit : Agnès Tran

Directeur des ventes : Christophe Chantrel

Responsable diffusion marché : Philippe Merrien

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 03 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h).** Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - 59898 Lille Cedex 9. Abonnement France : 101,59 € (1 an, 25 numéros). Prix de vente incluant TVA à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 106,50 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 154,50 CHF (1 an, 25 numéros).

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat

Directrice de la fabrication : Isabel Delanoy

Chefs de fabrication : Alexia Froment (01 41 33 50 53), Valérie Brunehaut (01 41 33 48 42)

Responsable service préresse : Sylvain Boularand (01 41 33 29 88) Adjoint responsable service préresse : Christophe Guérin (01 41 33 49 19)

Imprimeur : Elcograf, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne

Taux de fibres recyclées : 0 %

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

Date du dépôt légal : mars 2021

Prix de vente : 3,90 €

Date de parution : 25 mars 2021

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0323 K 82833



V O L V O

En route vers le futur.

Avec le Volvo XC40, le premier modèle 100% électrique de la gamme Volvo, découvrez une nouvelle manière de penser la route. N'attendons plus pour évoluer.

Venez le découvrir et demandez à l'essayer dans votre Réseau PARIS /IDF.



Volvo XC40 : Consommation en cycle mixte (L/100 km) WLTP : 0-7.2
CO₂ rejeté (g/km) WLTP : 0-185.

VOLVOCARS.FR

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 OUEEN 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 11^e - 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

NOUVELLE ŠKODA OCTAVIA

RENCONTREZ VOTRE NOUVELLE EMPLOYÉE MODÈLE



ŠKODA



À PARTIR DE
299€ /MOIS⁽¹⁾
SANS APPORT



MAINTENANCE⁽²⁾
VÉHICULE DE REMPLACEMENT⁽³⁾
PERTE FINANCIÈRE INCLUSE⁽⁴⁾



Également disponible
en motorisation hybride
rechargeable

Offre valable du 01/03/2021 au 30/06/2021.

Modèle présenté : OCTAVIA COMBI STYLE 1.5 TSI 150ch BVM6 avec options. Loyer de **438€**/mois LLD sur 25 mois et 40 000 km sans apport.

(1) Offre de Location longue durée sur 25 mois et 40 000 km pour une OCTAVIA COMBI BUSINESS 2.0 TDI 116 DSG. Loyer de 299€/mois sans apport. Offres réservées à la clientèle professionnelle (hors Loueurs et Flottes), chez tous les Distributeurs ŠKODA présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen GmbH – SARL de droit allemand – Capital social : 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse 15 Avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). (2) Contrat de Maintenance obligatoire inclus dans les loyers souscrit auprès de Volkswagen GmbH. (3) Véhicule de remplacement obligatoire inclus dans les loyers, souscrit auprès d'EUROP ASSISTANCE France. La prestation est fournie par EUROP ASSISTANCE France – 1 promenade de la Bonnette, 92230 Gennevilliers, entreprise régie par le code des assurances, S.A. au capital de 23 601 857€. RCS Nanterre 451 366 405. (4) Perte Financière obligatoire incluse dans les loyers souscrite auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles – Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes – RCS Le Mans 775 652 126 et MMA IARD – Société Anonyme au capital de 537 052 368 euros – RCS Le Mans 440 048 882 – sièges sociaux : 14 bd Marie et Alexandre Oyon – 72030 Le Mans cedex 9. Entreprises régies par le code des assurances.

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

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 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

Découvrez nos offres dédiées aux professionnels sur skoda.fr/professionnels