SEPM TOP ventes

l'auto-journal

N°1082

Du 22 avril au 5 mai 2021

Tous les plaisirs de l'automobile



NOUVEAUTÉ

AUDI Q4 E-TRON

Classicisme séducteur

CITROËN C5 X

La grande Citroën casse les codes !

Visite guidée du nouveau fleuron des Chevrons

SPÉCIAL HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES

Notre palmarès des autonomies

Catégorie par catégorie, les championnes de la distance en électrique… dans la vraie vie !



ESSAI

CITROËN C4 BLUEHDI 130

LE DIESEL FAIT DE LA RÉSISTANCE !



HOMMAGE

ROBERT OPRON, PÈRE DES CX ET SM

L 14595 - 1082 - F: 3,90 €

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

Téléchargez nos applications

Consommation d'énergie électrique de la BMW iX3 : **18,6 à 19 kWh/100 km.** Autonomie en mode électrique : **450 à 459 km.** Autonomie en mode électrique en ville : **559 à 572 km.** Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer

THE

iX3

LE NOUVEAU SUV BMW 100% ÉLECTRIQUE.

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

Renault Occasions

et si votre nouvelle voiture était une Renault Occasions ?

on ne vous propose pas d'acheter une voiture neuve, on vous propose d'acheter un véhicule d'occasion.

pourquoi ?
parce qu'aujourd'hui, on essaie tous de consommer autrement. on répare au lieu de jeter, on revend nos vêtements, et nos smartphones ont droit à une deuxième vie.

parce qu'une voiture d'occasion garantie par Renault vous procurera les mêmes émotions qu'une voiture neuve.

parce que vous profiterez de votre véhicule d'occasion Renault en toute sérénité : il est révisé jusqu'à 82 points de contrôle, reconditionné et prêt à repartir avec la garantie Renault jusqu'à 3 ans.

parce qu'avec Renault Occasions, cela fait plus de 60 ans que nous reconditionnons des voitures. bien avant que ce ne soit à la mode.

parce que demain nous irons encore plus loin dans notre usine de Flins, en France, qui deviendra La Refactory dédiée au reconditionnement de nos véhicules d'occasion.

c'est pourquoi, dès aujourd'hui, nous prenons un nouveau départ avec renew. Les Occasions Renault. et ça, c'est nouveau.

renew
Les Occasions Renault
nouveau pour vous



© emir haveric

renault-occasions.fr

N°1082

Du 22 avril au 5 mai 2021











SOMMAIRE

Découvrir

12 La nouvelle **Citroën C5 X**
24 **Mercedes** EQS
26 **Audi** Q4 e-tron et Q4 Sportback e-tron, A6 e-tron concept
29 **Seat** Ibiza et Arona

Comprendre

32 **Éthiques, les batteries des voitures électriques?**

Conduire

40 **Kia Sorento** Hybride Rechargeable 265 ch
44 **Citroën C4** BlueHDi 130 ch
48 **Tesla Model 3** 440 ch Grande Autonomie
52 Voitures électriques : le palmarès de nos autonomies
Minicitadines, citadines, compactes, SUV compacts, SUV de luxe, berlines sportives
66 **Ford Kuga** FHEV 190 ch/**Kuga** PHEV 225 ch
70 **Hyundai i30**
72 Les Experts: **Audi S3**
75 Le chef des essais vous répond

Vibrer

76 **Robert Opron :** il a révolutionné le design automobile
82 **WEC :** une nouvelle ère commence
84 Rétro: **Mercedes 190 E** 2.3

S'offrir

88 Configurateur: **Renault Mégane**
92 Occasion: **Porsche Cayenne**
95 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
103 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces

MESURES **Auto-Journal** SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

Une partie de la diffusion est vendue en pack avec *L'auto-Journal 4x4 & Évasion* n° 96.









SUZUKI

SUZUKI SWACE HYBRID

Way of Life!*

*Un style de vie !

Voyagez avec élégance

À partir de **249 €** / MOIS (1)

ENTRETIEN INCLUS (2)
LLD 37 mois - 1er loyer 4 650 €
PRIME À LA CONVERSION 1 500 € DÉDUITE
SOUS CONDITION DE REPRISE

La Suzuki Swace, le nouveau break hybride auto-rechargeable de Suzuki, est une nouvelle définition de l'espace, du confort et du plaisir au volant. Silencieuse, grâce à son moteur électrique qui démarre en douceur et performante, avec son moteur thermique 1,8L, qui garantissent le plaisir d'une conduite dynamique.

Vivez l'expérience Hybride avec la nouvelle Swace, pour que chaque trajet devienne un beau voyage.

Réservez dès à présent votre essai individuel, sur rendez-vous selon l'heure et le jour de votre choix sur essai.suzuki.fr.

Consommations mixtes gamme Suzuki Swace (WLTP) : 4,5 à 5,1 l/100 km. Émissions CO_2 cycle mixte (WLTP) : 103 à 115 g/km.

(1) Location Longue Durée pour 37 mois et 30000 kilomètres pour une Suzuki Swace 1.8 Hybrid Privilège (modèle présenté), **1er loyer de 7 150 € couvert à hauteur de 1 500 € si éligible à la prime à la conversion* et de 1000€ d'aide à la reprise de votre véhicule, puis 36 loyers de 249€.** Offre réservée aux particuliers, **valable jusqu'au 31/05/2021 inclus, dans le réseau participant.** Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Arval Service Lease - SA au capital de 66 412 800 € - Immatriculée sous le n°352 256 424 RCS Paris. Siège social : 1, bd Haussmann - 75009 Paris - Identifiant CE FR 68352256424 - ORIAS n° 07 022 411. (2) Les loyers comprennent les services associés suivants (en option et dans les limites et conditions prévues aux contrats de LLD et d'Assurance) : Entretien inclus • Assistance + : 24h/24 7j/7 au véhicule et aux passagers • Assurance Perte Financière, souscrite auprès de Greenval Insurance DAC, compagnie d'assurance de droit irlandais, enregistrée sur le numéro 432783, siège social : Trinity Point, 10-11 Leinster Street South, Dublin 2, Irlande (info@greenval-insurance.ie) ; supervisée par la Banque Centrale en Irlande. Le détail du contenu des services associés est disponible auprès de Arval Service Lease. (*) Voir conditions sur www.primealaconversion.gouv.fr.

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

ÉDITO



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



CLÉMENT CHOULOT

LE GOÛT DE LA DIFFÉRENCE

L'un des inconvénients du télétravail, c'est l'impossibilité de sentir l'air du temps à la machine à café. Futile ? Pas tant que ça. Notamment pour nous, journalistes. Ce n'est évidemment pas à la machine à café que se décide un sommaire. Mais les conversations des uns et des autres nourrissent nos intuitions. Qui, elles-mêmes, pourront alimenter des articles. Vous m'objecterez que, désormais, les discussions de machine à café se tiennent, à une tout autre échelle, sur les réseaux sociaux. Certes, mais pas tout à fait. Le cercle des intervenants y est à la fois bien plus vaste que la poignée de collègues rencontrés chaque jour, mais souvent plus restreint en termes de variétés d'opinions. Avouons que nous suivons (et sommes suivis par) des gens qui, globalement, nous ressemblent.

Or, pour parler de Citroën, c'est un peu ennuyeux. Oui, c'est à Citroën que je voulais en venir, et à son style en particulier. Cette maison a longtemps cultivé une singularité marquée, qui la plaçait en dehors des modes et des tendances. Parfois, c'était génial (DS, CX, SM, dont le créateur vient de nous quitter, *voir p. 76*), parfois, c'était beaucoup plus discutable, voire carrément affreux (2 CV, Ami 6, Visa…). Je sens bien que je ne me fais pas que des amis. L'originalité stylistique de Citroën a été "éteinte" par Peugeot dans les années 70. S'en est suivi une longue léthargie, animée de loin en loin par quelques coups d'éclat comme les XM, C6, voire la première C4. Et puis, la belle endormie s'est ranimée récemment, dans une forme de modernité fraîche et joviale, avec le cycle initié par la Cactus, que le C5 Aircross semble avoir refermé. Depuis la nouvelle C4 (et le concept CXperience, en fait), Citroën est passé à autre chose, ce que confirme aujourd'hui la C5 X. Cette autre chose intrigue, tout en ravivant la particularité historique de la marque. Même au sein de la rédaction, les avis sont partagés, les échanges de points de vue animés. Ces nouvelles Citroën sont singulières, incontestablement. Séduisantes ? C'est là que les débats s'enflamment… et que le test de la machine à café nous manque.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com



ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Dans vos articles sur les voitures électrifiées, je regrette que vous n'indiquiez pas clairement comment elles se rechargent. C'est-à-dire quelle prise domestique est utilisée, quelle est la puissance nécessaire, s'il faut du monophasé ou du triphasé.

Jean-Paul Duplay

Il est possible de charger une voiture électrique chez soi sur une prise normale de 16 A. Mais ce sera alors très long, nécessitant parfois plus de 24 heures. La bonne solution est de faire installer par un spécialiste une centrale de recharge spécifique, ou Wallbox, qui permet de raccourcir les temps de charge. Cette installation figure, en général, dans la liste des options lors de l'achat du véhicule.

Le fait que les constructeurs se lancent à corps perdu dans l'électrique ne doit pas exclure les travaux de recherche sur les autres énergies, hydrogène et carburant synthétique notamment. Je souhaiterais lire vos études sur le sujet.

François Schmidt

Nous rendons compte des avancées de l'hydrogène, mais aussi des limites actuelles de cette technologie : production encore "sale" de l'hydrogène, absence de réseau et coût des piles à combustible. Mais les choses évoluent vite. La piste des carburants de synthèse semble prometteuse, bien qu'encore expérimentale et, par conséquent, très coûteuse. Elle va être évaluée en compétition, notamment en Formule 1 dès 2025. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

RENAULT CAPTUR

existe en motorisation hybride rechargeable, GPL et Diesel

189 € à partir de /mois[1]

LLD 49 mois, 1er loyer de 2 800 €, sous condition de reprise

4 ans de garantie, assistance 24/24, entretien et pièces d'usure inclus pour 10 €/mois[2]

commande en ligne sur shop.renault.fr
concessions et ateliers ouverts sur RDV

modèle présenté : Renault captur intens tce 90 avec option peinture métallisée à 242 €/mois[3], sous condition de reprise, 1er loyer de 2 800 €, pack intégral Renault inclus pour 10€/mois[2]. (1) exemple pour Renault captur zen tce 90. (1)(3) location longue durée sur 49 mois/40 000 km. offres sous condition de reprise d'un véhicule roulant. sous réserve d'acceptation par diac, sa au capital de 415 100 500 € - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93160 noisy-le-grand - siren 702 002 221 rcs bobigny. en fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. (2) pack intégral Renault comprenant l'entretien, les prestations d'usure (hors pneumatiques), l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1er des 2 termes atteint) inclus dans le loyer pour 10 €/mois. voir détail de l'offre pack intégral en points de vente et sur renault.fr. offres non cumulables réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'un Renault captur neuf du **01/04/2021 au 30/04/2021**.
gamme Renault captur : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) (hors gpl) : 1,5/6,5. émissions co_2 min/max (g/km) (procédure wltp) (hors gpl) : 34/148.

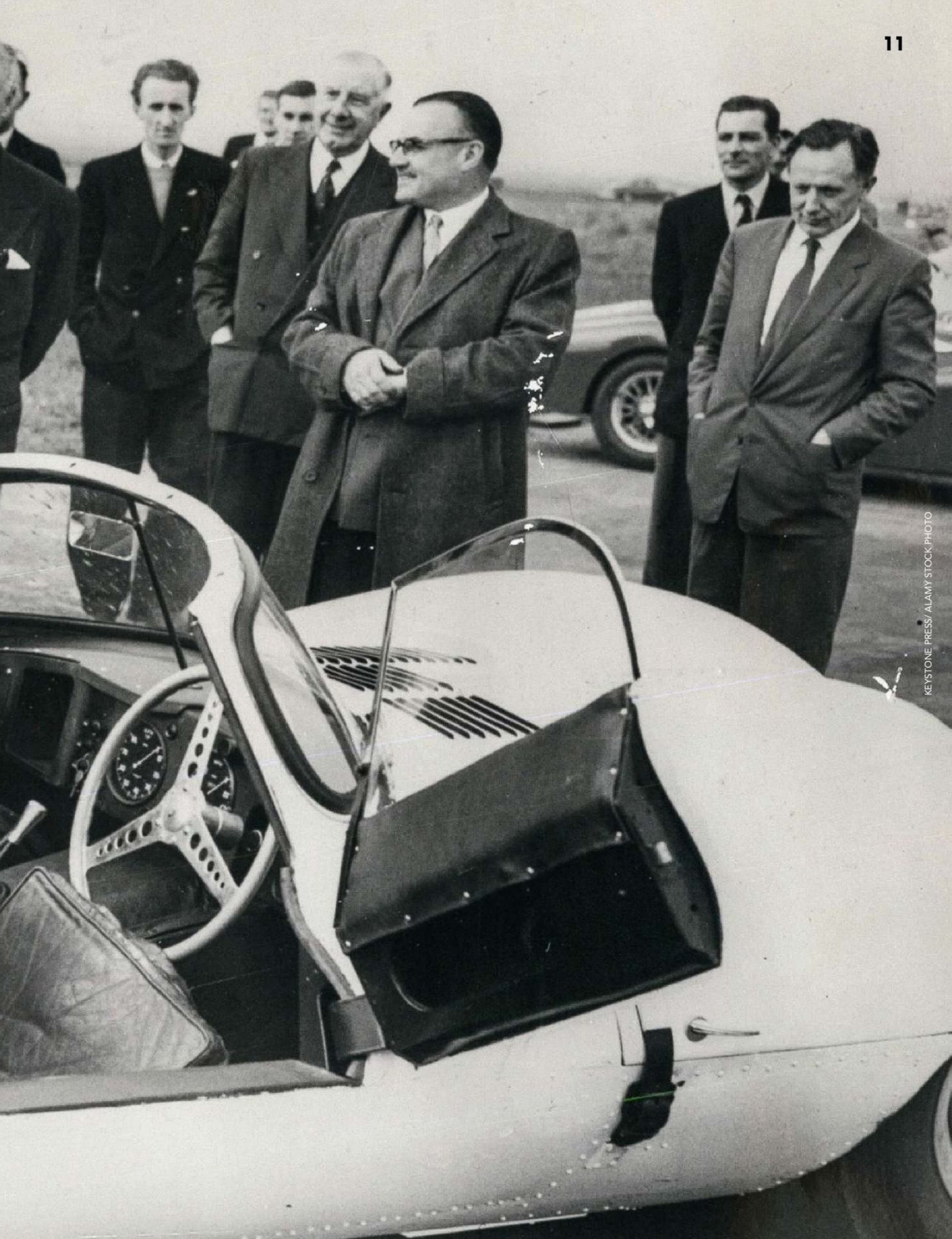
Renault recommande Castrol

©j.steinhilber

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE

PLAISIRS PRINCIERS

Le prince Philip était un amateur fervent d'automobile. Il a toujours adoré conduire lui-même, y compris vite. Une forme de liberté à laquelle il n'a renoncé qu'en 2019, à 97 ans, après une sortie de route spectaculaire. Si la liste complète de ses voitures personnelles reste à établir (on trouve trace de divers cabriolets Lagonda, Aston Martin, Alvis et d'une étrange Reliant Scimitar GTS), on le découvre ici, en 1957, à bord d'une Jaguar XKSS, dans laquelle *"il a roulé à 120 mph"* (193 km/h), s'enflamme le communiqué de presse de l'époque. Accompagné de William Lyons, patron de la marque, il a sans doute dépassé cette vitesse symbolique. Car la XKSS n'était rien moins qu'une redoutable Type D de course, légèrement recarrossée pour un usage routier. Assez différente des limousines officielles de la couronne royale…



KEYSTONE PRESS/ ALAMY STOCK PHOTO

NÉE SOUS X...

Qui est la mère de la C5 X ? Une silhouette de berline, de break ou de SUV ? Un peu des trois, assume le constructeur. Cette hybridation s'éloigne de la fluidité des CX ou C6, mais ce concept de shooting brake rehaussé a des atouts.

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



Cyril Pietton, responsable du style extérieur Citroën, décrypte le style de la C5 X dessinée par Frédéric Angibaud, fort de vingt ans d'expérience maison !

Quand on voit la Citroën C5 X, on a envie de monter à bord, de prendre en main le sélecteur du réglage de la suspension hydraulique et de remettre la voiture en position basse. Comme à bord de la XM de papa. Mais il n'y a pas de sélecteur, ni de suspension hydraulique. La C5 X adopte une posture haute. C'est voulu, testé et validé par le client, nous dit-on. Ce n'est évidemment pas la première fois qu'une Citroën fait débat puisque, dès octobre 1955, la DS – la vraie – stupéfiait elle aussi le badaud qui, à l'époque, ne l'avait ni voulue, ni validée, et encore moins testée ! La DS, c'était alors des proportions idéales, la force du trait sur le capot plongeant pour mettre en exergue la traction et un arrière fuyant pour exprimer la fluidité. Son styliste Flaminio Bertoni était un artiste qui peignait les animaux au zoo de Francfort plutôt que de se rendre au Salon.

Raffinement des détails

Il s'inspirait de leurs formes aérodynamiques pour ses dessins. Les designers Citroën de la C5 X ont sans doute fait de même, mais devant quel enclos du zoo se sont-ils arrêtés ? Après la DS 4 et la Peugeot 308, la grande berline Citroën est la troisième nouveauté de l'année chez Stellantis à reposer sur la nouvelle plateforme. Elle bénéficie ainsi de roues de 72 cm de diamètre – comme la DS 4, mais pas ➤

Trois questions à...

Alexandre Cazeaux

Chef produit C5 X

“Revenir vers une berline classique n'avait pas de sens.”



***L'Auto-Journal* : Cette Citroën sera produite en Chine. A-t-elle été conçue prioritairement pour le marché chinois ?**

Alexandre Cazeaux : Non. Le segment que l'on vise est celui des routières, le “D”, et le premier marché mondial est la Chine. Là-bas, il est trois fois plus grand qu'en Europe. Mais nos ambitions sont aussi européennes, et cette voiture peut aller partout dans le monde.

Une silhouette tout à la fois berline, break, sans oublier les codes SUV, est-ce compatible avec ce segment ?

C'est une attente des clients. Ceux qui désirent rester dans ce segment veulent un renouvellement plus moderne. Nous avons fait de nombreux tests avant d'arrêter ce concept. Et lors de ceux-ci, les clients testés ont adhéré, notamment au côté pratique du break, à la position d'assise surélevée. Quant au côté SUV, c'est ainsi que la modernité et l'attractivité s'expriment aujourd'hui.

Vous n'avez pas testé le concept de la berline classique et fluide ?

Le marché n'attend plus ce type de modèle. Revenir vers une grande berline classique n'avait pas de sens, parce que Citroën, ce n'est pas ça ; Citroën, c'est la créativité et l'audace. En outre, les clients européens achètent principalement des breaks dans ce segment-là (environ 60 %). Donc, toute la synthèse arrière du thème shooting brake de la C5 X est celle d'un break.

Le dynamisme du shooting brake tranche avec la rehausse de la caisse. Le style arrière est dédié à l'aérodynamique et au volume du coffre.



Véhicule électrique, levez les freins !

Une borne de recharge à la maison ? C'est une solution simple, confortable et source d'économies conséquentes que beaucoup de propriétaires choisissent pour brancher leur véhicule électrique. La mobilité écologique n'a jamais été aussi simple d'accès et d'usage !

J'agis avec ENGIE



EVBOX

Ce n'est plus à démontrer : la voiture électrique fait partie des solutions moteurs de la transition énergétique actuelle. Et parmi les solutions innovantes, le véhicule électrique à batterie (VEB) présente une réduction de 50 à 70 % de l'empreinte carbone par rapport au véhicule thermique fossile, et ce malgré la fabrication de la batterie et son recyclage [1] !

Rouler responsable...

Neuve ou d'occasion, électrique ou hybride... la voiture électrique est à portée de main et s'impose aujourd'hui comme l'alternative écologique aux véhicules traditionnels. Opter pour la mobilité électrique, c'est réduire les pollutions atmosphérique et sonore, et diminuer ses déchets industriels. Un vrai engagement pour la transition énergétique et la santé de tous.

...avec une borne de recharge à la maison

Oubliez la quête d'une borne dans l'espace public, optez pour une borne à domicile ! Si vous habitez en logement individuel, rien n'est plus simple. Un expert en mobilité verte vous conseille, un technicien certifié réalise votre installation et vous gagnez sur tous les plans : rapidité de charge, confort et économies puisque l'électricité est moins chère que l'essence et le diesel, et que vous pouvez bénéficier d'un crédit d'impôts et d'une réduction de TVA [2]. Feu vert !

ELEC'CHARGE

pour recharger vos batteries chez soi

Elec'Charge vous permet de recharger votre voiture électrique chez vous, jusqu'à trois fois plus vite [3] que sur une prise standard.
Nos conseillers clientèles vous accompagnent dans le choix de la puissance de la borne à installer.
Puis notre technicien assure la prise en main de votre borne une fois l'installation terminée.
Avec Elec'Charge, pas de mauvaise surprise sur le prix : tout est inclus, depuis la fourniture du matériel jusqu'à sa pose, avec une garantie de deux ans pièce et garantie d'un an main-d'œuvre.

ENGIE

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

(1) Source : Empreinte carbone moyenne sur la durée de vie d'une voiture vendue en 2020 Europe – Segment B et D | gCO2e/km - Carbone 4 – Novembre 2020

(2) La borne de recharge pour véhicule électrique est éligible au Crédit d'Impôt Transition Énergétique (CITE). Pour bénéficier de ce crédit d'impôt, vous devez installer votre borne dans votre habitation principale, votre logement doit avoir été achevé depuis plus de deux ans (Loi 2011-1977 du28/12/2011 art. 81, I) et l'installation doit être réalisée par un technicien habilité IRVE. En complément, vous devrez reporter le montant TTC de l'installation de votre borne de recharge figurant sur votre facture dans la case 7BF de votre feuille d'impôt. Taux de TVA réduit à 5,5 % sous réserve que le client retourne à ENGIE le CERFA n°13947*05 garantissant que le logement a plus de 2 ans. À défaut, le taux de TVA sera à 20%.

(3) « Jusqu'à 3 x plus rapide » : différentiel de vitesse de charge constaté entre une borne de puissance 7,4 kW (32A) et une prise murale (8A).

comme la 308 –, de la motorisation hybride rechargeable de 225 ch, ainsi que d'un pare-brise assez reculé pour dessiner un capot long, plat et plongeant sur les barrettes et la nouvelle signature lumineuse en V. La prise d'air inférieure adopte un dessin de chevron, l'emblème de la marque, que l'on retrouve partout à bord : coiffe de la planche de bord, coutures, habillages des haut-parleurs ou encore perforations de la sellerie. De profil, les codes Citroën sont là, avec les trois glaces latérales, le vitrage qui ceinture la périphérie et la rehausse de la ligne de caisse au niveau de la portière arrière. Sur ces deux derniers thèmes, on est dans l'univers de la XM. Avec un empattement de 2,78 m pour une longueur de 4,80 m, le ratio pousse le porte-à-faux arrière à croître, au profit du volume du coffre. L'empattement est bizarrement l'un des plus courts de la catégorie, et l'on aurait aimé voir ce qu'aurait donné la même C5 X reposant sur l'empattement long de 2,85 m de la Peugeot 508 L chinoise. Sans doute aurait-elle gagné en fluidité. Les flancs tout en rondeurs, sans ligne de carre







❶ Les commandes de climatisation restent physiques. Il est possible d'effectuer des réglages spécifiques en entrant dans le menu de l'écran tactile. ❷ L'instrumentation est paramétrable, mais contrairement aux dalles de la concurrence, sa taille réduite est secondée par l'affichage tête haute, selon les versions. ❸ Le design intérieur reprend l'esprit du concept-car CXperience, avec un décor qui court jusqu'aux contre-portes.









À l'inverse de celui de l'instrumentation, l'écran central tactile est un 12 pouces (10 sur les versions d'accès) et intègre une nouvelle interface tactile : on l'utilise comme son propre smartphone, c'est didactique. Le bandeau de décor agrémente un habitacle assez sombre.

Trois questions à...

Cyril Pietton

Responsable du design extérieur Citroën

“Nous ne sommes pas obsédés par le passé !”



***L'Auto-Journal* : La C6 a disparu en 2012 et la C5 II en 2017. Relancer la machine était-il difficile ?**

Cyril Pietton : Non. En revanche, l'intégralité du studio a travaillé à ce programme, car on ne pouvait pas se permettre de mettre en compétition deux ou trois designers seulement ! Après une phase de sketchs prolifique, on a sélectionné trois styles, puis un seul. C'est le projet d'un designer qui a vingt ans d'expérience chez nous, Frédéric Angibaud, qui a été retenu.

Le thème du shooting brake rehaussé a-t-il été validé dès le départ ?

Les thèmes étaient tout aussi nombreux que sur un programme classique. Mais comme toujours, l'avance de phase a permis de travailler sur l'attitude de la voiture, la silhouette, et l'on a vite écarté une proposition trois volumes qui n'était pas dans l'ADN de Citroën. La silhouette définitive est venue assez naturellement.

L'ADN Citroën, c'est aussi la vitre arrière concave, comme sur les CX, C5 et C6 !

Oui, ça a été un élément fort, comme les passages de roues arrière à moitié cachés ! Mais nous ne sommes pas obsédés par le passé. Une vitre concave nous aurait amenés vers le tricorps, alors que l'on tenait absolument à l'esprit du shooting brake, de ce dynamisme ! Ce qui est très typé Citroën, c'est l'animation de la custode, sans excès de chrome. Il y a juste l'élément chromé en partie supérieure qui renforce ce dynamisme.



Différents coloris de sellerie sont disponibles, mais, hélas, aucun choix d'un habillage de teinte claire n'est proposé. Les coiffes de sièges peuvent être coordonnées à la teinte extérieure.

(trait marqué), résultent d'un travail délicat et joliment réussi par les modeleurs. Comme ses deux cousines DS 4 et 308, la C5 X pousse le curseur de l'aérodynamique aussi loin que possible, et Citroën le fait savoir : grand becquet en arrière du pavillon, vitre de hayon courbée et gigantesque aileron planté à la base de cette lunette.

Ces proportions se justifient d'abord par la volonté de proposer une silhouette berline et break en même temps. Malin ! Il n'y aura donc pas de break C5 X. Le constructeur nous explique que le hayon de la C5 X *“est un autre signe distinctif des grandes Citroën”*. Étonnant, car seules les XM et C5 I en ont possédé un. Les DS, CX, C6 ou C5 de deuxième génération n'y ont pas eu droit en variante berline. Avec 545 dm³, le coffre est bien positionné dans le segment. Les places arrière sont généreuses, presque autant que celles de la référence Skoda Superb, alors qu'à l'avant, la planche de bord en trois strates, avec des décors qui se prolongent jusque sur les médaillons de ➔

(Suite page 20)

Trois questions à...

Jean-Arthur Madelaine-Advenier

Responsable du design intérieur Citroën

“Concilier l’attente du client et les valeurs Citroën.”



***L’Auto-Journal* : Vous êtes-vous vraiment inspiré du concept CXperience pour l’intérieur ?**

Jean-Arthur Madelaine-Advenier : Oui, même si pour une voiture de série, il y a toujours beaucoup plus de contraintes. On a vraiment testé des univers extrêmement colorés, sans aller jusqu’au jaune du concept, mais le segment est traditionnel et très conservateur : il fallait à la fois que l’on ait des ingrédients très Citroën et que l’on soit bien en phase avec les attentes du segment.

En matière de planning, CXperience et C5 X ont eu des vies parallèles.

On est une petite équipe, et c’est elle qui a vécu ces deux créations pratiquement en parallèle. Le langage formel a été transféré sur le modèle de série, comme l’interprétation du bois en 3D de CXperience que l’on a voulu garder, ou encore cette alcôve qui part sur les portes pour donner de la largeur à la voiture. Bien sûr, les matériaux ne sont pas identiques entre le concept et la série, on ne pouvait pas les retranscrire tels quels !

L’écran géant de 12 pouces de la C5 X est parfaitement intégré, mais quelle est la perception des clients vis-à-vis des écrans ?

Avant l’arrivée des écrans, on dessinait une planche de bord et, après seulement, on avait toute cette ribambelle de boutons et de commandes à intégrer, c’était un casse-tête ! L’arrivée des écrans était presque un soulagement ! Ils restent bien perçus par les clients. Dans un avenir lointain, on peut imaginer qu’ils soient amenés à disparaître. Évidemment, le contenu sera toujours là, mais il sera forcément intégré différemment.





Avec le choix du concept shooting brake, Citroën se passe d’un break. C’est une silhouette de moins dans la gamme.

Pour garantir un volume de coffre correct, les designers ont dû dompter un porte-à-faux incompressible.



❶



❷



❸

❶ Le coffre de 545 dm³ offre des parois verticales et des rails sur le plancher. Le cache-bagages se présente sous la forme d'un tendelet attaché au hayon, très pratique. ❷ Les sièges bénéficient de mousses à double densité. ❸ Un becquet en bout de pavillon (couleur caisse lorsque le toit n'est pas noir) et un aileron à la base de la lunette : l'aérodynamique est poussée. Et très voyante !

Le cœur de gamme devrait être la version essence hybride rechargeable de 225 ch. Pas de diesel sous le capot.



SIX SŒURS DE CŒUR

De 1955 jusqu'à aujourd'hui, soit en soixante-six ans d'intervalle, Citroën n'a accouché que de six grandes routières avant cette C5 X. Soit une création tous les onze ans en moyenne.

DS 1955-1975



Bertoni enfante son chef-d'œuvre. La DS innove avec la multiplication de systèmes gérés par l'hydraulique. Plus de 1,4 million d'unités verront le jour, un chiffre jamais égalé par ses sœurs.

CX 1974-1989



Dessinée par l'équipe de Robert Opron – récemment décédé *(lire p. 76)* –, la CX adopte le moteur transversal et un habitacle futuriste. Sa production tutoie le 1,2 million d'exemplaires.

XM 1989-2000



Illustration de la mutualisation des plates-formes avec la 605, la XM pousse Peugeot à abandonner la propulsion. Signée Bertone, elle sera produite à plus de 333 000 exemplaires.

C5 I 2000-2008



720 000 exemplaires de la première C5 ont été produits, malgré un style qui devait plaire à la fois aux clients de Xantia et de XM. Son restylage de 2004 fut le bienvenu.

C5 II 2008-2017



La C5 II combine suspension métallique et hydraulique. Mauvais présage ! Grâce à la production chinoise, elle tente d'égaler la C5 I avec un peu plus de 630 000 exemplaires.

C6 2006-2012



Hommage à la CX et dérivée du concept-car Lignage de 1999, la C6 laisse la priorité à sa petite sœur C4 et n'arrive qu'en 2006. Seulement 23 384 exemplaires seront produits.

ARCHIVES CITROËN

portes, présente un raffinement certain. Le travail des détails est visible, même si, finalement, les poignées d'ouverture des portes ou les commandes de lève-vitres confirment que nous sommes dans l'univers du constructeur généraliste. Pas question de concevoir des pièces inédites ici, comme à bord d'une DS 4.

> *« Nous voulions créer une silhouette exceptionnelle pour vivre pleinement l'expérience du touring ! »*
>
> Vincent Cobée, directeur de Citroën

Grand confort

Côté châssis, la C5 X adopte deux types de suspension. Sur la version hybride rechargeable (50 km en mode 100 % électrique), que Citroën aimerait placer au cœur de son mix, on a opté pour un amortissement piloté avec trois modes, renforçant l'atout des suspensions à butées hydrauliques progressives que l'on retrouve évidemment sur le reste de la gamme. Cette notion de confort est exacerbée avec les sièges Advanced Comfort, mais aussi avec le vitrage latéral feuilleté. De quoi profiter sereinement du nouveau système de communication qui fait appel à un écran tactile de 12 pouces. Sur ce plan, la C5 X rejoint la grande DS 7 Crossback de l'univers premium chez Stellantis ! L'interface homme-machine s'améliore nettement, avec une intuitivité proche de celle de votre smartphone et la possibilité de générer des widgets améliorant la fluidité des commandes. À noter que le système se met à jour via le cloud. La C5 X adopte aussi le nouvel affichage tête haute de grande dimension, avec la possibilité de paramétrer les informations souhaitées. Pour mouvoir cette grande berline, vous ne pourrez compter que sur des blocs essence et essence hybride rechargeable. La C5 X rejette l'offre diesel et débarquera donc fin 2021-début 2022 avec une version essence hybride rechargeable de 225 ch, aux côtés des blocs de 130 et 180 ch. Enfin, comme toutes les nouveautés, la Citroën propose la conduite semi-autonome de niveau 2, et notamment le couplage du régulateur de vitesse adaptatif, avec le maintien dans la voie. Celle du succès ?



Les roues de 72 cm font partie du package technique et participent au rehaussement de la C5 X. Le traitement des passages de roues avec l'insert noir fait partie des codes SUV.

MODÈLES	EMPATTEMENTS
DS (1955)	3,12 m
C6 (2006)	2,90 m
CX (1974)	2,84 m
C5 II (2008)	2,82 m
C5 X (2021)	2,78 m
C5 I (2000)	2,75 m
XM (1989)	2,58 m

L'exception qui confirme la règle

L'empattement est la distance qui sépare le train avant du train arrière. Entre les deux se trouve l'habitacle, qui génère d'autant plus d'espace que la valeur de l'empattement est élevée. Chez Citroën, la C5 X fait office d'exception, puisqu'elle offre une habitabilité raisonnable pour le segment, malgré un empattement (2,78 m) qui est loin d'égaler celui de ses aïeules *(voir ci-contre)*.



GAMME ELECTRIFIEE

Venez la découvrir en Points de Vente

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL **Consommation mixte WLTP (l/100 km) e-208 et e-2008 : 0 ; Consommation mixte WLTP(1) (l/100 km) 3008 HYBRID4 : 1,2 à 1,3 ; Emissions de CO_2 WLTP(1) (g/km) e-208 et e-2008 : 0 ; Emissions de CO_2 WLTP (g/km) 3008 HYBRID4 : 29 à 31.**

(1) Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO_2 et d'autonomie indiquées sont conformes à la procédure d'essai WLTP sur la base de laquelle sont réceptionnés les véhicules neufs depuis le 01/09/2018. Cette procédure WLTP remplace le cycle européen de conduite (NEDC) qui était la procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO_2 mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO_2 et d'autonomie peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs, tels que : la fréquence de recharge, le style de conduite, la vitesse, les équipements spécifiques, les options, les types de pneumatiques, la température extérieure et le confort thermique à bord du véhicule. Veillez à vous rapprocher de votre point de vente pour plus de renseignements. Plus d'informations sur peugeot.fr.

OPEn - Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles

Bonne à tout faire

À la fois berline et break, volontairement ancrée dans l'univers des généralistes, la nouvelle venue se retrouve confrontée à des berlines disparates. Voilà quatre ans que Citroën a délaissé ce marché : la C5 X se veut donc une arme de reconquête.

En Europe, le choix des berlines routières du segment "D" généraliste s'est considérablement réduit ces dernières années. Si le groupe Volkswagen, avec sa Passat et sa Skoda Superb, demeure dans la course – en ajoutant l'Arteon Shooting Brake –, le concurrent coréen Hyundai-Kia ne présente plus de berlines à ce niveau en France. Ford reste présent avec une Mondeo qui ne propose en essence que l'hybride, alors que l'Opel Insignia attend avec impatience sa remplaçante… dérivée de la C5 X! Outre l'appauvrissement de l'offre des modèles, celui des motorisations est également sensible. La Citroën tourne carrément la page du diesel sur un marché pourtant tourné vers les grands rouleurs. Et à bord? Contrairement à ce que l'on pourrait croire, l'empattement de la C5 X (synonyme d'espace au rang 2) n'est pas le plus long de la catégorie. Sa valeur, loin d'égaler celle de la majorité de ses aînées dans la gamme, est assez loin des Superb et Arteon Shooting Brake. Certes, la française est plus courte tout en proposant une habitabilité proche de celle de la tchèque, mais la réalité est bien différente : la C5 X privilégie le coffre sans nuire à l'espace, tout en contenant la longueur hors-tout. Un compromis idéal? La nouvelle Citroën délaisse une partie de la clientèle en s'interdisant une transmission à quatre roues motrices.

Pas de sellerie claire

La C5 X – constructeur généraliste oblige – devrait plutôt se tourner vers la version 180 ch, en plus de la 225 ch. Face à l'Arteon, le client mettra en avant le design. La C5 X est plus proche du thème shooting brake que de la berline pure comme les Superb ou Passat. Dommage qu'à force de suivre à la lettre les tests assurant que les acheteurs du segment "D" ne veulent que du cuir noir, Citroën s'interdise une finition de sellerie claire, à l'inverse de la plupart de ses rivaux. Malgré ces quelques réserves et derrière un style particulier, la C5 X remplit toutes les attentes de ce segment, qui peine à se dévergonder.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Les enquêtes, tests et études ont conduit Citroën à valider l'architecture et les proportions retenues pour la C5 X. Et l'intuition là-dedans? Face aux précédentes C5, C6, voire CX, la nouveauté rejette une certaine fluidité de ses lignes pour adopter quelques gènes de la XM de 1989, mâtinée de SUV. Elle offre surtout un concept berline-break intéressant et une proposition très différente de celles commercialisées aujourd'hui par les marques du groupe Stellantis. Le tout sans diesel, mais avec l'hybridation. Reste à être convaincu que, volant en mains, son atout "confort" fera la différence.


SKODA

SKODA SUPERB
PLUS
Habitabilité-coffre
—
MOINS
Classicisme


VOLKSWAGEN

VOLKSWAGEN PASSAT
PLUS
Offre diesel
—
MOINS
Tarif hybrides

CITROËN C5 X
PLUS
Style audacieux
—
MOINS
Pas de diesel



VOLKSWAGEN ARTEON SHOOTING BRAKE
PLUS
Design envoûtant
—
MOINS
Tarifs



La C5 X face à ses concurrentes

	CITROËN C5 X	SKODA SUPERB	VOLKSWAGEN PASSAT	VW ARTEON SHOOTING BRAKE	OPEL INSIGNIA	PEUGEOT 508	FORD MONDEO	BMW SÉRIE 5
Longueur	4,80 m	4,87 m	4,77 m	4,87 m	4,89 m	4,75 m	4,87 m	4,93 m
Largeur	1,86 m	1,86 m	1,83 m	1,87 m	1,86 m	1,85 m	1,91 m	1,86 m
Hauteur	1,48 m	1,47 m	1,48 m	1,46 m	1,45 m	1,40 m	1,48 m	1,48 m
Empattement	2,78 m	2,84 m	2,78 m	2,84 m	2,89 m	2,78 m	2,85 m	2,97 m
Moteurs essence	130 ou180 ch	150, 190 ou 280 ch	150 ou 190 ch	190, 218 ou 320 ch	170, 200 ou 230 ch	130 ou 180 ch	Hybrides uniquement	184 ou 530 ch
Moteurs diesel	non	122, 150 ou 200 ch	122, 150 ou 200 ch	150 ou 200 ch	122 ou 174 ch	130 ch	150 ou 190 ch	150, 190 ou 286 ch
Hybride rechargeable	225 ch	218 ch	218 ch	218 ch	non	225 ch	187 ch non rechargeable	204, 292 ou 394 ch
Coffre	545 dm^3	485 à 625 dm^3	402 à 586 dm^3	565 dm^3	490 dm^3	487 dm^3	550 dm^3	410 à 530 dm^3
Nombre de teintes	6	8	6 à 8 selon version	5 à 8 selon version	7	7	5 à 7 selon version	12
Disponible en 4x4	non	oui	oui	oui	oui	oui sur version PSE	oui	oui
Prix à partir de	33 500 € (estim.)	33 700 €	34 630 €	48 440 €	28 400 €	34 400 €	35 600 €	49 000 €
Prix hybride rechargeable	44 500 € (estim.)	à partir de 41 600 €	à partir de 51 630 €	à partir de 54 610 €	non	à partir de 46 500 €	à partir de 38 300 € *	à partir de 53 950 €



BMW

BMW SÉRIE 5

PLUS
Moteurs nombreux

—

MOINS
Tarifs

FORD MONDEO

PLUS
C'est la dernière !

—

MOINS
Hybride non rechargeable



FORD



CITROËN

PEUGEOT 508

PLUS
Style dynamique

—

MOINS
Habitabilité



PEUGEOT



OPEL

OPEL INSIGNIA

PLUS
Disponible en 4x4

—

MOINS
Pas d'hybride



VOLKSWAGEN

Faisceau amiral

Après les EQC, EQA et EQV dérivés de modèles thermiques, Mercedes entre enfin de plain-pied dans l'électrique avec une nouveauté 100 % conçue à cet effet. Mieux, c'est par le haut de gamme que cette spectaculaire apparition se fait : l'EQS est la limousine "zéro émission" porte-drapeau de la marque à l'étoile, le pendant de la Classe S dans la gamme classique et, donc, la promesse d'innovations marquantes.

Par **Nicolas Valeano**

Mercedes EQS

→ À partir de **90 000 €***

Commercialisation : **rentrée 2021**

* Estimation.

PHOTOS MERCEDES



Le système de navigation qui trône au milieu du MBUX Hyperscreen calcule le trajet en fonction de très nombreux paramètres.

Enfin dévoilées sans camouflage, les lignes de la grande EQS (5,22 m de long pour 1,93 m de large et 1,51 m de haut) laissent s'exprimer toute l'originalité de leurs proportions libérées de (presque) toute contrainte mécanique, grâce à la nouvelle plate-forme 100 % électrique EVA. Avec le pare-brise très avancé et ses montants quasiment dans l'alignement du capot, on est à des années-lumière de la face avant statutaire des Classe S. La silhouette est ainsi très fluide, avec un immense empattement et un pavillon en arc de cercle laissant augurer une excellente aérodynamique (Cx de 0,20, un record) et un habitacle particulièrement spacieux. Les poignées rétractables se déploient à l'arrivée du propriétaire, et la porte conducteur sans montants s'ouvre, révélant la très impressionnante planche de bord d'un seul tenant (1,41 m de large) des modèles équipés du MBUX Hyperscreeen. Ce dernier cache trois surfaces d'affichage géantes, dont une devant le passager, et douze actuateurs pour assurer un retour haptique efficace. Cet écran gigantesque permet un paradoxe heureux : s'il peut impressionner les utilisateurs ayant peu d'affinités high-tech, sa généreuse surface de commandes lui permet d'offrir un accès direct à de nombreuses fonctionnalités, au lieu de se perdre dans des menus complexes. L'intelligence artificielle est aussi de la partie, suggérant des actions en fonction des habitudes du conducteur. Jusqu'à 350 capteurs surveillent tous les paramètres de la conduite, de la météo au regard du conducteur. En "bas de gamme", la planche de bord sera plus classique avec un grand écran central vertical façon Tesla Model S. Un seul regret : un moment envisagée, l'idée d'éliminer la console centrale pour ouvrir l'espace entre les passagers avant a été abandonnée. Pour leur part, les occupants arrière bénéficient d'un confort de limousine (c'est sa vocation). Et tous respireront un air pur grâce à un filtre HEPA haute performance intégré. Quant au coffre, il affiche un beau volume de 610 dm^3, extensible à 1 770 dm^3, comme celui d'un break.

Les feux avant à LED très fins comportent chacun 1,3 million de microréflecteurs, pour un faisceau ultra-haute définition. Ils peuvent projeter des messages d'alertes sur la chaussée.



2,6 tonnes et jusqu'à 761 ch

Au lancement, deux configurations sont au programme : une propulsion 450+ de 245 kW (333 ch) et une traction intégrale 580 4Matic, avec deux moteurs de 385 kW (523 ch) et 855 Nm au total, permettant à l'EQS de passer de 0 à 100 km/h en 4,3 s malgré ses presque 2,6 tonnes ! L'une des raisons de cette masse est l'énorme batterie embarquée qui, avec 107,8 kWh utiles, propose jusqu'à… 770 km d'autonomie WLTP. De quoi assumer une vocation de grande routière, d'autant que, grâce à la recharge rapide permise par le haut voltage (396 V), elle peut regagner jusqu'à 300 km en dix minutes dans une station capable de charge à 200 kW. L'agilité de ce long vaisseau est facilitée par des roues arrière directrices pivotant jusqu'à 10°, l'une des options qui peuvent être activées à distance après l'achat. Pour les plus blasés, une version AMG affichant pas moins de 560 kW de puissance (761 ch) est dans les tuyaux, avec moins de 4 s de 0 à 100 km/h et 250 km/h en pointe.

L'insonorisation a été extrêmement poussée, ce qui n'a pas empêché les ingénieurs de Stuttgart de mettre au point trois sonorités artificielles différentes pour accompagner la conduite, ainsi que des sons d'accueil et à la recharge, tous déconnectables. Enfin, jusqu'à 60 km/h, l'EQS devrait être capable de conduite autonome (en Allemagne d'abord), mettant un chauffeur virtuel au volant.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Mercedes propose donc une limousine d'une nouvelle ère, aussi spectaculaire à découvrir visuellement qu'en parcourant sa fiche technique. Le constructeur allemand se devait de frapper fort pour rejoindre le bal des berlines électriques, augurant de belles nouveautés à venir avec les futures EQE et les dérivés SUV. Si l'EQS tient ses promesses avec une autonomie record, voilà de quoi donner envie de faire de longs trajets dans un silence absolu.

Poupées russes

Audi réplique son duo de SUV "zéro émission" e-tron et e-tron Sportback en versions compactes (4,59 m). Les Q4 e-tron et Sportback sont ainsi autrement plus abordables que la grande e-tron qui a étrenné une dynastie de modèles Audi propulsés à 100 % par des batteries et moteurs électriques. Par **Nicolas Valeano**



Le compte à rebours a démarré en 2019 : Audi commençait à communiquer sur son SUV compact électrique Q4 e-tron avec un concept déjà proche des lignes du modèle de série dévoilé aujourd'hui, tandis qu'un concept Sportback esquissait, l'an passé, l'allure de son dérivé SUV coupé. En voici donc les versions définitives, les Q4 e-tron SUV et coupé Sportback, tous deux d'une longueur de 4,59 m, soit une trentaine de centimètres de moins que la grande e-tron et sept de moins qu'un Q5. Leurs lignes compactes mais musculeuses cachent de très bons coefficients aérodynamiques avec des Cx respectifs de, 0,28 et 0,26. Les versions équipées de phares Matrix LED permettront à leurs propriétaires de choisir entre quatre animations pour les accueillir – une première mondiale selon le constructeur d'Ingolstadt. Huit couleurs, dont une inédite teinte Aurora Violet, sont au programme.

Dans l'habitacle, le nouveau système d'affichage tête haute avec réalité augmentée apparu dans les modèles Volkswagen ID rejoint la gamme. Les commandes du système d'infodivertissement se font au moyen de

Avec 10,20 m de diamètre de braquage (versions propulsion), le SUV Audi devrait être extrêmement maniable.

PHOTOS AUDI

Audi Q4 e-tron

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

* Estimation, hors bonus.



Le nouveau volant quatre branches avec deux méplats intègre des commandes entièrement sensitives.

touches sensitives sur le nouveau volant, de l'écran tactile de 11,6 pouces ou encore d'une interface vocale. Le système est capable de calculer la route optimale en prenant en compte les pauses dans 210 000 points recharge en Europe dont 4 400 rapides, avec des tarifs préférentiels chez Ionity en tant que membre du consortium. Pour ajouter une note verte, Audi proposera des matériaux en partie recyclés pour agrémenter la planche de bord, tandis que les sièges en tissu comporteront une part de polyester recyclé. Pour la bande-son, c'est Sonos, spécialiste des équipements audio "multi-room" à domicile, qui a été convié à bord, une première. Côté coffre, on peut compter sur un généreux volume de 520 à 1 490 dm³ dans le Q4 e-tron et de 535 à 1 460 dm³ dans le Sportback.

Jusqu'à 299 ch

La plate-forme MEB permet de proposer ici deux batteries (52 et 77 kWh utiles) et trois configurations moteur : propulsion en 170 et 204 ch ou traction intégrale quattro avec deux moteurs et 299 ch, avec des masses élevées (entre 1,9 et 2,1 tonnes). Les performances de cette dernière version nommée Q4 50, la plus sportive, sont de 6,2 s de 0 à 100 km/h et 180 km/h en pointe (vitesse bridée). Le système de récupération d'énergie intelligente prend en compte les données de navigation et la topographie du trajet. En option, pour plus d'efficience, une pompe à chaleur peut gérer la climatisation. Dix minutes de charge suffisent à recouvrer 130 km d'autonomie avec un chargeur de 125 kW, le maximum acceptable ici pour la grosse batterie (11 kW en courant alternatif). En version propulsion, moins gourmande, le Q4 40 e-tron affiche une belle autonomie totale de 520 km WLTP et la charge maximale est de 100 kW/7,4 kW (continu/alternatif).

Le lancement aura lieu juste avant l'été avec un prix annoncé entre 41 900 € et 52 900 € en Allemagne pour le Q4 e-tron, soit probablement un peu plus chez nous où la dotation en équipements de base est généralement plus large. Il faudra compter 2 000 € de plus pour les versions Sportback, attendues à la rentrée.

L'avis de *L'Auto-Journal*

High-tech, performants et endurants, les cousins des Volkswagen ID sous la coupe premium d'Audi ne surprennent pas, d'autant que leurs jolies lignes restent très classiques. Des valeurs sûres annoncées donc pour garantir une place de choix au constructeur haut de gamme alors que la concurrence fourbit ses armes.

Le Sportback se distingue par sa ligne de toit arrondie et sa grande vitre de custode.

Seule la version quattro a droit à un moteur avant, les autres restant des propulsions.

Sur les deux modèles, les roues ont des diamètres généreux, entre 19 et 21 pouces. Les suspensions actives seront disponibles sur toutes les configurations moteur.

Futur classique

C'est au Salon de Shanghai qu'Audi dévoile les grandes lignes de sa berline électrique de demain, sous les traits d'un concept proche à 95 % de la version de série. Il prendra à son compte la nouvelle plate-forme 100 % électrique nommée PPE, étrennée d'ici là par un SUV Q6 e-tron. Par **Nicolas Valeano**

Il faudra attendre 2023 pour pouvoir admirer sur nos routes les lignes très élégantes de ce concept A6 e-tron, 100 % électrique comme il se doit. Ses dimensions (4,96 x 1,96 x 1,44 m), comme sa belle allure de coupé façon Sportback et son hayon rappellent l'A7, alors qu'il s'agit bien d'une lignée d'A6, un peu plus sage : selon son designer, la version définitive devrait avoir une ligne de toit moins filante et des passages de roues moins marqués. L'aérodynamisme est particulièrement soigné avec un remarquable Cx de 0,22, une référence du segment. La forme des feux de jour est configurable par le conducteur et ils peuvent assurer des projections au sol pour communiquer avec les piétons. Les plus geeks apprécieront la possibilité d'utiliser cette technologie pour projeter un film contre un mur à la pause…

Les gènes du concept sont bien sportifs avec une plate-forme PPE étudiée avec Porsche et une version haut de gamme affichant pas moins de 350 kW (475 ch) et 800 Nm de couple répartis sur les quatre roues, de quoi passer de 0 à 100 km/h en moins de 4 s. L'architecture 800 V autorisera des recharges jusqu'à 270 kW (dix minutes pour récupérer 300 km) et l'autonomie pourrait atteindre les… 700 km !

Quant à l'intérieur, mystère : à ce stade, ce concept n'en est pas pourvu, et il faudra un peu de patience avant de découvrir si le style Audi aura fait un bond en avant ici. Enfin, à la question de savoir si des versions RS ou break sont envisageables, les responsables de la marque ne nient pas. De quoi attendre un futur réjouissant.



Le bas de caisse dédoublé est la signature des Audi électriques.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Aussi épurée visuellement que performante, cette future A6 électrique est très prometteuse. Les duels en haut de gamme devraient assurer un spectacle de haut niveau, face aux Tesla et aux autres arrivants sur ce marché premium, celui par qui l'innovation advient.

La calandre Single Frame est désormais pleine sur les Audi "zéro émission".



Audi A6 e-tron concept

À partir de **85 000 €***

Commercialisation : **2023**

* Estimation.

PHOTOS AUDI

Seat Ibiza

À partir de **15 500 €***

Commercialisation : **automne 2021**

* Estimation.



Nouvelle planche de bord, mise en valeur par un écran posé en surplomb de la console centrale.

Tir groupé

Nés ensemble, l'Ibiza et l'Arona sont restylés ensemble. Mais pas de la même manière. Remise à niveau "techno" dans les deux cas.

Par **Jean Bourquin**

Cosmétique dans le cas de l'Ibiza, plus appuyé en ce qui concerne l'Arona… Ainsi peut-on résumer les restylages subis par les deux modèles urbains siglés Seat, le second étant le dérivé en mode SUV du premier. Les photos ci-dessus et ci-dessous en témoignent, les stylistes ont concentré l'essentiel de leurs efforts sur l'Arona, dont la face avant est recomposée de bas en haut. Le bouclier fait la part belle aux figures géométriques, les antibrouillards remontent d'un cran à hauteur de la calandre, et le tout malaxé accentue le profil baroudeur de la voiture. C'est l'effet recherché.

L'Ibiza, de son côté, n'a droit qu'à de menues retouches (lettrage en relief sur la malle arrière pour désigner le modèle, notamment), ce dont il n'y a pas lieu de se plaindre. Cette citadine polyvalente est très bien comme elle est.

Comme à l'habitude dans ce genre d'affaires, c'est à bord et au rayon "techno" que cela se passe. Quel que soit le modèle, l'écran central n'est plus incrusté dans la console centrale. Il devient "flottant", en surplomb de ladite console centrale. Les deux planches de bord, ce faisant, sont redessinées dans leur entièreté, sur le même principe. Le résultat est loin d'être laid. Pour le reste, il tombera des assistances à la conduite comme à Gravelotte, Seat en fait la promesse. Le détail plus tard dans ces colonnes.

Les diesels sont toujours bannis

Pour mémoire, les diesels ont "giclé" des deux gammes à l'automne dernier. Ils ne reviendront pas. Les blocs essence présents à ce jour sous les deux capots (de 80 à 150 ch pour l'Ibiza, de 90 à 150 ch pour l'Arona) devraient, pour leur part, reprendre du service tels quels. D'hybridation, enfin, il n'est point question. La plate-forme MQB-A0 n'est pas faite pour cela.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Opération tout bénefice pour les deux modèles Seat en ce qui concerne l'installation multimédia et les assistances à la conduite. Planches de bord valorisantes dans les deux cas et faciès très expressif pour l'Arona.

MIKEL PRIETO



Bis repetita. Toute ressemblance avec la planche de bord de l'Ibiza n'est nullement fortuite…

Seat Arona

À partir de **17 000 €***

Commercialisation : **automne 2021**

* Estimation.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De à 7H

Par **Jean Bourquin**



Mazda 3

Mazda



Mazda 3

DAVID SMITH / MAZDA

3 Plus de chevaux et un appétit revu à la baisse, ainsi se présente le 4 cylindres 2.0 essence e-Skyactiv X (“e” pour hybridation légère) accordé à la Mazda 3, dont la puissance passe de 180 à 186 ch. La consommation et les émissions de CO_2 suivent la courbe inverse avec des baisses respectives de 0,4 l/100 km et 8 g/km selon le constructeur. Comptez 5,2 l/100 km et 118 g/km (valeurs minimales) pour la version chargée d'entraîner les roues avant par l'entremise de la BVM6. Mazda 3 e-Skyactiv X BVM6 : de 29 400 à 33 700 €. Pas de malus à déplorer. Mazda 3 e-Skyactiv X BVA6 : de 31 400 à 35 700 €. Malus : 50/150 €. Mazda 3 e-Skyactiv X BVM6 4x4 : 35 500 €. Malus : 100 €. Mazda 3 e-Skyactiv X BVA6 4x4 : 37 500 €. Malus : 330 €. La Mazda 3 Berline (4 portes) ainsi motorisée fait l'impasse sur la transmission intégrale et n'est disponible, pour les particuliers, qu'avec la finition la plus haute en gamme baptisée Exclusive : 33 700 € avec la BVM6 et 35 700 € avec la BVA6. Malus aux abonnés absents dans le premier cas. Malus de 100 € dans le second.



Nissan Qashqai

NISSAN

Nissan

Qashqai Le nouveau Qashqai est privé de diesel. C'était prévisible et c'est désormais confirmé. En attendant la version hybride rechargeable "inversée" (le bloc essence soutient le propulseur électrique, et non le contraire), l'offre moteurs se réduit pour l'heure aux variantes de 140 et 158 ch du 4 cylindres 1.3 essence micro-hybridé aimablement fourni par Renault, qui se garde pour lui son excellente boîte robotisée EDC. Nissan préfère sa boîte CVT baptisée X-Tronic, gratifiée pour l'occasion de sept rapports présélectionnés et accordée à la motorisation la plus puissante, exclusivement et sans autre choix possible. Transmission intégrale si souhaitée avec, comme conséquence, un surcroît de consommation de l'ordre de 0,5 l (6,8 l/100 km au total). Le démarrage sans clé et trois modes de conduite sélectifs (Eco, Standard et Sport) sont servis d'office sur l'ensemble de la gamme (modes Neige et Tout-terrain en plus avec la transmission 4x4). Le combiné d'instrumentation numérique 12,3 pouces est de série à partir de la finition N-Connecta.

LA GAMME **NISSAN QASHQAI**

Motorisations/Boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence hybridation légère			
1.3 Mild Hybrid 140 ch BVM6	de 260 à 330 €	Visia/Acenta/N-Connecta/Tekna	28 990 €/31 490 €/33 490 €/35 790 €
1.3 Mild Hybrid 158 ch CVT	de 240 à 330 €	Acenta/N-Connecta/Tekna/Tekna+	34 590 €/36 590 €/38 890 €/41 890 €
1.3 Mild Hybrid 158 ch CVT 4x4	de 818 à 1 701 €	N-Connecta/Tekna/Tekna+	38 490 €/40 790 €/43 790 €

Renault

Kangoo Ne dites plus "ludospace" mais "combispace". C'est sous ce vocable que Renault présente la nouvelle génération du Kangoo, laquelle n'apporte rien de neuf à ce sous-genre automobile, contrairement à la version utilitaire, alias Kangoo Van. Ce dernier, de fait, révolutionne la catégorie des fourgonnettes en faisant une croix sur les pieds milieux avec, à la clé, une ouverture en largeur de la porte latérale coulissante gigantesque. Rien de tel avec le Kangoo destiné au transport de personnes, qui garde sagement ses montants centraux. Pour le reste, le nouvel entrant repose sur une plate-forme moderne, celle du Scénic notamment, et s'allonge quelque peu par rapport à son prédécesseur. De 20 cm (4,49 m en longueur au total), pour le plus grand profit du porte-à-faux arrière et, par là même, de la capacité de chargement du coffre. Celle-ci grimpe de 660 à 775 dm³ sous le cache-bagages en passant d'une génération à l'autre. Cela dit tout. Sous le capot, le Kangoo fait appel à des motorisations éprouvées que l'on ne présente plus dans ces colonnes. Réduite à l'os, enfin, la gamme s'articule autour de deux finitions bien pourvues. Pour preuve, la livrée d'entrée de gamme Zen offre, de série, l'écran central tactile de 8 pouces, la réplication smartphone qui va avec, la climatisation manuelle, les capteurs de pluie et de luminosité, les rétroviseurs rabattables électriquement, le régulateur-limiteur de vitesse, le freinage d'urgence autonome à basse vitesse, l'aide au maintien dans la voie de circulation, la surveillance des angles morts et la reconnaissance des panneaux de vitesse. Les jantes acier de 16 pouces sont ornées d'enjoliveurs. La finition Intens ajoute la caméra de recul, le commutateur feux de croisement/feux de route automatique, l'accès et le démarrage mains-libres, la climatisation régulée bizone et le navigateur GPS.



Renault Kangoo



PHOTOS RENAULT

LA GAMME **RENAULT KANGOO**

Motorisations/Boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.3 TCe 100 ch BVM6	650 €	Zen	24 900 €
1.3 TCe 130 ch BVM6	280 €	Intens	27 900 €
Diesel			
1.5 Blue dCi 95 ch BVM6	240 €	Zen/Intens	25 900 €/27 400 €

DES RESSOURCES SOUS HAUTE TENSION

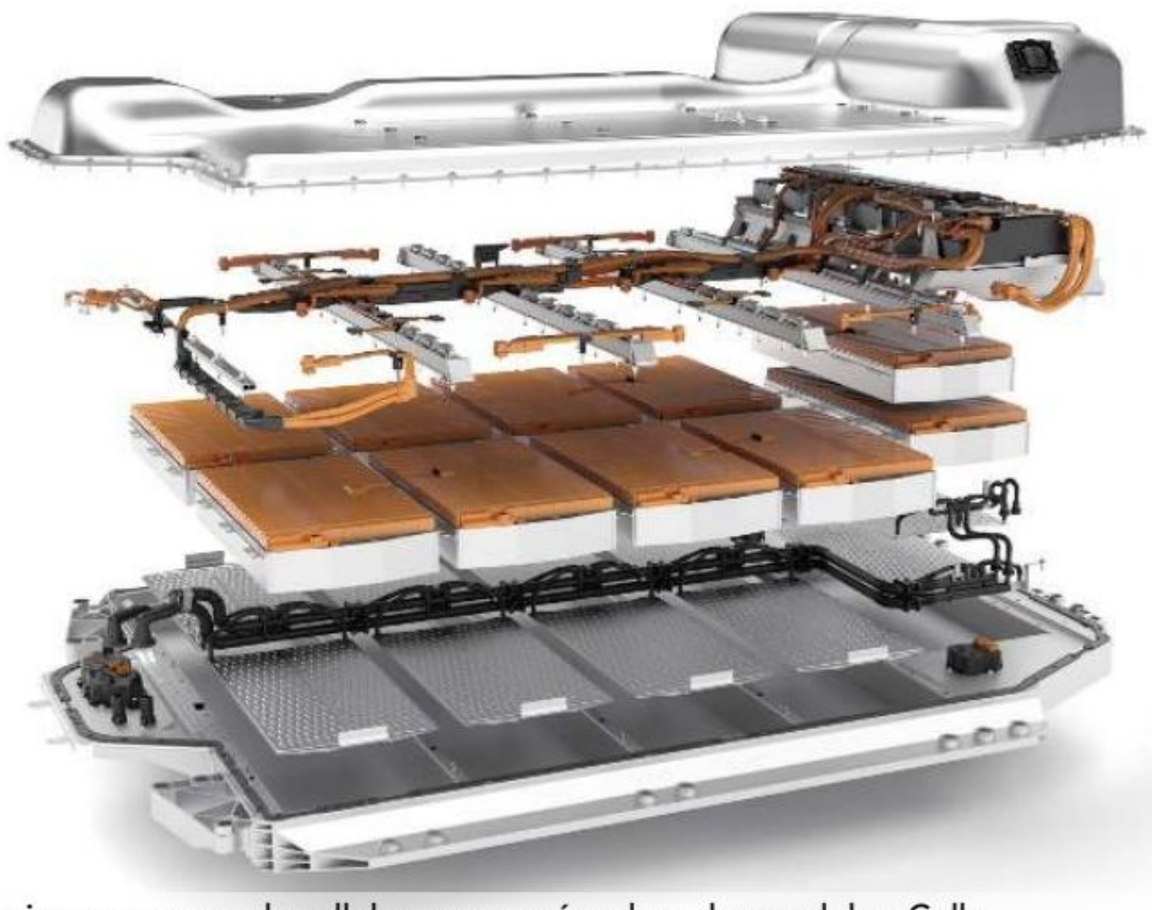
INDISPENSABLES À LA FABRICATION DES BATTERIES DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES, LITHIUM, NICKEL ET, SURTOUT, COBALT CONSTITUENT DES RESSOURCES AUSSI ÉPUISABLES QUE CONTROVERSÉES. EN GERME, DES ENJEUX SOCIÉTAUX, ENVIRONNEMENTAUX ET GÉOPOLITIQUES QUI RISQUENT DE CRÉER DE NOUVELLES TENSIONS MONDIALES. VOICI POURQUOI.

Par **Arnaud Murati**

La Nouvelle-Calédonie a connu une période particulièrement agitée ces dernières semaines. Les Kanaks refusaient que la mine de nickel de Goro, en vente, tombe entre les mains du plus offrant. Un protocole d'accord a finalement été trouvé le 3 mars dernier. Et qui a-t-on vu émerger contre toute attente ? Tesla. *"Un partenariat technique et industriel est mis en place avec le groupe Tesla. Les objectifs sont les suivants : intégrer de manière pérenne les produits métallurgiques de Prony Resources au sein de la chaîne d'approvisionnement de la production de batteries pour véhicules électriques en Asie, en Europe et aux États-Unis (…)"*, indique le document consulté par *L'Auto-Journal*. En fin stratège, le P.-D.G. de Tesla a ainsi choisi de sécuriser une bonne partie de son approvisionnement en nickel. Si la fin du pétrole n'est pas encore imminente, la lutte pour la conquête des matériaux stratégiques qui composent les batteries est déjà largement engagée. D'une guerre… à l'autre.

DE QUOI SE COMPOSE UNE BATTERIE ?

Métaux et minerais sont nombreux dans la batterie lithium-ion d'une voiture électrique. Leur présence dépend bien sûr de chaque fabricant. Mais en règle générale, on retrouve les composants suivants : fer, lithium, manganèse, aluminium, graphite, nickel, cobalt, silicium, polyéthylène et polypropylène. Quant aux quantités de chacun, cela relève du secret industriel. Quelques ordres de grandeur, toutefois : une batterie de Renault Zoe pèse 278 kg, celle d'une Tesla Model S accuserait plus de 500 kg. Cette masse serait due à 80 % environ à l'omniprésence du nickel. Selon des chercheurs réunis sous la houlette de l'École normale supérieure de Paris-Saclay, la quantité de cobalt embarquée dans une batterie de Tesla serait passée de 11 kg en 2012 à 4,5 kg en 2018. L'aluminium est généralement le troisième composant d'une batterie lithium-ion, si l'on raisonne en masse.



BMW

Une batterie se compose de cellules, regroupées dans des modules. Celle de la BMW i3, de type lithium-ion, pèse 518 kg pour une capacité brute de 42,2 kWh (37,9 kWh utiles). Son coût représente 60 à 70 % du prix total de la voiture.

QUELS SONT LES MATÉRIAUX STRATÉGIQUES ?

Trois métaux représentent à eux seuls l'essentiel des défis liés aux batteries des voitures électriques : le lithium, le nickel et le cobalt. Ce dernier est de loin celui qui concentre le plus de problèmes et de polémiques. On considère que 50 % des réserves mondiales de cobalt se trouvent en République démocratique du Congo (RDC), soit au cœur d'un pays en guerre, qui s'avère également l'un des plus défavorisés au monde. De surcroît, la RDC représente 70 % de la production mondiale de ce métal. L'IFP Énergies nouvelles (IFPEN) juge que le cobalt relève d'une *"criticité géologique élevée"* et que 83,2 % des ressources pourraient avoir été consommées d'ici à 2050. Mais là n'est pas l'unique souci. La RDC est un pays excessivement pauvre. Pour survivre, des enfants creusent encore aujourd'hui le sous-sol en quête de cobalt. Amnesty International avait même mis en cause Renault et d'autres constructeurs en 2018 pour n'avoir pas été assez regardants sur l'origine de leurs approvisionnements. *"La plupart des entreprises qui avaient été citées ont tenté de démontrer des progrès, mais dans la législation européenne, rien n'a bougé"*, note Sabine Gagnier d'Amnesty International France.

L'extraction du nickel ne suppose, en théorie du moins, aucune souffrance humaine. Le problème se situe ailleurs. Toujours selon l'IFPEN,



A EUX SEULS, CES TROIS MÉTAUX REPRÉSENTENT L'ESSENTIEL DES DÉFIS LIÉS À LA FABRICATION DES BATTERIES.

PHOTO LUCIEN KAHOZI/AFP



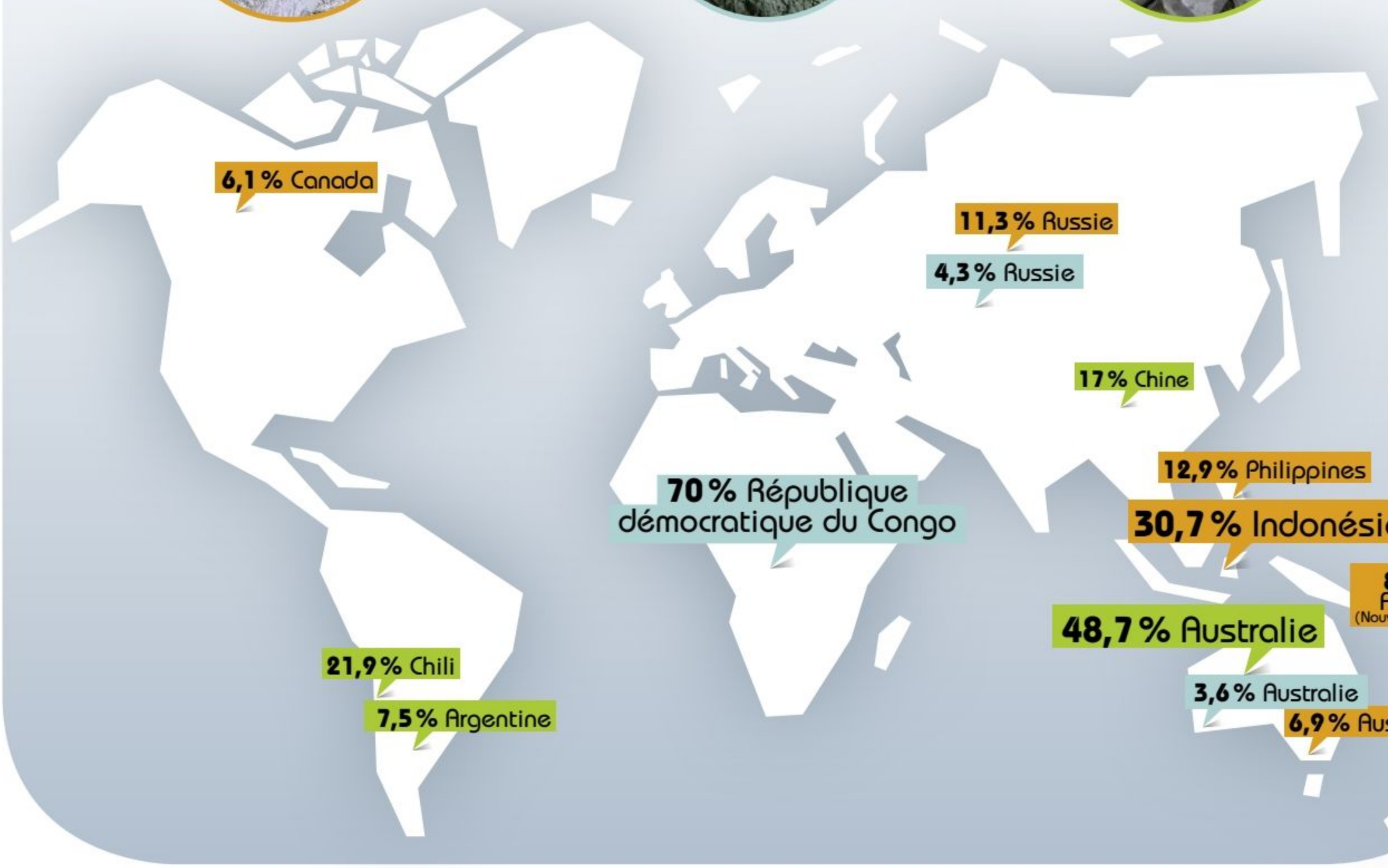
NICKEL
(POUR UNE PRODUCTION MONDIALE DE **2 500 000 tonnes** EN 2020)



COBALT
(POUR UNE PRODUCTION MONDIALE DE **143 000 tonnes** EN 2019)



LITHIUM
(POUR UNE PRODUCTION MONDIALE DE **82 000 tonnes** EN 2020)



PHOTOS LUCIEN KAHOZI/AFP / BJORN WYLEZICH/ADOBE STOCK / SEBASTIAN/ADOBE STOCK

les réserves de nickel représenteraient environ 94 millions de tonnes et se répartissent entre l'Indonésie, l'Australie et le Brésil. Mais au hit-parade des pays producteurs, on trouve par ordre d'importance : l'Indonésie, les Philippines, la Russie et la France, avec la Nouvelle-Calédonie. L'IFPEN parle d'une *"criticité géologique majeure"*, car le nickel utilisé pour les batteries est celui dit de "classe 1", pur à 99,98 %. Il ne peut être extrait que des sulfures, beaucoup moins présents sur Terre que les latérites, desquelles on extrait le métal pour produire de l'inox. L'exploitation du nickel est, en outre, une véritable préoccupation écologique. L'Observatoire de l'environnement en Nouvelle-Calédonie précise que *"le procédé implique une usine de fabrication d'acide sulfurique avec stockage du soufre à ciel ouvert"*. Les déchets de minerai, mélangés à l'acide sulfurique, constituent des boues déjà responsables de désastres écologiques au Brésil.

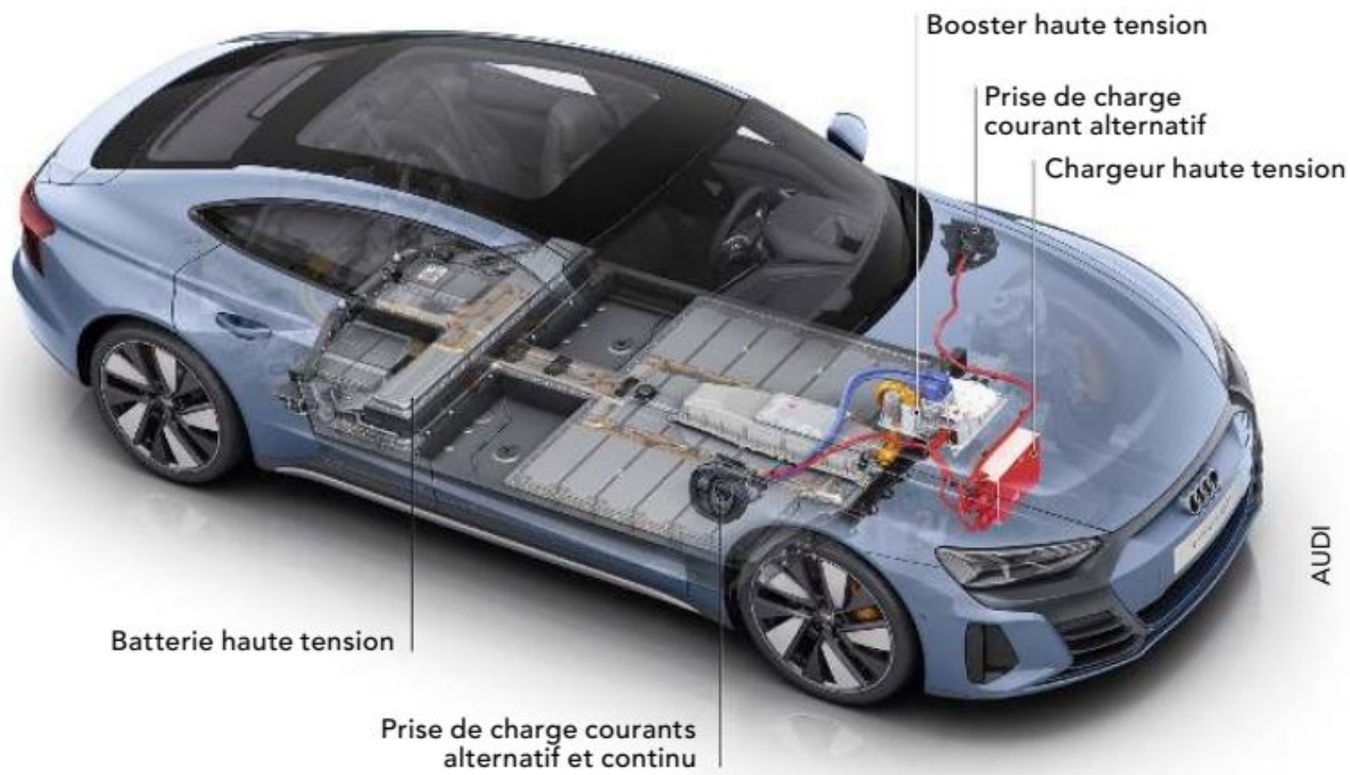
Le lithium ne connaît, quant à lui, pas de souci majeur compte tenu de sa présence sur notre planète. L'IFPEN le décrit comme *"abondant"*. Les réserves connues sont de 21 millions de tonnes, sachant que la moitié de celles-ci sont localisées au Chili et en Argentine. Ces deux pays, ainsi que la Bolivie, concentrent l'essentiel des ressources, mais la production est à ce jour dominée par l'Australie. L'utilisation du lithium pour les batteries représentait 23 % de la consommation de ce métal en 2010. En 2020, 71 % de la production mondiale a été allouée aux batteries ! Son extraction n'est pourtant pas une mince affaire. La mise en production d'un gisement peut prendre dix ans. L'évaporation de l'eau dans les saumures peut, pour sa part, nécessiter jusqu'à dix-huit mois ! Sans doute s'agit-il de la difficulté ➛



L'extraction du nickel constitue un risque écologique important, car le procédé nécessite l'utilisation d'acide sulfurique avec stockage de soufre à ciel ouvert.

SAMIR TOUNSI/AFP

En termes de masse, l'aluminium, en général utilisé pour l'enveloppe, constitue le troisième composant d'une batterie lithium-ion, comme ici sur l'Audi e-tron GT.



AUDI

principale dans la production du lithium : il suppose l'évaporation d'immenses quantités d'eau présentes dans les nappes phréatiques de pays qui en manquent déjà. Une manière de procéder qui a notamment suscité des révoltes au sein des populations andines chiliennes. De plus, pour une tonne de lithium extraite, on émet 15 tonnes de CO_2.

QUELLES SOCIÉTÉS DOMINENT LES APPROVISIONNEMENTS ?

Le leader mondial du nickel est de nationalité chinoise. Avec un peu plus de 10 % de part de marché, Tsingshan devance le brésilien Vale et le russe Nornickel. Le marché du lithium se révèle plus concentré. Le groupe minier chilien SQM se classe devant ses concurrents américains Livent et Albemarle Corporation. Ces trois sociétés dominent largement leurs homologues chinois. Glencore est la première entreprise mondiale d'extraction et de négoce du cobalt, suivie par China Molybdenum. Une récente initiative pourrait cependant être de nature à bouleverser cet ordre : grâce à l'impulsion donnée par le gouvernement congolais, l'Entreprise générale du cobalt (EGC) a officiellement commencé ses activités le 31 mars dernier. Elles possède désormais le monopole de l'achat du cobalt produit sur les sites artisanaux congolais.

> *« Le recyclage, c'est la réponse à la question de l'approvisionnement. »*
>
> **Jean-Philippe Hermine, directeur de la stratégie environnementale chez Renault**

QUELLES SOLUTIONS SONT ENVISAGÉES ?

S'approvisionner en lithium, en cobalt et en nickel a des conséquences aussi bien économiques qu'éthiques. La plupart des constructeurs travaillent déjà avec RCS Global, une entreprise qui se présente comme le leader *"dans le domaine de l'approvisionnement responsable en ressources naturelles"*. Renault a également rejoint le Responsible Mineral Initiative, à l'instar de Ford, BMW…

L'approvisionnement en cobalt et en nickel est également un casse-tête économique en raison de la volatilité des prix. Concernant le cobalt, Renault (tout comme Volkswagen) travaille à une solution assez simple : *"Le recyclage, c'est la réponse à la question de l'approvisionnement*, explique Jean-Philippe Hermine, le directeur de la stratégie environnementale du groupe français. *Mais ce n'est pas la seule. Nous œuvrons depuis des années à limiter les matériaux, à être plus frugaux. Par rapport aux premières Zoe, la quantité de cobalt a été divisée par deux, pour des performances améliorées."* Il existe enfin une ultime initiative propre à régler le problème du cobalt : il suffit de s'en passer ! Tesla propose déjà une Model 3 dénuée du précieux métal. Renault travaille, lui, à la mise au point d'une batterie lithium-fer-phosphate. Supprimer les matériaux coûteux au sein des batteries a toutefois un revers de la médaille. L'équilibre économique de leur recyclage devient alors grandement déficitaire, sachant qu'il est aujourd'hui à peine égal à zéro : *"Le coût du recyclage sera plus important pour le metteur sur le marché. Et si l'on se retrouve avec une batterie qui n'a pas de valeur mais seulement un coût, le risque, c'est que le système de collecte fasse preuve de bien plus d'hésitation"*, analyse Frédéric Salin, le directeur marketing de la Société nouvelle d'affinage des métaux (Snam).



La quantité de cobalt contenue dans une batterie de Tesla Model S serait passée de 11 kg en 2012 à 4,5 kg en 2018.

TESLA

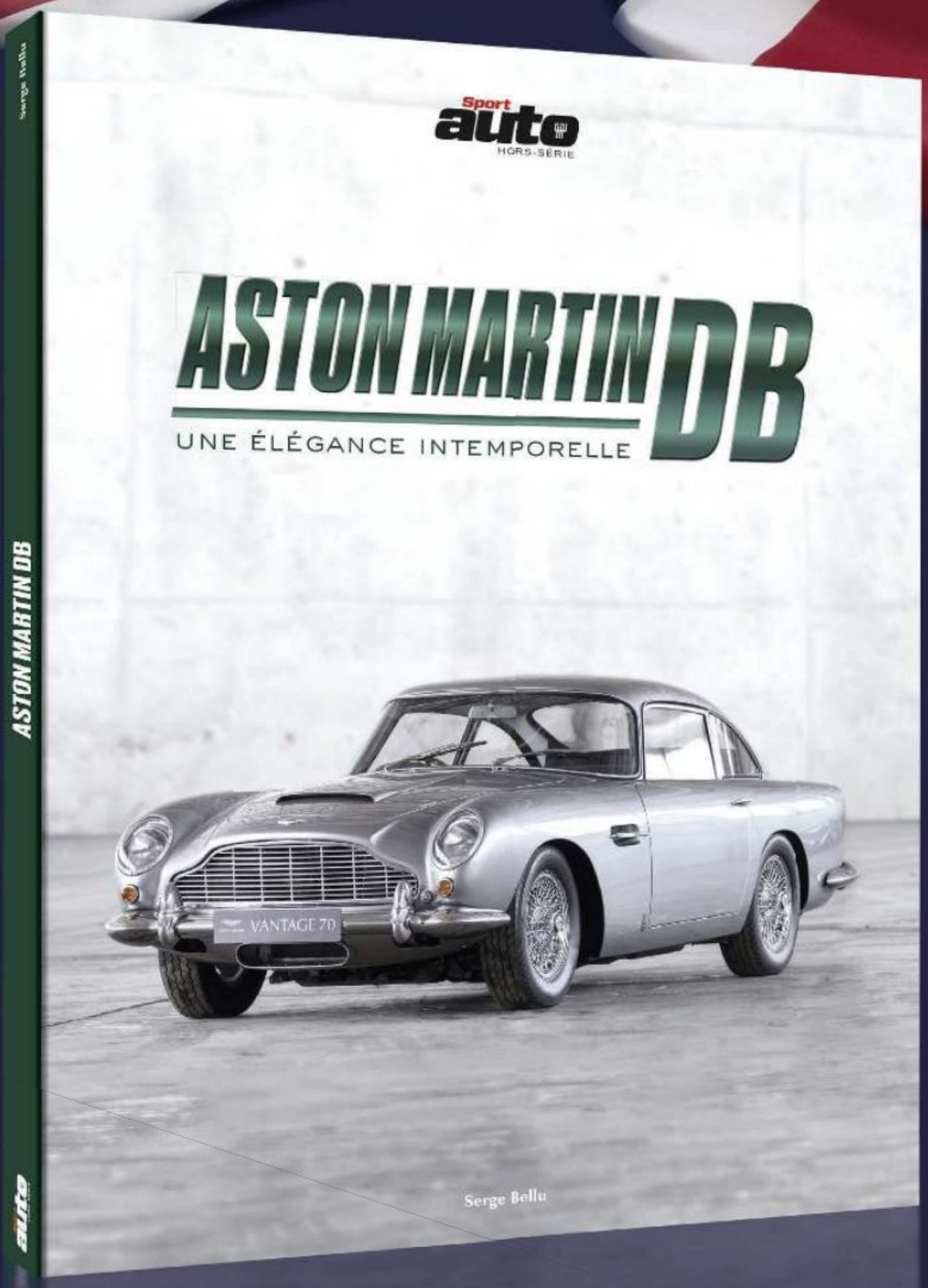
L'avis de L'AUTO-JOURNAL

UN BEAU PARI

Les limites écologiques, économiques et éthiques de la voiture électrique ne sont pas nouvelles. S'il semble que le problème du cobalt sera résolu d'ici peu, ceux engendrés par le nickel et le lithium restent entiers. Les luttes d'influence pour tenter de contrôler les gisements ne font que commencer.

Sport auto HORS-SÉRIE

ASTON MARTIN DB



UNE ÉLÉGANCE INTEMPORELLE

Marque britannique par excellence, Aston Martin se différencie depuis toujours par la sobriété et la classe de ses automobiles; un style épuré relativement rare dans un milieu qui choisit bien souvent l'exubérance.
Cet ouvrage est plus spécialement consacré aux modèles DB. David Brown a en effet su relancer la marque en produisant ces voitures emblématiques. Plus tard, certaines sont même devenues légendaires comme la fameuse DB 5 de James Bond.

Soixante-dix ans d'histoire sont ici retracés, matérialisés par huit grandes familles de DB toutes très typées, directement associées à leurs créateurs... et aux propriétaires successifs de l'entreprise. Un ouvrage de 176 pages superbement illustré par des photos d'archives.

EN VENTE ***ACTUELLEMENT***

Suivez-nous sur Pour une info en continu

PHOTOS TOYOTA



Trois portes, une garde au sol basse et 4,27 en longueur : une perle rare. De fait, le coupé GR 86 n'a pas de concurrent direct de la même taille.



Écran central surdimensionné, réplication smartphone et combiné d'instrumentation numérique : une sportive dans l'air du temps.

TOYOTA GR86 : BIENVENUE CHEZ NOUS

Contrairement au Subaru BRZ, son jumeau, le coupé sportif siglé Toyota foulera le sol européen. Pour une surprise, c'en est une…

Faut-il rappeler le contexte ? Les 80 km/h, le "malus tue l'amour", la conversion forcée à la locomotion électrique ou encore les élucubrations à répétition d'élus écologistes. Dernière crétinerie en date, les voitures pesant plus de 1 500 kg seront rangées dans la catégorie poids lourds et, par là même, dans l'obligation de rouler à 90 km/h sur autoroute. Passons. Considérant cette lourde ambiance, Subaru s'abstient. La deuxième génération du coupé sportif BRZ, conçue en commun avec Toyota, ne sera pas importée en Europe. Cela peut se comprendre. Toyota, qui, dans le même temps, se lance à son tour dans la course à l'électrification pure et dure, se montre moins frileux. Baptisée GR86, la remplaçante du coupé GT86, viendra en Europe et, donc, en France. Sauf contrordre de dernière minute dans le second cas. De fait, nous ne savons pas, à cette heure, quel malus lui tombera dessus. Une chose est sûre, le 4 cylindres à plat 2.4 d'origine Subaru (2.0 de 200 ch pour la GT86) ne passe pas par la case hybridation. Autant s'attendre à un coup de matraque fiscal derrière la lunette arrière… Au reste, et au moment où nous rédigeons ces lignes, Toyota ne prend pas la peine de communiquer la puissance développée par la mécanique en question. Tablez sur 235 ch, en toute certitude.

Panneaux de toit et de carrosserie en aluminium… Moins de poids et plus de puissance pour la GR86, comparée à sa devancière. Tout bon.



Un coupé comme on en fait plus, hélas…

Sur le fond, Toyota part du principe que c'est dans les vieux pots que l'on fait les meilleures soupes. La GR86 reste un coupé trois portes en bonne et due forme, à l'ancienne, gratifié d'une garde au sol basse et dépourvu de tout artifice esthétique évoquant de près ou de loin le monde des SUV. A cet égard, l'apparence physique se tient dans la lignée de ce qu'il se pratiquait avant. La GR86, en revanche, est plus légère que sa devancière (1 270 kg, contre 1 314 kg précédemment). Avec un peu de chance, le malus sera moins carabiné qu'attendu…

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : fin 2021

Prix : à partir de 34 000 €*

Concurrente : la Mazda MX-5, dans une certaine mesure

* Estimation.

PASSEPORT

Caterham adopte le yen

Caterham, c'est l'Angleterre par essence, celle de Colin Chapman qui, à la fin des années 50, créa la Lotus Seven. Et il n'y a que les Anglais pour faire une voiture comme celle-ci, mythe parmi les mythes, produite sous licence par Caterham depuis 1973. Aussi britannique soit-elle, jusqu'au plus profond de son ADN, Caterham battait pavillon malaisien depuis 2011. Elle passe désormais sous tutelle japonaise. En l'occurrence, le nouveau propriétaire, alias VT Holdings, n'est autre que l'importateur de la marque au Japon… Moralité : l'essentiel est sauf, à voir à quel prix. En dépit de ses faibles volumes de production, la Seven des temps modernes échappera-t-elle à l'électrification de sa gamme ? Rien n'est moins sûr. A suivre.



La Seven des temps modernes passe sous licence japonaise.

MALCOM GRIFFITHS



En début de carrière, l'offre moteurs du Compass restylé se réduit à deux modules hybrides rechargeables.

PRODUIT

Le Jeep Compass ne perd pas la boussole

La "boussole" ("compass" en anglais) garde le cap. Le restylage d'ordre subliminal le laisse clairement entendre, ce SUV ne change pas de nature. L'ascendant "tout-terrain" est omniprésent, y compris quand l'engin s'équipe de l'un ou l'autre de ses deux modules hybrides rechargeables, reconduits tels quels. Pour mémoire, et quel que soit le cas de figure, l'électromoteur de 60 ch est placé à hauteur des roues arrière, qu'il a la charge d'entraîner. La "boussole", de cette manière, reste cataloguée parmi les 4x4, sous l'appellation 4xe. Ledit propulseur électrique soutient, au choix, les variantes de 130 et 180 ch du 4 cylindres 1.3 T4, ce qui donne les puissances additionnées respectives de 190 et 240 ch. Ces deux ensembles mécaniques sont disponibles à la vente dès aujourd'hui, à partir de 42700 €. Les blocs thermiques (essence et diesel) viendront plus tard. Au final, c'est à bord que cela se passe. Écran central de 10 pouces, combiné d'instrumentation numérique de 10,3 pouces, interface smartphone et routeur wifi, toutes choses auxquelles s'ajoute une pelletée d'assistances à la conduite, dont le système de conduite semi-autonome de niveau 2 : le Compass fait le plein des technologies embarquées qui lui faisaient jusqu'ici défaut.



Nouvel écran central, posé en hauteur, et instrumentation façon cinémascope : la refonte, c'est à l'intérieur.

PHOTOS ALBERTO GIORGIO ALQUATI

4524

C'EST LE NOMBRE DE TESLA MODEL 3 IMMATRICULÉES EN FRANCE EN MARS DERNIER.

Dans le segment des voitures électriques, l'américaine détrône la Peugeot e-208 (1 667 unités en mars), arrivée en tête des ventes en février. Suivent la Renault Zoe E-Tech (1 519), la Renault Twingo E-Tech (1 114), la Fiat 500e (838), le Kia e-Niro (627), la Volkswagen ID.3 (527), le Peugeot e-2008 (509), la Nissan Leaf (507) et la Mini Cooper SE (499).



YANN LEFEBVRE

ZONE ROUGE



TWITTER

“Nous savons que 66 ans est un âge inhabituel pour changer de nom, mais nous avons toujours été jeunes dans nos cœurs. Voici Voltswagen.”

La filiale américaine de la marque Volkswagen, *dans un tweet publié le mardi 30 mars.*

La date de publication de ce tweet aurait dû faire tiquer bon nombre d’organismes de presse, dont la très sérieuse Agence France Presse, qui ont relayé l’information sans sourciller. Pour leur défense, le remplacement du “k” par un “t” n’a rien “d’abracadabrantesque” au moment où Volkswagen fait de l’électrification de sa gamme un horizon indépassable. Pas de chance, c’était un poisson d’avril, pour faire le buzz autour du lancement de l’ID.4. C’est réussi.

6,5 %

C’EST LA PART DE MARCHÉ D’OPEL EN ALLEMAGNE EN MARS DERNIER (+ 75% PAR RAPPORT À MARS 2020).

Opel redevient prophète en son pays. Pari gagné pour l’ex-groupe PSA qui, notamment, fournit la matière première de la Corsa. Le clone libre de la Peugeot 208 cartonne chez nos voisins allemands, à raison de 12770 exemplaires écoulés au terme du premier trimestre 2021. En France, Opel connaît des temps plus difficiles, avec un volume de ventes en recul de 8,2% du 1er janvier au 31 mars.

LA LOI

Éthylotests à tous les rayons

À partir du 1er juillet prochain, les débits de boissons alcoolisées à emporter auront l’obligation de vendre des éthylotests chimiques à usage unique. En pratique, sont concernés les cavistes, les épiceries, les supermarchés et les services “drive” de ces derniers, sans oublier les ventes d’alcool en ligne sous la forme d’une bannière inscrite sur la page de paiement. Les boîtes de nuit sont déjà soumises à cette règle. Pour les automobilistes, cette mesure fait office de pis-aller à l’obligation de détenir un éthylotest à bord de son véhicule, supprimée par le gouvernement en mai 2020.



Les éthylotests seront bientôt obligatoires dans tous les commerces vendant de l’alcool.

PATRICK BRIONNE/PHOTOPQR



ALAIN JOCARD/AFP



Les heureux possesseurs d’une Bentley auront-ils droit à une ristourne ?

BENTLEY

BTP

Bentley, agent immobilier

On appelle cela la diversification. Dans le cas présent, Bentley va faire construire une tour résidentielle qui portera son nom, en bord de mer à Miami, en Floride. Et à deux pâtés de maisons de la Porsche Design Tower, qui vient de sortir de terre. On reste dans la famille. Supervisés par le promoteur Dezer Development, responsable de six édifices badgés Trump, les travaux débuteront en 2023. La remise des clés aura lieu en 2026. Quant au prix du mètre carré, nous vous laissons deviner…

CLEMENT CHOULOT



CONCOURS

Le Juke en mode top modèle

Il y a Duke (Ellington) et Juke. Il y a également Clément Choulot, qui photographia le modèle Nissan lors du concours Urban Shooting Challenge, organisé par le constructeur dans l'idée d'honorer les dix ans d'existence de son SUV urbain. Concours de la plus belle photo que Clément remporta. Superbe réalisation, en vérité, digne de ses œuvres régulièrement publiées dans les pages de *L'Auto-Journal*... Salut à toi, l'ami.

Les chiffres du marché français en mars 2021



182 795

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en mars dernier.

5,8%

La part de marché de la Peugeot 208 en mars. Suivent la Renault Clio (4,8%), le Peugeot 2008 (4,7%), la Citroën C3 (4,3%) et la Dacia Sandero (4,1%).

191 %

C'est la hausse des immatriculations enregistrée en mars dernier par rapport au mois de mars 2020, marqué par l'entrée en vigueur du premier confinement (- 19% par rapport à mars 2019).

43,5%

La part de marché des motorisations essence au terme du premier trimestre. Suivent les diesels (24,4%), les hybrides simples (16%), les hybrides rechargeables (7,1%), les électriques (6,9%) et les GPL (2,1%).

HYDROGÈNE

Stellantis se lance

L'hydrogène est l'avenir de l'automobile, prédisent les oracles. En attendant ces temps lointains, les grandes manœuvres commencent dès à présent. Y compris en France, où, exemple parmi d'autres, la société Hydrogène de France (HDF) va produire des piles à combustible sur le site de Blanquefort (Gironde), abandonné par Ford en 2019. Les constructeurs ne sont pas en reste. Stellantis se met à son tour sur les rangs, en partenariat avec les entreprises Faurecia et Symbio.
Tout d'abord, le fourgon moyen électrique de l'ex-groupe PSA, décliné en trois exemplaires (Citroën ë-Jumpy, Peugeot e-Expert et Opel Vivaro-e), servira de cobaye.
En la circonstance, la pile à combustible prend place au-dessus de l'électromoteur de 136 ch, sous le capot donc, et les trois réservoirs logent sous la zone de chargement, dont le volume utile demeure intact. Stellantis annonce 400 km pour l'autonomie maximale.

PHOTOS STELLANTIS



OFF

La Ford Fiesta n'est pas à la fête

Ce qui suit est à prendre avec toutes les précautions d'usage. Selon notre service de renseignements, Ford mettrait un terme à la carrière de la Fiesta dans les deux ans à venir. Ce modèle "canal historique" serait remplacé par une voiture électrique du même segment, probablement commercialisée sous une autre appellation. Notez le conditionnel…

Alfa Romeo Tonale : retard à l'allumage

ALFA ROMEO



Initialement programmée en novembre prochain, l'entrée en production du SUV Tonale est repoussée d'au moins trois mois, à l'initiative de Jean-Philipe Imparato, patron d'Alfa Romeo. En cause : la puissance des deux modules hybrides rechargeables retenus, jugée trop faible. Les unités de 190 et 240 ch, en provenance directe du Jeep Compass *(lire page 37)*, devraient être remplacées par leurs semblables de 225 et 300 ch, fournies par l'ex-groupe PSA.

Classe G : l'électricité en double

Début avril, Mercedes a déposé deux nouvelles appellations auprès de l'Office de l'Union européenne pour la propriété intellectuelle. Soit EQG 560 et EQG 580, noms de code désignant les deux versions totalement électrifiées du tout-terrain Classe G, attendues en 2023. Le V8 4.0 (422 ou 585 ch) gardera son job.

PRESTATIONS DE HAUT VOLT



Au fil des générations, le Kia Sorento a su se moderniser. Pourtant, il fait toujours figure d'outsider chez les SUV familiaux. Le quatrième du nom pourrait changer de statut. Sa motorisation hybride rechargeable et ses équipements high-tech le révolutionnent vraiment.

Par **Charles Thouluc** Photos **Yann Lefebvre**



L'histoire du Sorento débute en 2002. À cette époque, ses concurrents se comptaient sur les doigts d'une main, suscitant ainsi un certain attrait de la part des amateurs du genre. Mais depuis, de nombreux européens sont venus grossir les rangs de la catégorie des SUV familiaux : DS 7, Peugeot 5008, Volkswagen Tiguan Allspace, Seat Tarraco… condamnant le Sorento au second rôle. Pour se replacer au centre du jeu, il engage une vraie révolution. Fini les moteurs essence et diesel. Cette quatrième génération n'existe qu'en version hybride rechargeable et traduit la volonté de Kia d'électrifier sa gamme rapidement. Le Sorento représente déjà le quatrième modèle du constructeur équipé de cette motorisation après le Ceed SW, le Niro et le XCeed. Peu de marques généralistes proposent aujourd'hui un catalogue aussi diversifié. Et ce n'est pas fini…

Au démarrage, le moteur électrique de 91 ch, alimenté par une puissante batterie de 13,8 kWh, suffit à lui seul à déplacer la voiture.

Sans l'aide de son pendant thermique, il permet de parcourir jusqu'à 50 km à petite vitesse en zone urbaine. Sur de grands axes, à une allure soutenue, l'autonomie chute cependant à moins de 40 km selon notre constat (39 km sur autoroute, 48 km sur un parcours mixte). Une distance encore correcte pour un engin de ce gabarit qui accuse plus de 2 tonnes sur la balance. Batterie vide, plus de sept heures sont nécessaires pour refaire le plein d'énergie à la maison, sur la prise que vous utilisez pour brancher votre perceuse. Sur une prise murale, type Wallbox, la durée passe à environ quatre heures et trente minutes. Bref, un citadin a le temps de recharger la nuit et peut repartir travailler le lendemain matin sans consommer une goutte d'essence lors de ses trajets quotidiens. Pour les longs parcours, lorsque la batterie est vide, pas de panique, le 1.6 T-GDI de 180 ch prend le relais de façon à peine perceptible tant il se montre discret. Il faut en effet tendre l'oreille ou suivre la petite animation sur les flux d'énergie qui s'affiche dans l'instrumentation de bord numérique pour être informé que le 4 cylindres essence fonctionne. À cette discrétion s'ajoute une belle souplesse →



Confortable, bien insonorisé, le Sorento s'apprécie à un rythme "relax". Son manque d'agilité dans les virages et sa masse élevée se prêtent mal à une conduite sportive.

ainsi qu'une grande douceur, en partie dues à la boîte automatique à 6 vitesses. Pourtant, celle-ci n'est pas exempte de tout reproche. Même en mode Sport (les deux autres disponibles sont Eco et Smart), les changements de rapport restent lents. Cette boîte manque aussi de progressivité lors des relances à basse vitesse, où un petit à-coup se fait parfois sentir. Rien de rédhibitoire, le Sorento s'appréciant avant tout en conduite tranquille, sur le couple. Son poids élevé et son châssis pataud se prêtent mal à une conduite dynamique. Au contraire, ses suspensions prévenantes et sa direction légère incitent à une certaine zénitude. Le Sorento bénéficie aussi de nombreux équipements de sécurité, de série sur cette livrée haut de gamme, comme la conduite semi-autonome de niveau 2 ou les petites caméras qui permettent de voir les angles morts sur un écran, dans l'instrumentation, au moment d'enclencher le clignotant pour changer de direction ou effectuer un dépassement. Autre défaut, beaucoup plus gênant : comme son cousin le Hyundai Santa Fe, avec lequel il partage la même technologie, le Sorento ne se montre pas aussi économe qu'attendu à la pompe. Quand le 1.6 T-GDI entre en action, il réclame plus de 8 l/100 km en ville et même vite plus de 9 l/100 km sur autoroute si vous avez le pied lourd sur la pédale de droite. Et ce, batterie vide ou pleine, l'efficience de l'hybridation étant toute relative. Dommage !



❶ Le grand écran tactile de 10,25 pouces se situe dans le prolongement de l'instrumentation numérique. L'ensemble forme une dalle numérique qui apporte une touche futuriste à l'habitacle. Grâce à des matériaux de qualité et à des assemblages soignés, le mobilier fait bonne impression. ❷ La grosse molette, en lieu et place du levier de vitesses, se montre facile à manipuler grâce à sa bonne ergonomie.

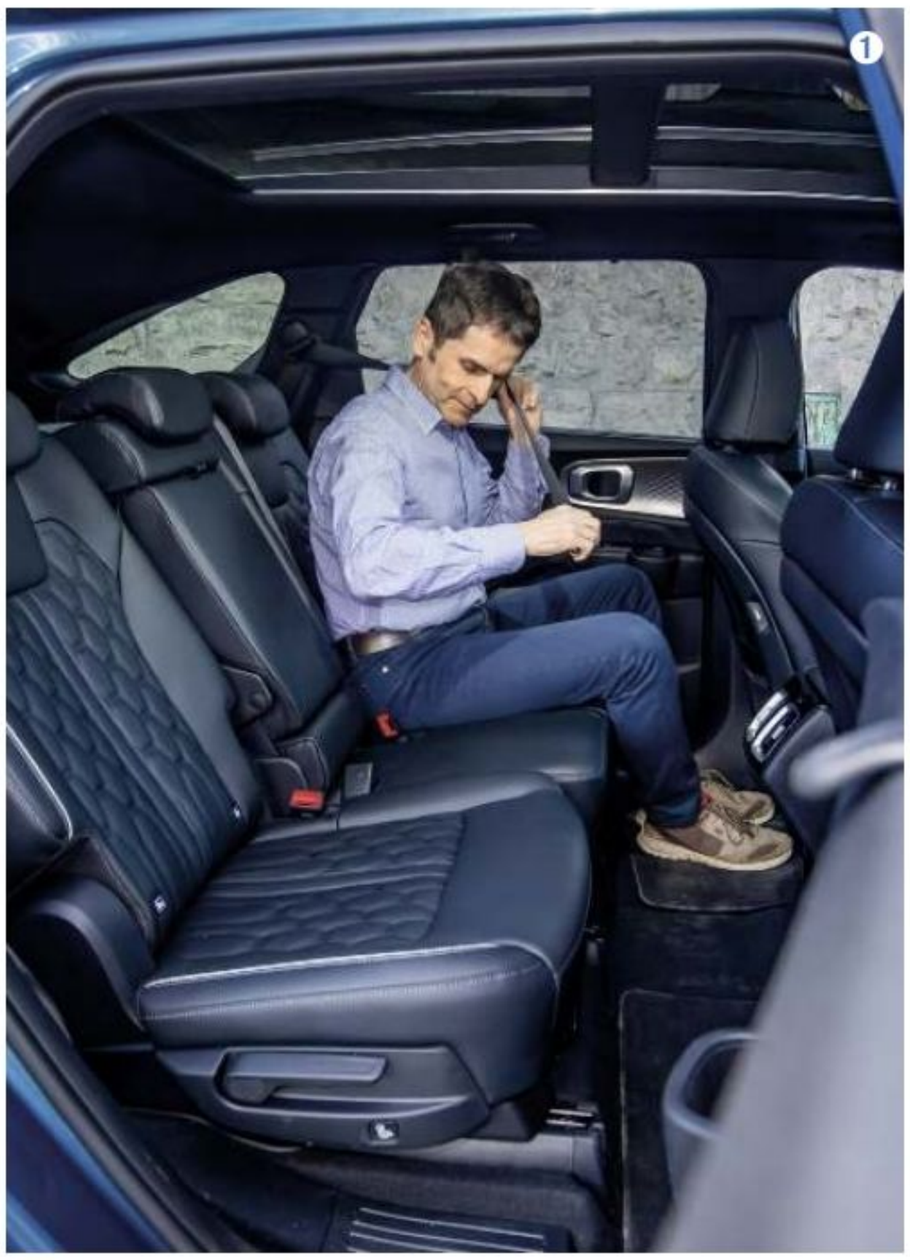


MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

KIA SORENTO

Hybride Rechargeable 265 ch Premium 7 places

EN CHIFFRES





❶ À l'arrière, les passagers profitent d'une banquette 2/3-1/3 coulissante, de dossiers inclinables et d'un espace généreux au niveau des jambes. Royal !
❷ En appuyant sur ce bouton, le dossier de la banquette se rabat tout seul. Pratique !
❸ Facile d'accès, le coffre séduit par ses 756 dm³ de capacité de chargement. Gigantesque !



À l'arrière, les passagers apprécieront les cotes généreuses. La banquette 2/3-1/3 coulissante permet d'obtenir un vaste espace au niveau des jambes. Même au troisième rang, les deux strapontins réservent un bon accueil. Hélas, l'accès est malaisé pour un adulte à cause du passage étroit banquette avancée, et les assises basses n'offrent pas un maintien satisfaisant des cuisses. De plus, en 7 places, le coffre se réduit comme peau de chagrin à 213 dm³. Rien de comparable avec le volume en 5 places : 756 dm³, un record !



Kia annonce 70 km d'autonomie en mode électrique en ville. N'espérez pas faire plus de 50 km dans la vraie vie.

Petite déception concernant les rangements. Ils sont certes nombreux, mais les bacs de portes et la boîte à gants ne sont pas assez grands.

Les progrès en matière de qualité de fabrication sont nets sur cette nouvelle génération, avec des matériaux cossus et des assemblages précis. Une bonne impression renforcée par l'équipement de série pléthorique sur cette finition Premium : climatisation automatique bizone, GPS sur un écran tactile de 10,25 pouces, accès et démarrage sans clé, sellerie cuir, sièges avant électriques, chauffants et ventilés, toit ouvrant panoramique… Une dotation riche qui se paye au prix fort. À 61 940 €, ce Sorento se prend un peu pour un SUV de luxe allemand. Pas gagné… même s'il dispose d'une carte maîtresse avec sa garantie de 7 ans ou 150 000 km. ▯

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 cumulée	265 ch (1)
Couple maxi	265 Nm à 1500 tr/mn + 304 à 2100 tr/mn (élec.)
Type	4 cyl. en ligne, tb ess. + élec.
Cylindrée / puissance fiscale	1598 cm³ / 10 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 6
Batterie / capacité	lithium-ion / 13,8 kWh

(1) Puissance maxi : 180 ch à 5500 tr/mn + 91 ch (élec.).

Châssis	
Diamètre de braquage	12,3 m
Pneumatiques	235/55 R 19

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,81 / 1,90 / 1,70 / 2,81 m
Poids / tractable freiné	2125 / 1500 kg

Performances	
1000 m d.a. / 0 à 100 km/h	30 / 8,9 s (2)
90 à 130 km/h en Drive	7,5 s (2)
Vitesse maxi	204 km/h (3)
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 31 / 64 m

(2) Performances identiques batterie vide. (3) 197 km/h batterie vide.

Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR (4)	21 / 35 cm (4)
Largeur aux coudes AV / AR	157 / 156 cm
Volume de coffre 5 / 7 pl.	616 - 756 (4) / 213 dm³

(4) Selon la position de la banquette coulissante.

Niveau sonore	
Au ralenti / 90 / 130 km/h	45,3 / 63 / 67,9 dB

LE BUDGET

Prix	61 940 €
Malus écologique (CO_2)	0 € (38 g/km)
Prix du modèle essayé (5)	62 950 €
Garantie	7 ans, 150 000 km

(5) Avec options et malus inclus.

Équipements de série
7 airbags, accès et dém. sans clé, clim auto bizone, parking AV/AR + caméra 360°, lecture des panneaux…

Options
Peinture métallisée ou nacrée (de 650 € à 750 €)…

Consommations	
Moyenne	8,4 l/100 km (6)
Ville / route / autoroute	8,4 / 7,6 / 8,4 l/100 km (6)
Autonomie électrique / réservoir	559 (48 km) / 47 l
Tps de charge 220 V / 3,7 kW	7 h 30 / 4 h 30

(6) Consommations identiques batterie vide.

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Corée du Sud

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Spacieux, confortable, bien construit, le Sorento a de nombreux atouts. Sa motorisation hybride, douce et dotée d'une autonomie correcte, plaide pour l'agrément. Mais elle reste gourmande et, à plus de 60000 €, ce Kia n'est pas donné, même avec une garantie de 7 ans.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

RETOUR À L

A TRADITION

La C4 cultive la différence avec sa carrosserie à la croisée des genres et sa motorisation électrique. Elle est aussi capable de jouer dans le registre pragmatique grâce à cette version diesel destinée aux gros rouleurs.

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

C'est le paradoxe de l'époque. Alors que le diesel n'a jamais été autant remis en cause et devient minoritaire sur le marché, il offre sur certains modèles phares un niveau d'agrément inégalé. C'est le cas, par exemple, sous le capot du Peugeot 2008, dont la version BlueHDi 130 ch EAT8 est sans doute l'une des plus agréables à conduire de la gamme. Constat identique pour le Citroën Berlingo ou même pour la Peugeot 508. Il faut dire que ce 4 cylindres devient le seul diesel de PSA, autrefois considéré comme le spécialiste européen de cette technologie. Que les gros rouleurs séduits par la ligne surprenante de la nouvelle C4 soient donc rassurés, une version dotée de ce moteur subsiste au catalogue, même si Citroën préfère insister sur l'électrique. Techniquement, il n'y a d'ailleurs aucune surprise à attendre : la C4 BlueHDi est une étroite cousine du Peugeot 2008 déjà cité, avec lequel elle partage également sa plate-forme. Reste à savoir si la formule mi-berline, mi-SUV se révèle plus efficace en diesel qu'en essence. Selon nos mesures, les PureTech 110 et 130 ch n'ont, en effet, pas tiré un grand bénéfice de l'aérodynamique plus favorable de cette carrosserie.

Au démarrage à froid, le BlueHDi 130 ch donne de la voix : cela faisait même longtemps que nous n'avions pas entendu un diesel aussi sonore.

Heureusement, les claquements se font moins présents à chaud, mais ils ne disparaissent jamais complètement. À l'accélération, ils reviennent même à la charge, comme si le moteur s'invitait dans l'habitacle. C'est là le seul vrai défaut de ce groupe motopropulseur car, pour le reste, il coche toutes les cases. ➛



TOUT Y EST OU PRESQUE : CONDUITE SEMI-AUTONOME, SELLERIE MI-CUIR ET RECHARGE DU SMARTPHONE PAR INDUCTION •••



L'instrumentation numérique très épurée est une bonne idée, qui va à l'encontre de la mode actuelle privilégiant le spectacle à l'utilité. Bien vu.

Souple, il forme un couple bien accordé avec la transmission EAT8, qui engrène les rapports avec rapidité et sans à-coups. Coupleux, il inspire cette sensation de force tranquille propre au diesel. La C4 accélère certes sensiblement moins fort que la Peugeot 308 dotée de la même mécanique, mais la différence se chiffre en quelques dixièmes de seconde. En reprises, l'écart se creuse toutefois, puisque la Citroën concède 8 dixièmes de seconde dans l'exercice du 90-130 km/h. Réputée pour son confort, la C4 se montre moins souple dans cette version. Elle n'en devient pas raide pour autant, mais ne passe plus pour la plus moelleuse de la bande. Rien qui ne profite pourtant à son agilité : elle se contente d'être efficace, sans plus. La direction manque toujours un peu de précision, et le train avant ne se distingue pas par son tranchant. C'est finalement sur autoroute, à 130 km/h stabilisés, qu'elle se révèle le plus à l'aise, ce qui sied bien à un diesel.





Syncrétique, la C4 ne choisit pas entre berline, SUV et coupé, prétendant réunir le meilleur des trois mondes.

Son style original se retrouve dans l'habitacle : la planche de bord n'est comparable à aucune autre. Son instrumentation numérique





Ceux qui estimaient que les suspensions de la C4 étaient trop souples trouveront leur bonheur avec la version diesel, plus ferme.





❶ Les raccords au niveau de l'instrumentation numérique font partie des détails de finition regrettables sur la C4.
❷ Le coffre, de contenance moyenne, n'offre que très peu d'espace au-dessus de la tablette. La C4 est tout sauf une déménageuse.
❸ À l'arrière, l'espace suffit pour deux adultes, mais malgré ses 4,36 m de long, la C4 ne joue pas les références.

minimaliste, associée à l'affichage tête haute présent de série sur cette livrée Shine Pack, n'a pas vraiment d'équivalent à ce niveau de gamme. La finition, elle, souffle le chaud et le froid, en mêlant des détails très soignés, comme les boutons sculptés et le petit insert de tissu sur les contre-portes, et des assemblages malheureusement approximatifs, notamment au niveau de l'instrumentation.

Cette impression mitigée se retrouve à l'arrière. En s'offrant un toit fuyant, la C4 renonce à jouer les vraies familiales. Certes, l'espace peut être considéré comme suffisant, mais il est moindre que celui ménagé par son cousin 2008 en matière d'espace à la tête. Même constat au niveau du coffre, qui se trouve tout juste dans la moyenne parmi les berlines compactes et qui ne conserve que très peu de place au-dessus de la tablette. En revanche, la C4 est imbattable en ce qui concerne les rangements, répartis un peu partout à l'avant, avec quelques astuces uniques, comme ce support de tablette numérique proposé au passager avant. Finalement, ce bilan mi-figue, mi-raisin prend un autre tour au moment de prendre en considération les aspects budgétaires. La C4 commence par faire des étincelles au chapitre consommation, puisqu'elle s'affirme comme la plus sobre de sa catégorie selon nos mesures, loin devant la Peugeot 308. Soulignons, néanmoins, que notre exemplaire avait plus de 4 000 km au compteur, un kilométrage élevé pour un modèle d'essai, qui explique sans doute cette belle performance. De plus, bien qu'elle repose sur la "petite" plateforme du groupe PSA, la Citroën revendique un classement parmi les compactes. Un moyen pour elle d'afficher des tarifs agressifs, même dans cette version diesel, motorisation la plus coûteuse de la gamme.

Et pourtant, en déclinaison haut de gamme Shine Pack, elle apparaît très correctement dotée. Tout y est ou presque, y compris un dispositif de conduite semi-autonome assez efficace, la sellerie mi-cuir ou encore la recharge du smartphone par induction. Le catalogue d'options est si réduit qu'il ressemble à celui d'une japonaise ou d'une coréenne ! De fait, la nouvelle Citroën se positionne très bien dans son segment. À finition équivalente, la Volkswagen Golf TDI 130 ch DSG7 demande 2 000 € de plus, et la Peugeot 308, pourtant en toute fin de carrière, réclame 3 000 € en sus. C'est peut-être là le meilleur argument de cette C4. ▯

PLUS
Rapport prix/équipement
Sobriété
Confort

MOINS
Moteur bruyant à froid et en charge
Rapport encombrement/habitabilité
Lacunes de finition

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

CITROËN C4
BlueHDi 130 ch EAT8
Shine Pack

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	■ 130 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	■ 300 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 499 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	195/60 R 18
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,36/1,80/1,53/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 350/1 200 kg
Performances	
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 32,6/10,7 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 10 s
Vitesse maxi	■ 187 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/64 m
Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	■ 26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 144/142 cm
Volume de coffre	■ 380 dm³
Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	■ 44,7/63,9/67,6 dB

LE BUDGET

Prix	■ 32 300 €
Malus écologique (CO_2)	■ 0 € (119 g/km)
Prix du modèle essayé (1)	33 150 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès/dém. sans clé, affichage tête haute, Bluetooth, caméra de recul, clim, frein. auto d'urgence, détecteurs pluie/luminosité, jantes alliage 18 pouces, recharge par induction, régul. vitesse adaptatif, sièges chauffants, système multimédia écran tactile…

Options
Caméra connectée (270 €), Park Assist 360° (350 €), toit ouvrant vitré (900 €)…

Consommations	
Moyenne	■ 5,3 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 5,6/5,2/5,2 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 943 km/50 l
Note EuroNCAP	**en cours**
Pays de fabrication	**Espagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

La C4 diesel est hélas un peu trop bruyante et perd de son aptitude à survoler la route, sans progresser en qualité de finition et en habitabilité. C'est avant tout par sa sobriété et son rapport prix/équipement qu'elle brille face à une concurrence de moins en moins nombreuse.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

Libérée, délivrée ?

Au fil de ses évolutions, la berline californienne s'efforce de se libérer des contraintes liées à son mode de propulsion. Au point de devenir une familiale comme les autres ? Sa version Grande Autonomie apporte un début de réponse.

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

Bien que les voitures “à piles” deviennent peu à peu notre quotidien à *L’Auto-Journal*, la propulsion électrique relève toujours d’une certaine magie. La Tesla Model 3, évidemment dépourvue de toute motorisation thermique, n’échappe pas à la règle – nous y reviendrons. Mais il y a plus fascinant encore à son volant ! C’est justement au niveau du cerceau que ça se passe, avec ces deux molettes à chacune de ses branches horizontales. Tels deux petits joysticks, elles permettent tour à tour d’ajuster électriquement, du bout du pouce, la position dudit volant et celle des rétroviseurs extérieurs. Un détail ? Après une bonne quinzaine d’années à entamer chaque essai en glissant, machinalement et à l’aveugle, les mains le long de la colonne de direction, puis en tâtant le mobilier à la recherche d’une quelconque platine de boutons, c’est un véritable choc.

Globalement, l’ergonomie nécessite un certain temps d’adaptation.

Non que la “petite” Tesla néglige des éléments aussi fondamentaux que la position de conduite. Sur ce point, en dehors d’une assise un peu trop courte, la “3” s’avère digne de son rang de berline, en laissant la possibilité de s’installer relativement proche du plancher, dans une posture agréablement relâchée. En revanche, le recours exclusif à l’écran tactile pour interagir avec les différents équipements de sécurité et de confort – et il y en a pléthore – exige de la ressource cérébrale et une bonne dose de dextérité. Certes, l’immensité de l’affichage de 15 pouces, bien appréciable lorsqu’il s’agit de regarder Netflix, facilite la tâche. Tout comme il est évident qu’après avoir procédé aux réglages élémentaires de “sa” voiture, personne n’est supposé farfouiller à travers les innombrables menus de l’interface à longueur de journée. Mais tout de même, à sans cesse devoir viser vite et juste, du doigt comme du regard, tout en conduisant, il naît une once d’intranquillité. ➛

Dommage car, pour le reste, la Model 3 fait tout pour mettre à l'aise. Offrant une vue dégagée sur la route et baigné de lumière grâce à un toit panoramique de série, l'habitacle épuré, d'une qualité de fabrication quelconque mais à l'ambiance unique, procure une belle sensation d'espace. À multiplier les singularités, parfois déroutantes, plus souvent rafraîchissantes, la Model 3 rendrait presque son mode de propulsion ordinaire. J'ai bien dit presque. Car malgré l'appellation "Grande Autonomie" de cette version, qui suppose une relative sagesse mécanique au profit de son rayon d'action, la familiale californienne conserve le caractère typiquement foudroyant d'une électrique.

Mieux vaut s'assurer que l'horizon est parfaitement dégagé avant de mettre le pied droit au plancher.

La firme de Palo Alto ne communique aucune des caractéristiques techniques de la chaîne de traction. Mais notre estimation de la puissance et du couple cumulés par les deux moteurs (un par essieu) à 440 ch et près de 500 Nm se confirme par des accélérations prégnantes et des chronos époustouflants : 4,9 s au 0 à 100 km/h et 23,7 s au 1000 m d.a. Rapportées au tarif, ces



1



2



Distribuée aux quatre roues, l'ensemble de la puissance passe systématiquement au sol. Les accélérations sont canon.



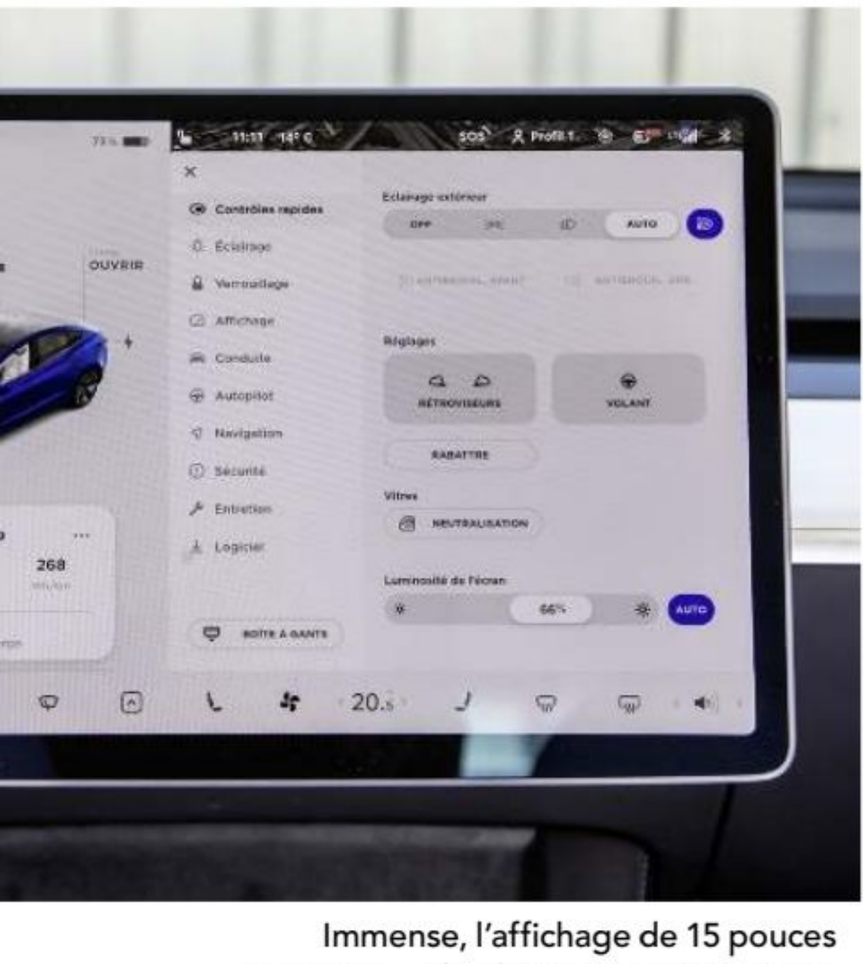


La fine planche de bord sert la visibilité. Mais devoir recourir à l'écran tactile pour la moindre opération exige du sang-froid.



❶ Épuré et lumineux, l'habitacle apparaît spacieux, y compris à l'arrière. Dommage, l'épais plancher, rempli par la batterie, oblige à s'y installer jambes fléchies.
❷ Selon nos mesures, le volume de coffre s'élève à 525 dm³. C'est beaucoup. Et encore, c'est sans compter les 60 dm³ qui se cachent sous la capot avant.





Immense, l'affichage de 15 pouces regroupe… absolument tout. Y compris l'accès aux plates-formes de streaming comme Netflix, permettant de regarder un film durant le temps d'arrêt à la borne.

performances s'avèrent sans concurrence. Et ne croyez pas qu'il soit ici question d'un missile dépourvu de guidage. Répartie aux quatre roues, la cavalerie passe au sol au grand complet et l'amortissement ridiculise celui de bon nombre de supersportives établies. Les mouvements de caisse sont freinés avec autorité sans générer davantage qu'une légère fermeté à basse vitesse. D'un poids maîtrisé pour un véhicule à batterie, cette intégrale se montre aussi agile qu'efficace, sans trop couper de la réalité. Comme quoi, le murmure des Michelin Pilot Sport 4 et l'émergence de bruits d'air à partir d'une certaine allure, en dépit du double vitrage à l'avant, n'ont pas que des inconvénients…

Survoltée, la Model 3 s'efforce pourtant bel et bien de se libérer de sa condition de simple voiture électrique, en tout cas dans la déclinaison ici à l'essai, équipée d'un pack Lithium-ion estimé à 74,5 kWh et qui porte finalement bien son nom. Inutile d'espérer approcher les 580 km d'autonomie annoncés par Tesla, mais les plus de 400 km de moyenne obtenus selon nos mesures sont déjà remarquables. À condition de faire la part belle au réseau secondaire, le seuil des 500 km n'est même plus très loin. Mais la meilleure raison de ne plus systématiquement craindre la panne, ni l'interminable arrêt à la borne à l'occasion d'un long trajet, c'est la coïncidence de ces progrès avec ceux, tout aussi encourageants, d'un réseau de charge spécifique à la marque. L'Hexagone compte aujourd'hui presque 80 stations de superchargeurs, soit près de 800 bornes, dont la disponibilité et le bon fonctionnement sont transmis en temps réel au système de navigation. Délivrant le plus souvent 150 kW, de plus en plus de points de recharge atteignent à présent 250 kW, ce qui n'est pas tout à fait la puissance réelle. Néanmoins, dans ce cas, la charge ne ralentit plus drastiquement lorsque plusieurs Tesla y sont reliées. Il suffit alors de quelques dizaines de minutes pour repousser la prochaine escale de plusieurs centaines de kilomètres. Une pompe à carburant reste à ce jour plus rapide… mais peut-être plus pour très longtemps. ▯

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

TESLA MODEL 3
440 ch Grande Autonomie
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	440 ch (1)
Couple maxi	493 Nm (1)
Type	2 moteurs électriques
Puissance fiscale	11 CV
Batterie/capacité	lithium-ion/74,5 kWh (1)
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/1

(1) Estimation, Tesla n'indiquant pas précisément ses puissances.

Châssis	
Diamètre de braquage	12,1 m
Pneumatiques	235/45 R 18
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,70/1,85/1,44/2,88 m
Poids/tractable freiné	1855/1000 kg
Performances	
1000 m d.a./0 à 100 km/h	23,7/4,9 s
90 à 130 km/h en Drive	3,4 s
Vitesse maxi	233 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/65 m
Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	31 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/144 cm
Volume de coffre	525 (+ 60 à l'avant) dm³
Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	NC/66,5/69,8 dB

LE BUDGET

Prix	**51990 €**
Bonus écologique (CO_2)	3000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	54890 €
Garantie	4 ans, 80000 km

(2) Avec options et bonus inclus.

Équipements de série
7 airbags, accès et dém. sans clé, caméra 360°, chargeur à induction, freinage auto d'urgence, régul. vitesse adaptatif, syst. multim. écran 15 pouces…

Options
Conduite semi-autonome/autonome (3800/7500 €)…

Consommations	
Moyenne	17 kWh/100 km
Autonomie moyenne	423 km
Auton. ville/route/autoroute	425/479/365 km
Temps de charge 7,4/11/250 kW (80% de charge)	13 h/9 h/20 mn environ
Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**États-Unis/Chine**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

La Model 3 n'est toujours pas une familiale comme les autres. Et tant mieux, au moins pour les performances, le comportement et le tarif… Quant à son déficit de polyvalence face aux thermiques, encore important, il fond comme neige au soleil.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

JUSQU'OÙ VAS-TU ?

L'autonomie, c'est le nerf de la guerre des voitures électriques. Et forcément, sur ce sujet, les constructeurs se montrent souvent optimistes. Alors *L'Auto-Journal* a établi son palmarès maison des modèles électriques allant le plus loin en se basant sur ses propres mesures d'autonomie.

Par **Laurent Pinel, Mélina Priam et Romain Vannier**

MINICITADINES P. 54
Seat Mii Electric
262 km

CITADINES P. 56
Renault Zoe
360 km

COMPACTES P. 58
Nissan Leaf
326 km



Sans autonomie, point de salut. À moins de rester cantonnée à un rôle de second véhicule, la voiture électrique doit, pour beaucoup, offrir une belle autonomie. C'est le meilleur moyen d'échapper à cette petite inquiétude qui s'amplifie à mesure que la jauge à énergie descend. Quand l'autonomie fond, l'anxiété s'installe et, sauf à se diriger vers son domicile, se transforme peu à peu en doute : vais-je trouver une borne de recharge ? Sera-t-elle disponible et en état de marche ? C'est là le second frein potentiel à l'achat d'un modèle électrique : le réseau de recharge publique. Il convient donc de (re)préciser que la possession d'un véhicule électrique paraît inconcevable sans un point de charge à domicile ou au bureau. Et une simple prise domestique ne suffit pas… à moins de n'utiliser sa voiture qu'une fois par semaine !

En 2020, boostées par des aides administratives très incitatives et par de nombreux nouveaux modèles lancés par les constructeurs, les ventes de voitures électriques en France ont évolué comme jamais : +159 % ! 110 916 électriques ont ainsi trouvé preneurs. Toutefois, il convient de nuancer en indiquant qu'un total de 1,65 million de voitures, toutes énergies confondues, a été vendu dans le même temps sur le territoire national. La part de marché électrique demeure donc faible (6,7 %).

Dans ce contexte, la rédaction de *L'Auto-Journal* a épluché ses essais de modèles électriques et les a classés selon leur autonomie mesurée. De quoi aller plus loin entre deux recharges et rassurer ceux qui souffrent d'un syndrome encore très répandu : la peur de la panne "sèche".

Aides administratives, mode d'emploi

Voiture de moins de 45 000 € (options comprises)

En France, le bonus à l'achat d'une voiture électrique est plafonné à 7 000 € pour un particulier, jusqu'au 30 juin 2021. Le bonus ne peut pas excéder 17 % du prix total du véhicule. À partir de juillet 2021, le montant maximal pouvant être accordé retombera à 6 000 €.

Mêmes dates et même schéma pour les professionnels : l'aide attribuée aux entreprises pour l'achat d'un véhicule électrique passera de 5 000 € à 4 000 €.

Voiture de 45 000 à 60 000 € (options comprises)

Le montant du bonus se limite à 3 000 € pour l'achat d'un véhicule de cette catégorie de prix. Cet avantage sera plafonné à 2 000 € à partir du 1er juillet 2021.

Voiture de plus de 60 000 €

Électrique ou pas, aucun bonus n'est accordé aux voitures de plus de 60 000 €. Seuls cas particuliers : l'achat d'un utilitaire léger (moins de 3,5 tonnes) ou celui d'un véhicule fonctionnant à l'hydrogène, pour lesquels l'aide de 3 000 € est maintenue jusqu'à fin juin 2021 et passera à 2 000 € ensuite.

SUV COMPACTS P. 60
Ford Mustang Mach-E
399 km

SUV DE LUXE P. 62
Audi e-tron
387 km

BERLINES SPORTIVES P. 64
Tesla Model S
491 km



Les minicitadines

1res SEAT MII ELECTRIC 83 ch / 36,8 kWh

À partir de **16 841 €***

VOLKSWAGEN E-UP! 83 ch / 36,8 kWh

À partir de **17 330 €***



Autonomie
262 km en ville

Temps de charge
4 h 30 sur 7,4 kW

Opter pour la Seat plutôt que pour la Volkswagen permet d'économiser environ 700 € à l'achat.

YANN LEFEBVRE

Ces deux citadines sont normalement accompagnées de la Skoda Citigo e iV, dont la vente est suspendue en France.

En chiffres

Moteur : synchrone. 83 ch. 212 Nm **Batterie :** lithium-ion/36,8 kWh **Boîte :** 1 rapport
Poids : 1 195 kg **0 à 100 km/h :** 12 s **V. max. :** 130 km/h **Autonomie moy./ville route/autoroute :** 219/262/230/167 km **Temps charge prise domestique/Wallbox 7,4/40 kW :** 18 h/4 h 30/1 h **L/l/h/emp. :** 3,56/1,65/1,48/2,42 m **Coffre :** 272 dm^3
Prix : à partir de 23 070 € (Mii) et 23 740 € (e-up!) **Bonus :** à partir de 6 229 € (Mii) et 6 410 € (e-up!)

Tandem gagnant

À défaut d'être le plus abordable, le duo germano-espagnol est celui qui propose l'un des plus grands rayons d'action parmi les minicitadines.

C'est à se demander s'il est encore nécessaire de vous vanter les mérites de ce trio de puces électriques. Car oui, elles sont normalement trois, avec la Skoda Citigo, à s'articuler autour de la même chaîne de traction constituée d'une machine synchrone de 83 ch et d'une batterie de près de 37 kWh. Mais victime de son succès, plus encore que ses deux cousines de chez Seat et Volkswagen, la citadine tchèque voit à présent sa production principalement réservée à son marché local et à l'Allemagne, au moins en ce qui concerne cette année 2021.

Heureusement, si vous souhaitez vous offrir les services d'une petite urbaine à cinq portes et quatre places de moins de 3,60 m de long, néanmoins capable d'aligner plus de 260 km d'affilée en milieu citadin, il est encore temps d'opter pour une Mii electric ou une e-up!. D'une autonomie un peu plus modeste lors d'un parcours plus varié, ces deux clones ont le mérite de disposer d'un chargeur admettant jusqu'à 40 kW en courant continu pour abréger le "plein" de leur pack au lithium. Dans ces conditions optimales, il lui faut seulement une petite heure pour recouvrer 80 % de sa capacité. Proposant des prestations semblables qui restent tout à fait dans le coup de la catégorie, la Seat permet d'économiser près de 700 € à l'achat face à sa proche parente de chez Volkswagen.

Le bilan aj ★★★★☆

Pourtant de conception relativement ancienne, ces minicitadines électriques du groupe Volkswagen font recette, notamment grâce à leur autonomie. Comme quoi, c'est souvent dans les vieux pots…

YANN LEFEBVRE



Le premier atout de la Spring, c'est son prix. Mais son autonomie n'est pas mal non plus.

2e DACIA SPRING 44 ch / 27,4 kWh

À partir de **12 403 €***

Le juste prix

Pour sa première incursion dans le secteur de la voiture électrique, Dacia jette d'emblée un pavé dans la mare avec sa Spring au prix plancher. Mieux, et un peu plus inattendu, la citadine franco-roumaine, fabriquée en Chine, soigne un deuxième critère, souvent décisif au moment de choisir un modèle électrifié : l'autonomie. Grâce aux 27,4 kWh de sa batterie, elle s'offre un rayon d'action qui dépasse les 200 km en milieu urbain. La Spring se paie ainsi le culot de devancer une autre citadine du groupe au sein de notre classement : la Renault Twingo. Une fois levés les deux obstacles majeurs à l'achat, il faudra néanmoins s'accommoder des dommages collatéraux liés au tarif serré : une tenue de route perfectible, une insonorisation légère et des performances très médiocres à cause d'une machine synchrone faiblarde de seulement 44 ch.

Le bilan aj ★★★☆☆

En bref

Moteur : 44 ch. 125 Nm **Batterie :** 27,4 kWh **0 à 100 km/h :** 19,4 s **V. max. :** 126 km/h
Autonomie moy./ville/route/autoroute : 162/204/160/122 km **Temps de charge Wallbox 7,4/30 kW :** 4 h 50/56 mn **Prix :** à partir de 16 990 € **Bonus :** à partir de 4 587 €

3e RENAULT TWINGO E-TECH 82 ch / 22 kWh

À partir de **15 731 €***

Mieux vaut tard…

D'un concept très innovant à son lancement il y a près de trente ans, la Twingo est, hélas, peu à peu rentrée dans le rang. Il aura même fallu attendre fin 2020 pour que la citadine du losange daigne s'électrifier. Soit plusieurs années après une Zoe aboutie et seulement quelques mois avant une lointaine cousine, la Dacia Spring *(lire ci-dessus)*, aux tarifs très agressifs et à l'autonomie supérieure. La Twingo "à piles", née Electric et récemment rebaptisée E-Tech, garde heureusement pour elle une présentation sympathique, mais aussi une machine synchrone autrement plus puissante que celle de la nouveauté franco-roumaine. Sans faire des étincelles, ses 82 ch s'avèrent pertinents en ville et lui offrent un supplément de polyvalence. Ils en font même une version à privilégier face à la dernière motorisation thermique encore disponible.

Le bilan aj ★★★☆☆

YANN LEFEBVRE



Sans afficher une autonomie révolutionnaire, la Renault fait tout de même bien mieux que sa cousine technique, la Smart Forfour.

En bref

Moteur : 82 ch. 160 Nm **Batterie :** 22 kWh **0 à 100 km/h :** 13 s **V. max. :** 137 km/h
Autonomie moy./ville/route/autoroute : 132/160/132/106 km **Temps charge Wallbox 7,4/22 kW :** 4 h/1 h **Prix :** à partir de 21 550 € **Bonus :** à partir de 5 819 €

Et les autres…

4e : Smart EQ Fortwo 82 ch (110 km) • **5e : Smart EQ Forfour** 82 ch (96 km)…

* Bonus déduit. ** Donnée constructeur.

Les citadines

1re RENAULT ZOE R 135 ch / 52 kWh

À partir de **27 800 €***

Une pionnière toujours en avance

Et, en plus de dix ans, elle n'a eu de cesse de rendre l'électrique plus abordable et "facile" pour convertir le plus grand nombre, en assurant notamment une belle autonomie.

C'est l'électrique la plus vendue en France ! Logique, après dix ans de carrière ! Mais ce succès n'est pas dû qu'à sa longévité. La Zoe a tiré profit de celle-ci pour sans cesse progresser et ne jamais se laisser dépasser par la concurrence. Pour contrer l'arrivée des petites jeunes, elle a échangé, depuis 2019, sa batterie de 22 kWh contre une plus puissante de 52 kWh, qui lui permet aujourd'hui de décrocher la palme de la meilleure autonomie. En ville, les conducteurs les plus vertueux friseront les 400 km et, excepté sur l'autoroute – terrain qui, en prime, ne lui fait même pas peur –, elle assure toujours plus de 300 km sans la moindre pause. Elle est aussi capable de recharger vite – elle récupère 150 km d'autonomie en 30 minutes sur une borne rapide –, même si elle impose pour cela de remettre la main au porte-monnaie via l'option du chargeur 50 kW (1 000 €).

N'étant qu'électrique, la Zoe n'a pas de compromis à faire. Certes, comme les autres, elle affiche un certain embonpoint du fait de ses lourdes batteries, mais elle a cette agréable vivacité à l'accélération propre à l'électrique. Bien campée sur ses appuis, elle offre une tenue de route rassurante sans être ennuyeuse à mener. Correctement suspendue, elle a aussi progressé en confort, gagnant en souplesse et filtrant mieux les irrégularités qu'à ses débuts.

À bord, elle se révèle assez spacieuse, même s'il est un peu juste d'y voyager à trois adultes à l'arrière, et propose un coffre digne de ce nom, ce qui n'est pas courant dans la catégorie. Sa présentation n'a pas pris trop de rides et la Zoe a aussi su mettre à jour ses technologies embarquées, adoptant les dispositifs les plus modernes, de l'écran tactile aux compteurs numériques, en passant par l'aide au maintien dans la voie ou encore la reconnaissance des panneaux.

Le bilan aj ★★★★☆

La Zoe est comme le bon vin : elle vieillit bien. Au fil du temps, elle a gagné en autonomie au point de rester la meilleure. Assez confortable, plaisante, accueillante et conviviale, elle a aussi mis à jour ses technos. Mais, elle n'est pas donnée !

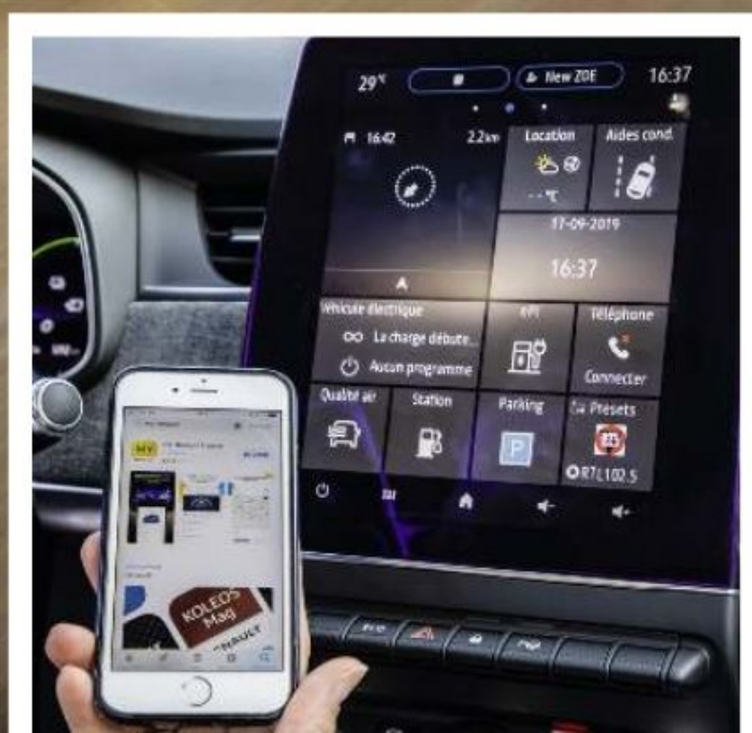


Il paraît que c'est dans les vieux pots… La Zoe n'est plus toute jeune, mais elle a su, au fil du temps, ménager sa monture (et surtout l'adapter) pour aller plus loin.

Autonomie
360 km en ville

Temps de charge
9 h 25 sur 7,4 kW

Son système multimédia peut être mis en lien avec une application pour, notamment, contrôler l'état de la charge.



En chiffres

Moteur : synchrone à rotor bobiné. 99 kW (135 ch) à 4 200 tr/mn. 245 Nm **Batterie :** lithium-ion / 52 kWh **Boîte :** réducteur, 1 rapport **Poids :** 1 502 kg **0 à 100 km/h :** 10,6 s **V. max. :** 144 km/h **Autonomie moy. / ville / route / autoroute :** 320 / 360 / 351 / 250 km **Temps de charge prise domestique / Wallbox 7,4 / 50 kW :** 32 h / 9 h 25 / 1 h 10 (80 %) **L / l / h / emp. :** 4,09 / 1,73 / 1,57 / 2,59 m **Coffre :** 325 dm³ **Prix :** 34 800 € **Bonus :** 7 000 €

YANN LEFEBVRE

2e OPEL CORSA-E 136 ch / 50 kWh

À partir de **24 300 €***



ARNAUD SAUNIER

Le véritable atout de la Corsa-e par rapport à sa cousine e-208 n'est pas tant son autonomie que son prix plus ajusté.

En bref

Moteur : 136 ch (Sport). 260 Nm à 300 tr/mn (Sport) **Batterie :** 50 kWh **0 à 100 km/h :** 8,9 s **V. max. :** 151 km/h **Autonomie moy./ville/route/autoroute :** 291/333/317/223 km **Temps de charge Wallbox 7,4/100 kW :** 8 h/30 mn (80%) **Prix :** 31 300 € **Bonus :** 7 000 €

Et l'élève dépassa la maîtresse

Sur le papier, elle fait tout comme sa cousine de chez Peugeot : même châssis, même moteur de 136 ch en mode Sport (109 ch en Confort, 82 ch en Éco), même batterie de 50 kW… Mais comment fait-elle pour aller un peu plus loin ? Le poids ? Même pas. Sur notre balance, 2 kilos seulement les séparent. Alors ? Pour être franc, l'une a été mesurée par une douce journée de 20 °C, l'autre, à la fraîche ! Ceci peut expliquer cela. Car ceux qui roulent en électrique savent que ces petites choses délicates n'aiment pas les températures extrêmes. Il n'en reste pas moins que la Corsa-e fait tout aussi bien que l'e-208 : elle est aussi performante, se tient correctement sur la route et présente bien. Allez, c'est vrai… un peu moins bien, du moins plus simplement, et elle est aussi un peu plus ferme en confort. Mais elle est également moins chère. Un argument qui mérite bien de lui griller la politesse.

Le bilan aj ★★★★☆

3e PEUGEOT E-208 136 ch / 50 kWh

À partir de **25 700 €***

T'as le look, cocotte !

Thermique ou électrique, la 208 cartonne ! Il faut dire qu'elle coche toutes les cases de l'époque : look sympa sans en faire trop, ambiance originale, technos au goût du jour (sauf peut-être le GPS) et, surtout, une tenue de route qui donne envie de tirer à la courte paille pour savoir qui aura le privilège d'en prendre le volant. L'autonomie n'est pas en reste. Certes, la 208 ne bat pas de record, mais elle assure un peu plus de 300 km en ville avec une charge, ce qui, pour une citadine, est plus que suffisant. Même alourdie par sa batterie, l'e-208 garde ce petit truc en plus qui donne le sourire à son conducteur et que les autres n'ont pas. Reste que, forte de son succès, l'e-208 fait payer ses qualités un peu cher.

Le bilan aj ★★★★☆



PSA a fait le choix de ne pas proposer de modèles spécifiquement électriques. Une e-208 est avant tout une 208, et c'est très bien ainsi !

YANN LEFEBVRE

En bref

Moteur : 136 ch en Sport. 260 Nm **Batterie :** 50 kWh **0 à 100 km/h :** 8,9 s **V. max. :** 150 km/h **Autonomie moy./ville/route/autoroute :** 267/312/291/200 km **Temps charge Wallbox 7,4/100 kW :** 8 h/30 mn (70%) **Prix :** 32 700 € **Bonus :** 7 000 €

Et les autres…

4e : Renault Zoe R 110 ch (317 km) • **5e : BMW i3** 170 ch (255 km) • **6e : Fiat 500** 118 ch (243 km) • **7e : Honda e Advance** 154 ch (220 km) • **8e : Mini Cooper** SE 184 ch (205 km)…

* Bonus déduit.

Les compactes

1re NISSAN LEAF e+ 217 ch / 62 kWh

À partir de **33 300 €***

L'avantage de l'âge

Preuve que l'expérience paie ! Jamais une compacte électrique n'avait réussi à parcourir autant de kilomètres entre deux recharges sur notre base d'essais…



La Nissan Leaf se décline avec deux capacités de batterie : 40 ou 62 kWh. Forcément, cela détermine l'autonomie.

PHOTOS DENIS MEUNIER

Comme la Renault Zoe, la Leaf compte parmi les "historiques" de la voiture électrique. Apparue en Europe il y a dix ans, élue Voiture de l'année 2011, elle a aussi été, jusqu'en décembre 2019, l'électrique la plus vendue dans le monde ! La deuxième mouture, lancée en 2018, se décline avec une capacité de batterie de 40 kWh ou 62 kWh. L'autonomie grimpe en flèche avec le plus gros accumulateur, tout comme les performances, la puissance passant de 150 à 217 ch.

En 2021, la japonaise a gommé certains de ses défauts, notamment avec une connectivité optimisée, ainsi qu'un volant désormais réglable en hauteur et en profondeur. Étendue sur 4,49 m, elle s'avère accueillante et sûre, s'appuyant sur un ensemble complet d'assistants à la conduite. L'agrément de conduite pâtit toutefois d'un amortissement mollasson (dont profite le confort), d'une direction trop assistée et d'une motricité régulièrement prise en défaut. La Leaf patine souvent, un détail qu'elle doit aussi à ses pneus "verts", qui nuisent également aux distances d'arrêt lors des gros freinages. La nipponne, onéreuse, se prête bien à de longs parcours du quotidien. Sa puissance de charge maximale est de 50 kW sur une borne rapide avec connecteur CHAdeMO, moins répandu que le Combo CCS.

Le bilan aj ★★★★☆

La Leaf peut rouler longtemps, se révèle confortable, bien équipée et spacieuse. Mais elle souffre d'un tarif élevé, d'une ergonomie parfois discutable et d'un comportement placide.

Autonomie
326 km en moyenne

Temps de charge
11 h 30 sur 7,4 kW

En chiffres

Moteur : synchrone. 217 ch. 340 Nm **Batterie :** lithium-ion / 62 kWh **Boîte :** 1 rapport
Poids : 1 730 kg **0 à 100 km/h :** 8,2 s **V. max. :** 162 km/h **Autonomie moyenne / ville / route / autoroute :** 326 / 364 / 340 / 276 km **Temps charge prise domestique / Wallbox 7,4 / 50 kW :** 32 h / 11 h 30 / 1 h 30 **L / l / h / emp. :** 4,49 / 1,79 / 1,55 / 2,70 m
Coffre : 438 dm³ **Prix :** à partir de 40 300 € **Bonus :** 7 000 €

Avec ses 4,49 m de long, la nipponne se montre habitable et confortable.

2e VOLKSWAGEN ID.3 Pro Performance 204 ch / 58 kWh

À partir de **31 400 €***



Malgré un lancement compliqué, l'ID.3 est promise à une belle carrière...

YANN LEFEBVRE

En bref

Moteur : 204 ch. 310 Nm **Batterie :** 58 kWh **0 à 100 km/h :** 7,7 s **V. max. :** 163 km/h
Autonomie moy./ville/route/autoroute : 325/329/369/278 km **Temps charge Wallbox 7,4/50 kW :** 8 h/5 h 30/1 h 10 **Prix :** à partir de 38400 € **Bonus :** 7000 €

Retardée mais bien bâtie

La puissance de feu de Volkswagen est telle que le lancement de l'ID.3 était scruté avec une attention toute particulière. Et ça valait le coup : les livraisons ont été longuement retardées, à cause d'une architecture électronique défaillante. Si les modèles produits en 2021 ne sont plus affectés, l'histoire a fait du bruit. Mais cela n'a jamais nui à l'autonomie d'une compacte spacieuse, agréable et dotée d'un petit diamètre de braquage, qui s'avère donc très maniable. Jouissant de performances flatteuses et d'un comportement routier très sain, l'allemande ne pâtit que d'une finition imparfaite, d'un freinage pas évident à doser en ralentissement et de l'absence d'un mode One Pedal permettant de s'arrêter au feu rouge sans utiliser la pédale de frein. Mais cela n'empêche pas l'ID.3 de filer aussi loin que la Leaf entre deux recharges, voire plus loin sur le réseau secondaire.

Le bilan aj ★★★★☆

3e CITROËN Ë-C4 136 ch / 50 kWh

À partir de **28 600 €***

Coffret cadeau

L'emballage change, le jouet est le même : la nouvelle ë-C4 reprend tout des versions électriques des Peugeot 208 *(lire p. 57)*, 2008, DS 3 et Opel Corsa : plate-forme e-CMP, moteur synchrone de 100 kW maxi et batterie de 46,2 kW utiles. La recette est connue et, à défaut de battre des records d'autonomie, elle fonctionne plutôt bien. Les performances restent modestes, mais l'ë-C4 brille par sa douceur et peut flirter avec les 300 km en ville. Elle sait d'ailleurs profiter d'une charge de 100 kW et ainsi faire 80 % du "plein" en 30 minutes selon Citroën. Mais attention au coût d'une telle recharge. À bord, cette compacte légèrement surélevée s'avère vraiment très confortable. Elle est agréable à vivre mais, à l'arrière, elle se révèle moins habitable que l'ID.3.

Le bilan aj ★★★☆☆

YANN LEFEBVRE

En bref

Moteur : 136 ch. 260 Nm **Batterie :** 50 kWh **0 à 100 km/h :** 10,1 s **V. max. :** 152 km/h
Autonomie moyenne/ville/route/autoroute : 266/294/289/216 km **Temps de charge Wallbox 7,4/50 kW :** 8 h/1 h 10 **Prix :** à partir de 35600 € **Bonus :** 7000 €



La Citroën, très confortable, partage ses entrailles avec tous les autres modèles électriques du groupe PSA.

Et les autres...

4e Hyundai Ioniq 136 ch (246 km) • **5e Nissan Leaf** 150 ch (216 km)...

* Bonus déduit.

Les SUV compacts

1er FORD MUSTANG MACH-E
Extended Range 351 ch / 99 kWh AWD

À partir de **65 500 €**

Une Mustang d'un autre genre

Dans la catégorie des SUV, c'est le Ford Mustang Mach-E, l'une des dernières nouveautés du segment, qui propose la meilleure autonomie.

Sur le papier, la version passée sur notre base de mesures n'est pas celle qui parcourt le plus de kilomètres entre deux bornes de recharge. En effet, le Mach-E se décline avec plusieurs capacités de batterie, de 76 ou 99 kWh, mais aussi avec deux transmissions, à deux ou quatre roues motrices. "Notre" variante profitait de la grosse batterie, mais disposait d'une transmission intégrale, plus "énergivore"… Elle permet tout de même de parcourir environ 400 km selon notre constat.

Animé par deux moteurs électriques cumulant 351 ch, cet original et imposant SUV à cinq places, de 4,72 m de long, jouit de sérieuses performances, mais pâtit d'un confort ferme. À bord, la qualité d'assemblage, assez quelconque, impressionne moins que la technologie embarquée, à l'image de l'écran d'instrumentation et de l'immense tablette tactile de 15,5 pouces. L'américain, produit au Mexique, affiche aussi de belles cotes d'habitabilité et bénéficie de deux coffres ; la soute arrière accueille 500 dm³ et, sous le capot, un espace de 90 dm³ permet d'emporter une valise supplémentaire. Côté recharge, via une borne rapide, ce potentiel rival du BMW iX3 peut accepter jusqu'à 150 kW. De quoi recouvrer 80 % de son autonomie en 45 minutes seulement.

Le bilan aj ★★★★☆

Malgré un amortissement trop raide et une finition décevante, ce modèle imposant, innovant et performant séduit par son look et sa belle autonomie. Mais son tarif lui interdit l'accès au bonus écologique.

Autonomie
399 km en moyenne

Temps de charge
15 h sur 7,4 kW

YANN LEFEBVRE

Le Mach-E n'a ni l'allure, ni la sportivité d'une Mustang, malgré une puissance très respectable. Et côté sonorité, c'est le calme plat…

En chiffres

Moteur : 2 synchrones. 351 ch. 580 Nm **Batterie :** lithium-ion/99 kWh **Boîte :** 1 rapport **Poids :** 2214 kg **0 à 100 km/h :** 6,4 s **V. max. :** 184 km/h **Autonomie moyenne/ville/route/autoroute :** 399/419/440/338 km **Temps de charge prise domestique/Wallbox 7,4/50 kW :** 43 h/15 h/2 h 10 **L/l/h/emp. :** 4,72/1,89/1,63/2,99 m **Coffre :** 500 dm³ **Prix :** à partir de 65 500 €(1) **Bonus :** 0 €

(1) 56 500 € en version deux roues motrices.

2e KIA E-SOUL 204 ch / 64 kWh

À partir de **33 090 €***



YANN LEFEBVRE

Rival potentiel du Peugeot e-2008, l'e-Soul est capable de parcourir de bien plus longues distances sans recharger.

En bref

Moteur : 204 ch. 395 Nm **Batterie :** 64 kWh **0 à 100 km/h :** 8,4 s **V. max. :** 171 km/h
Autonomie moy./ville/route/autoroute : 397/430/423/340 km **Temps de charge Wallbox 7,4/50 kW :** 12 h/1 h 50 **Prix :** à partir de 40 090 € **Bonus :** 7 000 €

Âme citadine

Le Soul – "l'âme" en anglais – partage avec le Niro et ses cousins badgés Hyundai une motorisation électrique efficace, dont l'autonomie est qualifiée à juste titre de "grande" avec la batterie de 64 kWh. Sous sa cubique carrosserie, l'e-Soul cache une machine électrique de 204 ch, générant de très bonnes accélérations et reprises. Mais les roues avant ont du mal à encaisser l'arrivée de la cavalerie, se laissant aller à de petits patinages réguliers. Le comportement routier demeure toutefois sécurisant aux commandes de ce modèle coréen, qui propose un environnement assez classique, avec une présentation tout en rondeurs, et qui peut profiter d'un équipement haut de gamme. Mais l'e-Soul, garanti 7 ans, reste un citadin dans l'âme. Son gabarit de 4,20 m va de pair avec une habitabilité convenable mais mesurée et un volume de coffre plutôt restreint.

Le bilan aj ★★★★☆

3e HYUNDAI KONA ELECTRIC 204 ch / 64 kWh

À partir de **32 900 €***

Efficacité maximale

Deux ou quatre roues motrices, essence, diesel, hybride ou électrique : le Kona compte parmi les rares modèles du marché à proposer autant de déclinaisons. La version "à piles", potentielle rivale du Peugeot e-2008, se distingue par sa batterie : celle-ci peut afficher 39 ou 64 kWh, des capacités couplées respectivement à des moteurs de 136 ou 204 ch. C'est d'ailleurs la version la plus performante qui remporte le plus grand succès et qui, selon notre propre cycle d'essai, peut parcourir plus de 390 km entre deux prises. Une performance remarquable pour ce crossover de 4,21 m de long, à la présentation conventionnelle mais ergonomique, qui souffre toutefois d'une habitabilité moyenne à l'arrière et d'un petit volume de coffre. Une fois relié à une borne rapide de 50 kW, le coréen n'a besoin que d'une heure pour recharger sa batterie de 10 à 80 %.

ULI SONNTAG

En bref

Moteur : 204 ch. 395 Nm **Batterie :** 64 kWh **0 à 100 km/h :** 7,4 s **V. max. :** 173 km/h
Autonomie moy./ville/route/autoroute : 393/405/421/355 km **Temps de charge Wallbox 7,4/50 kW :** 12 h/1 h 50 **Prix :** à partir de 39 900 € **Bonus :** 7 000 €



Le bilan aj ★★★★☆

Et les autres…

4e **Kia e-Niro** 204 ch (381 km) • 5e **Volvo XC40** Recharge P8 408 ch (325 km) • 6e **Peugeot e-2008** 136 ch (259 km) • 7e **MG ZS EV** 143 ch (230 km) • 8e **DS 3 Crossback E-Tense** 136 ch (227 km) • 9e **Mazda MX-30** 145 ch (191 km)…

* Bonus déduit.

Les SUV de luxe

1er AUDI E-TRON 55 quattro 408 ch / 95 kWh

À partir de **84 200 €**

Bon conducteur

Parmi les SUV électriques mesurés par nos soins, celui de la marque aux anneaux est celui qui va le plus loin. Ça tombe bien, c'est également l'un des plus agréables à conduire.

Paradoxalement, le lauréat de notre top 3 dans la catégorie des SUV électriques de luxe s'avère l'un de ceux qui, parmi une offre qui ne cesse de s'élargir, ne reposent pas sur une plate-forme réservée à ce type de motorisation. L'e-tron s'appuie, en effet, sur une déclinaison de l'architecture MLB Evo, commune à plusieurs Audi, le plus souvent thermiques. Une solution en théorie moins favorable à l'intégration des différents éléments de la chaîne de traction et, donc, à l'optimisation de leurs performances. Mais dans la pratique, mesurée par nos soins, l'autonomie de cette version 55 quattro atteint 387 km en moyenne.

Ce qui peut laisser sur leur faim ceux qui s'imaginaient déjà sur la route des vacances au volant d'un tel engin. Pourtant, dans le genre, difficile de trouver mieux. Moins puissante (et plus abordable), l'entrée de gamme 50 quattro de 313 ch n'en offre pas davantage en préférant la batterie de 71,2 kWh à celle de 95 kWh ici présente. Sans qu'elles portent donc franchement préjudice à cet e-tron, ces racines techniques partagées avec d'autres modèles de la marque confèrent, en revanche, un certain naturel à sa conduite. En dépit d'une masse délirante, ce mastodonte performant, confortable et bien construit donne l'agréable sensation d'évoluer en terrain connu, l'agrément de l'électrique en plus.

Le bilan aj ★★★★☆

L'e-tron 55 quattro est l'un des SUV premium électriques qui se prêtent le mieux au voyage. Mais il n'atteint pas encore la flexibilité de ses équivalents thermiques ou hybrides rechargeables, souvent moins onéreux à l'achat.

Depuis l'été dernier, l'e-tron se décline dans une seconde carrosserie Sportback au profil plus fuyant.



ARNAUD SAUNIER

En chiffres

Moteur : 2 asynchrones. 408 ch. 664 Nm **Batterie :** lithium-ion/95 kWh
Boîte : 1 rapport **Poids :** 2606 kg **0 à 100 km/h :** 6,2 s **V. max. :** 198 km/h
Autonomie moy./ville/route/autoroute : 387/422/405/335 km **Temps de charge prise domestique/Wallbox 7,4/150 kW :** 26 h/13 h/48 mn **L/l/h/emp. :** 4,90/1,94/1,63/2,93 m
Coffre : 608 + 44 dm³ **Prix :** à partir de 84200 € **Bonus :** 0 €

2e JAGUAR I-PACE EV400 400 ch / 90 kWh

À partir de **79 990 €**

FLORIAN GROUT

En bref

Moteur : 400 ch. 696 Nm **Batterie :** 90 kWh **0 à 100 km/h :** 5,2 s **V. max. :** 205 km/h
Autonomie moyenne/ville/route/autoroute : 372/396/420/302 km
Temps charge Wallbox 7,4/100 kW : 12 h 30/1 h **Prix :** à partir de 79 990 € **Bonus :** 0 €



L'I-Pace fait honneur à son blason : c'est sans doute lui qui concilie le mieux sportivité et autonomie correcte.

Le bilan aj ★★★★☆

Pour le plaisir

Relégué à seulement quelques encablures de l'e-tron 55 quattro en matière d'autonomie moyenne, l'I-Pace donne encore plus envie de conduire que l'Audi. Ce lourd félin pilote un peu plus finement ses deux moteurs (un par essieu) pour dévoiler un comportement agréablement sportif, qui suggère plutôt celui d'une efficace propulsion que celui d'une placide intégrale. Dans cette version EV400, les performances sont, en prime, à l'avenant. Dommage que les possibilités de recharge de son pack lithium de 90 kWh soient légèrement restreintes par une puissance admise limitée à 100 kW, alors que cette valeur ne cesse de grimper chez la concurrence. La mise à jour intervenue l'été dernier permet tout juste d'accélérer (tout est relatif…) le "plein" à domicile grâce à un chargeur embarqué de 11 kW, contre 7,4 auparavant.

3e TESLA MODEL X 100D 422 ch / 100 kWh

À partir de **99 990 €**

Le plus borné

Tesla est un constructeur un rien cachottier, coutumier de régulières mises à jour dont il ne se vante pas systématiquement. Or, avouons-le, les mesures de notre Model X 100D ne sont pas de dernière fraîcheur. Ses 370 km d'autonomie moyenne relevés hier ne reflètent donc pas nécessairement la réalité d'aujourd'hui. Ce qui ne doit pas occulter le fait que le SUV californien, moins grisant à conduire que ses rivaux européens, a bon appétit. Sa masse et sa surface frontale de supertanker ne sont pas un cadeau en matière de consommation. Mais à la limite, peu importe l'autonomie tant le réseau de charge spécifique de la marque s'avère toujours plus abouti. Grâce à la multiplication et à la montée en puissance des superchargeurs (jusqu'à 250 kW), faire le "plein" à une borne n'est plus beaucoup plus fastidieux qu'à une pompe.

Le bilan aj ★★★☆☆

En bref

Moteur : 422 ch. 660 Nm **Batterie :** 100 kWh **0 à 100 km/h :** 5,7 s **V. max. :** 250 km/h
Autonomie moyenne/ville/route/autoroute : 370/357/416/338 km **Temps charge Wallbox 7,4/250 kW :** 14 h/30 mn **Prix :** à partir de 99 990 € **Bonus :** 0 €



YANN LEFEBVRE

Le SUV Tesla ne fait pas la différence par son autonomie mais par un réseau de bornes un peu plus abouti.

Et les autres…

4e **Mercedes EQC** 4Matic 408 ch (332 km) • 5e **Volvo XC40** Recharge T8 408 ch (325 km)…

Les berlines sportives

1re TESLA MODEL S Grande Autonomie 540 ch / 100 kWh

À partir de **89 990 €**

Watt else?

Veuillez nous pardonner ce énième jeu de mots mais, sincèrement, il n'y a pas de voiture électrique plus convaincante que la célèbre berline californienne.

C'est comme le Port-Salut, c'est écrit dessus. La Tesla Model S Grande Autonomie dispose tout bonnement du plus grand rayon d'action de notre palmarès, toutes catégories confondues. Obtenus avant son imminente mise à jour, prévue pour le deuxième semestre 2021, les 491 km mesurés en moyenne se tiennent encore assez éloignés des plus de 600 km estimés, pour ne pas dire fantasmés, par la firme américaine. Mais les 562 km réalisés sur parcours routier s'avèrent tout de même très encourageants, voire rassurants. Certaines routières thermiques, dont le réservoir de carburant ne cesse de rétrécir au fil des générations, ne couvrent pas davantage de distance avec un seul plein.

Cela dit, après l'autonomie demeure évidemment la question du ravitaillement. Or, si l'entreprise pilotée par Elon Musk possède une telle avance sur le reste de la production mondiale en matière de mobilité électrique, c'est parce qu'elle mène les deux chantiers de front depuis un certain temps déjà. Ayant pris la peine de déployer ses propres bornes de recharge sans attendre l'accord d'un quelconque partenaire, Tesla permet à ses clients de s'appuyer sur un réseau fiable et grandissant de puissants superchargeurs (jusqu'à 250 kW), capables de garantir plusieurs centaines de kilomètres d'autonomie en quelques dizaines de minutes.

Le bilan aj ★★★★☆

Grâce à une autonomie en progrès et à un réseau de superchargeurs de plus en plus étoffé, il est aujourd'hui possible de profiter pleinement de la performante Model S. Ce qui n'a pas toujours été le cas…

La berline californienne se classe première de notre palmarès. Avant même sa prochaine mise à jour prévue après l'été.



YANN LEFEBVRE

En bref

Moteur : 2 asynchrones. 540 ch. 755 Nm **Batterie :** lithium-ion / 100 kWh **Boîte :** 1 rapport **Poids :** 2 221 kg **0 à 100 km/h :** 4,6 s **V. max. :** 250 km/h ** **Autonomie moyenne / ville / route / autoroute :** 491 / 484 / 562 / 427 km **Temps de charge prise domestique / Wallbox 7,4 / 250 kW :** 34 h / 14 h / 30 mn. **L / l / h / empattement :** 4,97 / 1,97 / 1,45 / 2,96 m **Coffre :** 710 + 90 dm³ **Prix :** à partir de 89 990 € **Bonus :** 0 €

Autonomie
491 km en moyenne

Temps de charge
14 h sur 7,4 kW

2e TESLA MODEL 3 Grande Autonomie 440 ch/74,5 kWh

À partir de **48990 €***

YANN LEFEBVRE

Décidément, Tesla truste les premières places de notre classement. En prime, la "petite" Model 3 est presque aussi performante que la "S".

Autonomie 423 km en moyenne

Temps de charge 13 h sur 7,4 kW



En bref

Moteur : 440 ch. 493 Nm **Batterie :** 74,5 kWh **0 à 100 km/h :** 4,9 s **V. max. :** 233 km/h
Autonomie moyenne/ville/route/autoroute : 423/425/479/365 km **Temps de charge Wallbox 7,4/250 kW :** 13 h/20 mn **Prix :** à partir de 51990 € **Bonus :** 3000 €

La petite qui monte

À la 2e place de ce palmarès, la Tesla Model 3 ne fait pas encore vraiment de l'ombre à sa grande sœur Model S, du moins en matière d'autonomie. La cadette continue de rendre une grosse soixantaine de kilomètres à son aînée en moyenne. Mais concernant les autres critères, ça se discute. Au moins aussi agréable à conduire, à peine moins performante, la "3" est aussi franchement plus abordable. Moins de 50000 €, bonus déduit ! Pas facile de trouver aussi véloce à ce tarif… à part au rayon motos. Et puis, sa plus petite batterie peut être vue comme un atout : en faire le "plein" via l'un des puissants superchargeurs de la firme exige un temps d'arrêt plus court. En soignant un peu plus sa qualité de fabrication, cette Tesla se donnerait encore plus de chances de nous faire oublier ses rivales thermiques.

Le bilan aj ★★★★☆

3e PORSCHE TAYCAN TURBO 680 ch/93,4 kWh

À partir de **156334 €**

Pour le sport

La Taycan n'est pas un choix très rationnel. Encore moins dans sa puissante version Turbo capable de cumuler 680 ch quelques secondes durant. Les sensations de conduite sont dignes de son blason, les performances aussi. Cependant, son tarif frise le délire et, pour autant, son autonomie moyenne ne fait pas d'elle une grande voyageuse. Pour ne rien arranger, les mailles du réseau de recharge rapide Ionity, bien que conjoint à plusieurs constructeurs, sont encore un peu trop larges sur notre territoire. Toutefois, avant de nous faire un avis définitif sur la souplesse d'usage de la berline de Zuffenhausen, nous prendrons prochainement soin de mesurer l'autonomie de sa version de base, simple propulsion supposée plus sobre, accédant en option à la "grosse" batterie de 93,4 kWh des Turbo et Turbo S.

YANN LEFEBVRE

En bref

Moteur : 680 ch. 850 Nm **Batterie :** 93,4 kWh **0 à 100 km/h :** 3,6 s **V. max. :** 260 km/h**
Autonomie moyenne/ville/route/autoroute : 399/354/454/390 km **Temps de charge Wallbox 7,4/270 kW :** 14 h/23 mn **Prix :** à partir de 156334 € **Bonus :** 0 €



La Taycan ne va pas aussi loin que la Model S, mais elle la surclasse en sensations et au niveau de l'efficacité de son comportement routier.

Le bilan aj ★★★★☆

Autonomie 399 km en moyenne

Temps de charge 14 h sur 7,4 kW

* Bonus déduit. ** Donnée constructeur.

Et les autres…

On les cherche encore.

FORD KUGA 2.5 DURATEC FHEV 190 ch e-CVT ST-Line X
FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV 225 ch e-CVT ST-Line X

Ici photographiés dans deux finitions différentes, les Kuga hybride et hybride rechargeable sont sinon esthétiquement semblables.





❶ Dans les deux cas, la transmission à variation continue fait appel à un sélecteur rotatif qui peut parfois se montrer récalcitrant lors de manœuvres effectuées à la hâte.
❷ En matière de finition, le meilleur côtoie le moins bon. À l'image, ici, des jolies surpiqûres sur le volant, qui cohabitent avec des boutons à l'aspect et au toucher très quelconques.





Bien que ces deux Kuga soient séparés d'environ 150 kg, il n'y en a pas un franchement plus agile que l'autre. La sagesse reste le maître mot.

MÊME UNE FOIS SA BATTERIE VIDE, L'HYBRIDE RECHARGEABLE NE CONSOMME PAS PLUS GRÂCE À UNE CHARGE RÉSIDUELLE NON NÉGLIGEABLE •••

Le Kuga ici photographié ne correspond pas à la version PHEV que nous avons essayée et mesurée. Quant à la version FHEV, elle a été mesurée en transmission intégrale.

MATCH

Avec ou sans fil

Témoin d'une électrification galopante, le SUV compact à l'ovale bleu se décline non pas dans une mais dans deux versions hybrides essence. L'une est rechargeable, l'autre non. Alors, pour vous, ce sera avec ou sans fil ?

Par **Romain Vannier** Photos **Arnaud Saunier**

NOS MESURES

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

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

	FORD KUGA FHEV 190 ch e-CVT	FORD KUGA PHEV 225 ch e-CVT

LA TECHNIQUE

La chaîne de traction des deux Kuga hybrides s'articule autour des mêmes principaux organes : un 4 cylindres 2.5 essence atmosphérique et un moteur électrique synchrone, tous deux associés par le biais d'un train épicycloïdal gérant la répartition des énergies et faisant office de variateur. Quelques nuances émergent. La version PHEV, rechargeable et légèrement plus puissante, se distingue par sa batterie dont la capacité atteint 14,4 kWh, contre seulement 1,1 kWh pour celle de son homologue sans fil. Mais le Kuga FHEV a le mérite d'être compatible avec une transmission intégrale (+ 2 000 €).

LE GAGNANT : ÉGALITÉ

Moteur/Transmission		
Puissance cumulée maxi	190 ch à 5 500 tr/mn (1)	225 ch (2)
Couple maxi	200 Nm + 235 Nm (élec.)	200 Nm + 230 Nm (élec.)
Type	4 cyl. en ligne, ess. + 1 élec.	4 cyl. en ligne, ess. + 1 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	2 488 cm³/8 CV	2 488 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	variateur/1	variateur/1
Batterie/capacité	lithium-ion/1,1 kWh	lithium-ion/14,4 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	12 m	12 m
Pneumatiques	225/60 R 18	225/55 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,63/1,88/1,67/2,71 m	4,63/1,88/1,67/2,71 m
Poids/tractable freiné	1 714/1 600 kg	1 857/1 200 kg

(1) 153 ch à 5 500 tr /mn + 36 ch (élec.). (2) 164 ch + 61 ch (élec.).

LA CONDUITE

Rechargeable ou non, le Kuga hybride n'offre pas le grand frisson. Dans tous les cas équipé d'une direction particulièrement muette, il se contente d'un comportement placide, surveillé de très près par un ESP qui ne tolère pas la moindre fantaisie. Compte tenu de ce naturel indolent, l'embonpoint du PHEV, dû à sa plus grosse batterie, ne fait pas une grande différence. À l'inverse, ses 35 ch cumulés supplémentaires s'avèrent notables et pas seulement chronomètre en main. À son volant, il est également plus facile de prolonger les agréables phases de fonctionnement 100 % électrique, y compris lorsque ses "piles" sont vides, car leur charge résiduelle demeure plus importante.

LE GAGNANT : KUGA PHEV

Performances/Freinage		
1 000 m d.a.	30,8 s	30,2 s (3)
0 à 100 km/h	9,6 s	9,4 s (3)
90 à 130 km/h en Drive	7,9 s	7,4 s (3)
Vitesse maxi (électrique)	192 km/h	191 km/h (136 km/h)
Freinage à 50/90/130 km/h	9/31/65 m	10/31/65 m

(3) Les performances relevées sont identiques batterie pleine ou vide.



❶ Sur le Kuga, le combiné d'instruments numérique de 12,3 pouces fait son apparition de série dès le deuxième niveau de finition, baptisé Titanium. ❷ L'interface multimédia tactile dispose d'un écran agréablement réactif. Surtout, des fonctions élémentaires telles que la climatisation et la radio restent accessibles par le biais de commandes physiques.



FORD KUGA 2.5 DURATEC FHEV 190 ch e-CVT ST-Line X
FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV 225 ch e-CVT ST-Line X

L'avis de Romain Vannier



Rechargeable ou non, le Kuga offre une douceur appréciable, mais il procure trop peu de sensations pour me séduire.

50%
Quotient Émotionnel

L'ergonomie ne souffre pas de travers particuliers, même s'il reste dommage de ne pas pouvoir s'installer un peu plus près du plancher.



❶ La banquette arrière coulissante sur 15 cm n'apparaît de série qu'à partir du niveau de finition ST-Line X, soit le dernier avant le haut de gamme Vignale. Mais l'espace ne manque pas.
❷ La batterie de l'hybride rechargeable s'avère particulièrement bien intégrée, puisque le volume de coffre n'en pâtit aucunement. C'est très rare, quelle que soit la catégorie. Le seuil de chargement est, en revanche, assez haut.



FORD KUGA FHEV

PLUS
Autonomie totale
Équipement complet
Compatibilité avec la transmission intégrale

MOINS
Comportement quelconque
Tarif voisin du PHEV
Performances moyennes

FORD KUGA PHEV

PLUS
Sobriété
Autonomie électrique
Aspects pratiques préservés

MOINS
Confort ferme à faible allure
Conduite aseptisée

MATCH

FORD KUGA FHEV 190 ch e-CVT	FORD KUGA PHEV 225 ch e-CVT

LA VIE À BORD

L'une des principales faiblesses d'une voiture hybride rechargeable est habituellement son moindre volume de coffre à cause d'une batterie plus encombrante. Mais bien pensé, avec son pack lithium-ion parfaitement intégré dans le plancher, le Kuga PHEV conserve un volume de chargement équivalent à celui de son frère hybride "tout court". Bien joué ! D'une dotation aussi riche dans cette finition ST-Line X, il hérite également de la banquette arrière coulissante sur 15 cm pour servir la modularité.

LE GAGNANT : ÉGALITÉ

Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	20-35 cm	20-35 cm
Largeur aux coudes AV / AR	150 / 144 cm	150 / 144 cm
Volume du coffre	500-641 dm³ (1)	500-641 dm³ (1)
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	45,9 / 64,6 / 66,9 dB	50 / 64,1 / 66,5 dB

(1) Selon la position de la banquette coulissante.

LE BUDGET

À finition équivalente, 3 000 € séparent ces deux Kuga, en faveur de la version Full Hybrid. Mais cet avantage chute à 1 000 € après déduction des 2 000 € de bonus écologique auxquels l'hybride rechargeable est éligible jusqu'au 30 juin 2021. D'un surcoût donc extrêmement raisonnable, le Kuga PHEV se paie, en prime, le culot, selon nos mesures, de ne pas consommer davantage de carburant fossile que son homologue FHEV, certes essayé ici avec quatre roues motrices. Et ce, quels que soient son utilisation, urbaine ou non, et l'état de charge de ses batteries ! Alors pour peu que vous le connectiez régulièrement à une prise de courant…

LE GAGNANT : KUGA PHEV

Prix	**41 400 €**	**44 400 €**
Bonus écologique (CO_2)	0 € (128 g/km)	2 000 € (32 g/km)
Prix du modèle essayé*	48 850 €	45 500 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

* Avec options et bonus inclus

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL active, aide au démarrage en côte, aide au parking AV/AR, banquette arrière rabattable 60/40 et coulissante, clim auto bizone, combiné d'instruments numérique 12,3 pouces, feux de route automatiques, hayon mains-libres, jantes alliage 18 pouces, phares à LED + feux de route auto, régulateur de vitesse, surveillance de pression des pneus, suspension Sport, système multimédia avec écran 8 pouces / Apple CarPlay et Android Auto / prises / audio B&O 10 haut-parleurs, vitres arrière surteintées…

Options

Affichage tête haute et phares adaptatifs à LED (1 650 €), crochet d'attelage rétractable (1 100 €), jantes alliage 19 / 20 pouces (450 / 1 250 €), pneus toutes saisons (400 €), toit panoramique (1 300 €)…

Consommations		
Moyenne | Moyenne bat. pl. / v.	7 l/100 km	0,0 / 6,7 l/100 km
Ville / route / aut. | v. / r. / aut. bat. v.	6,3 / 6,8 / 7,9 l/ 100 km	5,9 / 6,8 / 7,4 l/100 km
Autonomie / réservoir	771 km / 54 l	641 km / 43 l
Autonomie élec. moy. / ville	-	50 / 56 km
Chargeur embarqué	-	3,7 kW
Temps de charge 2,4 / 3,7 kW	-	3 h 20 / 5 h 30
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Espagne**	**Espagne**

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

KUGA PHEV

Capable d'enchaîner en moyenne 50 km d'un parcours varié sans brûler la moindre goutte de sans-plomb, puis de maîtriser aussi bien sa consommation que son équivalent non rechargeable une fois sa batterie vide, le Kuga hybride rechargeable ne s'avère même pas beaucoup plus coûteux à l'achat. Cerise sur le gâteau, ses aspects pratiques demeurent intacts.





❶ Les feux arrière à LED sont l'un des signes distinctifs de la finition ST-Line X. ❷ L'un de nos deux Kuga arbore des jantes de 18 pouces, l'autre de 19 pouces. Quoi qu'il en soit, le confort de marche reste ferme à basse vitesse. ❸ Le chargeur embarqué de la version PHEV est de 3,7 kW de série. Le temps de charge complète est au minimum de 3 h 30 environ.



LA DISCRÈTE

La Hyundai i30 n'a jamais vraiment fait de vagues, et son restylage ne change pas la donne, malgré sa nouvelle motorisation micro-hybride.

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

TOUT COMPRIS

En finition N Line, l'i30 est tout sauf donnée. À sa décharge, soulignons que son équipement est très complet : de l'accès mains-libres jusqu'au siège conducteur électrique en passant par les phares à LED, tout est de série, et le catalogue se limite à deux options. Et grâce à sa fameuse garantie 5 ans, la coréenne se place bien en rapport prix/équipement.

L'avis de Camille Pinet



Hyundai a prouvé avec le Tucson qu'il pouvait sortir du lot. Ce n'est clairement pas le cas de l'i30.

45%
Quotient Émotionnel

RIEN NE SERT DE COURIR…

Avec seulement 120 ch contre 130 ch pour la plupart de ses concurrentes, l'i30 est largement dominée en accélérations comme en reprises. Dès lors, mieux vaut prendre son mal en patience et profiter du silence de fonctionnement irréprochable du petit 3 cylindres, qui forme un couple assez bien accordé avec la transmission à double embrayage, douce et plutôt réactive.



AU GOÛT DU JOUR

Le restylage est l'occasion pour l'i30 de recevoir une nouvelle instrumentation semi-numérique et un système multimédia mis à jour. Complet et disposant d'un écran de 10,2 pouces, ce dernier souffre de menus peu intuitifs. Dommage car, pour le reste, cette i30 N Line affiche un habitacle soigné et une ergonomie des commandes sans reproche.



48 V, POURQUOI FAIRE ?

C'est la grande nouveauté sous le capot de l'i30 : l'arrivée d'un alterno-démarreur alimenté par une batterie et un réseau 48 V censé assister le 3 cylindres et faire baisser les consommations. Si le système est plutôt transparent pour le conducteur, son efficacité n'est pas prouvée par nos mesures. Beaucoup plus lourde que ses rivales, l'i30 consomme plus qu'une Mégane TCe 140 ch et que la Peugeot 308 PureTech 130 ch EAT8. C'est raté…

LA GERMANIQUE ATTITUDE

Forte de ses jantes de 18 pouces dans cette déclinaison N Line, la Hyundai assure un comportement routier efficace; mais pèche par la raideur de ses suspensions : en dessous de 50 km/h, aucune irrégularité de la chaussée n'est épargnée aux passagers. S'y ajoute la fermeté de la sellerie. L'i30 semble vouloir incarner une sportivité qui n'est guère en rapport avec le manque d'allant de son moteur.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

HYUNDAI i30
1.0 T-GDi 120 ch
DCT-7 48 V N 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	■ 120 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	■ 172 Nm à 1 500 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm³/6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. dble embrayage/7
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,5 m
Pneumatiques	225/45 VR 17
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,34/1,80/1,46/2,65 m
Poids/tractable freiné	■ 1 407 kg/700 kg
Performances	
1000 m d.a.	■ 33 s
0 à 100 km/h	■ 11 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 11,4 s
Vitesse maxi	■ 179 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/30/62 m
Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	■ 24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/142 cm
Volume de coffre	■ 427 dm³
Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	■ 36,2/66,6/69,6 dB

LE BUDGET

Prix	■	**31 150 €**
Malus écologique (CO_2)	■	100 € (135 g/km)
Prix du modèle essayé		31 780 €
Garantie	■	5 ans km illimité

Équipements de série ■
6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aides park. AV/AR, cam. de recul, capteurs pluie/luminosité, chargeur à induction, clim bizone, frein de parking auto, freinage auto d'urgence, instrumentation numérique, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, phares LED, régul. de vitesse adaptatif, rétros rabatt. élec., siège cond. élec., surveillance angles morts; syst. multimédia avec écran central tactile 10,25 pouces, vitrage AR surteinté…

Options
Peinture métal. (630 €), toit ouvrant pano. (990 €).

Consommations	
Moyenne	■ 7,4 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 7,4/7,2/7,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 675 km/50 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**République tchèque**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★☆☆

Homogène et moderne, l'i30 rend une copie honnête, mais reste en retrait des meilleures à cause de ses performances modestes, de sa consommation assez élevée et de ses suspensions trop fermes. Heureusement, elle peut toujours faire valoir son équipement.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Dans le contexte actuel, les sportives traditionnelles ne sont plus les bienvenues. Qu'importe, la nouvelle A3 ne renonce pas à sa tonique version S3. Tant mieux pour nos Experts, qui sont allés voir ce qu'elle avait dans le ventre.



Position de conduite idéale, ergonomie assez intuitive, malgré la profusion de technologies embarquées, et finition soignée : la S3 chouchoute son conducteur.



Elle n'oublie pas de souligner ses prétentions sportives : grosses jantes, extracteurs, becquet… tout y est. Elle se préoccupe moins du confort de ses passagers.



En dépit de ses efforts pour consommer le moins possible, la S3 est, hélas, pénalisée par un lourd malus.

AUDI S3

Sportback 310 ch - **56 740 €**
Malus écologique : de 6 724 à 8 254 €
(de 183 à 187 g/km de CO_2)



Précise, efficace, performante, la S3 sait aussi être relativement confortable pour peu que l'on engage le mode de conduite approprié.

PHOTOS YANN LEFEBVRE/DENIS MEUNIER



Franck Lagorce (Pilote)

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



Mélina Priam (Journaliste)

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



Ghislain Bacon (Taxi)

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

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

"C'est une auto avec laquelle on peut tout faire : aller acheter le pain, partir en vacances ou s'offrir une bouffée d'air à la montagne."

L'avis du pilote

100% Quotient Émotionnel

Ma mission du jour, si j'ai bien compris, c'est trouver un défaut à cette S3. Dur, dur ! À bord, ça frise la perfection : tout est conçu pour faire corps avec la machine. Les dispositifs embarqués sont performants, accessibles, lisibles. Ce qui est génial avec cette Audi, c'est sa polyvalence : elle sait tout faire ! Et elle le fait bien. Certes, elle est raide en suspension en mode Sport, mais c'est inévitable pour avoir une tenue de route précise et efficace. Il suffit de passer en Confort pour découvrir une tout autre voiture. Elle est vraiment amusante à conduire. Le train avant, précis, a du mordant, et un léger survirage arrive à la réaccélération : c'est joueur, mais jamais piégeux. La motricité est irréprochable, l'attaque de frein est bonne, mais ça pourrait être mieux. Sous le capot, il y a bien sûr ce qu'il faut et, surtout, le moteur est très bien épaulé par la boîte, parfaitement étagée. Bon allez, pour chicaner, je dirais que je suis déçu par la sonorité moteur et qu'un petit bouton pour activer un extracteur de son aurait constitué un plus.

"J'éprouve un peu d'émotion en pensant que cette S3 est peut-être la dernière de son espèce."

L'avis de la journaliste

90% Quotient Émotionnel

Il fut un temps, pas si lointain, où je vous aurais peut-être dit que cette S3 est efficace, mais pas sensationnelle. J'aurais aussi chouiné sur la linéarité de son 4 cylindres… Sauf que, dans le climat compassé actuel, c'est une vraie récréation ! Franck a raison, sa polyvalence est un atout. C'est d'ailleurs sans doute grâce à celle-ci qu'elle vit encore. Mais pour combien de temps ? Car si tout est fait pour aider les automobilistes à se convertir à l'électrique, tout est fait aussi pour les décourager de s'offrir une sportive. Pourtant, sa consommation (donc ses rejets de CO_2) n'est pas délirante : 8,6 l/100 km en moyenne et juste 8 l/100 km sur autoroute… Il y a dix ans, tout le monde en rêvait ! Aujourd'hui, ça rime avec 8000 € de malus. Aïe, ça pique ! Toutefois, Audi n'y va pas non plus avec le dos de la cuillère. Si le prix de base affiché n'est pas choquant dans l'absolu, n'oublions pas que pour se configurer une S3 aux petits oignons, il faut sélectionner nombre d'options qui font grimper l'addition à plus de 70000 €.

"Tout est fait pour le régal du conducteur. Les passagers, eux, sont moins à la fête."

L'avis du taxi

90% Quotient Émotionnel

Il suffit de titiller l'accélérateur pour sentir qu'elle a envie d'en découdre. Surtout en Sport. La S3 est une invitation à prendre les petites routes, mais c'est un piège à permis ! La direction est ferme, le moteur répond au quart de tour, la tenue de route inspire confiance, et je ne la trouve pas si inconfortable que cela. À bord, tout respire la sportivité et tout est fait pour servir la conduite : les tachymètres numériques, l'écran tactile très bien placé, la position de conduite… tout ! Les matériaux sont classieux, la finition est soignée, mais à ce prix-là, c'est la moindre des choses, non ? Pour ma part, je ne suis pas fan des aérateurs en "oreilles de lapin" de chaque côté de la casquette des compteurs. Et il faut accepter que tout ou presque passe par l'écran central. Les passagers sont moins chouchoutés : l'arrière est étriqué, la banquette manque de maintien pour les cuisses. J'émettrais un bémol sur l'insonorisation, car j'ai un sifflement au niveau du montant latéral qui vient me chatouiller les tympans… À ce tarif-là, c'est fâcheux.

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

Profitez de l'offre LIBERTÉ



1 jeudi sur 2 dont un Spécial Salon / an

+



4 n° de L'Auto-Journal évasion / an

+



1 n° du Guide de L'Auto-Journal / an

L'Auto-Journal sans engagement

7,20 € / mois seulement !

au lieu de ~~12,51 €~~*

-42%

+ vos 2 cadeaux



Valeur 40 €

1 Les écouteurs bluetooth

Ces écouteurs Bluetooth stéréo vous accompagneront partout lors de vos déplacements. Ils vous permettront d'écouter votre musique en toute discrétion et de recevoir vos appels téléphoniques.

Batterie : Lithium intégrée/DC5V. Connectique USB.
Porté : 10 mètres. Autonomie : 3 heures en marche.

2 Les versions numériques



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

AJ1082

1 - Je choisis mon offre d'abonnement :

☐ **L'Auto-Journal sans engagement** **-42%**

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 n° Spécial Salon / an + 5 guides / an pour **7,20 € / mois seulement** au lieu de ~~12,51 €~~* pendant 1 an puis 8,99 € par mois. Résiliable **sans frais** à tout moment. 1133347

MES CADEAUX : les écouteurs bluetooth et les versions numériques.

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

IBAN :

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

☐ **L'Auto-Journal pendant 1 an** -27 %

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

MES CADEAUX : **les versions numériques.** 1133354

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

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

C'est simple, rapide et 100% sécurisé

Kiosque Mag — Disponible sur kiosquemag.com

2 - J'indique mes coordonnées :

Tél. : Mobile :

Email :

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

☐ M. ☐ Mme Date de naissance :

**Nom :

**Prénom :

**Adresse :

**CP : **Ville :

Dater et signer obligatoirement :

À : _____

Date :

Signature :

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

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


CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital


Peugeot 2008

Erratum

Dans notre numéro 1079, j'indiquais l'arrêt de la production du 2008 PureTech 155. C'est une erreur de lecture de ma part, le SUV Peugeot est toujours disponible dans les concessions du constructeur, au tarif de 32 100 € en finition GT.


TOBIAS SAGMEISTER

Audi Q3

L'essai de l'Audi Q3 TFSI e, c'est pour quand ?

À quel moment comptez-vous faire l'essai du Q3 hybride rechargeable ? Je possède le dernier modèle, mais en diesel 150 ch, et je serais intéressé par ce nouveau moteur, étant donné que je roule beaucoup moins. ***D. P.***

Nous venons de mesurer et de tester l'Audi Q3 45 TFSI e qui affiche 245 ch et prétend pouvoir parcourir plus de 50 km en 100 % électrique. Nous prévoyons de publier un essai complet, sans doute dans notre prochain numéro, au plus tard dans le nº 1084.

ARNAUD SAUNIER

Remplacer mon coupé 406, mais par quel modèle ?

Je roule avec un coupé 406 V6 de 2003, un régal à conduire. Toutefois, je vais devoir changer. J'aimerais une "vraie voiture"… Une compacte entre 200 et 300 ch, mais le choix est limité. Pas de Mercedes (mon épouse n'aime pas), ni de SUV. L'idéal pour moi : un coupé 4 portes, mais c'est souvent trop cher. J'ai retenu la Volkswagen Golf GTI, la BMW 330i, l'Audi A4 204 ch, la Jaguar XE ou encore la Peugeot 508 225 ch. Alors, à votre avis : BMW, Audi, Peugeot ou Jaguar ? ***P. T.***

Volkswagen Golf GTI ou Peugeot 508 PureTech 225 pour un bon rapport plaisir de conduite/agrément de vie à bord. Ceci dans une enveloppe budgétaire contenue. Maintenant, si l'on met de côté la problématique économique, le modèle qui me semble correspondre le mieux à vos critères reste la BMW 330i (ou Série 4 Gran Coupé). Selon moi, c'est le meilleur moteur et cette berline offre un excellent comportement routier. J'éviterais la Jaguar et l'Audi, toutes deux en fin de carrière.


YANN LEFEBVRE

BMW 330i

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur **www.lechefdesessais.fr** ou contactez-nous par courrier/e-mail : 40, avenue Aristide-Briand – 92220 Bagneux Cedex – **autojournal@reworldmedia.com – www.autojournal.fr**

ARCHIVES J.-M. SOUQUET

LE GÉNIE DÉPOSE LES

Dans l'ombre des spectaculaires Citroën SM ou Renault Espace et des lucratives Citroën CX ou Renault 25, Robert Opron a également enfanté des projets révolutionnaires qui ont transformé le paysage automobile dans les années 70-90.

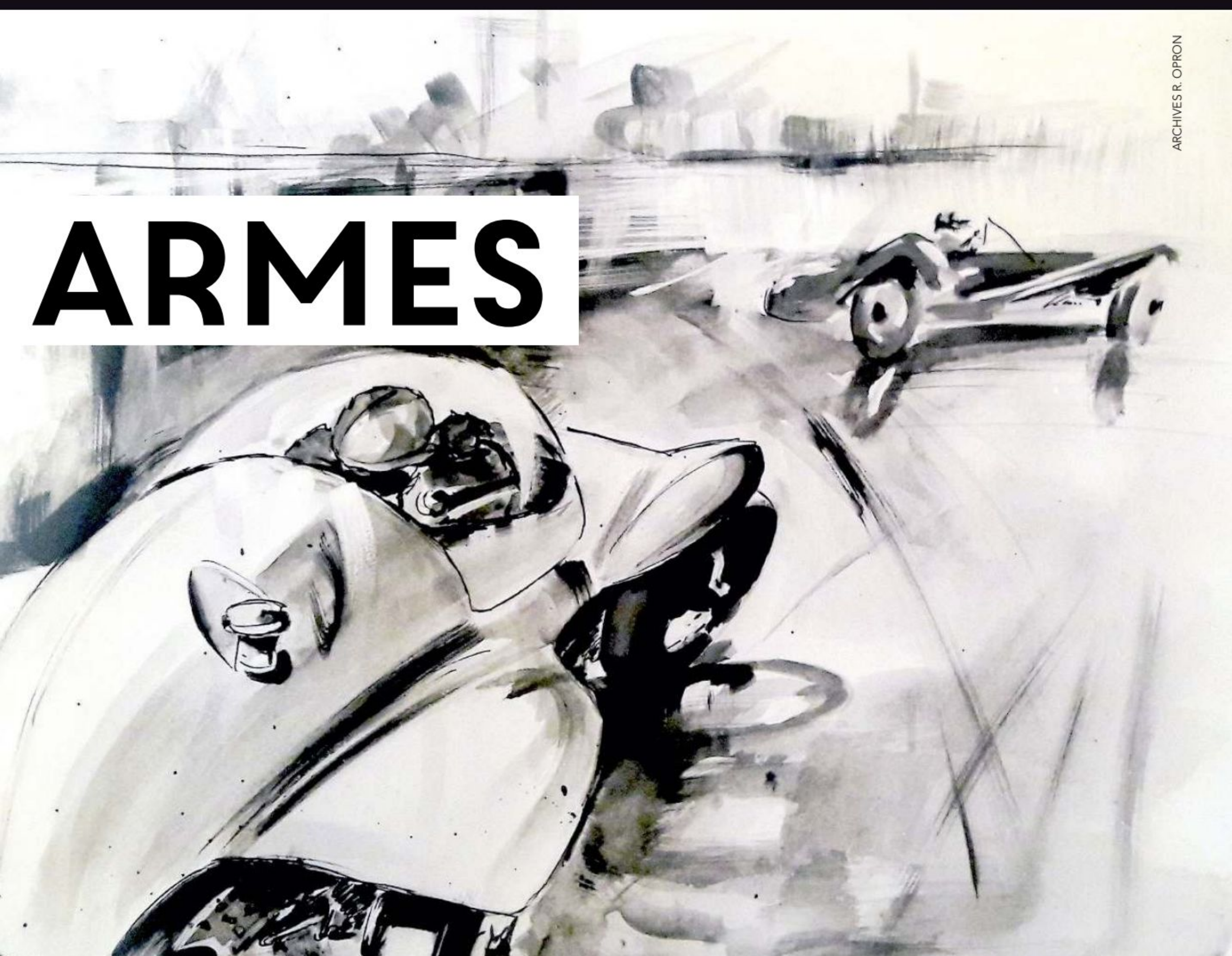
Par **Christophe Bonnaud**

Le directoire de Citroën voulait une future CX classique. Opron a dû se montrer habile pour le contrecarrer *(dessin de Henri Dargent)*.

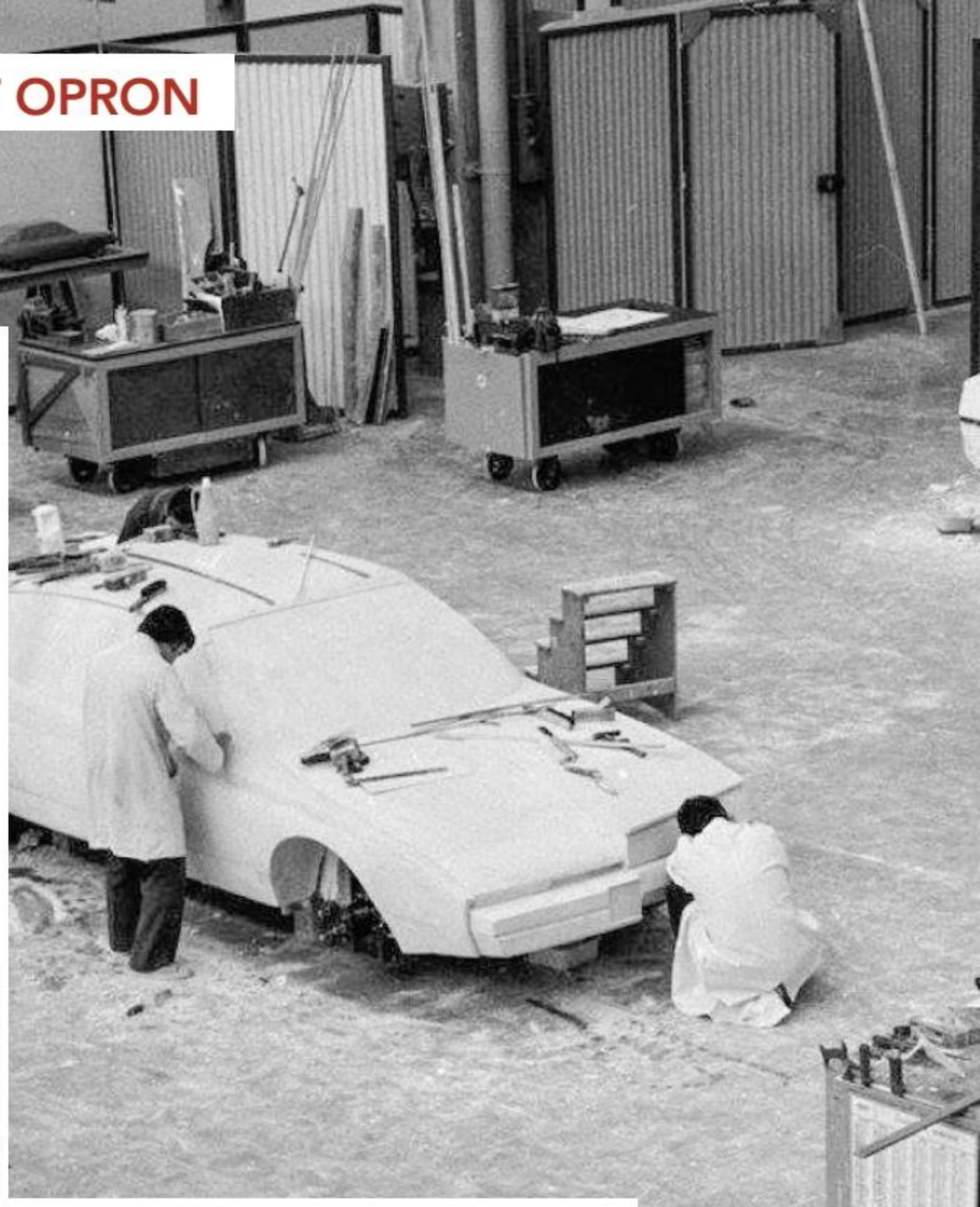


ARCHIVES R. OPRON

ARMES



À la fin des années 1960, le renouvellement de la Citroën DS, connu sous le nom de "projet L", est lancé depuis quelques mois lorsqu'une présentation de maquettes est organisée. Robert Opron, le patron du style, doit braver la fronde d'une partie du comité de direction qui veut mettre un coup d'arrêt à l'innovation et imposer un retour au classicisme avec une berline tricorps. Pierre Bercot, patron de Citroën jusqu'en 1971, laisse au contraire carte blanche au designer. Le jour de la présentation, Opron fait face au comité de direction et propose une maquette relativement traditionnelle. Une partie de l'assemblée sourit, persuadée d'avoir obtenu gain de cause, alors qu'une moue dubitative barre le visage de Bercot. Au moment de clore la réunion, Opron l'entraîne derrière une cloison où se cache la splendide silhouette d'une berline effilée, bicorps, à trois glaces latérales : la CX définitive est (presque) là, et Bercot, pour son dernier choix d'un produit Citroën, retrouve le sourire. *"C'est elle que l'on va produire"*, lâche-t-il, comme souvent devant les propositions de son chef du style. Savoir manœuvrer en toute intelligence avec la haute hiérarchie a toujours été une force de Robert Opron, tant avec Pierre Bercot chez Citroën, lors de ses treize années passées au style (1962-1974), qu'avec Bernard Hanon plus tard chez Renault (1975-1985).



ARCHIVES DE L'AUTEUR

Ci-dessus, le style Citroën à la fin des années 60. Ci-dessous, chez Renault (de gauche à droite), Jean-François Venet, Robert Opron, Marcello Gandini et Gaston Juchet.

Ne retenir de ce grand designer que les modèles qui ont atteint la série serait réducteur. Car ils ne sont que la pointe de l'iceberg.

Citroën Ami 8, DS restylée, GS, CX, SM et Renault Fuego, R25, Supercinq ou Espace dissimulent effectivement une multitude de projets inconnus, mort-nés et pourtant avant-gardistes. L'agilité d'Opron pour embarquer, par exemple, sa petite équipe de stylistes chez Citroën était concrète : *"On n'avait pas trente-six ingénieurs et cinquante gars du marketing sur le dos,* nous avait-il confié. *Je crois que seules cinq à six personnes fanatiques et passionnées comme l'étaient celles de l'équipe du style Citroën pouvaient réaliser de tels projets!"* Autre exemple de la conviction dont était capable Robert Opron pour imposer ses idées : le programme de la "Super-DS". Lancé au cœur des années 60 dans le but de commercialiser un coupé DS sportif, il se transforme, sous ses conseils, en un long coupé de Grand Tourisme avec l'aval du patron de l'époque : la SM était née, bien différente de ce que souhaitait le brief de départ ! Le designer ne se gêne pas pour casser les mythes. Aérodynamiques, les Citroën ? Oui, bien sûr. Mais si *"cela faisait partie de la philosophie de faire des voitures aérodynamiques, il ne faut pas oublier que Citroën n'a jamais eu à l'époque de moteur puissant, à part le V6 Maserati de la SM. Les grandes discussions avec le bureau d'études étaient de faire de la performance avec peu de force, donc le Cx était important".* Quand Peugeot acquiert Citroën en 1974, Opron déserte son poste. Dans le même temps, Bernard Hanon, alors numéro 2 de la Régie, est impressionné par la CX dévoilée au Salon de Paris 1974, et demande à rencontrer son auteur. *"Il fallait que je change d'air et sa personnalité m'a beaucoup plu,* ➔



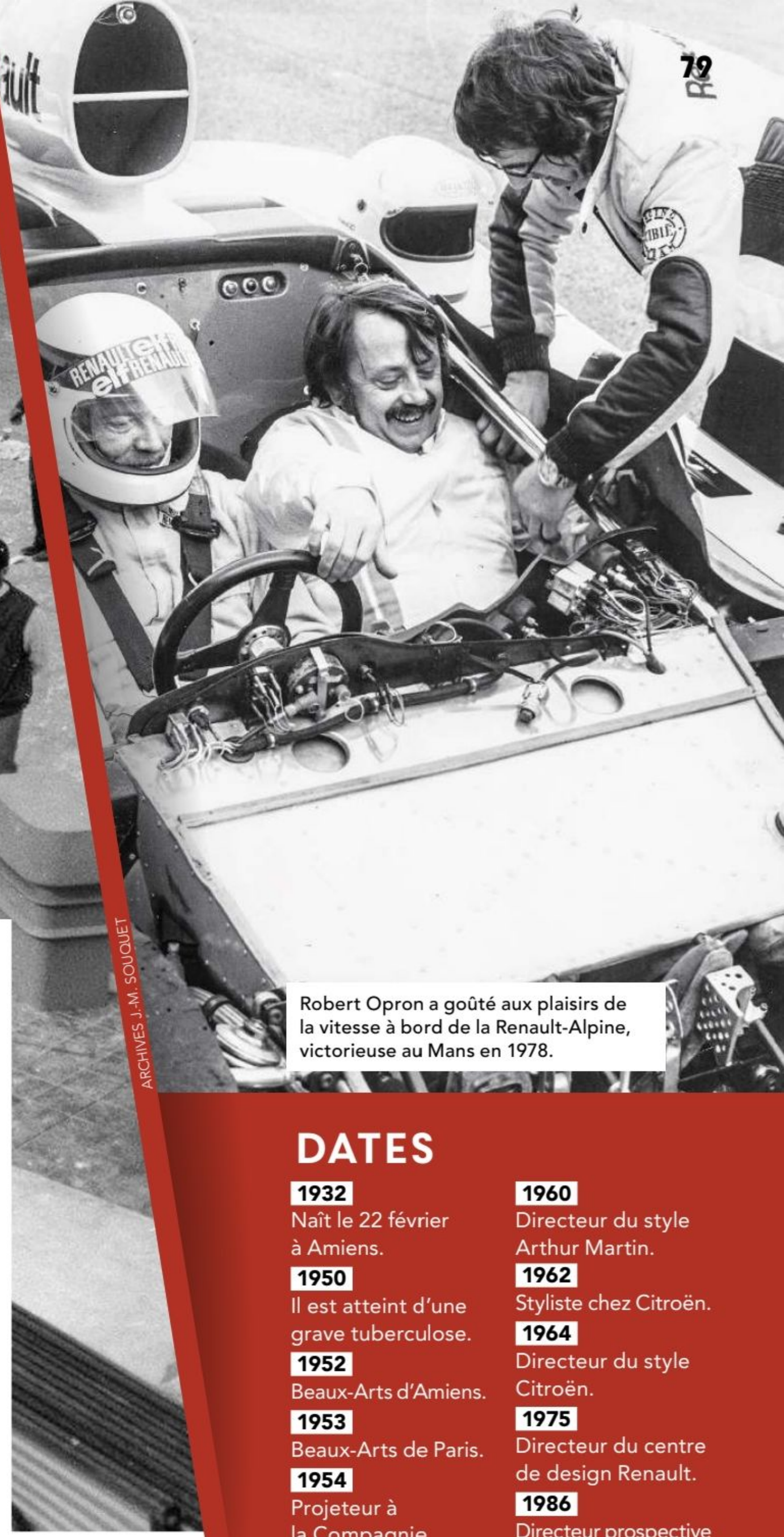
ARCHIVES J.-M. SOUQUET



Avant son départ chez Renault, en 1975, Opron lance de multiples projets avant-gardistes, comme cette berline monocorps largement vitrée.

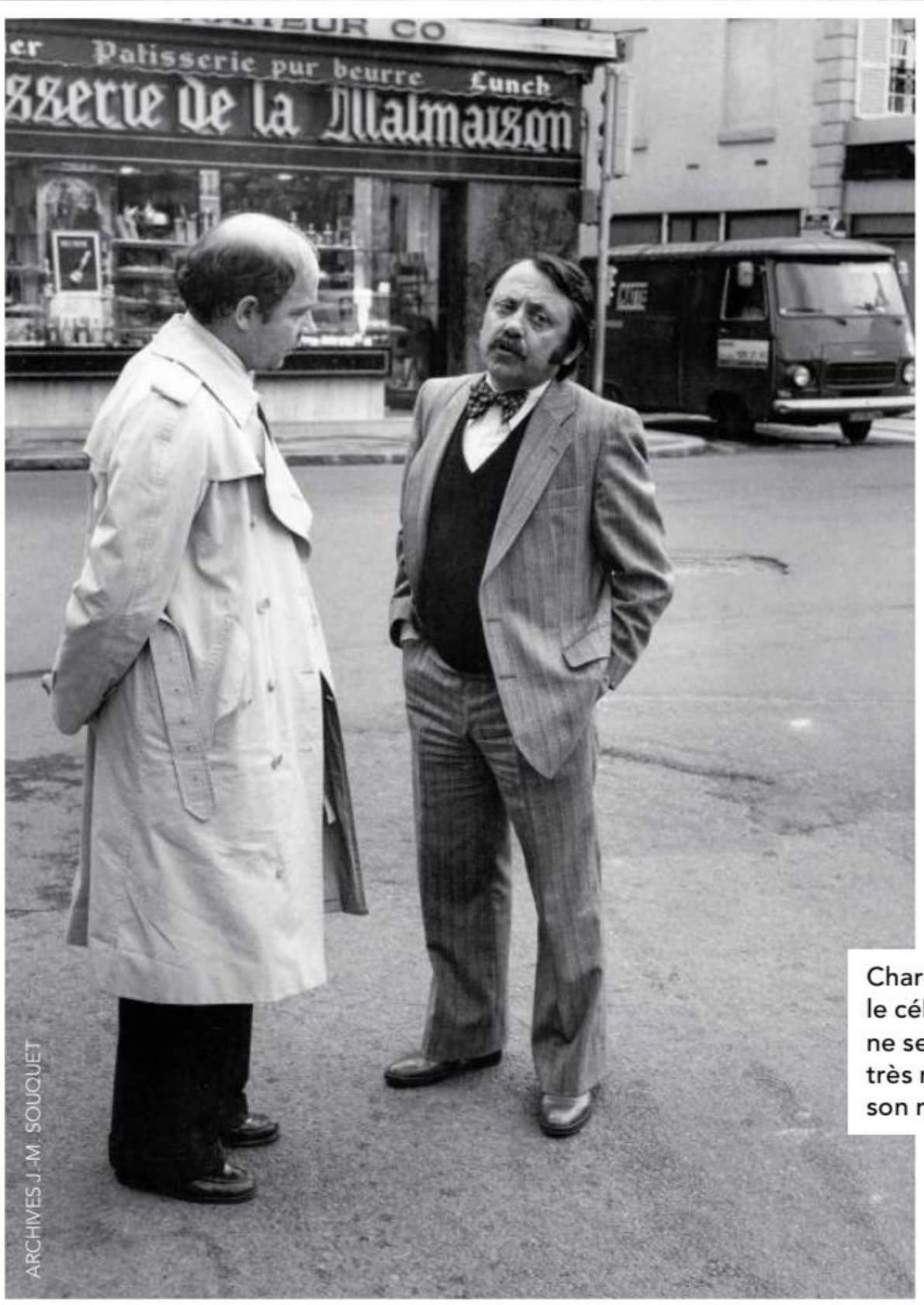
ARCHIVES DE L'AUTEUR





ARCHIVES J.-M. SOUQUET

Robert Opron a goûté aux plaisirs de la vitesse à bord de la Renault-Alpine, victorieuse au Mans en 1978.



ARCHIVES J.-M. SOUQUET

Charismatique, le célèbre designer ne se séparait que très rarement de son nœud papillon !

DATES

1932
Naît le 22 février à Amiens.

1950
Il est atteint d'une grave tuberculose.

1952
Beaux-Arts d'Amiens.

1953
Beaux-Arts de Paris.

1954
Projeteur à la Compagnie de constructions aéronautiques du Nord.

1958
Designer chez Simca à Argenteuil.

1960
Directeur du style Arthur Martin.

1962
Styliste chez Citroën.

1964
Directeur du style Citroën.

1975
Directeur du centre de design Renault.

1986
Directeur prospective design chez Fiat.

1991
Fonde Opron Consultants.

2021
Décède le 29 mars à Antony.

LA RENAULT 2 : RÉVOLUTIONNAIRE

À son arrivée chez Renault, Robert Opron découvre le "projet VBG", un véhicule bas de gamme destiné à devenir la petite voiture moderne, capable de remplacer à terme les R5 et R4. *"Ce projet était tentaculaire. Il ne fallait pas récupérer d'organes surdimensionnés existants. On avait besoin d'un petit moteur 3 cylindres, et tout devait être dessiné spécifiquement pour réussir ce véhicule."* Les études d'architecture donnent naissance au siège avant qui se retourne, que l'Espace déflorera dix ans plus tard, et à la banquette arrière coulissante, que la Twingo industrialisera dix-huit ans après. *"On a réalisé des dizaines de maquettes extraordinaires, mais on s'est rendu compte que le projet n'était pas rentable. Le programme s'est transformé avec la récupération de modules existants et, avec les éléments connus, on s'est mis à faire un engin qui commençait à être comparé à la R5! De là est partie la troisième phase qui a abouti à la Supercinq. On a dépensé énormément de matière grise avec des projets fabuleux."* La Twingo doit indirectement son existence à ce programme titanesque.



ARCHIVES DE L'AUTEUR



Pour la Fuego, Opron a poussé le projet du designer Michel Jardin *(photo)*.

ARCHIVES DE L'AUTEUR

comme sa volonté et son amour de l'automobile, sans compter sa culture", confessait Opron. En 1975, l'ambition du grand designer, désormais chez Renault, est d'implanter un bureau de style avancé, si possible aux États-Unis. Le constructeur au losange, qui détient alors American Motorsn en a, croit-il, toute la légitimité. Cette stratégie fait partie de son objectif principal : *"le montage d'une direction centrale du style, capable de coordonner la stratégie de l'ensemble de la création au niveau de la direction générale"*. Il n'y parviendra pas : *"On s'est aperçu que l'on ne pouvait pas monter un centre de design avancé au sein même de l'entreprise en France. J'ai donc fait un rapport précis sur sa création aux États-Unis en février 1984. Bernard Hanon (devenu président de la Régie de 1981 à 1985, NDLR) s'est dit que c'était fondamental et m'a demandé de lancer l'affaire. Je suis allé aux Étas-Unis en août de cette année, mais une fois là-bas, les budgets n'étaient plus au rendez-vous. Je suis revenu, mais une nouvelle organisation était déjà en place."* En France, la direction a placé Opron à la tête de ce bureau de style fantôme qui n'existera

SES IMPLICATIONS MARQUANTES

ARCHIVES CITROËN



CITROËN GS • 1970

Après l'abandon du projet F – une berline compacte – en 1967, Robert Opron et sa fidèle équipe vont enfanter la GS en moins de trois ans. Une prouesse qui n'a pas nui aux qualités de cette Voiture de l'année 1971.

ARCHIVES CITROËN



CITROËN SM • 1970

Merveilleuse année 1970 : le coupé SM débarque en mars au Salon de Genève, tandis que la GS est dévoilée en octobre à Paris. Ce modèle à moteur Maserati a été dessiné par Robert Opron et sculpté par son bras droit, Jean Giret.

ARCHIVES CITROËN



CITROËN CX • 1974

Toute l'équipe s'est mise au travail pour dessiner la CX : Opron, Giret, Harmand, Dargent, Charreton, Gromik… Pour renouveler la DS, la CX ne devait pas être seule, mais accompagnée de la SM 4 portes, qui n'a finalement pas vu le jour.



En 1975, Opron succède à Gaston Juchet *(à droite)* à la tête du style Renault. Celui-ci retrouvera sa place en 1985.

ARCHIVES DE L'AUTEUR

jamais. La crise financière que traverse alors la Régie conduit à l'éjection de Bernard Hanon de son poste de président. À partir de ce moment, *"je devenais inutile"*, déclarait Robert Opron. Un violent sentiment d'injustice l'oppresse lorsqu'il quitte Renault le 8 janvier 1986 : *"J'avais déjà ressenti ce sentiment à la mort de Bertoni (le légendaire patron du style Citroën, père des Traction, 2CV et DS, NDLR) face à un certain abandon de la part de la direction… J'ai été profondément touché. J'ai appris chez Citroën la fine technologie et la bonne gymnastique d'esprit qui consiste à se propulser toujours en avant vers l'innovation. Chez Renault, j'ai appris que le marketing, trop poussé à mon avis à la Régie, était quelque chose de très enrichissant, à condition toutefois de savoir s'en servir. Le marketing de demain ne devra pas sanctionner un choix, mais au contraire aider à la création."*

Nous avions le projet d'aller écouter, une fois encore, Robert Opron, au moment où Citroën présente la C5 X, descendante de "sa" CX. Mais le monde du design automobile vient de perdre l'un de ses génies… ■

ALFA ROMEO SZ : SON DERNIER COUP DE MAÎTRE



ALFA ROMEO

Après son départ forcé de chez Renault, Opron rejoint Fiat avant d'œuvrer pour Ligier avec d'intéressantes propositions de voitures sans permis. Chez le constructeur italien, il choisit le dessin d'un jeune designer pour le "projet ES30", une Alfa Romeo sportive – la SZ –, voulue par Vittorio Ghidella qui était en train de sauver le groupe! Le Français réussit le tour de force d'imposer cette silhouette au nez et à la barbe du bureau de design interne et de celui de Zagato. Compensation pour cette *carrozzeria*, elle produira le coupé SZ et le roadster RZ de 1990 à 1993.



ARCHIVES RENAULT

RENAULT FUEGO • 1980

Pour le coupé qui va remplacer les R15 et R17 de Gaston Juchet, Robert Opron choisit le projet du designer Michel Jardin. Ce dernier enfante la fameuse bulle de hayon que l'on retrouvera sur la R25, quatre ans plus tard.



ARCHIVES RENAULT

RENAULT 25 • 1984

Sur ce projet, le designer Jean-François Venet va se confronter au numéro 2 du design Renault, Gaston Juchet. C'est ce dernier, pourtant mollement soutenu par Opron, qui remporte le challenge. Et Robert récolte les lauriers!



ARCHIVES RENAULT

RENAULT ESPACE • 1984

Jacques Nocher, qui a travaillé avec Robert Opron chez Simca, œuvre pour rendre esthétique ce drôle de projet Matra, avec le soutien du directeur du design, mais aussi avec celui du patron de Renault, Bernard Hanon.

LE DÉBUT D'UNE NOUVELLE ÈRE

Après quelques saisons de transition rendues difficiles par la défection de plusieurs constructeurs, l'Endurance retrouve un second souffle avec l'introduction d'une nouvelle génération de voitures et le prochain retour de Peugeot, Porsche, Audi… et Ferrari !

Par **Alain Pernot**

Enfin du changement ! Avec le remplacement des LMP1 par les Hypercars, la scène de l'Endurance entre dans un nouveau cycle qui devrait nous valoir prochainement de belles joutes sur la piste du Mans. Pour cela, l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) a dû faire quelques compromis afin de rendre les courses d'Endurance plus abordables financièrement pour les participants. Un coup de frein a ainsi été donné aux performances et aux ambitions technologiques. Les nouvelles voitures d'Endurance seront d'une technologie simplifiée, hybrides ou non, c'est au choix. Le positionnement de "laboratoire technologique", si cher aux organisateurs des 24 Heures du Mans, en prend un petit coup, mais c'est pour la bonne cause : attirer de nouveaux constructeurs. Les voitures de type Hypercar symbolisent cette nouvelle ère. Alors que les LMP1 se ressemblaient beaucoup pour des raisons aérodynamiques, la récente réglementation offre la possibilité aux constructeurs de produire une auto présentant un look plus simple à identifier. En effet, les performances aérodynamiques sont désormais très encadrées et doivent être contenues dans une fenêtre assez facile à atteindre. C'est ainsi que Toyota a concocté un prototype qui reprend les formes de sa future Hypercar de route. Ce proto commencera sa carrière dès le 1er mai lors des 6 Heures de Spa. Pour voir les autres Hypercars en piste, il faudra se montrer un peu plus patient. Fondée par le producteur de cinéma James Glickenhaus, l'équipe américaine éponyme n'est donc pas prête pour la première manche du championnat du monde d'Endurance. Mue par un moteur français conçu chez Pipo, elle devrait faire son entrée lors de la deuxième ou troisième manche de la saison, quelques semaines avant les 24 Heures du Mans.

D'autres noms plus illustres ont déjà manifesté leur intention de rejoindre la grande ronde de l'Endurance.

Peugeot a annoncé son retour à l'horizon 2022 (avant ou après l'épreuve mancelle ? La question



Avec cette LMP1 tolérée à titre transitoire, Alpine donnera la réplique à Toyota.

FLORENT GOODEN / DPPI

> *Afin de rendre l'Endurance plus abordable financièrement pour les constructeurs, un coup de frein a été donné aux performances et à la technologie.*



MOTUL COMMUNICATION

L'Américain James Glickenhaus ne produit pas que des films, il est aussi l'un des rares à concevoir une Hypercar engagée en WEC cette saison.

n'est pas encore tranchée…). L'équipe française a déjà dévoilé les grandes lignes de son groupe propulseur hybride ainsi que ses pilotes. Un autre constructeur a notifié son intention de briguer à nouveau la victoire sur le circuit sarthois : il s'agit de Ferrari. Titulaire de neuf victoires au classement général, la marque au cheval cabré effectuera son retour dans la catégorie reine en 2023, cinquante ans après sa dernière tentative officielle ! Cette décision, qui réjouit tous les amateurs de sport automobile, est l'une des heureuses conséquences du plafonnement des budgets en Formule 1. Plutôt que de procéder à des licenciements, la Scuderia a opté pour un deuxième programme.

Afin de ratisser encore plus large, l'ACO a décidé d'ouvrir la chasse à la victoire à une autre catégorie de voitures : les LMDh (Le Mans Daytona hybrid). Ce nouveau type de prototype un peu low cost, car basé sur l'un des quatre châssis standards retenus par les organisateurs, entrera en piste en 2022 et permettra, en prime, de courir aux États-Unis. D'ailleurs, Porsche et Audi ont d'ores et déjà annoncé la préparation d'une telle auto pour 2023, sans préciser si elle serait engagée par une équipe d'usine ou bien confiée à des écuries privées.

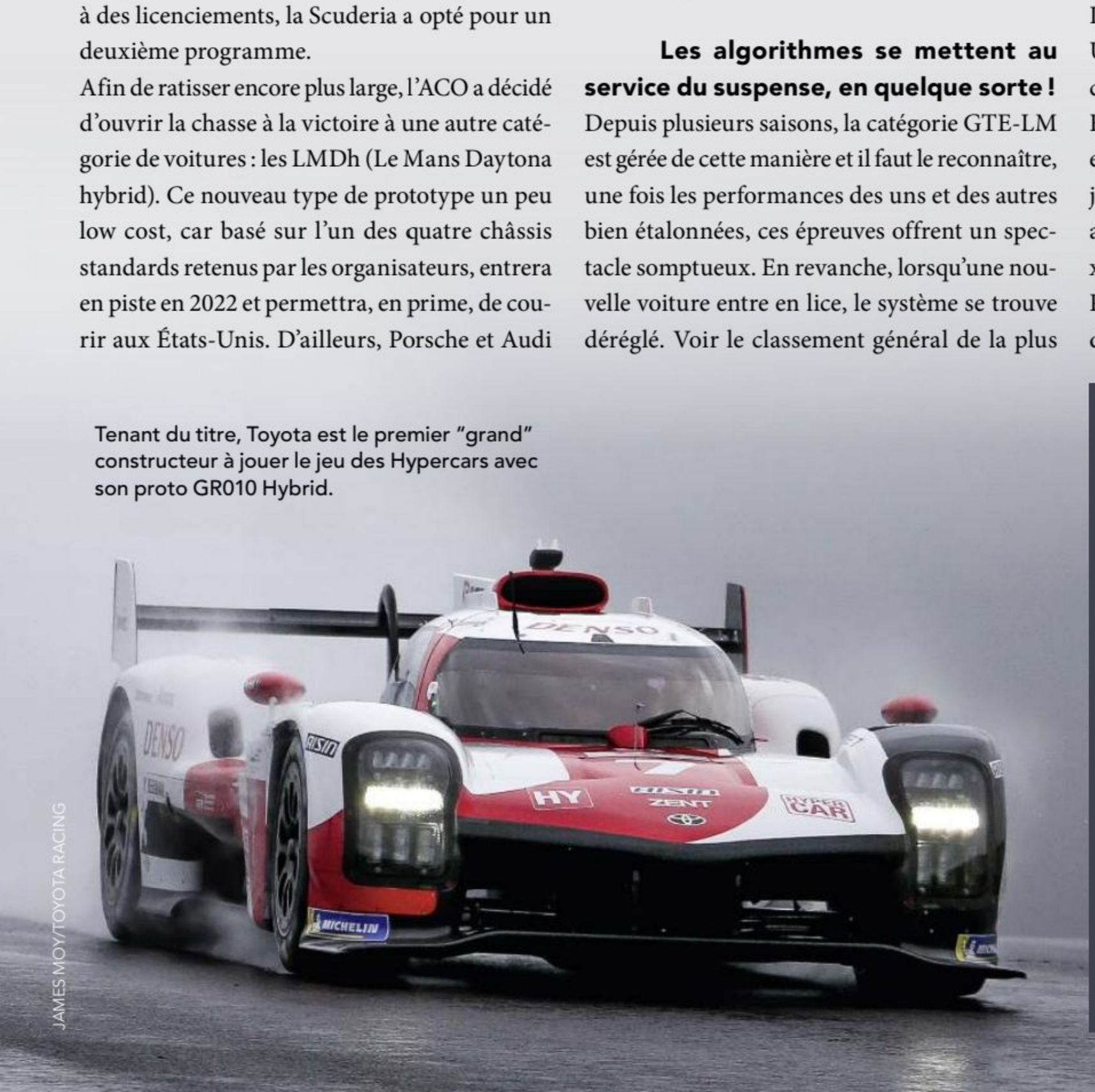
Pour faire cohabiter ces différents types de voitures, les législateurs ont consenti à un autre compromis : mettre en place une balance de performance (BoP, pour les intimes) censée niveler électroniquement les dissemblances.

Les algorithmes se mettent au service du suspense, en quelque sorte !

Depuis plusieurs saisons, la catégorie GTE-LM est gérée de cette manière et il faut le reconnaître, une fois les performances des uns et des autres bien étalonnées, ces épreuves offrent un spectacle somptueux. En revanche, lorsqu'une nouvelle voiture entre en lice, le système se trouve déréglé. Voir le classement général de la plus grande course du monde se jouer avec un tel artifice n'est guère satisfaisant, mais c'est le prix à payer pour étoffer la grille de départ.

En attendant les nouveaux venus en 2022 et 2023, l'ACO a décidé d'ouvrir la porte aux anciennes LMP1 *"pour faire le nombre"*. Une opportunité que n'a pas manqué de saisir l'équipe Signatech Alpine, qui a déjà raflé deux titres mondiaux et trois victoires au Mans dans la catégorie LMP2. Il était temps de jouer dans la cour des grands ! Une Alpine A480 non hybride (sous laquelle se cache, en fait, une Oreca repeinte en bleu de France) viendra donc donner la réplique à Toyota et Glickenhaus cette année, avec un joli coup à jouer lors des 24 Heures du Mans. Cette auto a déjà démontré sa fiabilité en se classant deuxième l'an dernier sous les couleurs de Rebellion Racing. De quoi pimenter un peu le lancement de cette nouvelle ère. ■

Tenant du titre, Toyota est le premier "grand" constructeur à jouer le jeu des Hypercars avec son proto GR010 Hybrid.



JAMES MOY/TOYOTA RACING

Des 24 Heures du Mans… en août !

Covid-19 oblige, le calendrier a été plusieurs fois remanié. Il comprend six épreuves et se présente ainsi :

MAI	JUIN	JUILLET
1er	13	18
6 H de Spa	8 H de Portimão	6 H de Monza
AOÛT	**SEPTEMBRE**	**NOVEMBRE**
21-22	26	20
24 H du Mans	6 H de Fuji	8 H de Bahreïn



C'était en février 1985 dans L'Auto-Journal…

EN MESURES

L/l/h :
4,43/1,70/1,36 m

Poids : 1 326 kg

Puissance :
185 ch DIN
à 6 200 tr/mn

1 000 m d.a. :
28,3 s

V. max. :
235,8 km/h

Consommation à 90 km/h :
7,55 l/100 km



❶



❷



❶ La première "petite" Mercedes, la 190, va apprendre à se délurer à travers cette déclinaison 2.3 16v, aussi efficace que performante. ❷ Cette berline est presque à considérer comme une "2+2" tant l'habitabilité aux places arrière est comptée…

LA MERCEDES 190 E 2.3-16 *À L'ESSAI*

Si, au milieu des années 80, Mercedes fait toujours autorité dans la niche des hauts de gamme, la marque à l'étoile se laisse, en revanche, distancer sur le segment des berlines à tendance sportive par Audi et BMW. Pour remettre les pendules à l'heure, Mercedes dégaine cette 190 2.3 16v affûtée…

Par **André Costa** (1985) / **Thomas Riaud** (2021)

Extraits…

■ "La Mercedes 190 E 2.3-16 est, en tout premier lieu, un magnifique pavé lancé dans la mare de BMW et, par la même occasion, un sérieux avertissement lancé dans la direction d'Ingolstadt."

■ "Ferdinand Piëch et ses boys se privant de moins en moins de batifoler dans l'univers de la berline ultra-rapide, il devenait de plus en plus indispensable de rappeler tout ce beau monde à l'ordre, en lançant une contre-attaque fulgurante."

■ "La contre-attaque s'est exercée sur le terrain même de l'adversaire, et non dans le domaine traditionnel de l'étoile à trois branches, à savoir la grande super-berline, genre 500."

■ "Les trois points forts de la 2.3-16 résident indéniablement dans son moteur, son train arrière et son étude aérodynamique. En ce qui concerne le groupe motopropulseur, c'est la culasse qui représente le centre d'intérêt principal car, par opposition à la mode un peu « facile » du turbo, Stuttgart a préféré emprunter la voie plus noble des quatre soupapes par cylindre."

■ "En multipliant de la sorte le nombre des issues à chacune des chambres d'explosion, les techniciens améliorent, tout comme avec un turbo mais d'une autre manière, le remplissage des cylindres, sans être pour autant soumis, au préalable, à l'entrée en action du turbo, dont la poussée ne se manifeste qu'à partir d'un certain régime."



Le tableau de bord de la 190 est un modèle d'ergonomie et de lisibilité. Quant à la finition, elle ne mérite que des éloges.

« La 190 E 16 soupapes est une « petite » voiture, nettement moins encombrante qu'une Audi 200 et comparable, dans ses dimensions seulement, à une BMW Série 5! »

⬆ *Ses qualités*

EXCELLENTES PERFORMANCES

"En tout bien tout honneur, et sans doute en guise de cadeau de fin d'année, cette 190 de choc m'a gratifié d'un gentil chrono de 235,8 km/h qui ne doit rien à personne, pas même à un quelconque radar dévastateur."

TRÈS BONNE TENUE DE ROUTE

"Cette remarquable stabilité dans les virages, la 2.3-16 la doit en grande partie à un étonnant train arrière qui, lorsque les premières versions de la 190 furent dévoilées, apparaissait presque d'un raffinement inutile."

GRAND AGRÉMENT GÉNÉRAL DE CONDUITE

"La 190 E 2.3-16 est, sans conteste, la propulsion arrière actuelle à la fois la plus facile à conduire et la plus vivante à mener, tout en demeurant dans les limites du confort admissible par une autre clientèle que celle des sportifs inconditionnels."

⬇ *Ses défauts*

PEU DE PLACE À L'ARRIÈRE

"Le volume utilisable à l'arrière n'est pas considérable, mais la banquette arrière est quand même capable d'accueillir deux adultes… de taille moyenne préférablement !"

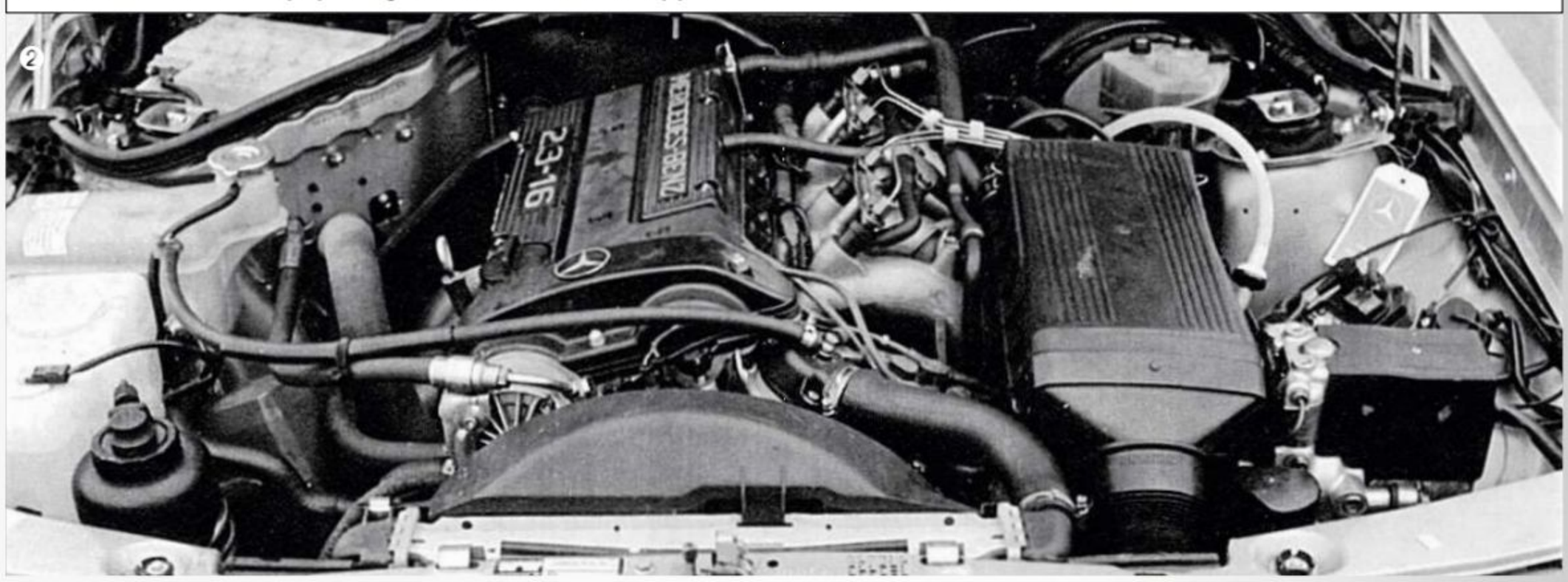
COUPLE UN PEU JUSTE À BAS RÉGIME

"Les résultats acquis en matière de vitesse et de nervosité sont pleinement satisfaisants, alors que les chiffres relevés à l'issue de nos tests de reprises indiquent, comparativement, « un creux » relatif, que l'on perçoit d'ailleurs bien en conduite courante."

POIDS ÉLEVÉ

"Le régime du couple maxi est élevé et, d'autre part, la voiture pèse presque 1 326 kg – mesure effectuée par nos soins – sans ses passagers ! Compte tenu de la cylindrée modérée du moteur, il est donc inévitable que l'ensemble demande à être plus ou moins lancé à l'aide des intermédiaires."





❶ Cette version de pointe de la 190 se distingue par son "accastillage" spécifique comprenant un spoiler à l'avant, mais également des jupes latérales et un aileron de coffre. ❷ Voilà le joyau de cette Mercedes : un 4 cylindres 2.3 coiffé d'une culasse à 16 soupapes signée Cosworth, développant 185 ch DIN à 6 200 tr/mn.

" Grâce à une ligne droite de près de 30 km, située « quelque part en Europe », j'ai pu évaluer avec une précision totale la véritable vitesse de pointe de la 2.3-16. "







❶ L'aileron est peu discret. En revanche, il améliore le Cx de 2 % et apporte davantage d'appui sur le train arrière. ❷ L'habitacle se pare d'une sellerie cuir/tissu, un mixte que l'on retrouve sur les contre-portes. ❸ La 190 2.3-16 bénéficie de jantes spécifiques, spécialement développées pour elle. ❹ Le coffre, au seuil haut perché, atteint 419 dm³.



Extraits…

■ "Cette culasse a été conçue en Grande-Bretagne par le spécialiste des moteurs de Formule 1 Cosworth, mais il est vraisemblable que la fabrication de ce précieux organe sera tôt ou tard ramenée en RFA."

■ "Avec deux personnes à bord et sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, notre cobaye nous a offert 15,2 s au 400 m départ arrêté puis, en toute simplicité, 28,3 s au 1 000 m départ arrêté."

■ "La boîte est tellement agréable à manier qu'il serait presque dommage de se priver du plaisir de changer de rapport, pour le simple agrément de sentir se réveiller un moteur qui ne demande qu'à tourner, tout en demeurant, à n'importe quel régime, d'un équilibre et d'une discrétion remarquables."

■ "Sauf à des allures quand même inhabituelles, la consommation demeure toujours modérée par rapport aux performances. Bien que ce ne soit sans doute pas là une préoccupation majeure pour les acheteurs de ce genre de voitures, il est possible d'aligner à vitesse constante, sur autoroute peu fréquentée par exemple, des chiffres extrêmement bas, tels qu'un 6,25 l/100 km à 60 km/h."

■ "Mais je vous le demande : pourquoi laisser se traîner de la sorte une 2.3-16? Dans la pratique, je préfère me référer aux 16,1 l/100 km que j'ai personnellement consommés en demandant beaucoup à la voiture."



Vu d'aujourd'hui

Par **Thomas Riaud**

Aujourd'hui, Mercedes a développé une incroyable gamme de modèles sportifs, tous signés par le préparateur AMG. Même les "petites" y ont le droit, à l'image de la berline compacte Classe A délivrant désormais en version 45S jusqu'à… 421 ch ! Mais dans cette course à la puissance, la concurrence, essentiellement allemande, s'est elle aussi organisée, Audi ayant développé une vaste gamme RS, et BMW ses modèles "M", tous autant redoutables les uns que les autres…

RENAULT MÉGANE

La 4e génération de Mégane a été restylée à l'été 2020. Bon, d'accord, ça ne se voit pas beaucoup mais, par petites touches, Renault a bel et bien remis sa compacte au goût du jour. Au point d'en faire l'une des meilleures du genre. Par **Cyril Biotteau** Photos **Yann Lefebvre**

En pleine ruée sur les SUV, les berlines continuent d'exister et même de progresser : en témoigne l'arrivée de la Volkswagen Golf 8 fin 2019 ou de sa cousine la Seat Leon début 2020, quelques mois avant le restylage de la Mégane, tandis que la nouvelle Peugeot 308 vient d'être dévoilée. À l'extérieur, le restylage de la Renault se remarque aux feux avant 100% LED dès le premier niveau de finition ou aux clignotants à défilement à l'avant comme à l'arrière, très tendance. À l'intérieur, l'équipement s'enrichit avec un combiné d'instruments numérique, qui semble devenir incontournable à ce niveau de gamme. L'écran central a un peu grandi, et l'interface se fait plus agréable. Les aides à la conduite sont désormais de la partie, même si elles ne sont pas de série partout. Au chapitre motorisations, il y a eu quelques mois de flottement, par exemple pour le TCe 115 qui a disparu un temps avant de réapparaître… sous la forme d'un 3 cylindres 1.0 au lieu du 1.3 TCe. Côté diesel, seul subsiste le 1.5 dCi 115 ch. Mais la grosse nouveauté est la version hybride rechargeable de 160 ch, pour l'heure uniquement disponible sur le break mais annoncée sur la berline en mai prochain. Entre-temps, le TCe 160 a tiré sa révérence. Plus anecdotique : la varainte R.S. passe de 280 à 300 ch et n'existe plus en boîte manuelle.

LA GAMME (1)

	Moteurs/Prix	Zen	Intens ❤	R.S. Line	R.S./R.S. Trophy	Bonus/Malus écologique
Essence	1.0 TCe 115	24700 €				0 à 190 € (126 à 139 g de CO_2)
Essence	1.3 TCe 140 BVM/EDC		29000/31000 €	-/33000 €		0/50 € (130/133 g de CO_2)
Essence	1.8 TCe 300 EDC				42900/47900 €	9550 à 10011 € (190 à 191 g de CO_2)
Dies.Hyb.	E-Tech 160 (2)		39500 €	41500 €		Bonus 2000 € (29 g de CO_2)
Dies.Hyb.	1.5 Blue dCi 115 BVM/EDC	28100 €/-	30600/32600 €	-/34600 €		0 € (119 à 121 g de CO_2)

(1) Versions Estate : +1000 € sauf R.S./R.S. Trophy. (2) Uniquement sur break Estate.



PHOTOS YANN LEFEBVRE

❤ NOS COUPS DE CŒUR



La présentation intérieure est d'un bon niveau, et l'écran central tactile de 9,2 pouces, disposé verticalement et présent à partir de la finition Intens, recèle de nouveaux menus, bien plus agréables qu'auparavant.

LES TRANSMISSIONS

BOÎTE MANUELLE

Toujours à 6 vitesses, sans histoires, cette boîte est disponible sur le diesel, ainsi que sur les 1.0 et 1.3 TCe dans leurs versions respectives de 115 et 140 ch.

BOÎTE EDC

Proposée sur le diesel et le TCe 140, imposée sur la variante R.S., cette transmission à double embrayage donne satisfaction dans l'ensemble, sauf quelquefois lors des manœuvres ou encore lorsque l'on roule à petite vitesse.

BOÎTE PILOTÉE E-TECH

La version hybride rechargeable 160 ch a droit à une transmission très innovante, où les pignons de synchronisation sont pilotés électriquement. Unique au monde, apparemment remarquable pour la consommation et a priori bénéfique pour la fiabilité à long terme…

L/l/h/empattement : 4,36 (break : 4,63)/1,81/1,45/2,67 m

MOTEURS ESSENCE	TCE 115	TCE 140 ❤	R.S.
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 5250	140 à 5000	300 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2900	240 à 1600	420 à 2400
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	190 (1)	203	255 (1)
Accélération 0 à 100 km/h (s)	11 (1)	9,7 (9,4 en EDC)	6,4 (en EDC)
Reprise 90 à 130 en 6e/en Drive (s)	NC	15,2/8,8	5,1 (en EDC)
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	de 5,6 à 6,1 (1)	6,9 (6,9 en EDC)	9,2 (en EDC)

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE (UNIQUEMENT SUR BREAK ESTATE)	E-TECH 160
Puissance maxi (ch)	160 (2)
Autonomie électrique (km)	32
Performances	
Vitesse maxi batteries pleines/vides (km/h)	182/156
Accélération 0 à 100 km/h batteries pleines/vides (s)	10,4/12,5
Reprise 90 à 130 en Drive batteries pleines/vides (s)	7,5/8,7
Budget	
Consommation moyenne batteries vides (l/100 km)	6,2

MOTEUR DIESEL	BLUE DCI 115
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 2000
Performances	
Vitesse maxi BVM6/EDC (km/h)	180/183
Accélération 0 à 100 km/h BVM6/EDC (s)	10,4/10,5
Reprise 90 à 130 en 6e/en Drive (s)	18,8/9,7
Budget	
Consommation moyenne BVM6/EDC (l/100 km)	5,4/5,5

(1) Données constructeur.
(2) Puissance cumulée moteurs thermique + électrique.

LES MOTEURS

ESSENCE

1.0 TCe 115

Le 1.3 l TCe et ses 4 cylindres disparaissent en entrée de gamme pour laisser place à ce 3 cylindres, de la même famille que celui qui équipe la Clio. Les rivales directes, comme la VW Golf ou la Ford Focus, utilisent aussi des 3 cylindres à ce niveau de puissance. La Mégane ne fait donc que suivre la tendance.

1.3 TCe 140 ❤

Cette fois, il s'agit d'un 4 cylindres. Ce bloc est une réussite non seulement par son rapport performances/consommation, mais aussi par son agrément général. C'est notre coup de cœur, disponible en boîte manuelle ou EDC. Avec la disparition du TCe 160, il fait office de haut de gamme, hors hybride rechargeable et hors variante R.S.

1.8 TCe 300

Développant à l'origine 280 ch, la Mégane R.S. "de base" atteint désormais les 300 ch, uniquement en boîte EDC. Ce 1.8 est le même qui officie dans les Alpine.
La R.S. est disponible en version "simple" ou Trophy, au châssis affûté taillé pour la piste, mais guère praticable au quotidien.

HYBRIDE RECHARGEABLE

E-Tech 160

C'est la grosse nouveauté sous le capot de cette Mégane de quatrième génération. Pour la première fois, la compacte Renault reçoit une motorisation hybride rechargeable d'une puissance cumulée de 160 ch.
Le Captur utilise le même système. Pour l'instant proposé sur le break uniquement, le moteur E-Tech 160 devrait arriver très prochainement sur la berline. Globalement réussie, cette variante hybride coûte néanmoins beaucoup plus cher que les versions essence…

DIESEL

1.5 dCi 115

Seul survivant en diesel, le 1.5 dCi 115 ch est proposé avec une boîte manuelle ou EDC. Il reste agréable, disponible et sobre, mais le 1.6 dCi 130 ch avait beaucoup plus d'allonge…

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, clignotants à défilement, feux avant 100% LED, radio, vitres avant électriques à impulsion, régulateur/limiteur de vitesse, surveillance de la pression des pneus.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Zen	Intens ❤	R.S. Line
Accès à bord et démarrage mains-libres	Série	Série	Série
Affichage tête haute	-	400 €	400 €
Aide au parking avant et caméra de recul	-	Série	Série
Alerte de franchissement de ligne	-	Série	Série
Alerte distance de sécurité	-	Série	Série
Banquette arrière avec accoudoir central	Série	Série	Série
Capteurs de pluie et de luminosité	Série	Série	Série
Climatisation automatique bizone	Série	Série	Série
Combiné d'instruments 10 pouces personnalisable	-	Série	Série
Détecteur de fatigue	Série	Série	Série
Double canule d'échappement chromée	-	-	Série
Écran central 7 pouces compatible Android Auto et Apple CarPlay via Bluetooth	Série	-	-
Écran central 9,2 pouces	-	Série	Série
Freinage automatique d'urgence avec détection piéton et cycliste	-	Série	Série
GPS	-	Série	Série
Jantes alliage 16 pouces	-	Série	-
Jantes alliage 17 pouces	-	-	Série
Pack Easy Drive (1)	-	1 150 €	1 150 €
Pack cuir (2)	-	1 800 €	-
Pack Techno (3)	1 200 €	-	-
Pédalier aluminium	-	-	Série
Peinture métallisée	650 €	650 €	650 €
Projecteurs antibrouillard à LED	Série	Série	Série
Radar de recul	Série	-	-
Rétroviseur intérieur automatique jour/nuit sans bordure	Série	Série	Série
Roue de secours	150 €	150 €	150 €
Sellerie Alcantara	-	-	Série
Sièges avant chauffants au maintien latéral renforcé	-	-	Série
Toit ouvrant panoramique	-	900 €	900 €
Vitres arrière électriques à impulsion	Série	Série	Série
Volant cuir	-	-	Série

(1) Comprend le régulateur de vitesse adaptatif, l'assistant au maintien en voie avec intervention au volant, le détecteur d'angles morts, la surveillance du trafic arrière lors des manœuvres.
(2) Comprend la sellerie cuir, le siège conducteur à réglages électriques massant et chauffant, le volant chauffant.
(3) Comprend le GPS connecté, les rétroviseurs extérieurs électriques dégivrants et rabattables électriquement, l'aide au parking avant et la caméra de recul.





❶ L'habitabilité aux places arrière de la compacte Renault est dans la moyenne de la catégorie, sans plus. Une Seat Leon, par exemple, se montre bien plus généreuse au niveau de l'espace aux jambes.
❷ Avec un volume légèrement supérieur à 400 dm³, le coffre de la Mégane se situe au-dessus de la moyenne de la catégorie, mais reste loin de celui d'une Peugeot 308, qui dépasse les 450 dm³.
❸ Le combiné d'instruments numérique de 10 pouces est proposé de série dès la finition Intens.



LES FINITIONS

ZEN

Après le restylage de l'été dernier, l'entrée de gamme était composée de la finition Life, qui a disparu cet hiver. La finition Zen, un temps absente elle aussi, vient de réapparaître et constitue, en association avec le 1.0 TCe, le ticket d'entrée de cette Mégane. Si la Life était dépouillée, la Zen comprend d'office l'accès et le démarrage mains-libres ainsi que la climatisation automatique bizone : une entrée de gamme pas trop dépouillée quand même…

INTENS ❤ (ZEN + 2 500 €)

Un cran au-dessus et notre niveau de finition favori, puisqu'il fait largement progresser la Mégane en équipement, sans verser dans le côté prétendument sportif d'une R.S. Line, peu en accord avec les motorisations proposées. L'écran central de 9,2 pouces disposé verticalement (au lieu de l'écran de 7 pouces horizontal sur la Zen) change complètement la physionomie de la planche de bord et lui confère un côté beaucoup plus high-tech. Les inserts décoratifs sont aussi plus flatteurs, de même que la sellerie.

R.S. LINE (INTENS + 2 000 €)

Un grand classique désormais sur tous types de modèles : la déclinaison au look sportif. Ici, la Mégane gagne des jantes de 17 pouces, des sièges Alcantara avec, à l'avant, des appuie-tête intégrés et un maintien latéral renforcé, un pédalier alu, mais aussi des surpiqûres rouges çà et là parce que ça fait plus sport, de même que les décors carbone.

R.S. / R.S. TROPHY

Outre leur moteur de 300 ch, les R.S. reçoivent ici les fameuses 4 roues directrices, un train avant spécifique à pivot décalé, les 4 butées hydrauliques et de nombreux éléments de design spécifiques extérieurs comme intérieurs, dont des jantes de 18 pouces et un bouclier arrière spécial avec échappement central. La finition Trophy ajoute, entre autres, un autobloquant, des jantes de 19 pouces, des freins bimatière et des réglages châssis très fermes pour la route, mais impériaux sur circuit…

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**



La Mégane R.S. est passée à 300 ch et n'existe plus qu'avec une boîte EDC.

PHOTO JEFF LUDES



Le design n'a pas beaucoup évolué à l'occasion du restylage, mais les feux arrière sont désormais à LED avec des clignotants à défilement : le détail en vogue !

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK CUIR
(1 800 €, SEULEMENT SUR INTENS)

Comme son nom l'indique, ce pack ajoute la sellerie cuir, mais pas seulement : il apporte également le siège conducteur à réglages électriques, chauffant et massant, en plus du volant chauffant. De quoi donner à cette Mégane un petit air de premium sans prendre la grosse tête.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK EASY DRIVE (1 150 € SUR INTENS ET R.S. LINE, UNIQUEMENT SUR TCE 140 EDC ET E-TECH)

Il est dommage qu'il faille piocher dans les options pour obtenir ces aides à la conduite qui deviennent de plus en plus fréquentes de série, même sur des segments inférieurs. Dommage également que ce pack ne soit pas proposé sur toutes les motorisations. Il comprend le régulateur de vitesse adaptatif, l'aide au maintien en voie avec maintien actif au centre de votre file, la surveillance des angles morts, la surveillance du trafic arrière lors des manœuvres et l'assistant de stationnement. Une version plus simple, baptisée pack Conduite, facturée 400 €, se contente, pour sa part, du régulateur adaptatif et de l'aide au maintien en voie. Mais cela peut suffire…

PACK TECHNO (1 200 € SUR ZEN)

Si vous ne voulez pas de l'Intens ou de la R.S. Line, la Zen vous donne déjà accès à certains équipements de ces finitions via ce pack, qui comprend le GPS connecté, les rétroviseurs extérieurs dégivrants et rabattables électriquement, l'aide au parking avant et la caméra de recul. De quoi rendre votre Mégane 1.0 TCe 115 un peu mieux équipée.

CONSEILLÉ PAR L'AJ SI VOUS CHOISISSEZ UNE ZEN

NOTRE CHOIX

RENAULT MÉGANE 1.3 TCE 140 EDC INTENS

(31 000 € hors options, malus 50 €)

Mettons la R.S. à part : elle ne joue pas dans la même cour… Le 1.3 TCe 140 apparaît comme une très bonne motorisation, à la fois suffisante en performances et en agrément, et raisonnable en consommation. La boîte EDC, si elle n'est pas parfaite, s'associe bien avec ce 4 cylindres. Quant à la version hybride rechargeable, elle est surtout intéressante si vous faites beaucoup de petits trajets, mais l'écart tarifaire est élevé. Avec le TCe 140, la finition Intens nous paraît préférable à la R.S. Line : un look sportif, pourquoi pas, mais pas à 2 000 € de plus !

LES TEINTES

Peinture vernie



Blanc Glacier (gratuit)

Peintures métallisées (650 €)



Bleu Iron



Bleu Cosmos



Gris Baltique



Gris Highland



Gris Titanium



Noir Étoilé

Peintures métallisées spéciales (850 €)



Blanc Nacré



Rouge Flamme



Brun Cuivre Solar

Peintures métallisées R.S./R.S. Trophy (1 600 €)



Orange Tonic



Jaune Sirius

LES JANTES



Jante tôle 16 pouces Elliptik (série sur Zen)



Jante alliage 16 pouces Impulse Gris Erbé Diamanté (série sur Intens)



Jante alliage 17 pouces Montlhéry (série sur R.S. Line)



Jante alliage 17 pouces Alium (700 € sur Intens)



Jante alliage 18 pouces HighTek (800 € sur Intens)



Jante alliage 18 pouces Renault Sport Estoril (série sur R.S.)



Jante alliage 19 pouces R.S. Jerez (série sur R.S. Trophy)

PORSCHE CAYENNE II

Vous rêvez d'un 4x4 prestigieux ? Un Porsche Cayenne d'occasion assez récent peut s'acquérir pour moins cher qu'un SUV premium neuf. Plutôt fiable, son coût de détention est, toutefois, en rapport avec son blason et ses dimensions.

Par **Didier Laurent**

Le Cayenne est le plus grand succès de Porsche durant les vingt dernières années, avec plus d'un million d'exemplaires vendus en dix-huit ans de carrière (la première génération a été lancée en 2002). Profitant d'un label plus prestigieux que le Volkswagen Touareg avec lequel il a fait châssis commun à ses débuts, il a aussi été le premier modèle diesel du constructeur, en 2009. Il est ensuite devenu hybride et rechargeable, avec cette deuxième génération. Cette dernière est assez bien représentée en occasion, car elle a été majoritairement achetée en neuf pour ses qualités fiscales (pas de malus, voire un bonus, et pas de taxe sur les véhicules de société). La version E-Hybrid – notre choix – s'échange à des tarifs légèrement supérieurs à ceux des variantes diesel, lesquels sont souvent davantage kilométrées. Toujours dans le coup côté style, confortable et très bien équipé en occasion, le Cayenne deuxième du nom est aussi agréable à conduire. Bien qu'imposant et lourd, sa consommation est raisonnable, notamment en diesel et en hybride. Il est également très logeable et propose un très grand coffre, même amputé par l'emplacement des batteries du système hybride. Pour les familles disposant d'un budget adapté, il constitue une très bonne première voiture.

	PORSCHE CAYENNE	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	V6	300	9,2 (1)	Une entrée de gamme honnête, plus valable que celle de la première génération. Forcément la moins chère, mais pas forcément la plus intéressante.
Essence	S	400/420 (1)		Avec un V8 4.8 turbo sous le capot, il y a de quoi s'attendre à de bonnes prestations. Vous ne serez pas déçu, et votre pompiste non plus. Très agréable à conduire et à entendre.
Essence	GTS	420/440 (1)	14,2 (420 ch)	Une connotation particulièrement sportive, un intérieur spécifique et des attributs distinctifs pour cette version racée. Elle passe d'un V8 à un V6 biturbo à la faveur du restylage.
Essence	Turbo	500/520 (1)	14,7 (500 ch)	Appellation quasi légendaire de Porsche, qui greffe ici une suralimentation biturbo au V8. Accélérations musclées, consommation en rapport.
Essence	Turbo S	550/570 (1)	15,1 (550 ch)	Vous savez où vous mettez les pieds… Une version pleine de superlatifs et vraiment incroyable. Porte-monnaie sensibles s'abstenir.
Hybride rechargeable	Hybride/ S Hybride	333/380	11,4	L'apport d'un générateur électrique lui permet de gagner un peu en puissance et de modérer sa consommation. Néanmoins, n'en attendez pas trop de ce côté-là.
Hybride rechargeable	**E-Hybrid**	**416**	**9,5**	**Un hybride rechargeable recommandable et agréable à conduire. Attention, en tout-électrique, vous ne dépasserez pas 20 km. Mais le mode Full Hybrid est convaincant, tout comme la consommation.**
Diesel	Diesel	245/262 (1)	9,9/9,7	La version la plus répandue en occasion, avec le V6 d'origine Volkswagen sous le capot. Pas ridicule sur route et assez économique à la pompe.
Diesel	S Diesel	382	10,1	Un V8 diesel biturbo, très feutré, fort en couple et surpuissant. Un véritable nectar qui émet un joli bruit. Assez rare en occasion.

(1) Modèle restylé, à partir de 2014.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 35 000 € (1)

Diesel : à partir de 30 000 € (1)

Génération : 2e

Commercialisation : octobre 2010 à août 2017

Restylage : juillet 2014

Type de carrosserie : SUV

Nombre d'exemplaires en circulation : 10 047

(1) Moins de 100 000 km.



YANN LEFEBVRE

NOTRE CHOIX

Porsche Cayenne 3.0 S E-Hybrid

de 2015

1er prix prospecté : **49 000 €**

90 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

LA TECHNIQUE

Moteur

Puissance cumulée	416 ch (1)
Couple maxi	440 Nm à 3000 tr/mn (2)
Type	V6 à essence, compresseur
Cylindrée	2995 cm³/20 CV
Transmission	aux 4 roues
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

(1) Puissance maxi : 333 ch à 5500 tr/mn (thermique) + 95,2 ch (électrique).
(2) Couple cumulé : 590 Nm à 1250 tr/mn.

Châssis

Diamètre de braquage	11,9 m
Pneumatiques	255/55 R 18

Dimensions

L/l/h/empattement	4,86/1,94/1,71/2,90 m
Poids/tractable freiné	2462 kg/3500 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1000 m d.a./0 à 100 km/h	26,4 s (3)/6,4 s (3)
90 à 130 km/h (en Drive)	5,4 s
Vitesse maxi	243 km/h (4)
Freinage depuis 90/130 km/h	32/64 m

(3) Batterie pleine. (4) Donnée constructeur.

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Long. aux jambes AR (5 pl.)	14 à 29 cm (5)
Largeur aux coudes AV/AR	158/151 cm
Vol. coffre hybride/non hyb.	500/560 dm³ (6)

(5) Banquette arrière coulissante. (6) Banquette reculée.

LE BUDGET

Assurance (7) : 1761 €	Carte grise (8) : 666 €

Consommations

Moyenne	9,5 l/100 km
Ville/route/autoroute	4,4/12,5/11,7 l/100 km
Autonomie/réservoir	842 km (18 km en élec.)/80 l

(7) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade.
(8) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval.

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV (9)	1028 €	Distribution	442 €
Amortisseurs AR (9)	978 €	Embrayage	2008 €
Disques AV (9)	446 €	FAP	non
Disques AR (9)	340 €	Pneus (9)	304 €
Plaquettes AV (10)	314 €	Feu AV	442 €
Plaquettes AR (10)	182 €	Feu AR	363 €
Filtre à air	42 €	Bouclier AV	588 €
Filtre à huile	35 €	Bouclier AR)	512 €

bon/ moyen/ mauvais dans sa catégorie

(9) La paire. (10) Le jeu.

LE BILAN FIABILITÉ

Le Cayenne donne globalement satisfaction. S'agissant d'une Porsche, d'un gabarit imposant a fortiori, le prix de l'assurance et celui de l'entretien (à réserver aux centres Porsche) sont évidemment à l'avenant. La partie électronique ne pose pas de problème récurrent (sauf sur les premiers modèles).

LES PANNES

IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEURS DIESEL

Perte de puissance avec allumage du voyant moteur. Plusieurs causes peuvent en être à l'origine, notamment sur les exemplaires qui effectuent surtout de petits trajets répétés. Il s'agit fréquemment d'un encrassement de la vanne EGR. Cette dernière peut parfois être nettoyée, mais doit le plus souvent être changée. Des problèmes au niveau du filtre à particules (colmatage), voire du turbo, sont également possibles.

MOTEUR V6 ESSENCE

Ralenti irrégulier, difficultés à démarrer, à-coups de fonctionnement. Le plus souvent, il s'agit d'un souci de programmation du boîtier de gestion moteur. La pompe à carburant peut aussi être en cause.

AUTRES DÉFAILLANCES

SYSTÈME D'INFODIVERTISSEMENT

Quelquefois daté, ses mises à jour s'avèrent coûteuses. Des bugs ont été relevés au niveau de la cartographie du GPS. La radio souffre aussi de défaillances. Parfois, l'écran est capricieux, obligeant à remplacer le bloc.

PNEUMATIQUES

Les soucis sont plus liés au concept du véhicule qu'à un défaut. Les pneus des Cayenne s'usent vite et doivent être remplacés par quatre. En effet, Porsche a conçu un cahier des charges faisant la part belle au passage de la puissance au sol et au comportement. Entre couple important, puissance et poids de l'engin, les pneus peuvent ne pas dépasser les 20000 km.

SYSTÈME HYBRIDE

Conséquence d'un défaut du chargeur, la prise refuse de prendre la charge, voire de se verrouiller. Deux solutions : reprogrammer le boîtier de gestion de la prise de recharge ou, dans quelques cas, remplacer cette dernière.

ÉLECTRONIQUE

Allumage intempestif de voyants d'alerte (moteur, batterie, système hybride) sans cause réelle. Pour y remédier, il suffit le plus souvent de réinitialiser les systèmes électroniques et d'effacer les défauts de la mémoire.

PLANCHE DE BORD

Des cas de bruits parasites dans le mobilier de bord sont signalés par certains utilisateurs. Ils concernent essentiellement les modèles antérieurs au restylage et sont quasi insolubles. Notre conseil : essayer la voiture et emprunter une route dégradée pour vous rassurer sur le sujet. Les concessionnaires parviennent parfois à atténuer le phénomène.

LES RAPPELS

MAJEURS

PÉDALIER (MARS 2016)

Porsche a lancé une campagne de rappel sur l'ensemble des Cayenne produits entre le 15 janvier 2010 et le 11 janvier 2016. En cause, un circlip (collier de fixation) qui peut se détacher et générer un mauvais fonctionnement de la pédale de frein. Les propriétaires des 409477 exemplaires concernés partout dans le monde ont normalement été contactés.

CEINTURE DE SÉCURITÉ (DÉCEMBRE 2018)

Une faiblesse potentielle a été identifiée au niveau de la boucle de ceinture de sécurité centrale arrière. Les Cayennes concernés par ce rappel ont été produits entre le 6 décembre 2016 et le 8 mars 2018. L'opération en après-vente consiste à remplacer la boucle de ceinture de sécurité centrale arrière.

SÉCURITÉ (FÉVRIER 2019)

Ce rappel vaut pour les Cayenne produits en 2014 et 2015. Sur ces modèles, certains boulons peuvent ne pas être serrés au couple préconisé par le constructeur. Il peut s'agir de boulons de sièges, de pièces situées au niveau de l'essieu avant ou encore de composants de freins. Avec le temps, si ces boulons se desserrent, la voiture peut représenter un danger. En après-vente, le couple de serrage est vérifié et corrigé si besoin.

MINEURS

TURBO (DÉCEMBRE 2012)

Sur les Cayenne fabriqués entre 2010 et 2012, le turbo peut être victime d'un défaut de fabrication, susceptible d'abaisser les performances et de provoquer une fuite d'huile. Dans les cas extrêmes, il existe un risque d'incendie. Compte tenu des dates de ces rappels, tous les exemplaires devraient avoir été corrigés. Néanmoins, vérifiez que le modèle que vous visez l'a bien été s'il était concerné. N'importe quel centre Porsche pourra vous renseigner grâce au numéro de série de la voiture.

NOUVEAU MAGAZINE

300 MODÈLES PASSÉS AU CRIBLE

POUR VOUS AIDER À CHOISIR









VANS • FOURGONS • PROFILÉS • INTÉGRAUX

EN VENTE ACTUELLEMENT

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
GIULIETTA				
1.4 T-Jet 120 ch	7	M	2 370	23 950
1.6 JTDm 120 ch	6	M	230	26 750
2.0 JTDm 170 ch Ti TCT	NC	M	400	34 450
Surcoût Ti : "base" + 4 150 €				
Surcoût Sprint : Ti + 0 €				
Surcoût Veloce : Sprint + 3 450 €				
GIULIA				
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M	7 086	40 900
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto.	NC	M	12 012	57 500
Quadrifoglio	41	M	30 000	88 900
2.2 Diesel 136 ch Auto.	7	M	125	37 200
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	8	M	125	43 500
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M	125	45 500
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	M	1 629	57 000
Surcoût Super : "base" + 4 400 €				
Surcoût Sprint : Super + 4 400 €				
Surcoût Sprint 110 ans : Sprint + 1 200 €				
Surcoût Ti : Sprint + 3 000 €				
STELVIO				
2.0T 200 ch Super Q4 Auto.	12	M	18 905	51 100
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	M	20 396	62 700
Quadrifoglio	NC	M	30 000	98 000
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	M	1 386	42 000
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M	1 504	49 100
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	M	3 119	61 000
Surcoût Super : "base" + 4 700 €				
Surcoût Sprint : Super + 4 600 €				
Surcoût Sprint 110 ans : Sprint + 1 200 €				
Surcoût Ti : Sprint + 3 300 €				
Surcoût Veloce : Ti + 500 €				

ALPINE

TYPE	CV	B/M*		PRIX
A110				
Pure	15	M	1 761	58 000
S	18	M	1 901	69 100
Surcoût Légende : Pure + 4 100 €				
Surcoût Légende GT : Légende + 10 800 €				
Surcoût Color Edition : Légende + 12 500 €				

ASTON MARTIN

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

AUDI



Audi

Premium Murat

105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e

Tél. : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE	CV	B/M*		PRIX
A1 SPORTBACK				
25 TFSI	5		0	21 500
30 TFSI Design	6		0	24 810
35 TFSI Design S tronic	7	M	230	28 570
40 TFSI S line S tronic	11	M	1 276	34 160
Surcoût Entry : "base" + 1 200 €				
Surcoût Design : "base" + 2 400 €				
Surcoût Advanced : Design + 1 100 €				
Surcoût Advanced 2 : Advanced + 0 €				
Surcoût S line : Advanced + 3 000 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €				
A1 CITYCARVER				
25 TFSI Design	5		0	25 400
30 TFSI Design	6		0	26 310
35 TFSI Design S tronic	8	M	310	30 070
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €				
Q2				
30 TFSI	6		0	28 320
35 TFSI Design	8	M	50	33 150
SQ2	19	M	8 671	54 700
30 TDI	6		0	30 250
35 TDI Design S tronic	8		0	37 480
Surcoût Design : "base" + 2 800 €				
Surcoût Advanced : Design + 1 700 €				
Surcoût S line : Advanced + 2 300 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 600 €				
Surcoût S line Plus : Design Luxe + 1 100 €				
A3 SPORTBACK				
30 TFSI	8		0	28 630
30 TFSI Mild Hybrid S tronic	6		0	30 780
35 TFSI	8		0	29 640
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8		0	31 790
S3	20	M	6 724	56 740
40 TFSI e	8	B	2 000	38 680
45 TFSI e Competition	8	B	2 000	45 110
30 TDI	6		0	29 640
35 TDI S tronic	8		0	34 570
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	400	45 980
Surcoût Design : "base" + 3 150 €				
Surcoût S line : Design + 4 650 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 900 €				
A3 BERLINE				
Surcoût : Sportback + 550 €				
TT				
40 TFSI S tronic	11	M	818	43 040
45 TFSI S tronic	14	M	1 629	48 290
TTS	19	M	5 715	64 490
RS	28	M	16 149	78 940
Surcoût S line : "base" + 5 400 €				
TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 030 €				
Q3				
35 TFSI	8	M	360	35 280
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	11 488	48 580
RS	29	M	28 107	71 3300
45 TFSI e	8	B	2 000	46 150
35 TDI	8	M	50	38 210
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M	2 205	48 050
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €				
Q3 SPORTBACK				
35 TFSI	8	M	540	38 280
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	12 012	50 980
RS	29	M	29 070	73 200
45 TFSI e	NC	B	2 000	49 150
35 TDI	8	M	50	41 210
40 TDI Design S tronic	10	M	2 370	50 460
Surcoût Design : "base" + 2 300 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
A4				
35 TFSI Mild Hybrid	8	M	125	34 350
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	240	43 830
30 TDI Mild Hybrid S tronic	7		0	39 560
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	44 800
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	75	47 250
S4 TDI	23	M	1 901	76 160
Surcoût Design : "base" + 3 600 €				
Surcoût S line : Design + 5 225 €				
Surcoût Avus : S line + 1 400 €				
A4 AVANT				
RS4	34	M	30 000	96 940
Surcoût : berline + 1 700 €				
A4 ALLROAD				
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16	M	6 724	53 630
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11	M	330	52 550
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Design Tiptronic	17	M	7 086	59 990
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
A5 COUPÉ				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	230	47 040
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	230	50 710
RS 5	34	M	21 966	97 570
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	49 220
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	75	52 150
S5 TDI	23	M	6 039	81 410
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût Avus : S line + 1 100 €				
A5 SPORTBACK				
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	M	210	43 440
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	280	50 710
RS 5	34	M	25 349	97 570
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9		0	45 620
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	150	52 150
S5 TDI	23	M	6 724	81 410
Surcoût Design : "base" + 3 600 €				
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût Avus : S line + 1 100 €				
A5 CABRIOLET				
40 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	1 629	62 410
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M	10 011	69 030
S5	24	M	19 641	86 680
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M	260	60 920
40 TDI 204 ch Mild Hybrid S line S tronic	11	M	740	63 850
Surcoût Avus : S line - 620 €				
NOUVEAU Q5				
45 TFSI Mild Hybrid S line	16	M	10 488	63 020
50 TFSI e Design	NC		0	62 990
55 TFSI e S line	NC		0	70 950
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	M	400	49 890
40 TDI Mild Hybrid Design	11	M	2 544	55 880
50 TDI Mild Hybrid S line Quattro Tiptronic	17	M	25 349	70 430
SQ5 TDI	22	M	27 166	80 800
Surcoût Design : "base" + 3 100 €				
Surcoût S line : Design + 4 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Q5 SPORTBACK				
SQ5 TDI	22	M	27 166	83 500
A6				
45 TFSI S tronic	14	M	1 761	55 150
50 TFSI e Quattro	12		0	63 150
55 TFSI e Compétition Quattro	12		0	74 300
35 TDI S tronic	8	M	190	49 300
40 TDI S tronic	11	M	190	52 850
S6 TDI	23	M	18 188	85 460
Surcoût S line : "base" + 7 900 €				
Surcoût Avus : S line + 500 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €				
A6 AVANT				
RS 6	52	M	30 000	133 600
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
55 TDI	23	M	13 682	74 600
Surcoût Avus : "base" + 11 700 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S tronic	14	M	1 629	66 710
RS 7	52	M	30 000	139 000
55 TFSI e Compétition Quattro	13		0	86 100
40 TDI S tronic	11	M	190	64 650
S7 TDI	23	M	18 188	94 590
Surcoût S line : "base" + 6 500 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 000 €				
NOUVELLE E-TRON GT				
Quattro	NC		0	101 500
RS	NC		0	140 700
Surcoût Extended : Quattro + 20 500 €				
Surcoût S Extended : RS + 15 500 €				
E-TRON				
50 Quattro	9		0	72 300
55 Quattro	9		0	83 880
S	19		0	96 600
Surcoût Avus : "base" + 14 300 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €				
Surcoût Edition One : Avus Extended + 740 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
E-TRON SPORTBACK				
50 Quattro	9		0	74 900
55 Quattro	9		0	86 480
S	19		0	99 200
Surcoût Avus : "base" + 14 300 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
A8				
55 TFSI Quattro Tiptronic	23	M	25 349	101 810
60 TFSI e Avus	22		0	129 100
S8	49	M	30 000	158 800
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	6 039	96 320
Surcoût Avus : "base" + 14 100 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €				
Q7				
55 TFSI e Advanced	22		0	81 515
60 TFSI e Competition	22		0	95 815
50 TDI Advanced	18	M	29 070	74 480
SQ7 TDI	32	M	10 980	112 800
Surcoût S line : Advanced + 7 550 €				
Surcoût Avus : S line + 1 600 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 350 €				
Q8				
55 TFSI Tiptronic	23	M	30 000	81 300
RS Q8	53	M	30 000	159 900
55 TFSI e Advanced	22		0	86 770
60 TFSI e Compétition	22		0	101 700
45 TDI Tiptronic	14	M	30 000	77 200
50 TDI Tiptronic	18	M	30 000	80 600
SQ8 TDI	32	M	30 000	116 350
Surcoût S line : "base" + 6 900 € / Advanced + 7 800 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 600 €				
R8				
V10 RWD	46	M	30 000	149 750
V10 Quattro S tronic	49	M	30 000	182 230
V10 Performance Quattro S tronic	56	M	30 000	218 330
R8 SPYDER				
Surcoût : coupé + 14 400 €				

BENTLEY

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

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i3				
170 ch	3	B	7 000	39 950
S	3	B	7 000	43 550
Surcoût Edition WindMill : "base"/S + 2 850 €				
SÉRIE 1				
116i	6		0	24 850
118i	7		0	27 750
120i	9	M	150	33 750
128ti	16	M	1 172	46 550
M135i xDrive	19	M	2 544	52 950
116d	6		0	27 600
118d	7		0	30 650
120d	10		0	36 850
Surcoût Lounge : "base" + 1 750 €				
Surcoût Edition Sport : Lounge + 3 250 €				
Surcoût M Sport : Edition Sport + 3 100 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
218i Lounge	7	M	2 049	32 650
220i Lounge Auto.	10	M	1 629	38 650
M240i Auto.	22	M	8 671	55 150
M2 Competition	46	M	30 000	68 150
Surcoût Sport : Lounge + 3 650 €				
Surcoût M Sport : Sport+ 2 600 €				
SÉRIE 2 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Premiere Auto.	5	M	240	26 500
218i Premiere Auto.	7	M	240	29 800
225xe Premiere	5		0	40 650
216d Premiere	6		0	31 150
218d Premiere	7		0	33 250
Surcoût Lounge : Premiere + 1 950 € à + 2 850 €				
Surcoût Sport : Lounge + 2 600 à + 3 250 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 350 € à + 1 400 €				
Surcoût M Sport : Sport + 1 150 € à + 1 500 €				

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

SÉRIE 2 GRAN TOURER

Surcoût : Active Tourer + 1 550 € à + 2 000 €

SÉRIE 2 GRAN COUPÉ

218i	7		0	31 150
220i	9	M	125	37 350
M235i xDrive	19	M	1 761	55 550
216d	6		0	33 850
218d	8		0	34 050
220d	10		0	40 250

Surcoût M Sport : "base" + 6 350 €

X1

sDrive18i Lounge Auto.	7	M	210	33 950
sDrive20i Lounge DKG	11	M	400	40 550
xDrive25e Lounge	17	B	2 000	46 750
sDrive16d Lounge	6		0	34 500
sDrive18d Lounge	8		0	37 100
xDrive20d Lounge	10	M	400	44 500

Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €

X2

sDrive18i Premiere	7	M	170	34 050
sDrive20i Premiere	11	M	310	40 650
M35i Auto.	19	M	3 119	58 200
xDrive25e Premiere	7	B	2 000	48 300
sDrive16d Premiere	6		0	34 450
sDrive18d Premiere	8		0	37 200
xDrive20d Premiere Auto.	10	M	330	44 550

Surcoût Lounge : Premiere + 5 050 €
Surcoût M Sport : Lounge + 2 350 € à + 2 750 €
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €
Surcoût M Mesh Edition : M Sport X + 1 850 €

SÉRIE 3

318i Lounge	7	M	240	37 700
320i Lounge	10	M	240	41 300
330i Lounge Auto.	15	M	360	47 200
M340i xDrive	25	M	3 552	66 200
M3 Competition	41	M	30 000	102 000
330e Lounge	8		0	51 450
316d Lounge	7		0	38 900
318d Lounge	8		0	41 050
320d Lounge	10		0	44 900
330d Lounge xDrive	16	M	170	54 200
M340d xDrive	22	M	983	68 150

Surcoût Edition Sport : Lounge + 2 800 €
Surcoût Luxury : Edition Sport + 5 650 €
Surcoût M Sport : Edition Sport + 5 000 €

SÉRIE 3 TOURING

Surcoût : Berline + 2 000 €

SÉRIE 4 COUPÉ

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

Surcoût M Sport : "base" + 4 050 €

SÉRIE 4 CABRIOLET

				420i2
	10		0	57 050

Sucoût M Sport : "base" + 5 050 €

Z4

sDrive20i	11	M	1 629	46 650
sDrive30i	15	M	1 629	55 050
M40i	23	M	6 039	68 000

Surcoût Sport : "base" + 4 550 €
Sucoût M Sport : Sport + 2 100 €

X3

xDrive20i Lounge Auto.	11	M	4 543	48 400
M40i Auto.	25	M	17 490	76 300
M Competition	41	M	30 000	108 850
xDrive30e Lounge	8		0	59 700
sDrive18d Premiere Auto.	7	M	240	45 300
xDrive20d Lounge Auto.	10	M	898	53 000
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	1 629	59 800
M40d Auto.	21	M	3 331	75 700
iX3 Inspiring	7		0	72 950

Surcoût Lounge : Premiere + 2 750 €
Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €
Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €
Surcoût M Sport : xLine + 2 200 €
Surcoût Impressive : Inspiring + 6 400 €

X4

xDrive30i Lounge Auto.	15	M	4 543	57 950
M40i Auto.	25	M	16 810	79 100
M Competition	41	M	30 000	111 350
xDrive20d Lounge Auto.	11	M	818	56 850
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	1 386	63 350
M40d Auto.	21	M	2 918	78 500

Surcoût xLine : Lounge + 5 850 €
Surcoût M Sport : xLine + 2 250 €

SÉRIE 5

520i Lounge	10	M	210	50 150
M550i xDrive	44	M	30 000	96 400
M5 Competition	57	M	30 000	138 850
M5 CS	NC		NC	199 900
530e Lounge	10		0	58 250
545e xDrive Lounge	17		0	70 550
518d Lounge	8		0	47 700
520d Lounge	10		0	51 150
530d Lounge	12	M	50	60 000

Surcoût Luxury : Lounge + 7 250 €
Surcoût M Sport : Luxury + 650 €

SÉRIE 5 TOURING

Surcoût : berline + 2 600 €

SÉRIE 6 GRAN TURISMO

620d Lounge xDrive	10	M	360	65 250
630d Lounge xDrive	17	M	1 074	73 500

Surcoût Luxury : Lounge + 5 650 €
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 €

SÉRIE 7

740 Li xDrive	22	M	10 011	107 750
750i xDrive	43	M	30 000	118 050
745e	13		0	105 650
730d xDrive	16	M	898	99 450

Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 200 €

SÉRIE 8 COUPÉ

840i xDrive	23	M	12 012	102 100
M850i xDrive	49	M	30 000	129 150
M8 Competition	55	M	30 000	173 450
840d xDrive	20	M	1 901	104 300

Surcoût M Sport : "base" + 5 300 €
Surcoût M Sport Technic : M Sport + 4 150 €

SÉRIE 8 GRAN COUPÉ

Surcoût : coupé - 1 750 € à - 3 050 €

SÉRIE 8 CABRIOLET

Surcoût : coupé + 8 000 €

X5

xDrive40i Lounge Auto.	23	M	17 490	75 000
M50i	44	M	30 000	98 550
M Competition	56	M	30 000	145 400
xDrive45e Lounge	15		0	84 350
xDrive25d Lounge	12	M	7 086	66 050
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	3 784	73 100
xDrive40d Lounge	22	M	8 254	78 300

Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €

X6

xDrive40i Lounge	23	M	16 149	81 700
M50i	44	M	30 000	101 800
M Competition	56	M	30 000	148 200
xDrive30d Lounge	16	M	3 552	79 800
xDrive40d Lounge	2	M	8 254	85 000

Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €
Surcoût M Sport : xLine + 850 €

NOUVEL iX

xDrive40	NC		0	86 250
xDrive50	NC		0	103 500

X7

xDrive40i	23	M	30 000	98 000
M50i	44	M	30 000	121 550
xDrive40d	22	M	16 149	97 000

Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €
Surcoût Edition Dark Shadow : M Sport + 13 250 €

CITROËN

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
C1 (3 PORTES)			
1.0 VTi 72 ch Live	4	0	11 350

Surcoût Feel : Live + 2 150 €
Surcoût Shine : Feel + 1 100 €

C1 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 500 €
Surcoût JCC+ : Shine + 450 €

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
ë-C4 136 ch Feel	4	B	7 000	35 600

Surcoût Feel : Live + 2 500 €
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 700 €
Surcoût Shine : Feel Pack + 900 €
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 200 €

GRAND C4 SPACETOURER

1.2 PureTech 130 ch Feel	7	M	190	30 300
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	6		0	32 500
2.0 BlueHDi 160 ch Shine Auto.	9	M	650	38 750

Surcoût Shine : Feel + 2 650 €
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 500 €

C5 AIRCROSS

1.2 PureTech 130 ch Live	7	M	310	26 000
1.6 PureTech 180 ch Shine Auto.	10	M	983	36 500
Hybrid 225 ch Feel	10	B	2 000	39 950
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6		0	28 400

Surcoût Feel : Live + 2 600 €
Surcoût C-Series : Feel + 2 250 €
Surcoût Shine : Feel + 3 500 €
Surcoût Shine Pack : Feel + 4 650 €

BERLINGO TAILLE M

1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	310	22 600
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	898	27 700
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M	100	23 550
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack	7	M	170	27 850

Surcoût Feel : Live + 1 350 €
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 350 €
Surcoût Rip Curl : Feel Pack + 1 100 €
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 400 €

BERLINGO TAILLE XL

Surcoût : Taille M + 1 000 €

CUPRA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
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
NOUVELLE SPRING			
Confort	NC	B 4 587	16 990
Surcoût Confort Plus : Confort + 1 460 €			
SANDERO			
1.0 SCe 65 ch Access	4	0	8 690
0.9 TCe 90 ch Confort	5	0	12 690
Surcoût Essentiel : Access + 1 200 €			
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €			
SANDERO STEPWAY			
0.9 TCe 90 ch Essentiel	5	0	12 590
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €			

LODGY

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

LODGY STEPWAY

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

Surcoût 15 ans : "base" + 200 €

DUSTER

1.0 TCe 90 ch Access	6	M	170	12 490
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	230	17 100
1.3 TCe 150 ch Confort	8	M	230	18 700
1.5 Blue dCi 95 ch	5		0	15 300
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	6		0	17 800

Surcoût Essentiel : Access + 2 810 €
Surcoût Confort : Essentiel + 1 100 €
Surcoût Evasion : Confort + 350 €
Surcoût Prestige : Confort + 1 100 €
Surcoût 15 ans : Prestige + 50 €

DS AUTOMOBILES

TYPE	CV	B/M*	PRIX
DS 3 CROSSBACK			
1.2 PureTech 100 ch Chic	5	0	24 900
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	6	M 150	27 900
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M 260	35 800
1.5 BlueHDi 110 ch Chic	6	0	25 900
1.5 BlueHDi 130 ch So Chic Auto.	6	0	31 700
E-Tense Chic	5	B 7 000	37 000

Surcoût So Chic : Chic + 2 800 €
Surcoût Performance Line : So Chic + 200 €
Surcoût Connected Chic : Performance Line + 2 500 €
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €
Surcoût Grand Chic : Performance Line+ + 1 700 €
Surcoût Ines de la Fressange Paris : Grand Chic + 400 €

DS 7 CROSSBACK

1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	7	M	260	37 300
1.6 PureTech 180 ch So Chic Auto.	10	M	740	41 900
1.6 PureTech 225 ch Perf. Line + Auto.	12	M	1 901	48 900
E-Tense 225 So Chic	10		0	50 800
E-Tense 300 So Chic 4x4	12		0	56 300
1.5 BlueHDi 130 ch Chic Auto.	7	M	125	38 300

Surcoût So Chic : Chic + 2 100 €
Surcoût Performance Line : So Chic + 700 €
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 700 €
Surcoût Grand Chic : Performance Line + + 2 600 €
Surcoût Louvre : Grand Chic + 5 200 €

DS 9

1.6 PureTech 225 ch Performance Line +	NC	M	983	47 700
E-Tense 225 ch Performance Line +	NC		0	55 000
E-Tense 360 ch Performance Line + 4x4	NC		0	66 500

Surcoût Rivoli + : Performance Line + 2 900 € à + 4 000 €

FERRARI

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

FIAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
500			
1.0 70 ch BSG Cult	NC	NC	15 490
Surcoût Dolcevita : Cult + 1 500 €			
Surcoût Dolcevita Plus : Dolcevita + 2 000 €			
Surcoût Sport : Dolcevita Plus + 0 €			
ABARTH 595			
595	8	M 1 901	20 490
595 Turismo	9	M 2 544	23 590
595 Competizione	10	M 3 331	26 990

Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 600 €

500C (CABRIOLET)

Surcoût : berline + 2 800 €

ABARTH 595C

Surcoût : berline + 2 500 €

500 E

Action	4	B	7 000	24 500

Surcoût Passion : Action + 3 000 €
Surcoût Icone : Passion + 2 000 €
Surcoût France Edition : Icone + 400 €
Surcoût Icone Plus : Icone + 2 000 €
Surcoût La Prima : Icone Plus + 3 400 €

500 E 3+1

Surcoût : berline + 2 000 €

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

500 E CABRIOLET
Surcoût : berline + 3 400 €

500L
1.4 95 ch Sport	6	M	3 119	18 890
1.3 MultiJet 95 ch Sport	5	M	50	22 890
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	M	230	23 890

PANDA
1.0 BSG 70 ch City	4		0	11 990

Surcoût City Life : City + 1 500 €
Surcoût Sport : City Life + 1 000 €

PANDA CITY CROSS
1.0 70 ch BSG	4		0	14 490
0.9 TwinAir 85 ch 4x4	5	M	1 901	19 690

Surcoût Pack : "base" + 500 €
Surcoût Plus : Pack + 500 €

PANDA 4X4
0.9 TwinAir 85 ch	5	M	1 901	17 690

500X
1.0 T3 120 ch Cult	NC		NC	21 990
1.3 T4 150 ch Cross DCT	NC		NC	26 990
1.3 MultiJet 95 ch Cross	NC		NC	26 490
1.6 MultiJet 130 ch Cross	NC		NC	28 490

Surcoût Cross : Cult + 2 000 €
Surcoût Connect Edition : Cross + 3 000 €
Surcoût Sport : Connect Edition + 0 €
Surcoût Club : Sport + 2 000 €

TIPO BERLINE
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5		0	15 990
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	18 490
1.6 MultiJet 130 ch Life	7		0	22 490

Surcoût Life : "base" + 2 000 €
Surcoût Life Plus : Life + 2 000 €

TIPO 5 PORTES
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €

TIPO CROSS
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5		0	18 990
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	21 490
1.6 MultiJet 130 ch	7		0	23 490

Surcoût Pack : "base" + 2 000 €
Surcoût Plus : Pack + 2 000 €

TIPO STATION WAGON
Surcoût : 5 Portes + 1 500 €

FORD

TYPE	CV	B/M*		PRIX

FIESTA (3 & 5 PORTES)
1.1 75 ch	4		0	14 600
1.0 EcoBoost 95 ch Cool & Connect	5		0	18 150
1.0 EcoB. 125 ch Cool & Connect DCT	6		0	20 600
1.0 EcoB. 125 ch mHEV Cool & Connect	6		0	19 250
1.0 EcoBoost 155 ch mHEV ST-Line	8		0	23 100
ST	11	M	1 276	26 850

Surcoût Cool & Connect : "base" + 2 150 €
Surcoût Titanium : Cool & Connect + 1 600 €
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 000 €
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 000 €

FIESTA ACTIVE
1.0 EcoBoost 95 ch	5		0	20 650
1.0 EcoBoost 125 ch DCT	NC		0	23 200
1.0 EcoBoost 125 ch mHEV	NC		0	21 850

ECOSPORT
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	7		0	20 400
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0	22 900
1.5 EcoBlue 95 ch Trend	6		0	21 190
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	NC		NC	23 900

Surcoût Titanium : Trend + 1 710 €
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 000 €

PUMA
1.0 EcoBoost mHEV 125 ch Titanium	6	M	170	23 300
1.0 EcoBoost mHEV 155 ch Titanium	8		0	24 550
ST	11	M	983	33 680
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	6		0	24 900

Surcoût Titanium X : Titanium + 2 000 €
Surcoût ST-Line : Titanium X + 0 €
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €
Surcoût ST-Line Vignale : ST-Line X + 2 100 €

FOCUS
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	21 200
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium X Auto.	6	M	75	28 600
1.0 EcoBoost 125 ch mHEV Titanium	6		0	27 000
1.5 EcoBoost 150 ch ST-Line Auto.	8	M	260	30 000
1.0 EcoBoost 155 ch mHEV ST-Line	8		0	28 100
2.0 EcoBoost 280 ch ST	17	M	6 375	36 150
1.5 EcoBlue 95 ch Trend	4		0	22 950
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium X	6		0	28 100
2.0 EcoBlue 150 ch ST-Line	8		0	29 950
2.0 EcoBlue 190 ch ST	10	M	170	35 650

Surcoût ST-Line : Titanium X + 0 €
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 1 000 €

FOCUS ACTIVE
1.0 EcoBoost 125 ch mHEV	6		0	27 000
1.0 EcoBoost 125 ch Auto.	6	M	210	28 600
1.5 EcoBoost 155 ch mHEV	8		0	28 100
1.5 EcoBlue 120 ch	6		0	28 100
2.0 EcoBlue 150 ch Auto.	8		0	31 950

Surcoût X : "base" + 1 000 €
Surcoût Vignale : X + 2 500 €

FOCUS SW (BREAK)
Surcoût : berline + 1 000 € à + 1 200 €

FOCUS SW ACTIVE
Surcoût : berline + 1 000 €

KUGA
1 5 EcoBoost 120 ch Trend	7	M	740	27 000
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	7	M	540	31 000
2.5 Duratec PHEV 190 ch Titanium	NC	B	2 000	39 000
2.5 Duratec PHEV 225 ch Titanium	13	B	2 000	40 800
1.5 EcoBlue 120 ch Trend	7		0	29 000
2.0 EcoBlue mHEV 150 ch Titanium	8		0	34 000
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium Intel. AWD	11	M	540	37 000

Surcoût Titanium : Trend + 3 000 €
Surcoût ST-Line : Titanium + 2 000 €
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 400 €
Surcoût Vignale : ST-Line + 2 600 €

MONDEO
Hybrid 187 ch ST-Line	9		0	41 000
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M	330	41 850

Surcoût Vignale : ST-Line + 5 000 €

MONDEO SW
Surcoût : berline + 1 000 €

S-MAX
2.5 Duratec 190 ch Hybrid ST Line	NC		NC	47 550
2.0 EcoBlue 150 ch ST-Line Auto.	NC		NC	43 550
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M	2 918	45 550

Surcoût Vignale : ST-Line + 5 700 €

GALAXY
2.5 Duratec 190 ch Hybrid Titanium Bus.	NC		NC	49 550
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium Business	8	M	1 629	43 550
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium Business Auto.	NC	M	3 119	47 550

MUSTANG MACH-E
Standard Range	9	B	3 000	48 990
Extended Range	12	B	3 000	56 500

Surcoût First Edition : "base" + 13 000 €

EXPLORER
ST-Line	32		0	77 000

Surcoût Platinum : ST-Line + 1 000 €

MUSTANG FASTBACK
GT	36	M	30 000	48 800
Bullitt	37	M	30 000	55 400
Mach 1	NC		NC	62 400

Surcoût 55 : "base" + 3 200 €

MUSTANG CONVERTIBLE
Surcoût : Fastback + 4 000 €

TOURNEO COURIER
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	M	818	14 500
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4		0	15 500
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	M	125	16 120

Surcoût Trend : Ambiente + 510 €
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €
Surcoût Titanium : Sport + 0 €

TOURNEO CONNECT
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	M	1 901	21 740
1.5 EcoBlue 100 ch Ambiente	NC		NC	23 380
1.5 EcoBlue 120 ch Trend	NC		NC	25 940

Surcoût Trend : Ambiente + 2 000 €
Surcoût Titanium : Trend + 2 030 €

TOURNEO CONNECT ACTIVE
1.5 EcoBlue 100 ch	NC		NC	29 210
1.5 EcoBlue 120 ch	NC		NC	29 770

HONDA

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX

E
136 ch	4	B	7 000	35 090
153 ch Advance 16"	4	B	7 000	38 090

Surcoût Advance 17" : Advance 16" + 0 €

JAZZ
1.5 i-MMD Elegance	5		0	22 020

Surcoût Executive : Elegance + 1 700 €
Surcoût Exclusive : Executive + 1 500 €

JAZZ CROSSTAR
1.5 i-MMD Exclusive	5		0	27 120

Surcoût Exclusive Bi-Ton : Exclusive + 950 €

CIVIC (5 PORTES)
1.0 i-VTEC Elegance	6	M	75	25 470
1.5 i-VTEC Sport Plus	10	M	190	32 130
Type-R GT	21	M	10 980	44 920
1.6 i-DTEC 120 ch Executive	6		0	28 670

Surcoût Elegance Sport Line : Elegance + 1 750 €
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €
Surcoût Exclusive : Executive + 2 350 €
Surcoût Exclusive Sport Line : Exclusive + 1 180 €

CIVIC (4 PORTES)
1.5 i-VTEC Exclusive CVT	10		330	33 250

HR-V
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	M	400	25 100

Surcoût Executive : Elegance + 2 670 €
Surcoût Exclusive : Executive + 1 700 €
Surcoût First Edition : Exclusive + 600 €

CR-V
Hybrid Comfort	7	M	1 074	35 780

Surcoût Elegance : Comfort + 3 750 €
Surcoût Executive : Elegance + 3 120 €
Surcoût Executive Toit Panoramique : Executive + 1 300 €
Surcoût Exclusive : Executive Toit Panoramique + 4 200 €
Surcoût Origin Edition : Exclusive + 2 250 €

NSX
3.5	41	M	30 000	197 500

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*		PRIX

i10
1.0 67 ch Eco Initia	4		0	12 090
1.0 67 ch Intuitive BVR	4		0	14 750
1.2 84 ch N Line	4		0	16 800
1.0 T-GDi 100 ch N Line	5		0	17 600

Surcoût Intuitive : Initia + 1 760 €
Surcoût Creative : Intuitive + 1 600 €

i20
1.2 84 ch Initia	NC		0	15 950
1.0 T-GDi 100 ch hybrid 48V Intuitive	NC		0	20 000

Surcoût Intuitive : Initia + 2 150 €
Surcoût Creative : Intuitive + 2 300 €
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €

NOUVEAU KONA
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6		0	24 050
Hybrid Initia	5		0	27 000
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Intuitive	7		0	26 050
Electric 204 ch Intuitive	1	B	7 000	39 900

Surcoût Intuitive : Initia + 2 100 €
Surcoût Creative : Intuitive + 2 350 €
Surcoût Executive : Creative + 2 050 €

i30
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6		0	24 300
1.6 CRDi 115 ch Creative	6		0	28 500

Surcoût Creative : Intuitive + 1 900 €
Surcoût N Line : Creative + 3 250 €

i30 SW
Surcoût : berline + 1 000 €

i30 FASTBACK
1.5 T-GDi 160 ch Hybrid 48V N Line DCT	8	M	150	32 550

IONIQ
Hybrid Intuitive	5		0	28 050
Plug-in Intuitive	3	B	2 000	32 900
Electric Intuitive	1	B	7 000	35 200

Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €
Surcoût Executive : Creative + 1 950 €

TUCSON
1.6 T-GDi 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8	M	400	29 900
Hybrid 230 ch Intuitive	10		0	34 100
Plug-in 265 ch Creative HTrac	NC	B	2 000	43 900
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7	M	190	37 800

Surcoût Creative : Intuitive + 3 900 €
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €

NEXO
Executive	1		0	79 900

SANTA 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	M	5 404	46 940
P300 S AWD	19	M	12 552	52 730
D200 MHEV S	11		NC	45 810

Surcoût SE : S + 3 270 €
Surcoût HSE : SE + 4 600 €

F-PACE
P250	15		NC	58 890
P400 MHEV	28		NC	71 560
P400e	19		NC	72 290
D165 MHEV	9		NC	54 940
D200 MHEV	11		NC	57 850
D300 MHEV	19		NC	66 690

Surcoût S : "base" + 4 290 €
Surcoût SE : S + 3 880 €
Surcoût HSE : SE + 5 700 €

XF
P250 S	15		NC	55 800
P300 S AWD	19		NC	61 870
D200 MHEV S	11		NC	51 900

Surcoût SE : S + 5 610 €
Surcoût HSE : SE + 4 540 €

XF SPORTBRAKE
Surcoût : berline + 3 540 €

F-TYPE COUPE
P300	NC		NC	64 490
P450 R-Dynamic	NC		NC	93 020
R	NC		NC	126 400

Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 720 €
Surcoût First Edition : R-Dynamic + 11 500 €

F-TYPE CABRIOLET
Surcoût : coupé + 7 060 €

I-PACE
EV320 S	NC		0	70 350
EV400 S	10		0	79 990

Surcoût SE : S + 8 010 €
Surcoût HSE : SE + 6 040 €

JEEP

TYPE	CV	B/M*		PRIX

RENEGADE
1.0 GSE T3 120 ch Longitude	7	M	400	24 350
1.3 GSE T4 150 ch Longitude BVR	8	M	540	27 000
1.3 GSE T4 190 ch 4xe Brooklyn Edition	7	B	2 000	38 700
1.3 GSE T4 240 ch 4xe Trailhawk	10	B	2 000	43 500
1.6 MultiJet 130 ch Longitude	7		0	26 500

Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 3 000 €
Surcoût Limited : Longitude + 4 500 €
Surcoût 80th Anniversary : Limited + 2 000 €
Surcoût S : Trailhawk + 400 €

COMPASS
1.3 GSE T4 130 ch Longitude	7	M	740	29 850
1.3 GSE T4 150 ch Longitude BVR	8	M	818	31 850
1.3 GSE T4 190 ch 4xe Brooklyn Edition	NC		0	43 000
1.3 GSE T4 240 ch 4xe Trailhawk	NC		0	46 000
1.6 MultiJet II 120 ch Longitude	6	M	330	31 350

Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 2 500 €
Surcoût Limited : Longitude + 4 500 €
Surcoût S : Limited + 3 000 €

WRANGLER
2.0 T 272 ch Sport Auto.	18	M	30 000	48 400
2.2 MultiJet Sport Auto.	12	M	30 000	48 150

Surcoût Sahara : Sport + 6 600 €
Surcoût Rubicon : Sahara + 1 500 €
Surcoût Overland : Rubicon + 2 450 €

WRANGLER UNLIMITED
4xe First Edition	NC		NC	71 700

Surcoût : Wrangler + 2 500 €

KIA

TYPE	CV	B/M*		PRIX

PICANTO
1.0 67 ch Motion	4		0	11 790
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	B	7 000	36 090
204 ch Motion	1	B	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	M	1 901	33 990
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7		0	25 990

Surcoût Active : Motion + 2 100 €
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 300 €

CEED SW (BREAK)

Hybride Rechargeable Active	5	B	2 000	36 590

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	M	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	M	1 629	37 190
Hybride Rechargeable Active	5	B	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	B	2 000	36 190
e-Niro 136 ch Motion	1	B	7 000	37 100
e-Niro 204 ch Motion	1	B	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	M	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	B	2 000	48 990

Surcoût Active : Motion + 4 000 €
Surcoût Design : Active + 4 000 €
Surcoût Premium : Design + 4 000 €

STINGER

GT	25	M	30 000	63 190

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Huracán EVO RWD	NC	M	30 000	191 873
Huracán EVO	NC	M	30 000	221 382
Huracán EVO RWD Spyder	NC	M	30 000	211 006
Huracán EVO Spyder	NC	M	30 000	243 466
Aventador S	NC	M	30 000	338 534
Aventador SVJ	NC	M	30 000	423 668
Aventador S Roadster	NC	M	30 000	376 780
Aventador SVJ Roadster	NC	M	30 000	464 948
Aventador SVJ 63 Roadster	NC	M	30 000	575 303
Urus	59	M	30 000	223 361

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*		PRIX
RANGE ROVER EVOQUE				
P200 FlexFuel AWD Auto.	11		NC	46 050
P250 AWD Auto.	15		NC	50 300
P300 AWD Auto.	19		NC	54 950
P300e	11		NC	52 550
D165	9		NC	39 750
D200 AWD Auto.	11		NC	48 500

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

DISCOVERY SPORT

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

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

DISCOVERY

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

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

RANGE ROVER VELAR

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

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

DEFENDER 90

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

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

DEFENDER 110

Surcoût : 90 + 5 800 €

P400e	19		NC	73 400

RANGE ROVER SPORT

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

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

RANGE ROVER

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

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

LEXUS

TYPE	CV	B/M*		PRIX
UX				
250h	7		0	36 990
300e Pack	4	B	2 000	49 990

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

RC

F	37	M	30 000	89 990

Surcoût Track Edition : F + 30 000 €

NX

300h Pack	8	M	1 504	45 990

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

ES

300h	9		0	49 990

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

RX

450h Pack	15	M	3 784	68 990

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

RX L

Surcoût : RX + 3 000 €

LS

500h	19	M	5 105	102 990

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

LC

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

Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €

LC CABRIOLET

500 Sport+	35	M	30 000	130 990

MASERATI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
GHIBLI				
3.0	23	M	30 000	75 200
S Q4	31	M	30 000	91 950
Diesel	17	M	16 810	71 350

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

LEVANTE

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

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

QUATTROPORTE

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

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

MAZDA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
2				
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Élégance	4		0	18 350
1.5 SkyActiv-G 90 ch Exclusive Édition Auto.	5	M	50	24 550

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

CX-3

2.0 SkyActiv-G 121 ch Élégance	7	M	210	22 900

Surcoût Signature : Élégance + 2 600 €
Surcoût Sélection : Signature + 1 000 €
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 200 €

MAZDA3 (5 PORTES)

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

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

MAZDA3 BERLINE

Surcoût : 5 portes + 0 €

CX-30

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

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

NOUVEAU MX-30

e-SkyActiv 143 ch	NC	B	7 000	33 900

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

MX-5

1.5 SkyActiv-G 132 ch Élégance	7	M	240	29 100
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	M	1 074	35 800

Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 700 €

MX-5 RF

Surcoût : MX-5 + 2 500 €
Surcoût Seiza Edition : Sélection + 2 300 €

6

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

6 WAGON (BREAK)

Idem berline

CX-5

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

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

MERCEDES

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

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

CLASSE A BERLINE

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

CLASSE B

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

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

CLA COUPE

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

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 950 €

CLA SHOOTING BRAKE

Surcoût : Coupé + 1 200 €

GLA

200 Progressive Line 7G-DCT	9	M	400	42 300
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	13	M	3 331	51 400
35 AMG	19	M	9 103	57 100
45 AMG S	31	M	25 349	75 050
250 e Progressive Line	8	B	2 000	48 600
200 d Progressive Line 8G-DCT	8	M	170	43 200
220 d AMG Line 4Matic 8G-DCT	10	M	310	51 400

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 500 €

NOUVEAU GLB

200 Progressive Line	9	M	1 074	45 350
250 AMG Line 4Matic	13	M	4 818	54 750
35 AMG 4Matic	20	M	10 011	59 500
200 d Progressive Line	8	M	260	46 250
220 d AMG Line 4Matic	10	M	540	54 750

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 200 €

CLASSE C

180 Avantgarde Line Auto.	NC	M	983	42 600
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	330	46 100
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	30 000	74 650
63 AMG S Auto.	42	M	30 000	110 350
300 e Avantgarde Line	10		0	55 100
180 d Avantgarde Line	6		0	40 100
200 d Avantgarde Line Auto.	8		0	46 100
220 d Avantgarde Line Auto.	10		0	49 600
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	M	360	55 600
300 de Avantgarde Line	9		0	58 600

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 150 €

CLASSE C BREAK

Surcoût : berline + 1 200 €

CLASSE C COUPE

200 Avantgarde Line Auto.	10	M	280	46 350

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

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 COUPE				
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 COUPE				
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 COUPE				
400 4Matic Auto.	NC	M	30 000	74 900
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	30 000	91 600
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	30 000	134 500
63 S AMG 4Matic Auto.	51	M	30 000	145 000
350 d 4Matic Auto.	16	M	30 000	72 700
Surcoût Executive : "base" + 6 100 €				
Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €				
CLASSE S				
350d Executive	NC	M	15 506	100 600
400d Executive 4Matic	NC	M	21 171	107 800
Surcoût AMG Line : Executive + 7 350 €				
SL				
400 Auto.	25	M	20 396	106 750
500 Executive Auto.	35	M	30 000	136 650
Surcoût Executive : "base" + 7 900 €				
GLS				
580 Executive	NC	M	30 000	125 100
63 AMG 4Matic+	NC	M	30 000	164 750
400 d Executive	22	M	21 966	100 100
Surcoût AMG Line : Executive + 4 550 €				
AMG GT COUPÉ 4 P.				
43 4Matic+	26	M	30 000	107 800
53 4Matic+	33	M	30 000	124 800
63 S 4Matic+	58	M	30 000	175 450
AMG GT				
GT	35	M	30 000	132 050
GT S	41	M	30 000	151 050
GT C	47	M	30 000	162 850
GT R	52	M	30 000	179 650
GT R Pro	NC	M	30 000	223 450
AMG GT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 12 700 €				
CLASSE G				
500 Executive Line Auto.	32	M	30 000	116 350
63 AMG Auto.	51	M	30 000	167 100
Surcoût AMG Line : Executive Line + 4 550 €				

MINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
HATCH 3 PORTES			
One 75 ch	NC	NC	20 900
One 102 ch	NC	NC	22 200
Cooper	NC	NC	23 900
Cooper S	NC	NC	28 500
John Cooper Works	NC	NC	34 800
Cooper SE	NC	B 7 000	33 900
Surcoût Edition Camden : One 102 ch - Cooper - Cooper SE + 4 100 € / Cooper S + 3 200 €			
Electric Collection : Cooper SE + 6 300 €			
HATCH 5 PORTES			
Surcoût : 3 portes + 900 €			
CABRIOLET			
One 102 ch	NC	NC	26 600
Cooper	NC	NC	28 300
Cooper S	NC	NC	32 900
John Cooper Works	NC	NC	39 200
Surcoût Edition Camden : One - Cooper + 3 800 € / Cooper S + 2 900 €			
CLUBMAN			
One	6	0	25 900
Cooper	7	M 125	27 900
Cooper S	11	M 740	32 200
John Cooper Works	20	M 1 629	45 000
One D	6	0	28 900
Cooper D	8	0	30 900
Cooper SD	10	M 125	36 400
Surcoût Canonbury : One et Cooper + 6 000 €/Cooper S + 4 900 €			
Surcoût All4 GP Inspired : John Cooper Works + 9 900 €			
COUNTRYMAN			
One	NC	M 210	27 400
Cooper	7	M 240	29 400
Cooper S	11	M 540	34 100
John Cooper Works	NC	NC	46 900
Cooper SE	6	B 2 000	40 600
One D	6	0	30 400
Cooper D	8	0	32 400
Cooper SD	10	M 100	38 300
Surcoût Northwood : One et Cooper + 6 800 €/Cooper S + 5 700 €			

MITSUBISHI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
SPACE STAR			
1.0 Mivec 71 ch In	4	0	12 390
Surcoût Invite : In + 900 €			
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 500 €			
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €			
ECLISPE CROSS (NOUVEAU)			
PHEV Invite	5	B 2 000	39 990
Surcoût Intense : Invite + 5 500 €			
Surcoût Intense Edition : Invite + 5 000 €			
Surcoût Instyle : Intense + 2 000 €			

NISSAN

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MICRA			
1.0 IG-T 92 ch Visia Pack	5	0	16 990
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 700 €			
Surcoût Made in France : Acenta + 1 200 €			
Surcoût N-Sport : Acenta + 2 300 €			
Surcoût Tekna : N-Sport + 0 €			
JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6	0	20 490
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €			
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût Enigma : N-Connecta + 3 550 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 000 €			
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €			
LEAF			
150 ch Visia	6	B 7 000	33 900
217 ch Acenta	6	B 7 000	40 300
Surcoût Acenta : Visia + 2 500 €			
Surcoût 10ème Anniversaire : Acenta + 1 750 €			
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 150 €			
NOUVEAU QASHQAI			
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Première Edition	NC	NC	36 240
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Prem. Ed. Xtronic	NC	NC	39 340
X-TRAIL			
1.7 dCi 150 ch N-Connecta	8	M 1 276	36 700
Surcoût N-Tec : N-Connecta + 600 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 600 €			
370 Z COUPE			
3.7 328 ch	23	M 30 000	33 500
Nismo	25	M 30 000	45 400
Surcoût Pack : "base" + 3 400 €			
GT-R			
3.8 570 ch Premium Edition	49	M 30 000	103 000
Nismo	53	M 30 000	210 000
Surcoût Black Edition : Premium Edition + 3 000 €			
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €			
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 10 000 €			

OPEL

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CORSA			
1.2 75 ch	4	0	15 250
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	0	18 100
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7	0	23 700
1.5 Diesel 100 ch Edition	5	0	20 400
e Edition	1	B 7 000	31 300
Surcoût Design & Tech : "base" + 750 €			
Surcoût Edition : "base" + 1 700 €			
Surcoût GS Line : Edition + 2 200 €			
Surcoût Elegance : GS Line + 500 €			
Surcoût Ultimate : Elegance + 3 200 €			
CROSSLAND			
1.2 83 ch Edition	5	M 75	19 950
1.2 Turbo 110 ch Design & Tech	6	0	20 700
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7	0	23 065
1.5 Diesel 110 ch Design & Tech	6	0	22 300
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6	0	25 945
Surcoût Edition : Design & Tech + 465 €			
Surcoût Elegance : Edition + 955 €			
Surcoût GS Line : Elegance + 1 345 €			
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 455 €			
MOKKA			
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	0	21 300
1.2 Turbo 130 ch Edition	7	0	22 650
1.5 Diesel 110 ch Edition	5	0	23 750
e 136 ch Edition	4	B 7 000	36 100
Surcoût Elegance : Edition + 1 650 €			
Surcoût GS Line : Elegance + 1 400 €			
Surcoût GS Line Chrome : GS Line + 2 950 €			
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 900 €			
ASTRA			
1.2 Turbo 110 ch	5	0	21 950
1.2 Turbo 130 ch GS Line	6	0	25 150
1.2 Turbo 145 ch Ultimate	7	0	30 800
1.4 Turbo 145 ch GS Line Auto.	7	0	27 550
1.5 Diesel 105 ch	5	0	24 300
1.5 Diesel 122 ch Edition	6	0	26 400
Surcoût Design & Tech : "base" + 300 €			
Surcoût Edition : "base" + 1 300 €			
Surcoût GS Line : Edition + 1 000 €			
Surcoût Ultimate : GS Line + 4 950 €			
ASTRA SPORTS TOURER			
Surcoût : berline + 950 €			
GRANDLAND X			
1.2 Ecotec Turbo 130 ch Edition	7	M 210	28 500
1.6 Turbo 180 ch Ultimate Auto.	10	M 983	39 450
Hybrid 225 ch Edition	8	B 2 000	41 900
Hybrid4 300 ch Ultimate	9	0	51 700
1.5 Ecotec Diesel 130 ch Edition	7	0	30 500
Surcoût Design & Tech : Edition + 350 €			
Surcoût Ultimate : Edition + 6 650 €			
INSIGNIA GRAND SPORT			
2.0 Turbo 170 ch Ultimate Auto.	9	M 2 544	39 650
2.0 Turbo 200 ch GS Line Pack	11	M 2 544	44 850
GSi	13	M 9 103	48 500
1.5 Diesel 122 ch Ultimate	6	0	38 850
2.0 Diesel 174 ch Ultimate Auto.	9	0	41 750
Surcoût GS Line Pack : Ultimate + 3 700 €			
INSIGNIA SPORTS TOURER			
Surcoût : Grand Sport + 1 300 €			
COMBO LIFE			
1.2 110 ch	6	M 310	22 270
1.5 Diesel 100 ch	5	M 100	23 420

PEUGEOT

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
108 (3 PORTES)			
1.0 VTi 72 ch Like	4	0	12 100
Surcoût Active : Like + 1 850 €			
Surcoût Style : Active + 300 €			
108 (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			
Surcoût Allure : Active + 1 450 €			
Surcoût Collection : Allure + 1 000 €			
208			
1.2 PureTech 75 ch Like	4	0	16 000
1.2 PureTech 100 ch Style	5	0	19 950
1.2 PureTech 130 ch Allure Pack Auto.	7	0	25 400
1.5 BlueHDi 100 ch Like	5	0	18 700
e Active	NC	B 7 000	32 700
Surcoût Active : Like + 1 700 €			
Surcoût Style : Active + 1 050 €			
Surcoût Allure : Active + 1 900 €			
Surcoût Allure Pack : Allure + 1 000 €			
Surcoût GT : Allure Pack + 1 800 €			
Surcoût GT Pack : GT + 1 000 €			
2008			
1.2 PureTech 100 ch Active	6	0	22 400
1.2 PureTech 130 ch Active	6	0	24 200
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M 230	32 100
1.5 BlueHDi 110 ch Active	5	0	24 400
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6	0	29 500
e Active	2	B 7 000	37 700
Surcoût Active Pack : Active + 1 100 €			
Surcoût Allure : Active Pack + 800 €			
Surcoût Allure Pack : Allure + 900 €			
Surcoût GT : Allure Pack + 1 900 €			
Surcoût GT Pack : GT + 1 100 €			
308			
1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	24 650
1.2 PureTech 130 ch Allure	7	0	28 100
1.5 BlueHDi 130 Active	7	0	28 100
Surcoût Active Pack : Active + 400 €			
Surcoût Style : Active Pack + 500 €			
Surcoût Allure : Active Pack + 2 000 €			
Surcoût Allure Pack : Allure + 400 €			
Surcoût Roadtrip : Allure Pack +450 €			
Surcoût GT : Allure Pack + 2 200 €			
Surcoût GT Pack : GT + 950 €			
308 SW			
Surcoût : berline + 950 €			
3008			
1.2 PureTech 130 ch Active	7	M 210	31 050
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M 1 074	41 300
HYbrid 225 ch Allure	10	B 2 000	45 100
HYbrid4 300 ch Allure	11	0	50 600
1.5 BlueHDi 130 ch Active	7	0	33 450
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 COUPÉ (TYPE 992)			
Carrera	27	M 30 000	106 334
Carrera S	34	M 30 000	123 935
Turbo	51	M 30 000	188 135
Turbo S	61	M 30 000	221 135
GT3	NC	NC	170 014
911 TARGA (TYPE 992)			
4	27	M 30 000	130 655
4S	34	M 30 000	146 255
911 CABRIOLET (TYPE 992)			
Carrera	27	M 30 000	122 734
Carrera S	34	M 30 000	138 334
Turbo	51	M 30 000	201 815
Turbo S	61	M 30 000	234 814
TAYCAN			
Propulsion	NC	0	86 254
4S	8	0	109 414
Turbo	10	0	156 334
Turbo S	10	0	189 934
PANAMERA			
2.9	21	M 30 000	95 597
4S	NC	M 30 000	120 317
GTS	37	M 30 000	142 756
Turbo S	58	M 30 000	187 036
4 E-Hybrid	NC	0	115 276
4S E-Hybrid	33	0	132 316
Turbo S E-Hybrid	NC	0	193 037
PANAMERA SPORT TURISMO			
Surcoût : berline + 2 880 € à + 13 320 €			
MACAN			
2.0	16	M 30 000	62 779
S	25	M 30 000	68 419
GTS	26	M 30 000	81 020
Turbo	33	M 30 000	94 939
CAYENNE			
3.0	24	M 30 000	78 657
S	34	M 30 000	96 297
GTS	35	M 30 000	116 337
Turbo	47	M 30 000	145 977
E-Hybrid	21	0	94 853
Turbo S E-Hubrid	42	0	175 377
CAYENNE COUPE			
3.0	23	M 30 000	85 737
S	33	M 30 000	101 817
GTS	35	M 30 000	120 772
Turbo	46	M 30 000	151 497
E-Hybrid	20	0	99 667
Turbo S E-Hybrid	42	0	179 097

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 65 ch Life	4	0	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 €			
KAMIQ			
1.0 TSI 95 ch Active	5	0	20 300
1.0 TSI Evo 110 ch Active	NC	NC	21 250
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7	0	25 140
Surcoût Young Edition : Active - 800 €			
Surcoût Ambition : Active + 2 440 €			
Surcoût Scoutline : Ambition + 2 030 €			
Surcoût Style : Scoutline + 1 240 €			
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 870 €			
SCALA			
1.0 TSI 95 ch Active	5	0	20 330
1.0 TSI EVO 110 ch Active	NC	NC	21 330
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7	0	25 170
Surcoût Ambition : Active + 2 440 €			
Surcoût Style : Ambition + 3 310 €			
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 850 €			
KAROQ			
1.0 TSI 110 ch Ambition	NC	NC	27 740
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	0	29 750
2.0 TSI 190 ch Sportline DSG 4x4	11	M 3 331	40 350
2.0 TDI 116 ch Ambition	NC	NC	31 050
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	0	32 690
Surcoût Clever : Ambition + 2 370 €			
Surcoût Scout : Ambition + 2 430 €			
Surcoût Sportline : Scout + 2 010 €			
Surcoût Style : Scout + 60 €			
NOUVEL ENYAQ IV			
50	NC	M 7 000	36 050
60	5	M 7 000	41 220
80	5	M 3 000	47 770
Surcoût Sportline : "base" + 2 560 € à + 3 200 €			
OCTAVIA			
1.0 TSI 110 ch Active	6	0	22 950
1.0 TSI mHEV e-Tec 110 ch Ambition DSG	6	0	26 840
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	0	25 230
2.0 TSI 245 ch RS	14	M 400	38 590
1.4 TSI PHEV iV 204 ch Ambition	NC	B 2 000	36 320
1.4 TSI PHEV iV 245 ch RS	NC	B 2 000	42 880
2.0 TDI 116 ch Active	6	0	26 210
2.0 TDI 150 ch Ambition	NC	NC	29 170
2.0 TDI 200 ch RS DSG	NC	NC	40 190
Surcoût Ambition : Active + 1 480 €			
Surcoût Style : Ambition + 4 490 €			
OCTAVIA COMBI			
Surcoût : berline + 1 100 €			
OCTAVIA SCOUT			
1.5 TSI ACT MHEV E-Tec DSG	NC	NC	35 320
2.0 TDI 200 ch DSG	NC	NC	41 200
KODIAQ			
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M 818	28 830
2.0 TSI 190 ch Scout DSG 4x4	11	M 6 039	41 990
2.0 TDI 150 Ambition DSG	8	0	38 170
2.0 TDI 200 Scout DSG 4x4	NC	NC	45 490
Surcoût Ambition : Active + 2 620 €			
Surcoût Clever : Ambition + 2 610 €			
Surcoût Style : Scout + 770 €			
Surcoût Sportline : Style + 1 730 €			
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 900 €			
SUPERB			
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M 125	37 100
2.0 TSI 190 ch Style DSG	10	M 540	39 300
2.0 TSI 280 ch Sportline DSG 4x4	NC	NC	48 600
iV Style	8	B 2 000	43 600
2.0 TDI 122 ch Style DSG	NC	0	39 200
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	0	40 800
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC	0	42 800
Surcoût Sportline : Style + 4 100 €			
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 500 €			
SUPERB COMBI			
Surcoût : berline + 1 100 €			
SUPERB SCOUT			
1.5 TSI ACT 150 ch DSG	8	M 125	39 100
2.0 TSI 280 ch DSG 4x4	NC	NC	46 900
2.0 TDI 150 ch DSG	8	0	42 900
2.0 TDI 200 ch DSG	10	230	44 900

SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FORTWO			
EQ Passion	NC	B 7 000	26 750
Surcoût Prime : Passion + 2 000 €			
FORTWO CABRIO			
Surcoût : Coupé + 3 300 €			
FORFOUR			
EQ Passion	NC	B 7 000	27 600
Surcoût Prime : Passion + 2 350 €			

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
1.2	7	M 818	15 990
1.5 Sport	9	M 3 331	25 490
Diesel I Lov It	7	M 540	21 990
Surcoût I Lov It : "base" + 2 000 €			
Surcoût Pop : I Lov It + 2 000 €			
Surcoût Limited : Pop + 3 000 €			
KORANDO			
Essence	9	M 3 331	22 990
Diesel	7	M 1 386	25 990
Surcoût Tech : "base" + 2 000 €			
Surcoût Limited : Tech + 2 000 €			

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

SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
IMPREZA			
1.6 114 ch Confort Lineartronic	6	M 4 818	29 990
e-Boxer Confort	8	M 4 026	34 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
XV			
1.6i 114 ch Confort Lineartronic	6	M 5715	31 990
e-Boxer Confort	10	M 5 715	35 990
Surcoût Premium GPS: Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
LEVORG			
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	8	M 10 488	39 990
Surcoût Luxury: Confort + 6 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 4 000 €			
FORESTER			
e-Boxer Confort	10	M 7 462	39 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 4 000 €			
Surcoût Luxury: Premium GPS + 3 000 €			
OUTBACK			
2.5i 173 ch Premium GPS Lineartronic	10	M 10 980	47 990
Surcoût Luxury: Premium GPS + 2 000 €			
Surcoût Exclusive: Luxury + 3 000 €			
BRZ			
2.0i 200 ch Luxury	12	M 10 011	34 490

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
IGNIS			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	14 540
Surcoût Privilège: Avantage + 1 620 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 170 €			
SWIFT			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	15 390
Sport	7	0	22 150
Surcoût Privilège: Avantage + 1 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 760 €			
VITARA			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	0	23 190
Surcoût Privilège: Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style : Pack + 1 950 €			
SWACE			
1.8 Hybrid Privilège	5	0	29 550
Surcoût Pack: Privilège + 1 500 €			
S-CROSS			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	0	24 590
Surcoût Privilège: Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style : Privilège + 1 350 €			
ACROSS			
2.5 Hybride Rechargeable 1ère Edition	10	0	53 990
Surcoût "base": 1ère Edition + 2 210 €			

TESLA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL 3			
Autonomie Standard Plus	4	B 3 000	43 800
Grande Autonomie	NC	B 3 000	51 990
Performance	9	0	59 990
MODEL Y			
Grande Autonomie	NC	0	63 000
Performance	NC	0	70 000
MODEL S			
Grande Autonomie	9	0	89 990
Plaid	NC	0	119 990
Plaid+	NC	0	139 990
MODEL X			
Grande Autonomie	9	0	99 990
Plaid	NC	0	119 990

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (5 PORTES)			
1.0 WT-i x-play	4	0	14 840
Surcoût x-look : x-play + 500 €			
Surcoût x-clusiv 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	M 7 851	35 600
116h France	5	0	21 450
Surcoût Design: France + 1 500 €			
Surcoût Iconic : Design + 2 500 €			
Surcoût Collection : Iconic + 0 €			
Surcoût Première : Collection + 500 €			
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €			
C-HR			
1.8 Hybride Dynamic	4	0	30 500
2.0 hybride Edition	7	0	34 000
Surcoût Edition : Dynamic + 1 500 €			
Surcoût Distinctive : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût Graphic : Distinctive + 0 €			
Surcoût GR Sport : Graphic + 2 000 €			
Surcoût Collection : Graphic + 1 500 €			
COROLLA			
122h Active	4	0	28 250
184h Design	7	0	32 050
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	B 2 000	40 600
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 700 €			
Surcoût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €			
Surcoût Solar : Dynamic Pack Premium + 1 000 €			
PRIUS +			
136h Active	4	0	33 250
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €			
RAV4			
Hybride Active	9	0	37 900
Hybride Rechargeable Design AWD	9	0	52 650
Surcoût Dynamic : Active + 2 150 €			
Surcoût Lounge : Dynamic + 5 900 €			
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €			
Surcoût Black Edition : Lounge + 1 000 €			
NOUVELLE MIRAI			
Hydrogène	4	B 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	M 1 276	62 500
LAND CRUISER (3 PORTES)			
204 D-4D LeCap	11	M 30 000	39 990
Surcopût Life : LeCap + 5 800 €			
Surcoût Légende : Life + 5 200 €			
Surcoût Lounge : Légende + 5 900 €			
LAND CRUISER (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 2 700 €			
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 8 500 €			
GR SUPRA			
2.0	15	M 2 726	53 900
3.0	23	M 8 671	65 900
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €			
Surcoût Fuji Speedway Edition : Pack Premium + 0 €			
PROACE CITY VERSO MEDIUM			
1.2 110 ch VVT-i Dynamic	6	M 898	23 160
1.2 130 ch VVT-i Dynamic Auto.	7	M 1 386	25 560
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	M 230	24 110
1.5 130 ch D-4D Dynamic	7	M 240	25 710
Surcoût Executive : Dynamic + 3 920 €			
Surcoût Design : Executive + 1 330 €			

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
UP! (5 PORTES)			
1.0 65 ch Lounge	4	0	15 00
GTI	6	0	19 690
e-Up! 2.0	2	B 6 410	23 740
Surcoût Active : Lounge + 600 €			
POLO			
1.0 80 ch	4	0	17 260
1.0 TSI 95 ch	5	0	18 170
1.0 TSI 110 Carat	6	0	22 685
1.5 TSI EVO 150 ch R-Line Exclusive DSG	8	M 330	27 750
Surcoût Lounge : "base" + 1 850 €			
Surcoût Active : Lounge + 515 €			
Surcoût Carat : Lounge + 2 040 €			
Surcoût R-Line : Carat + 0 €			
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 1 620 €			
T-CROSS			
1.0 TSI 95 ch	5	0	21 840
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	M 50	24 170
Surcoût Lounge : "base" + 1 690 €			
Surcoût Active : Lounge + 900 €			
Surcoût Carat : Lounge + 3 520 €			
Surcoût R-Line : Carat + 0 €			
T-ROC			
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	M 150	26 710
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M 260	28 890
R	19	M 10 488	49 250
2.0 TDI 115 ch Lounge	6	M 150	30 630
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M 210	32 620
Surcoût Active : Lounge + 1 550 €			
Surcoût Carat : Lounge + 2 530 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 000 €			
Surcoût R-Line : Carat Exclusive + 0 €			
T-ROC CABRIOLET			
1.0 TSI 110 ch Style	6	M 280	34 540
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M 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	M 2 726	43 210
R	20	M 4 818	50 260
eHybrid 204 ch Style 1st	8	B 2 000	40 710
GTE	8	B 2 000	45 665
2.0 TDI 115 ch Life 1st	6	0	31 510
2.0 TDI 150 ch Life 1st DSG	8	0	35 660
GTD	11	M 150	42 610
Surcoût Active : Life 1st + 1 000 €			
Surcoût Style 1st: Life 1st + 2 140 €			
Surcoût R-Line 1st : Style 1st + 100 €			
NOUVELLE GOLF SW			
1.0 TSI 110 ch Life	6	0	29 345
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6	0	32 050
1.5 TSI 130 ch Life	7	0	30 985
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7	0	33 685
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	0	36 995
2.0 TDI 115 ch Life	6	0	33 180
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	0	37 210
Surcoût Style : Life + 2 060 €			
Surcoût R-Line : Style + 490 €			
ID.3			
Pure Performance 150 ch City	NC	B 7 000	33 890
Pro 145 ch Life	5	B 7 000	36 900
Pro Performance 204 ch Life	5	B 7 000	38 400
Pro S 204 ch Tour	5	B 3 000	48 990
Surcoût Family : Life + 5 350 €			
Surcoût Tech : Family + 1 800 €			
Surcoût Max : Tech + 4 800 €			
TOURAN			
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M 400	32 260
2.0 TDI 122 ch Lounge	6	M 75	34 270
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8	M 190	37 650
Surcoût Active : Lounge + 900 €			
Surcoût Carat: Lounge + 2 940 €			
TIGUAN			
1.5 TSI 130 ch Life	8	M 260	34 210
1.5 TSI 150 ch Life	9	M 450	35 490
R	20	M 30 000	54 900
eHybrid 245 ch Life	8	B 2 000	42 510
2.0 TDI 150 ch Life	8	M 125	38 230
2.0 TDI 200 ch Elegance 4Motion DSG	11	M 2 544	48 660
Surcoût Active : Life + 1 300 €			
Surcoût Elegance : Life + 4 250 €			
Surcoût R-Line : Elegance + 810 €			
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 2 190 €			
Surcoût R-Line Exclusive : Elegance Exclusive + 2 510 €			
TIGUAN ALLSPACE			
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	8	M 983	39 680
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	M 1 074	43 180
2.0 TDI 200 ch Carat 4Motion DSG	11	M 3 784	53 180
Surcoût Carat : Confortline + 3 200 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 600 €			
ID.4			
Pure 148 ch City	NC	B 7 000	39 370
Pure Performance 170 ch City	NC	B 7 000	40 870
Pro Performance 204 ch Life	5	B 3 000	47 660
Surcoût Style : City + 5 100 €			
Surcoût Family : Life + 5 250 €			
Surcoût Tech : Family + 3 300 €			
Surcoût Max : Tech + 3 360 €			
PASSAT			
1.5 TSI EVO 150 ch	8	M 190	34 630
2.0 TSI 190 ch Lounge DSG	10	M 2 544	44 730
GTE	6	0	52 630
2.0 TDI EVO 122 ch DSG	6	0	38 590
2.0 TDI EVO 150 ch	7	0	39 050
2.0 TDI 200 ch Lounge DSG 4Motion	11	M 650	51 500
Surcoût Lounge : "base" + 7 190 €			
Surcoût Elegance : Lounge + 3 270 €			
Surcoût R-Line: Lounge + 3 110 €			
PASSAT SW			
Surcoût berline: + 1 045 € à + 1 150 €			
PASSAT ALLTRACK			
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M 1 504	50 850
ARTEON			
2.0 TSI 190 ch DSG	10	M 1 172	47 840
R	20	M 19 641	61 900
eHybrid 218 Elégance	8	0	54 010
2.0 TDI EVO 150 ch DSG	8	0	48 720
2.0 TDI EVO 200 ch Elégance 4M. DSG	11	M 540	58 330
Surcoût Elegance : "base" + 4 220 €			
Surcoût R-Line : Elegance + 100 €			
ARTEON SHOOTING BRAKE			
Surcoût : Arteon + 600 €			
TOUAREG			
eHybrid 381 ch Atmosphère	22	0	78 700
R	22	0	93 150
Surcoût Elégance : Atmosphère + 0 €			
CADDY			
2.0 TDI 75 ch	4	0	27 150
2.0 TDI 102 ch	6	0	29 400
2.0 TDI 122 ch	6	0	30 600
Surcoût 1st Edition : "base" -800 €			
Surcoût Life : "base" + 2 800 €			
Surcoût Style : Life + 3 050 €			

VOLVO

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

Passez au deux roues avec votre permis auto !



En vente **actuellement**

MARCHÉS DIRECTS

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

• Directeur de publicité : Marc Queillé - • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54
• Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - jaldabo@reworldmedia.com
• Graphiste : Alexandre Guillard - aguillard@reworldmedia.com
• Service Abonnement : 01.46.48.48.75

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° FR020282-1

4.7/5
AVIS CLIENTS
NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 2129 AVIS*

THE FEEDBACK COMPANY
eKomi

G.LOPEZ

Ancien Moderne

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

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

Création : designe.fr

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boétie - Espace Elysée - 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07001752 - www.orias.fr - *Au 18/08/2020

Connectée à votre vie.
Nouvelle Audi A3 Sportback.

Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 av. de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370. **Gamme Audi A3 (hors S3 et RS 3) : Consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : WLTP : 4,3 - 6,4. Rejets de CO2 (g/km) min - max : WLTP : 112 - 145. « Tarif »** au 05/03/2020 avec mise à jour au 27/08/2020. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

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

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

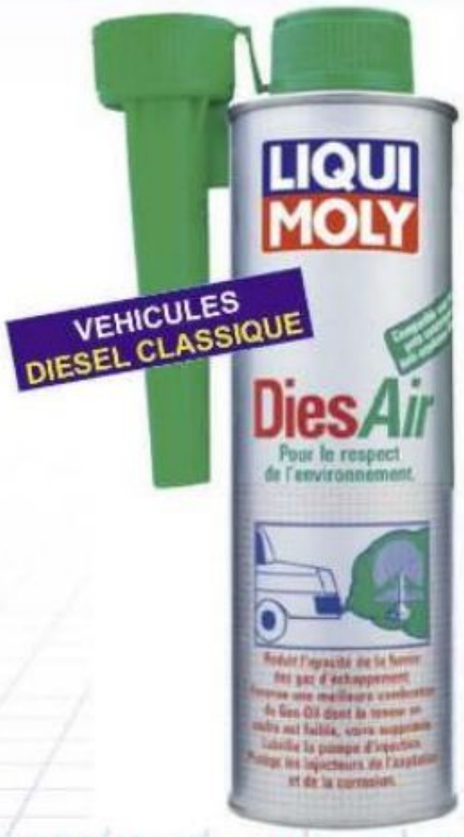
Audi Vélizy-Villacoublay
Premium Vélizy
19 Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél.: 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr

Orias n° 14 000 589

Pourquoi mon moteur s'encrasse

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







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

LIQUI MOLY
Le propre de votre moteur

® Copyright Liqui Moly toute reproduction même partielle est interdite

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1083
du 6 mai 2021

ASTUCE PRODUCTIONS



1er Essai : DS 9

Depuis le temps que nous l'attendions cette berline de luxe française capable de tenir la dragée haute aux allemandes, plus personne n'y croyait ! Mais DS nous promet que ce sera elle : sa DS 9 ! Vrai ou faux ? Verdict avec notre 1er essai.

Face-à-face Renault Arkana / Citroën C4

En ce moment, nos constructeurs osent le mélange des genres. Entre un SUV qui se prend pour un coupé et une berline qui joue les SUV, c'est à y perdre son latin ! Puisqu'ils nous invitent à casser les codes, qu'à cela ne tienne : de l'Arkana ou de la C4, qui gagne ? Réponse dans 15 jours.



YANN LEFEBVRE

ARNAUD SAUNIER



Comparatif : la nouvelle Fiat 500 face à ses rivales

Nous le voyons dans ce numéro : l'autonomie des voitures électriques est un enjeu de taille. Mais ce n'est pas le seul, surtout pour une citadine. La nouvelle Fiat 500 débarque dans le jeu et propose de renverser la table face aux références établies. Va-t-elle réussir son coup ?

Et aussi... En kiosque

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

ACTUELLEMENT



NE MANQUEZ PAS LE N° 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 (Peugeot 2008 et 3008, Renault Captur) et des nouveautés marquantes (Alpine A410, Citroën C4 Aircross, DS 4 Cross, Dacia Bigster...). À découvrir dans ce numéro.

l'auto journal

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer — REWORLD MEDIA

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 : Mélina Priam (chef de rubrique, 01 41 33 54 16), Cyril Biotteau
Technique : Frédéric Haas
Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction : Denis Riflade
Maquette : Pykha
Secrétariat de rédaction : Vediteam
Photographe : Yann Lefebvre
Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée (01 41 33 56 50)
A collaboré à ce numéro : Jacqueline Voyant

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52
Directrice exécutive régie : Élodie Brétaudeau Fonteilles
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

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud
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 prépresse : Sylvain Boularand (01 41 33 29 88) **Adjoint responsable service prépresse:** 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 : avril 2021
Prix de vente : 3,90 €
Date de parution : 22 avril 2021
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

ACPM OJD DIFFUSION

VOLVO

OFFREZ-VOUS UN SUV À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE.

À PARTIR DE 530€/MOIS

1er Loyer de 5000€

VOLVO XC60 | BUSINESS EXECUTIVE



LLD 36 MOIS(1) | ENTRETIEN & GARANTIE INCLUS(2)

(1) Exemple de Location Longue Durée pour un XC60 Business Executive B4 Diesel FWD MY21 (tarif en date du 01/07/2020, **dans la limite des stocks disponibles**) pour 45000km, **1er loyer 5000€** puis 35 loyers de 530€. (2) Prestations de Arval Service Lease Entretien-Maintenance et extension de garantie un an au-delà garantie constructeur incluses. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant, valable jusqu'au **30/06/2021,** sous réserve d'acceptation par Arval Service Lease, 352 256 424 RCS Paris. N° ORIAS : 07 022 411 (www.orias.fr). Détails sur volvocars.fr. **Modèle présenté :** VOLVO XC60 Inscription B4 Diesel FWD MY21 (tarif en date du 01/07/2020, **dans la limite des stocks disponibles**), **1er loyer de 5000€** puis 35 loyers de **575€**.

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

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 OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

GROUPE DUFFORT

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

S.A. BIDAUD

91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

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

Votre nouvelle voiture préférée. Et celle de vos enfants, de Jules, Émilie, Sonia et Rex.

À partir de **249 €/mois*** avec apport.



Volkswagen way to ZERO

Nouveau ID.4
le SUV 100 % électrique
Rien ne vous retient.

Way to Zero = objectif zéro émission de CO_2 (en phase de roulage) d'ici 2050. Plus d'informations sur volkswagen.fr/waytozero

Location Longue Durée sur 37 mois. 1er loyer de 4 000 €, après déduction du bonus écologique de 7 000 € puis 36 loyers de 249 €. Offre valable du 28/03/2021 au 30/04/2021.

Modèle présenté : ID.4 1st MAX. 1er loyer de 7 000 € ramené à 4 000 € après déduction du bonus écologique de 3 000 € suivi de 36 loyers de 687 €. **Modèle ID.4 1st MAX disponible selon stocks.**

* Exemple pour un ID.4 City neuf en Location Longue Durée pour 30 000 km maximum. Location Longue Durée sur 37 mois. 1er loyer de 11 000 € ramené à 4 000 € après déduction du bonus écologique de 7 000 € (sous réserve d'éligibilité voir conditions sur service-public.fr), suivi de 36 loyers de 249 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 28/03/2021 et le 30/04/2021 et immatriculation avant le 30/06/2021**, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (orias.fr). Cumulable à la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur service-public.fr). Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. Garantie 2 ans +1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le loyer du véhicule.

Consommation électrique mixte gamme ID.4 (kWh/100 km) WLTP : 16,7-18,5. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 11/02/2021, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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