

SEP M  
TOP  
ventes

Du 6 au 19 mai 2021

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

# l'auto-journal

N°1083



308 SW



4008



508 phase 2

## SPÉCIAL PEUGEOT

Le Lion toujours à l'offensive!



ESSAI

AUDI Q3

HYBRIDE RECHARGEABLE

Bourré de contradictions

Première confrontation

Face à la Golf, la nouvelle 308 s'affirme!

1<sup>ER</sup> ESSAI

DS 9

Au sommet du confort



DOSSIER  
2-ROUES

Électrique ou thermique? Le choix s'élargit



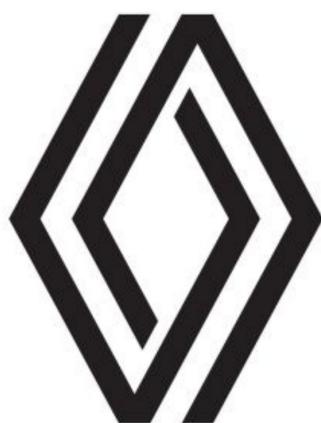
RENAULT ARKANA vs CITROËN C4

Ces deux-là mélangent les genres. Laquelle choisir?

L 14595 - 1083 - F: 3,90 €



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



# RENAULT ZOE E-TECH

100 % électrique

avantages cumulés

**+ 13 000 €**

dont

**3 500 €** d'aide à la reprise Renault<sup>1</sup>

**2 500 €** de prime à la conversion<sup>2</sup>

**7 000 €** de bonus écologique<sup>3</sup>

commande en ligne sur [shop.renault.fr](http://shop.renault.fr)



© f.ohm

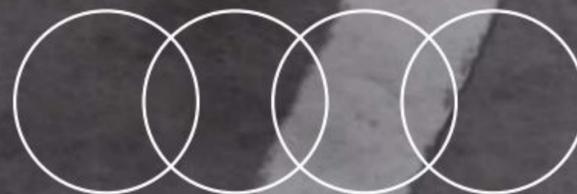
(1) 3 500 € ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule roulant. valeur calculée sur la base de l'observation en temps réel du marché et des transactions les plus récentes. rendez-vous en ligne sur [www.cote.renault.fr](http://www.cote.renault.fr) pour effectuer votre estimation de reprise personnalisée. l'estimation ainsi délivrée est ensuite finalisée en concession par un professionnel de l'automobile, en votre présence. voir conditions générales sur [renault.fr](http://renault.fr) et sur [www.cote.renault.fr](http://www.cote.renault.fr). (2) **2 500 € de prime à la conversion, sous condition de mise au rebut d'un véhicule particulier ou camionnette diesel mis en circulation avant 2011 ou essence mis en circulation avant 2006 (selon décret n° 2020-1526 du 07 décembre 2020 tant en vigueur jusqu'au 30 juin 2021 inclus) et d'éligibilité, voir conditions de reprise sur [www.primealaconversion.gouv.fr](http://www.primealaconversion.gouv.fr).** (3) informations sur <https://www.economie.gouv.fr/plan-de-relance/profils/particuliers/bonus-ecologique>. (4) Renault zoe e-tech, 1<sup>er</sup> véhicule électrique le plus vendu aux particuliers avec 279 178 ventes de Renault zoe e-tech en europe entre 2012 et décembre 2020 ; dont 127 187 en france. source daa data (association auxiliaire de l'automobile). offres non cumulables, réservées aux particuliers, valables dans le réseau Renault participant pour l'achat d'une Renault zoe e-tech neuve (hors sl team rugby) du **01/05/2021 au 31/05/2021**.  
**gamme Renault zoe e-tech : consommations mixtes min/max (procédure wltp) (wh/km) : 172/177. émissions co<sub>2</sub> : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.**

n°1 des ventes de véhicules électriques en France et en Europe<sup>4</sup>

Audi Service

## Continuez de lui offrir le meilleur.

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



### Freinage

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

### Pneumatiques

Jusqu'à 80€ de remise<sup>(2)</sup>  
&

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

### Car check

30 points  
de contrôle offerts<sup>(4)</sup>  
essentiels à votre sécurité.



[audi.fr/offres-entretien](https://audi.fr/offres-entretien)



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

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

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



Honda HR-V E:HEV/P. 26



Peugeot 308 - Volkswagen Golf / P. 14



Interview de Linda Jackson, directrice générale de Peugeot/P. 23



DS 9/P. 38



La Fiat 500 face à ses rivales/P. 44

## SOMMAIRE

### Découvrir

12 Spécial Peugeot  
Le projet P54 alias **4008**; la nouvelle **308** face à la Volkswagen Golf; les futures **308 SW** et **508**; l'interview de **Linda Jackson**, directrice générale de Peugeot  
24 Les nouveautés du **Salon de Shanghai**  
26 **Honda HR-V E:HEV**

### Comprendre

30 Les **voitures-images** du XXI<sup>e</sup> siècle

### Conduire

38 **DS 9**  
44 La Fiat 500 face à ses rivales  
**Fiat 500** 118 ch/**Honda e** 154 ch/**Mini Cooper SE** 184 ch/**Opel Corsa-e** 136 ch/**Peugeot e-208** 136 ch/**Renault Zoe** 135 ch  
56 **Audi Q3** 45 TFSI e 245 ch  
60 **Renault Arkana TCe** 140 ch/**Citroën C4 PureTech** 130 ch  
68 **Opel Mokka** 1.2 Turbo 130 ch  
72 Les Experts: **Porsche Taycan** 4S Performance Plus 571 ch  
75 Le chef des essais vous répond

### Vibrer

76 Les **casques** passent au tri sélectif  
82 **WRC**: la relève française est en marche  
84 Rétro: **Renault 25 GTS** (1985)

### S'offrir

88 Configurateur: **Ford Kuga**  
92 Occasion: **Citroën C5 Aircross**  
95 Dossier deux-roues  
5 modèles à l'essai pour rouler différent  
105 Prix du neuf  
Le tarif des voitures neuves  
112 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...

Un encart multititre "abonnements" est posé en 4<sup>e</sup> de couverture sur une partie de la diffusion abonnés France. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec *Sport Auto* n° 712.



Opel Mokka/P. 68



Audi Q3/P. 56

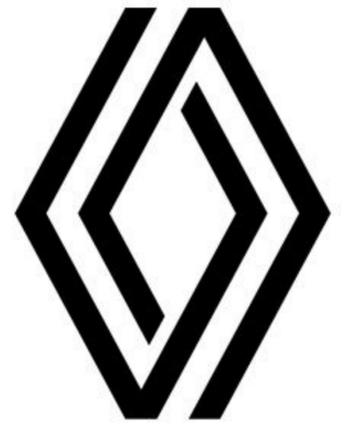


Renault Arkana - Citroën C4/P. 60



Dossier deux-roues/P. 95

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**



[renew.renault-occasions.fr](http://renew.renault-occasions.fr)



**ABONNEZ-VOUS!**

Retrouvez toutes nos offres p. 74 et sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)



CLÉMENT CHOULOT

## BOÎTE DE PANDORE

Mais quelle mouche a piqué Luca de Meo? Fin avril, lors de l'assemblée générale des actionnaires du groupe Renault, le voilà qui annonce que *"pour agir sur la vitesse, qui représente plus d'un tiers des causes d'accidents mortels, la vitesse maxi sera plafonnée et ne dépassera pas 180 km/h"*. La mesure s'appliquera à toutes les futures Renault. Pire, dans l'exaltation de ce subit mouvement hygiéniste, le patron de Renault précise que ces modèles seront équipés d'un régulateur qui, par défaut, s'ajustera automatiquement à la vitesse

autorisée. En clair, si votre future Mégane lit un panneau de limitation à 30 km/h, elle vous bloque à 30 km/h compteur, sans que vous ayez votre mot à dire. Mais pourquoi diable une telle déclaration?! Lorsque l'on s'appelle Volvo et que l'on fait de la sécurité routière une valeur cardinale, cette forme d'autocastration vertueuse peut s'entendre. Cela participe au récit de la marque, comme disent les communicants. Mais chez Renault? Y aurait-il eu un discret appel du pied de l'État, à la fois actionnaire et prêteur des milliards nécessaires à la survie de l'entreprise, pour inciter cette dernière à emprunter ce chemin dangereux? Car oui, il l'est. Ce n'est pas tant que, sur une voiture de grande diffusion, la possibilité de rouler à plus de 180 km/h soit indispensable à notre bonheur routier. Même si, en certaines circonstances, sur certaines *Autobahn*, elle y participe. Non, le vrai danger, c'est le signal hautement nuisible que renvoie pareille annonce. D'une part, un grand constructeur français admet explicitement que la vitesse est, en soi, le facteur majeur de l'insécurité routière, comme aiment à nous le faire croire les pouvoirs publics depuis des décennies. D'autre part, Luca de Meo introduit spontanément un dispositif que ces mêmes pouvoirs publics n'ont jamais osé demander, en dépit de la pression constante des diverses ligues de bien-pensance routière : un limiteur de vitesse. Mais il y a pire : ces mêmes ligues ont maintenant un boulevard pour réclamer un régulateur obligatoire à 130 km/h, au niveau de nos limitations sur autoroute. Quels arguments pourra opposer Luca de Meo à cette requête? Aucun : il vient quasiment de la légitimer, de son plein gré. Il n'est jamais bon d'ouvrir la boîte de Pandore.

Rédacteur en chef  
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Ravaud

## ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

La Citroën C5 X, enfin une vraie Citroën : du style, de l'audace! Mais pourquoi donc faire l'impasse sur une motorisation diesel pour les grands rouleurs? Toutes les concurrentes présentées dans vos colonnes en proposent au moins une. Chronique d'un échec annoncé, hélas...

### Denis Delage

Si ce choix s'inscrit dans la tendance générale suivie par la plupart des constructeurs, cela n'empêche effectivement pas de s'interroger. Certes, cette motorisation est en déclin, même pour les flottes d'entreprises. Mais elle reste pertinente pour les grands rouleurs. Cela dit, les marques demeurent attentives aux exigences des clients et sont susceptibles de réagir si la demande est suffisante.

Nous aurions pu penser que les voitures électriques, débarrassées des complexités techniques du moteur thermique, seraient proposées à un prix raisonnable. C'est plutôt l'inverse! En plus, il s'agit de ressources qui proviennent de l'étranger et qui ne sont guère créatrices d'emplois.

### Philippe Albert

C'est tout le problème de l'électrification : les batteries sont chères, du fait de composants rares et à l'exploitation difficile. Les constructeurs nous promettent des changements technologiques dans la chimie des batteries au cours des prochaines années, changements qui devraient à la fois augmenter leur densité énergétique et faire baisser leur prix. Ne reste plus qu'à attendre...

PEUGEOT SPORT ENGINEERED 

# NOUVELLE 508

PIONEERING PERFORMANCE AGAIN\*

360 Chevaux - Hybride Rechargeable - À partir de 46g de CO<sub>2</sub>/km<sup>(1)</sup>

\*Prendre encore de l'avance.

PEUGEOT RECOMMANDE **TOTAL** (1) Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 2,03 ; Emissions de CO<sub>2</sub> WLTP (g/km) : 46.

(1) Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO<sub>2</sub> et d'autonomie indiquées sont conformes à la procédure d'essai WLTP sur la base de laquelle sont réceptionnés les véhicules neufs depuis le 1er septembre 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> et d'autonomie peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs tels que : la fréquence de recharge, le style de conduite, la vitesse, les équipements spécifiques, les options, les types de pneumatiques, la température extérieure et le confort thermique à bord du véhicule. Veuillez à vous rapprocher de votre point de vente pour plus de renseignements. Plus d'informations sur [peugeot.fr](http://peugeot.fr). Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



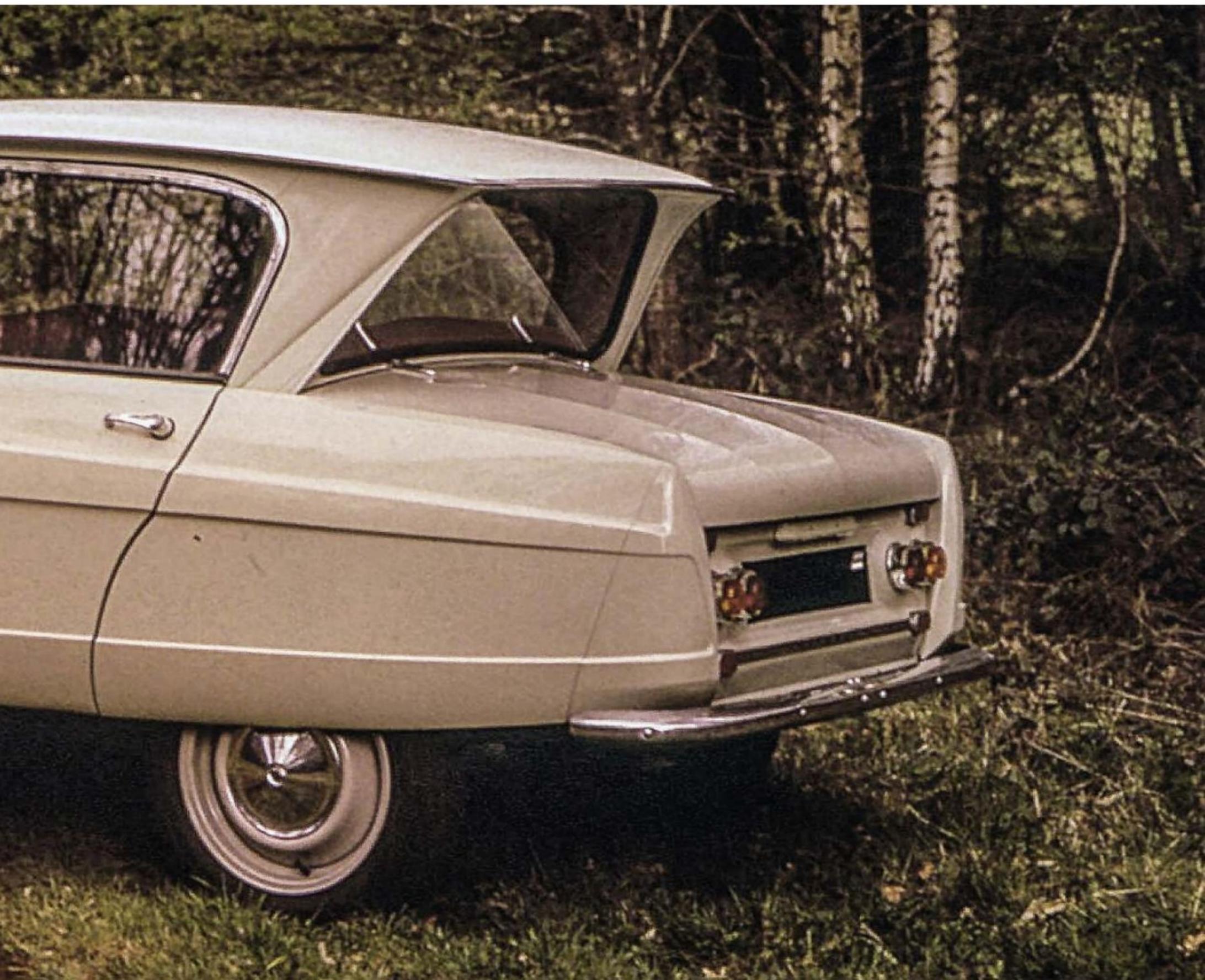
ON A AIMÉ,  
CETTE QUINZAINÉ



# CHAMPAGNE POUR L'AMI 6!

Devant un parterre de voitures électrifiées, voire totalement électriques, à l'image de sa propre et lointaine descendante l'ë-C4, l'Ami 6 fait roucouler son bicylindre de 602 cm<sup>3</sup>, histoire de rappeler à ce beau monde que la Renault 4 n'est pas la seule à fêter ses 60 ans (*voir page 35*). Née le 24 avril 1961, celle que l'on appelait également la 3 CV, a inauguré la nouvelle usine Citroën de La Janais, près de Rennes. Dessinée

par Flaminio Bertoni (le père des Traction, 2 CV et DS), et reprenant le châssis de la "Deuche", l'Ami 6 mesurait 3,87 m de long. Avec ses vitres latérales coulissantes, son profil en Z et son moteur de 22 ch (pour seulement 620 kg sur la balance), elle dépassait difficilement les 100 km/h en pointe. Lentement mais sûrement, la berline compacte des Chevrons a été produite à plus d'un million d'exemplaires.





## SOMMAIRE

4008 p. 12

La 308 face à la Volkswagen Golf p. 14

308 SW p. 20

508 phase 2 p. 22

Interview de Linda Jackson,  
directrice générale de Peugeot p. 23

# Joli coup de griffe

Outre une version break, la nouvelle 308 pourra compter sur une troisième silhouette dans l'air du temps : un crossover au style de coupé dynamique. C'est la réponse de Peugeot pour l'après-SUV.

Par Christophe Bonnaud Illustration Jean-François Hubert

**O**n aurait pu croire qu'avec la nouvelle 308, Peugeot bouclait le renouvellement de sa gamme après le 308 de 2016, la 508 de 2018 et le duo 208-2008 de 2019. On se trompait, puisque la 308 ouvre, au contraire, une nouvelle ère pour le constructeur. Une période qui s'appuie sur de nouvelles stratégies concernant les plateformes et les silhouettes. Pour ces dernières, l'offensive est plus osée que pour la précédente génération de 308. Cela fait belle lurette que le

coupé RCZ a disparu du catalogue Peugeot, mais voici un descendant un peu particulier qui pointe son museau agressif. Doté d'une silhouette de coupé sur la base d'un crossover dynamique, l'ensemble est imposant (plus de 4,60 m de longueur) et veut aller batailler avec de nombreuses nouveautés aussi diverses que le Kia EV6 ou le futur Ford Evos, remplaçant attendu de la Mondeo. Pour contrer le premier et son empattement de 2,90 m, on espère que les architectes du programme P54 – alias 4008, dénomination qui ne semble pas encore tout à fait actée – ont pu prendre la valeur de celui

de la C5 X (2,78 m), au lieu des 2,67 m de la berline 308... Ce crossover Peugeot doit être capable d'embarquer de multiples chaînes de traction : thermique (toujours avec le diesel de 130 ch), mild-hybrid avec le futur 1.2 PureTech de 2022 (voir page 22), hybride rechargeable avec les versions 180 et 225 ch.

## Un 100 % électrique ?

Le 4008 pourrait faire l'impasse sur le train arrière multibras et, donc, exclure la possibilité d'une version quatre roues motrices de 300 ch, avec une seconde machine électrique logée à l'arrière. Reste la question de la chaîne de traction 100 % électrique. La plate-forme de la 308, sur laquelle reposera ce 4008, acceptera, selon le constructeur, une électrification à 100 % d'ici à 2023. La question reste posée pour cette variante dynamique et au long cours quant à l'autonomie espérée sur cet hypothétique 4008 100 % électrique... Cette variante

Le concept SUV étant désormais la norme, Peugeot songe au coup d'après. Son crossover P54 associe à la fois le côté dynamique cher à la marque, la tendance du véhicule rehaussé et la musculature de la nouvelle berline 308.



## Peugeot 4008

➔ À partir de **36 000 €\*** Commercialisation : **2<sup>e</sup> semestre 2022**

\*Estimation.

aurait du sens, étant donné que Peugeot n'a pas caché vouloir proposer d'ici à 2025 une déclinaison électrique de chacune de ses nouveautés. 2025, c'est demain. Et la concurrence, elle, ne se prive pas de modèles 100% électriques dans cet univers des crossovers dynamiques (voir encadré).

À l'origine, le programme P54 a été étudié pour atteindre deux objectifs : s'internationaliser et conforter les mots-clés, chers à la marque : allure, dynamisme et émotion. Avant la naissance de Stellantis, Peugeot était mandaté pour poser les roues aux États-Unis. Ce premier objectif n'a plus lieu d'être puisque, avec Stellantis et sa branche américaine, le Lion n'a plus de raisons d'aller chercher du volume là-bas. Pour le second objectif, les designers ont eu la chance de pouvoir partir pratiquement d'une page blanche. Si les dessous du 4008 sont ceux de la berline 308, la carrosserie, elle, est totalement inédite à

partir du montant de pare-brise. Le soft-nose avant évolue et se dote d'une calandre ample et impressionnante, ainsi que de deux (fausses) écopés latérales pour élargir l'ensemble. Afin d'accentuer cet effet, un bandeau noir court sous les optiques, renforçant cette sensation de largeur. Le côté de caisse prend la forme d'un coupé SUV avec un pavillon qui chute sur une toute petite vitre de custode, et la voiture semble assez longue pour préserver un volume de coffre attrayant. Le pare-brise est reculé comme celui de la berline et, finalement,

le 4008 paraît assez imposant, et se positionnera entre les gammes 308 et 508, où naviguent déjà les SUV 3008 et 5008. Avec l'ajout de ce coupé crossover à son catalogue, Peugeot ratisse large dans la catégorie et verrouille les segments les plus porteurs en Europe. Il est bien trop tôt pour évoquer les tarifs. Ciblons un prix d'accès supérieur à ceux du 3008 (31 050 €) et, bien sûr, de la prochaine 308 que l'on imagine aux alentours de 29 500 €. Un produit distinctif est légitime pour pousser un peu – beaucoup ? – le curseur de ce point de vue !

KIA



Le groupe Hyundai-Kia (ici la Kia EV6) lance sa plate-forme 100% électrique avec des crossovers dynamiques, et non pas avec de gros SUV.

FORD



Le concept-car Ford Evos, dévoilé en avril en Chine, est un crossover qui doit prendre à moyen terme la relève de la berline Mondeo.

### Les rivaux : Kia EV6 et Ford Evos

Deux nouveautés retiennent notre attention lorsqu'on évoque le Peugeot crossover P54 : le Kia EV6 et le Ford Evos. Le premier repose sur la plate-forme E-GMP 100% électrique du groupe Hyundai-Kia. C'est le cousin du Ioniq 5. Avec 4,68 m de longueur pour un empattement de 2,90 m, il offre une habitabilité et un gabarit généreux, sans compter ses différentes motorisations de 228, 325 et 535 ch. Ses prix s'échelonnent de 47 990 à 66 990 €. Le second est une réponse de Ford pour remplacer les berlines classiques, telle la Mondeo. Le concept-car Evos est en cela un concurrent de la Citroën C5 X, mais également du futur Peugeot P54 avec son style de SUV coupé. La version de série qui en découlera n'arriverait pas sous cette forme en Europe. Mais on voit tout de même mal Ford se passer de cette silhouette dans sa gamme à l'avenir !

SPÉCIAL



# [ DÉCOUVRIR ] LA 308 FACE À LA VOLKSWAGEN GOLF



Dans la 308, la planche de bord s'étire jusqu'aux contre-portes. Remarquez l'implantation haute du combiné d'instrumentation (en 3D sur GT et GT Line) et des aérateurs frontaux.



Sur la Golf, l'architecture est classique, on devine le combiné à travers le volant. Notez les contre-portes moins travaillées esthétiquement que celles de la Peugeot.



**Peugeot 308**

➔ À partir de 29 500 €\* Commercialisation : septembre 2021

Modèle photographié : 308 GT Hybrid 225 ch - À partir de 42 000 €\*

\* Estimation.

# Golf, plus très claire...

Jusqu'alors, la Golf était clairement la référence des compactes en Europe. À bord de sa huitième génération, elle a osé une déferlante technologique. Qu'à cela ne tienne, la nouvelle 308 pousse les curseurs encore plus loin et coche toutes les cases pour bousculer sérieusement l'allemande!

Par Christophe Bonnaud  
Photos Yann Lefebvre

**D**epuis 1974 et la présentation de la Volkswagen Golf, la concurrence court après celle qui est devenue une icône. Chez Peugeot, les 304, 309, 306, 307 et 308 ne l'ont jamais égalée mais se sont rapprochées d'elle. Il y a vingt ans, avec la 307, l'écart s'est considérablement réduit. Plus encore en 2013, avec la 308. Aujourd'hui, après avoir confronté les deux belligérantes de 2021 en statique, il n'est pas faux d'écrire que, pour la première fois depuis quarante-sept ans, la 308 cesse de renifler les pots d'échappement de la Golf pour (enfin!) la voir dans ses rétros. Avant que vous n'enflamiez les réseaux sociaux, il est bon de souligner que l'allemande conserve une avance sur deux points : un rapport longueur-

habitabilité excellent et une offre moteurs plus généreuse. Toutefois, les versions R et Clubsport demeurent marginales. Pour le reste, la nouvelle 308 (en statique, rappelons-le) prend les devants. Esthétiquement tout d'abord, la nouvelle morphologie de la Peugeot, avec son long capot et sa cabine appuyée sur le train arrière, singe celle des premium allemands, telles la Mercedes Classe A et la BMW Série 1. De profil, les deux berlines n'ont plus l'air d'appartenir au même monde. Sous tous les angles, la 308 semble travaillée dans les moindres détails, plis de tôle ou d'aluminium, alors que la Golf se doit de rester une Golf : pour elle, pas question de folie dans le design. Elle se retrouve finalement enfermée dans ce carcan qui épuise les stylistes ! Il faut faire briller le joyau Golf, star de la gamme, qui a pourtant vu débarquer ce drôle de monocorps ID.3 →



**Volkswagen Golf**

➔ À partir de 29 160 € Déjà commercialisée

Modèle photographié : Golf R-Line 1.5 eTSI 150 ch mild-hybrid - À partir de 35 465 €



100 % électrique à ses côtés. Le dernier face-à-face entre une Golf 8 et la 308 (voir L'AJ n° 1058) impliquait la précédente génération de la française. L'allemande l'avait emporté et mis en exergue les faiblesses de sa rivale en matière d'infodivertissement, d'habitabilité et de connectivité. Aujourd'hui, la nouvelle venue a non seulement rattrapé son retard, mais dépasse la Golf dans son utilisation au quotidien. Nous sommes passés de l'une à l'autre pour jauger l'intuitivité des deux systèmes d'infodivertissement.

### Bagarre technologique

La Volkswagen propose, en option, un affichage tête haute (740 €), dont se passe la Peugeot dotée de l'i-Cockpit, en 3D sur les versions GT et GT Pack. L'écran central tactile offre une résolution parfaite dans les deux voitures. Il est même possible, dans la 308, de modifier l'affichage des images reproduites par les différentes caméras (avant et de recul). Technologiquement, le Car2X fait son entrée dans la Golf. Ce système de communication entre l'auto et l'infrastructure prend notamment en compte l'état du trafic, comme chez sa concurrente. Celle-ci, en retard avec sa précédente génération, gagne un coup d'avance grâce à ses



### VOLKSWAGEN GOLF

❶ L'écran central est de la même taille que celui de la Peugeot, mais celui d'instrumentation affiche 10,25 pouces (10 pouces dans la 308). Les touches juste en dessous peuvent être actionnées par mégarde lorsqu'on utilise l'écran tactile. ❷ Les flancs de la console ne sont pas moussés comme dans la 308, et les rangements sont moins généreux.



### PEUGEOT 308

#### PLUS

Design aux codes premium  
Hybride accessible  
dès le niveau 2  
Rangements et finitions

#### MOINS

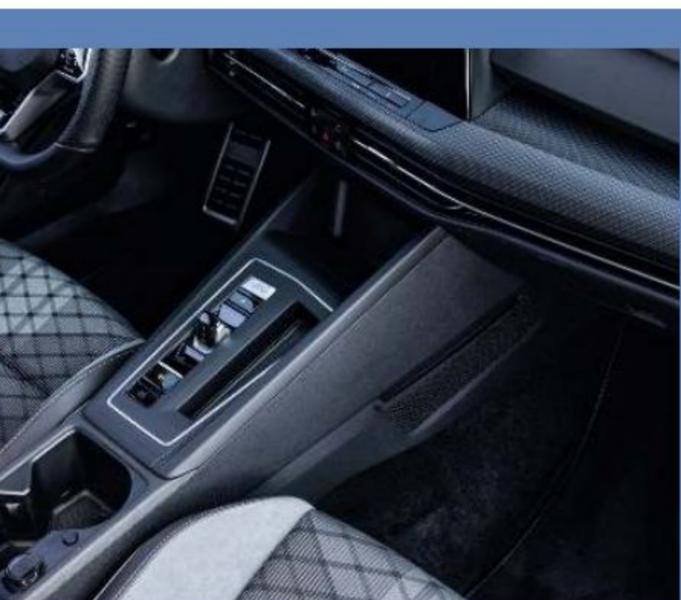
Rapport  
gabarit/habitabilité  
Offre moteurs moindre



### PEUGEOT 308

❶ L'écran tactile central de 10 pouces est intégré dans le corps de la planche de bord. C'est celui de la 508 avec un nouveau système d'infodivertissement. En dessous, les cinq touches i-Toggles permettent des raccourcis paramétrables rapides et sécurisants (clim, navigation...).

❷ La console est un point fort de la nouvelle Peugeot avec 34 dm<sup>3</sup> de rangements et une station de recharge par induction qui ne grève pas les espaces.



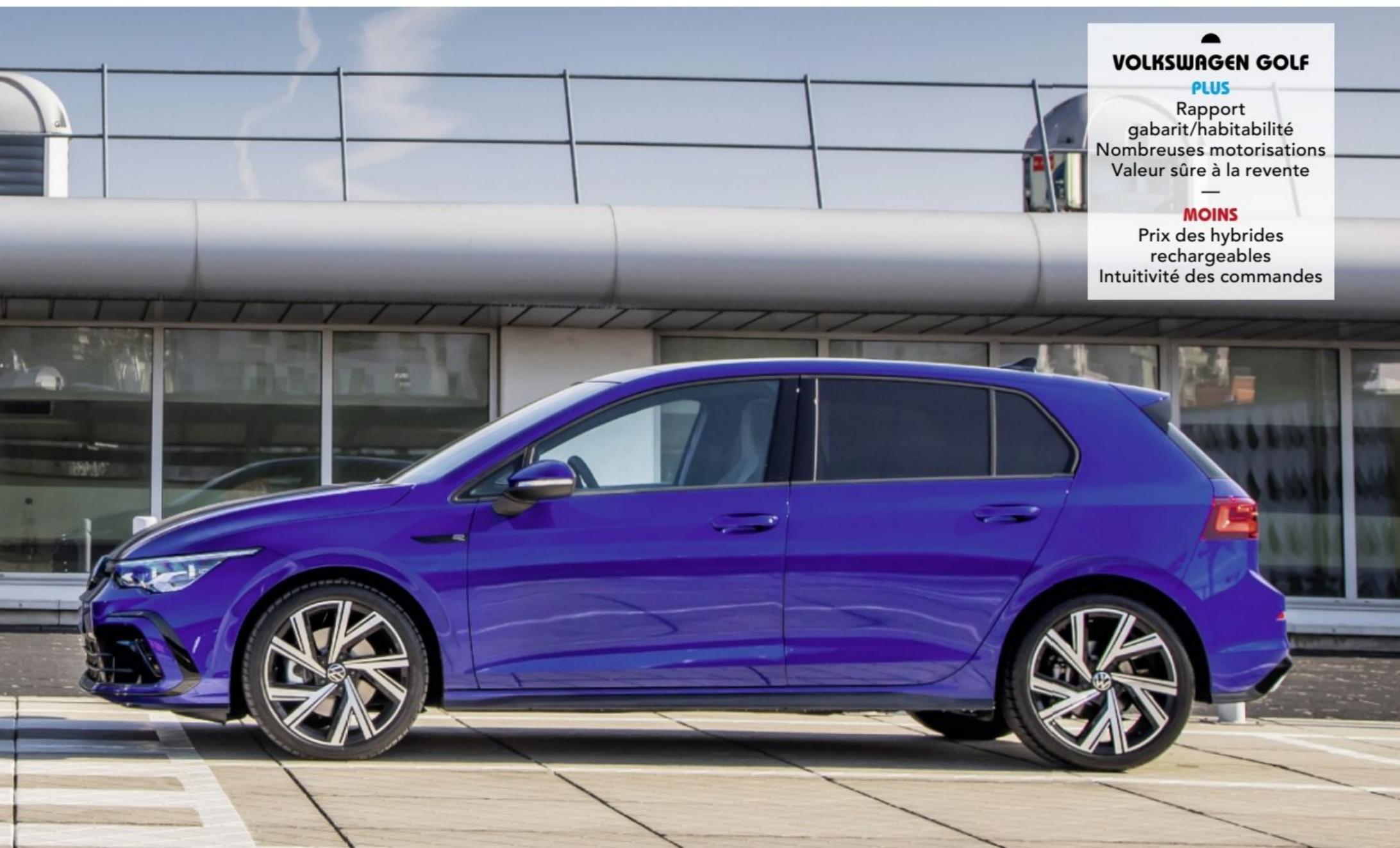
## Stratégies d'électrification opposées

Au moment de choisir votre compacte hybride rechargeable, vous pourrez opter entre deux stratégies. Chez Peugeot, l'hybride rechargeable fait partie intégrante de la gamme 308 avec deux variantes de 180 et 225 ch, la première étant accessible dès le niveau 2 Active Pack. Chez Volkswagen, les versions hybrides rechargeables (eHybrid de 204 ch et GTE de 245 ch) sont presque considérées comme des modèles à part entière, plutôt situés en haut de l'offre, avec les phares Matrix de série sur la GTE. Sur le configurateur du constructeur, la première Golf hybride (1.4 eHybrid 204 ch DSG 6) est proposée à partir de 40 170 €. Onéreux car, en fait, il s'agit d'une finition Style 1<sup>st</sup>, qui pourrait être suivie par la déclinaison Life si Volkswagen voulait accroître ses ventes d'hybrides. De son côté, la Golf GTE reprend la livrée de la GTI et coûte plus cher que cette dernière (45 665 €). Mais alors que la GTI subit un malus, la GTE bénéficie, elle, d'un bonus. Bref, la stratégie de Volkswagen pourrait être remise à jour avec la concurrence d'une Peugeot 308 hybride rechargeable disponible dès le deuxième niveau de finition avec sa motorisation de 180 ch et à partir de GT/GT Line pour la 225 ch. Restez branchés pour en savoir plus !

raccourcis i-Toggles qui permettent au conducteur de paramétrer, sur cinq petits écrans, ses préférences, mais il devra entrer dans les menus pour changer de fréquence radio. Ce manque de fluidité tactile a été le principal reproche fait à la Golf lors de nos premiers essais. On peut néanmoins régler la température à gauche et à droite via des commandes sous l'écran central. Quant à la synthèse vocale, nos deux compétitrices en sont bien sûr pourvues.

La 308 a progressé en habitabilité à l'arrière, où elle bénéficie d'un empattement allongé de

5,5 cm. Bravo la Golf qui, dans un gabarit plus mesuré, propose toujours quelques centimètres en plus en largeur aux coudes et en garde au toit, ce qui s'explique dans ce dernier cas par le pavillon abaissé de la 308. Mais mon gabarit de 1,83 m trouve aisément place à l'arrière de la Peugeot, d'autant que le tunnel central y est moins imposant. Les deux adversaires sont au même niveau de qualité ici, avec des matériaux durs en partie haute des portes arrière. En revanche, à l'avant, c'est (presque) l'opulence. Matériaux moussés sur la planche et en haut →



### VOLKSWAGEN GOLF

#### PLUS

Rapport gabarit/habitabilité  
Nombreuses motorisations  
Valeur sûre à la revente

#### MOINS

Prix des hybrides rechargeables  
Intuitivité des commandes



1

**PEUGEOT 308**

1 Le coffre propose 412 dm<sup>3</sup> en version thermique et 361 cm<sup>3</sup> en hybride. Le seuil est 4 cm plus haut que celui de la Golf. 2 La 308 est plus basse de 5 cm, mais la garde au toit est identique à la précédente génération. On gagne près de 3 cm en espace aux genoux. Les assises ont la même longueur que dans l'allemande.

2



1

**VOLKSWAGEN GOLF**

1 Avec 381 dm<sup>3</sup> en version thermique et 273 dm<sup>3</sup> en hybride, la Golf fait légèrement moins bien. La modularité est un peu mieux pensée; la trappe à skis est manipulable depuis le coffre. 2 Les passagers ont un peu plus d'espace au niveau de la tête que dans la 308. La place centrale est encombrée par la console très débordante.

2



Avec 4,36 m de longueur, la 308 est plus imposante que la Golf (4,28 m). On regrette l'implantation basse des feux de recul. Elle permet cependant des feux arrière d'une grande finesse.



	PEUGEOT 308	VOLKSWAGEN GOLF 8
L x l x h	4,36 x 1,85 x 1,44 m	4,28 x 1,79 x 1,49 m
Empattement	2,67 m	2,61 m
Moteurs essence	3 cyl. 110 et 130 ch	4 cyl. 110*, 130 et 150* ch
Moteurs diesel	4 cyl. 130 ch	4 cyl. 115 et 150 ch
Moteurs hybrides rechargeables	180 et 225 ch	204 et 245 ch
Autonomie en 100% EV	NC	de 55 à 70 km
Version 100% EV	prévue pour 2023	Non (mais modèle ID.3)
Nombre de teintes	7	10
Volume du coffre	361 dm <sup>3</sup> (hybr.)/412 dm <sup>3</sup> (therm.)	273 dm <sup>3</sup> (hybr.)/381 dm <sup>3</sup> (therm.)
Hauteur coffre ouvert (garage)	200 cm	200 cm
Hauteur sous pavillon (AV/AR)	89/86 cm	101/96 cm
Largeur aux coudes (AV/AR)	144/136 cm	147/144 cm
Prix	à partir de 29 500 € (estimation)	à partir de 29 160 €

\* Disponible également avec l'hybridation légère 48 V.

des portes pour les deux. Mais le Lion pousse bien plus loin cet aspect qualitatif et ouaté avec une console aux bords moussés dès le niveau Allure. Signalons aussi que la 308 atomise la Golf avec de nombreux espaces de rangement, de belle contenance et intelligents. Ainsi, la recharge par induction présente sur les deux berlines est située en hauteur sur la 308 et ne grève donc pas les rangements, ce qui n'est pas le cas sur la Golf. Pour clore ce chapitre, notons le dessin des contre-portes plus élaboré sur la sochaliennne, avec des décors de plus grande ampleur. Le médaillon de porte de la 308 pourrait être celui d'une 508, lorsque celui de la Golf pourrait être celui d'une Polo...

### *Ambiances de première classe*

Élevons le débat et notre regard. Les deux planches de bord sont dessinées selon des stratégies bien différentes : technologie épu-

rée sur la Golf, avec ses deux écrans mis bout à bout, conception plus originale sur la 308, avec de larges espaces pour les décors et le fameux i-Cockpit qui vous plongent dans un univers plus cossu et proche du segment supérieur. Supérieure, comme la position (rare) des aérateurs de la Lionne. L'aéro des fluides internes aurait privilégié cet emplacement. À tester lors de nos essais. Quant au petit volant avec son instrumentation en partie supérieure de la planche de bord, il compose l'ADN de

l'i-Cockpit. Et si vous n'avez jamais pu vous y adapter, la nouvelle 308 ne changera rien pour vous ! Notons que les deux berlines proposent le volant chauffant en option. Sur la Golf, celui-ci fait partie du pack Hiver incluant aussi les sièges avant et buses de dégivrage chauffants, ainsi que l'indicateur de niveau de lave-glace (590 €). Les deux versions ici face à face adoptent chacune des sièges spécifiques, de la finition GT pour la française, du niveau R Line pour l'allemande. Quant aux longueurs d'assise, elles sont identiques. Concernant le coffre, celui de la Golf perd pas mal de sa capacité sur les variantes hybrides rechargeables (eHybrid et GTE), mais se rattrape avec un seuil plus bas d'environ 4 cm. Enfin, la 308 ancienne génération faisait aussi bien, voire mieux que la Golf 8 en qualités dynamiques. Sans préjuger de l'évolution de la nouvelle Peugeot, qui conserve les mêmes voies et mêmes dimensions de pneumatiques, le tout sur une plate-forme évoluée (mais sans le train arrière multibras de la 308 hybride), on a hâte de confronter ces deux-là volant en main !

### L'avis de *L'Auto-Journal*

Le duel statique reste acharné ! La nouvelle Peugeot 308 a poussé tous les curseurs pour tenter de doubler la référence allemande. Sur le papier, elle semble y être parvenue, et ses qualités dynamiques – sauf catastrophe inimaginable – devraient même lui permettre de distancer la Golf. Reste que l'une comme l'autre font grimper les tarifs avec le déploiement de l'hybride rechargeable. En 1974, il était possible d'accéder à l'univers Golf pour une équivalence à moins de 13 000 € aujourd'hui. Un chiffre qu'il faut désormais tripler avec la technologie hybride...



La Golf propose un style plus classique, sans contraintes pour l'habitabilité, meilleure que dans sa rivale. Logée sous le blason, la caméra de recul est certes protégée des salissures, mais le blason met du temps à reprendre sa position, interdisant momentanément l'accès au coffre.

SPÉCIAL



[ DÉCOUVRIR ] LES AUTRES NOUVEAUTÉS

# Break à l'échauffement

Dès novembre prochain, la 308 sera épaulée par le break SW. De quoi faire douter un peu plus son éternelle rivale, la Volkswagen Golf.

Par **Christophe Bonnaud**

*La silhouette SW bénéficiera des mêmes motorisations que la berline, y compris l'hybridation rechargeable.*

**L**e break 308 a longtemps été en balance face à la silhouette du P54 (voir page 12). Mais le marché des compactes en Europe (80% de la production des Peugeot est vendue sur le Vieux Continent) impose la présence de ces courbes classiques. Chez PSA – Stellantis désormais –, lorsque l'on autorise les designers à plancher sur un tel dérivé, on le fait désormais avec un regard aiguisé sur les dépenses. Ainsi, pas question d'allonger

l'empattement de la berline, pas plus de possibilités de "taper" dans la tôle des portes. Même les feux arrière sont identiques entre berline et SW. La 308 break abandonne le bandeau noir entre les feux au profit d'un dessin travaillé qui donne naissance à un petit becquet. Elle a une ambition : offrir plus que les 610 dm<sup>3</sup> de la précédente génération. Un chiffre qui sera réduit avec l'emport de la batterie de la version hybride rechargeable (180 ch) qui s'attaquera à la Renault Mégane Estate E-Tech de 160 ch, disponible à partir de 39 500 €.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



## Peugeot 308 SW



À partir de **30 600 €\***

Commercialisation : **novembre 2021**

\*Estimation.

*Le hayon caractéristique de la 308 se passe de bandeau, mais son traitement crée un léger becquet aérodynamique.*

PEUGEOT

Il y a plus de dix ans, le concept HR-1 montrait la voie d'une citadine singulière. Elle était thermique, contrairement à celle qui devrait remplacer la 108.



## Future Peugeot 108 : le casse-tête

Selon Stellantis, l'équation économique d'une petite citadine thermique n'est plus viable. Dès lors, comment offrir une urbaine 100% électrique à un prix inférieur à 18 000 € ? Renault avec sa R5, Volkswagen avec son duo ID.1 et ID.2, ainsi que ses dérivés Seat, voire Skoda, sont déjà en piste. Peugeot pourrait dériver la plate-forme e-CMP<sup>(1)</sup> de son e-208, avec un empattement court et une petite batterie pour une autonomie maximale de 200 km. Côté silhouette, il serait étonnant que le constructeur au lion s'éloigne d'un crossover urbain, sans doute inspiré du concept HR1 de 2010 (ci-contre). Il est clair que la gamme ne peut débuter avec la 208. Sa petite sœur pourrait donc arriver avant 2024.

(1) Cette plate-forme va, dans un premier temps, accueillir l'hybridation légère en 2022.

**1** véhicule  
volé toutes  
les **4** minutes<sup>(1)</sup>.

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

**VÉHICULE VOLÉ**



**COYOTE SECURE**

## **91% DES VÉHICULES RÉCUPÉRÉS EN 48H<sup>(2)</sup>**

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

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

  
**COYOTE** | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

[moncoyote.com](https://moncoyote.com)

SPÉCIAL



[ DÉCOUVRIR ] LES AUTRES NOUVEAUTÉS

# Restylage de poids, hybridation légère

La séduisante berline Peugeot doit se fondre dans la nouvelle identité visuelle de la marque et prévoit un sérieux restylage, dès l'année prochaine.

Par **Christophe Bonnaud**

**D**évoilée en 2018, la 508 a adopté le concept esthétique du "coupé quatre portes" dynamique. Peugeot n'a pas les moyens de s'offrir de multiples silhouettes dans ce segment, comme Volkswagen avec la Passat berline et break, ainsi que les Arteon berline et shooting-brake. Son industrialisation est programmée jusqu'en 2025. Il est donc déjà temps de réactualiser cette berline qui

occupait la 41<sup>e</sup> place du marché français en 2020, avec 10 108 exemplaires, soit presque trois fois plus que la Renault Talisman (3 647 exemplaires). Le restylage sera esthétique et technique. Esthétique avec un nouveau soft-nose qui adoptera le logo à "tête de lion", une calandre qui élargira visuellement la voiture et les fameuses fausses écopés latérales qui joueront elles aussi ce rôle. Repasant sur la même plate-forme que celle de la Citroën C5 X ou encore de la nouvelle 308 (voir page 14), la 508 phase 2 bénéficiera

d'une remise à niveau de son système d'infodivertissement. Elle pourra accueillir un nouvel écran tactile haute définition de 10 pouces désormais entièrement personnalisable, avec des widgets (raccourcis) très intuitifs. Un dispositif défloré chez Peugeot sur la nouvelle 308. Les designers d'intérieur pourront-ils implanter les i-Toggles, ces petites touches de raccourcis paramétrables apparues également sur la 308, sans modifier la structure de la planche de bord ? Mécaniquement, la 508 phase 2 devrait adopter l'hybridation légère sur le 1.2 PureTech, avec une machine électrique logée dans la boîte à double embrayage, et ce dès 2022. C'est justement à cette date que devraient être commercialisées les 508, 508 SW, 508 PSE et 508 PSE SW restylées. ■

*La 508 bénéficierait de l'hybridation légère : 1.2 essence et boîte "e-automatique", le tout fabriqué en France.*



## Peugeot 508 phase 2



À partir de **36 500 €\***

Commercialisation : **2022**

\* Estimation.

*Les modifications toucheront principalement la proue. Notez l'adoption du nouveau logo sur l'aile avant.*


**Interview**
**Linda Jackson**
*Directrice générale de Peugeot*

“ **Je veux que Peugeot devienne plus internationale** ”

Arrivée en début d'année à la tête de Peugeot, Linda Jackson y a trouvé une marque en grande forme. Mais les défis restent considérables, entre la réussite de l'intégration au sein de Stellantis et l'adaptation à un marché imprévisible. *Propos recueillis par Jean-Éric Raoul*

**L'Auto-Journal : Le début de l'année se passe particulièrement bien pour Peugeot, avec une 208 en tête des ventes en Europe et la première place pour la marque en France sur le premier trimestre. Comment l'expliquez-vous ?**

**Linda Jackson :** Il n'y a pas de recette magique. Cela a été du travail, depuis des années, pour mettre en place cette gamme et, franchement, je dois remercier Jean-Philippe Imparato pour tout ce qu'il a fait auparavant. Ce sont des années de travail de toute l'équipe. C'est aussi la conséquence du choix stratégique pris depuis dix ans de positionner Peugeot clairement comme une marque généraliste haut de gamme mais accessible.

**Cette stratégie va-t-elle évoluer ?**

Si ça marche, pourquoi changer ? On a trouvé la recette, et je veux continuer dans cette direction. Avec la 308, on prouve que l'on continue tout en évoluant. Mais j'ai une autre ambition : que Peugeot devienne plus internationale. Quand je parle de l'international, il s'agit de trois zones : l'Amérique latine, le Moyen-Orient et l'Afrique, et enfin la Chine. Il y a des opportunités et on va aller chercher la croissance avec notre gamme globale, mais aussi avec quelques modèles spécifiques, le pick-up Landtrek notamment, parce qu'il couvre un segment très important en Afrique et en Amérique latine.

**Où vient se placer Peugeot dans l'univers de Stellantis ?**

Chez Stellantis, nous aimons toutes les marques et il n'y a pas de concurrence entre elles. Mais quand vous avez quatorze marques, il est très important d'avoir des positionnements clairs. Pour Peugeot,

vous avez en premier le design. Quand vous prenez le style d'un 3008 et d'un C5 Aircross, par exemple, ce sont deux propositions complètement différentes. Il y a également le style intérieur. C'est la seule marque chez Stellantis, mais aussi ailleurs, avec cet i-Cockpit. Et nous allons continuer dans ce sens. Après, vient la question des performances. On travaille sur ce terrain d'une manière un peu innovante avec les Peugeot Sport Engineered. C'est quelque chose qui sert la performance tout en respectant l'environnement. La troisième valeur pour Peugeot, c'est l'émotion. Et selon moi, cette émotion, c'est le plaisir de conduire.

**Jusqu'à présent, PSA a réussi une politique de rationalisation et de partage à outrance de ses plates-formes. En la prolongeant au périmètre de Stellantis, n'y a-t-il pas un risque de dilution des personnalités ?**

C'est notre challenge ! Mais c'est également un bénéfice. Car, avec plus de marques qui utilisent ces plates-formes, cela réduit les coûts de développement. Et j'ai maintenant à ma disposition toutes les plates-formes de Stellantis. C'est à moi de choisir ce qui est le meilleur pour Peugeot.

**Certains concurrents ont fait le choix de développer une plate-forme purement électrique. Pas Peugeot. L'envisagez-vous dans un proche avenir ?**

C'est évidemment possible au sein d'un groupe comme Stellantis, et rapidement. Nous avons déjà modifié notre plate-forme EMP2-V3 pour réaliser une future Peugeot 308 électrique, ce qui n'était pas prévu au début du projet. Il faut s'adapter vite

pour répondre aux attentes du marché. Nous travaillons toujours à maintenir l'équilibre entre les demandes des clients, et les contraintes environnementales et réglementaires.

**Allez-vous continuer à investir dans le développement des motorisations thermiques ?**

Cela dépend des clients. Et des clients du monde entier. Tous les marchés, tous les pays ne sont pas au même niveau en matière d'attentes environnementales. Pour avoir une présence internationale, il est indispensable de continuer à améliorer tous les types de motorisations.

**Maintenant que Peugeot est une marque solide, peut-on imaginer prendre le risque d'un véhicule de moins grande diffusion, dérivé sportif, coupé ou cabriolet ?**

Je ne suis pas fan de l'idée de faire des voitures de niche. Désolée, mais il n'y a pas un coupé ou un cabriolet dans la stratégie de Peugeot. Nous devons nous concentrer sur des silhouettes qui ouvrent les volumes et les profits, ce qui n'est pas le cas de ces modèles. Mais en ce qui concerne les performances, comme vous le savez, il y a la 508 PSE. Peut-être qu'il y aura d'autres modèles de ce genre dans la gamme. Selon moi, ce type de véhicule permet de pousser l'innovation. Cela nous donne la possibilité de tester des solutions techniques nouvelles et, ensuite, de les appliquer sur des voitures de plus grande diffusion. Donc désolée, pas de coupé, ni de cabriolet, mais des voitures performantes avec PSE. Je trouve que c'est une stratégie intéressante, car c'est la performance et, en même temps, le respect de l'environnement. ■

# Retour en force

Plus d'un an après l'annulation brutale de Genève à la dernière minute, voilà le retour des Salons de l'automobile avec le cru 2021 d'Auto Shanghai, riche en nouveautés locales et internationales. Un événement particulièrement symbolique en Chine, pays d'où est partie la pandémie qui a changé le cours des choses et premier marché automobile au monde.

Par Nicolas Valeano



## L'ÉLECTRIQUE, ENFIN

**C**hampion de l'hybride, Toyota se jette dans le bain de l'électrique avec ce concept très proche de la voiture de série qui sera lancée l'an prochain. Il inaugure une nouvelle plateforme dédiée nommée e-TNGA, développée en collaboration avec Subaru. Si Toyota reste avare en chiffres, il laisse entendre que ce SUV sera de taille moyenne (on peut parier sur un gabarit de 4,60 m, comme le RAV4 dont il reprend certains éléments de style), mais avec une habitabilité de segment D, de quoi rivaliser avec les Volkswagen ID.4 ou Nissan Ariya. La direction sera "by wire" (sans lien physique) pour un confort et une précision de conduite accentués via un volant futuriste rappelant le fameux Yoke de Tesla. La traction intégrale sera assurée par deux moteurs et les batteries bénéficieront d'un complément d'alimentation par des panneaux solaires. Ce modèle signe le début d'une offensive 100% électrique massive chez Toyota avec quinze véhicules d'ici à 2025, dont sept entièrement dédiés et labellisés bZ (beyond Zero).

### Toyota bZ4X Concept



À partir de 45 000 €\*  
\*Estimation.

Commercialisation : mi-2022

## ET AUSSI



### ARCFOX ALPHA S

Parmi les nombreuses marques chinoises de voitures électriques, Arcfox se distingue en intégrant des technologies signées Huawei pour sa connectivité et ses interfaces. Une manifestation de plus de l'intérêt des géants de la high-tech, à l'instar aussi de Xiaomi, pour l'automobile.



### FORD EVOS

La mode est aux SUV et autres crossovers, et la très classique Mondeo n'y échappera pas : l'Evos lui succédera l'année prochaine, misant sur un intérieur très high-tech (27 pouces d'écrans sur sa planche de bord!). Ford n'a pas encore confirmé pas si l'Evos intégrera la gamme européenne.

## L'EQA DES FAMILLES

Le déploiement de la gamme électrique de Mercedes se poursuit avec la révélation, à Shanghai, de l'EQB, sur la base du SUV GLB. Comme ce dernier, l'EQB est proposé en cinq places avec un deuxième rang réglable en longueur et en inclinaison, et deux places supplémentaires en option, limitées cependant à des passagers de moins de 1,65 m. Le coffre passe de 495 à 1 710 dm<sup>3</sup> une fois les banquettes rabattues, en léger retrait par rapport à celui du GLB. Dans une longueur de 4,68 m (+ 3 cm), il proposera différentes configurations en traction avant ou avec transmission intégrale, des puissances jusqu'à plus de 200 kW et des batteries de plus de 66,5 kWh de capacité utile. On le distinguera aisément du GLB par sa calandre pleine noire, ses bandeaux de feux et ses touches de couleurs spécifiques aux variantes EQ. Sans surprise, le petit SUV familial électrifié reprend donc la même recette que l'EQA et bénéficie, dans cette définition, d'un volume de chargement précieux et de sept places utiles.



## Mercedes EQB

À partir de 49 000 €\* Commercialisation : fin 2021

\* Estimation.



## Nissan X-Trail

À partir de 35 000 €\* Commercialisation : été 2022

\* Estimation.

## QASHQAI XXL

Le grand frère du Qashqai prend à son tour le chemin de la commercialisation, avec une toute nouvelle génération au style un peu plus typé baroudeur. Si, aux États-Unis, c'est un best-seller sous le nom de Rogue, chez nous, il s'appellera toujours X-Trail et aura droit à une configuration sept places optionnelle et à une transmission intégrale. Pour sa quatrième génération, il suit les évolutions techniques du Qashqai avec une hybridation à tout crin. Sur la même plate-forme CMF-C que ce dernier, il intégrera lui aussi à sa gamme la motorisation hybride série e-Power, dont le moteur thermique sert de générateur à l'électrique de 190 ch, seul à entraîner les roues. Nissan n'a pas encore révélé le détail des autres mécaniques importées pour ce modèle qui est construit au Japon, contrairement au Qashqai produit en Angleterre.



## BYD EA1

1 000 km d'autonomie ! Voilà ce qu'annonce BYD pour la dernière génération de sa plate-forme électrique, forte d'un tiers de densité en plus pour ses batteries sous une tension de 800 V. La date de lancement de ce concept compact à l'allure de monospace n'est pas encore révélée.



## ZEKR 001

Nouvelle marque du groupe Geely, Zeekr est consacrée à l'électrique. Sa 001 joue les grands shooting brakes sportifs et premium, affichant près de 5 m de long, 544 ch et jusqu'à 700 km d'autonomie (NEDC). Une jolie silhouette que l'on pourrait bien voir un jour dans nos contrées.

# Techno-modeste

Le SUV urbain signé Honda revient dans une toute nouvelle génération qui cache, derrière un design pour le moins timide, une motorisation hybride sophistiquée.

Par Nicolas Valeano



PHOTOS HONDA

*La sécurité active est en progrès, avec le dernier Honda Sensing utilisant une caméra plus performante et des algorithmes plus réactifs.*



## Honda HR-V e:HEV

➔ À partir de **28 000 €\*** Commercialisation : **fin 2021**

\*Estimation.

**I**l est difficile de comprendre pourquoi Honda rend son HR-V de plus en plus banal au fur et à mesure des générations. Troisième du nom, le cru 2021 est pour le moins discret, s'octroyant juste une calandre peinte et une timide inclinaison de la lunette arrière comme signes de distinction. L'habitacle semble à l'unisson, ultra-classique et désespérément noir charbon. Heureusement, sa conception technique est plus intéressante. Ainsi, sa plate-forme compacte globale, intégrant le réservoir sous les sièges avant, permet-elle une exploitation optimale de l'espace, offrant 35 mm de plus pour les jambes des passagers arrière qui paraissent bien lotis, dans une longueur inchangée de 4,33 m. La hauteur est en baisse de 20 mm, tandis que la garde au sol récupère 10 mm, et le HR-V est équipé, de série, de jantes de 18 pouces. La modularité conserve les très astucieux "sièges magiques" arrière releverables ou rabattables, alors que le coffre garde le même volume de 450 dm<sup>3</sup>, malgré l'implantation sous son plancher des batteries du système



La planche de bord, très classique avec un écran multimédia de 9 pouces, dissimule un système de ventilation présenté comme innovant, sans flux dirigé directement vers les passagers.

hybride. Car le HR-V 2021 gagne un e:HEV proche de celui de la Jazz, avec un moteur thermique (cycle d'Atkinson) 1.5 i-VTEC et deux moteurs électriques, pour un total de 131 ch et 253 Nm. Trois modes de conduite sont possibles – éco, normal et sport – et on peut s'attendre à une excellente efficacité. Il sera lancé à la fin

de l'année dans cette configuration, avec peut-être une version 100 % électrique. À l'occasion du Salon de Shanghai, Honda a présenté son premier véhicule électrique destiné au marché chinois. L'avenir dira si ce modèle, qui reprend le style du nouveau HR-V, traversera le canal de Suez pour venir jusqu'à nous.

### L'avis de L'Auto-Journal

Honda étend sa politique d'électrification avec ce modèle au cœur du marché, face aux Renault Captur ou encore Toyota Yaris Cross hybrides, voire au C-HR. Dommage que ce HR-V n'affiche pas une personnalité plus forte pour se frayer une place dans un segment déjà très encombré.

# PHEV ECLIPSE CROSS

## VOTRE NOUVELLE SOURCE D'ÉNERGIE



LE MEILLEUR DE LA TECHNOLOGIE HYBRIDE RECHARGEABLE PAR MITSUBISHI

- 4 roues motrices permanentes
- Autonomie 100% électrique en ville : 55 km\*\*
- Charge rapide à 80% en 25 min (CHAdeMO)
- 46 g de CO<sub>2</sub>/km\*\*
- Consommation 2 l/100 km\*\*

DÉCOUVREZ LES AVANTAGES DE LA TECHNOLOGIE V2X\*\*



NOUVEAU  
MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV

à partir de **32 990 €<sup>(1)</sup>**  
Sous condition de reprise<sup>(2)</sup>, Bonus écologique 2 000 €  
et Prime à la conversion 2 500 € déduits<sup>(2)</sup>

(1) Prix d'un Mitsubishi ECLIPSE CROSS PHEV INVITE, déduction faite de 7 000 € d'Avantage Client<sup>(2)</sup>. **Modèle présenté** : Mitsubishi ECLIPSE CROSS PHEV INSTYLE à **41 340 €** (peinture spéciale à 850 € incluse), déduction faite d'un Avantage Client de 7 000 €<sup>(2)</sup>. (2) Avantage Client de 7 000 € composé de : 2 500 € de remise, 2 000 € de bonus écologique et 2 500 € de prime à la conversion. Aides de l'État valables sous réserve d'éligibilité, conditions disponibles sur [www.service-public.fr](http://www.service-public.fr) ou sur [www.primealaconversion.gouv.fr](http://www.primealaconversion.gouv.fr). Offres réservées aux particuliers valables jusqu'au 30/06/2021 pour l'achat d'un ECLIPSE CROSS PHEV neuf, dans la limite des stocks disponibles et non cumulables avec d'autres offres en cours. Selon tarifs Mitsubishi Motors maximum autorisés en vigueur en France métropolitaine au 04/01/2021. Garantie et assistance : 5 ans ou 100 000 km, au 1<sup>er</sup> des 2 termes échu, selon CGV. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1, avenue du Fief 95067 Cergy-Pontoise CEDEX. \*\*Selon normes WLTP. \*\*\*Service non commercialisé avec le véhicule. V2X disponible selon finition. Valeurs WLTP selon règlements (EC) 715/2007 et (EU) 2017/1347.

Consommation cycle combiné (l/100 km) : 2,0. Émissions CO<sub>2</sub> (g/km) : 46. Autonomie électrique en ville (EAER City) : 55 km.



\*Dépassez vos ambitions.



Drive your Ambition\*



[www.mitsubishi-motors.fr](http://www.mitsubishi-motors.fr)

# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

## Hyundai

**i20** A dire vrai, nous ne l'attendions pas. A l'instar de bon nombre d'observateurs, nous subodorions que Hyundai n'aurait pas l'outrecuidance d'importer en Europe la version sportive de la citadine polyvalente i20 troisième du nom, lancée en septembre dernier. Inutile de rappeler le climat ambiant, ouvertement hostile envers ce genre automobile en voie de marginalisation. Nous avons tort. La nouvelle formule de l'i20 N est disponible à la vente, au prix de 27 800 €. Rajoutez 1 276 € pour le malus. Sous le capot, s'active le 4 cylindres 1.6 T-GDi riche de 204 ch et dispensé d'hybridation légère. Une boîte mécanique à six rapports en tire la substantifique moelle, envoyée aux roues avant. Le différentiel avant à glissement limité, le combiné d'instrumentation numérique (écran de 10,3 pouces) et l'écran central de 10,3 pouces sont présents de série.



Hyundai i20

HYUNDAI



## Mercedes

**Classe C** La nouvelle Classe C entre dans les concessions en formation commando. Deux moteurs, une seule boîte de vitesses – automatique à 9 rapports –, transmission intégrale aux abonnés absents et deux finitions, en mettant de côté la livrée destinée aux professionnels, très friands de la Classe C : la gamme est réduite à l'os. Pour l'heure, convient-il de préciser. Léger détail, les deux propulseurs sont soumis à l'hybridation légère. Sans tout citer, l'exécution Avantgarde offre, de série, la climatisation automatique bizona, la caméra de recul, le démarrage sans clé, les sièges chauffants, les projecteurs à LED, l'écran central tactile de 11,9 pouces (interface smartphone, chargeur par induction de l'appareil, navigateur GPS, reconnaissance vocale et autres), le combiné d'instrumentation digital (écran 12,3 pouces) et quatre modes de conduite sélectifs (Eco, Confort, Sport et Individual). Comptez 17 pouces pour les jantes de série. Celles-ci grimpent à 18 pouces sur la livrée AMG Line, gratifiée d'un kit carrosserie spécifique, de sièges Sport, d'une direction rendue plus directe et de disques de freins majorés. La plupart des assistances à la conduite, à commencer par le système de conduite semi-autonome de niveau 2, figurent dans l'encyclopédique liste d'options. Le détail, ce sera pour une autre fois...



Mercedes Classe C

# Renault



Renault Clio

**Clio** Momentanément, la Clio ne fait plus d'arrêt ravitaillement aux pompes à gazole. Pourquoi momentanément ? Pour une raison simple. Les précédentes variantes du diesel 1.5 Blue dCi auront bel et bien une descendance, mais pas tout de suite. Au plus tard dans le courant du dernier trimestre 2021, entend-on ici et là. En attendant, la gamme se réduit aujourd'hui aux unités mentionnées dans le tableau ci-contre.



Renault Mégane

**Mégane** Cela devait arriver. La Mégane reçoit à son tour le 3 cylindres essence 1.0 TCe jusqu'ici réservé aux Renault de catégories inférieures. Par la taille, entendons-nous bien... En la circonstance, la puissance développée est portée à 115 ch, exploités par la BVM6 sans autre choix possible. Mégane 1.0 TCe 115 : 24 700 € sous la finition Zen, laquelle retient, de série, la climatisation automatique 2 zones, l'accès et le démarrage mains-libres, les capteurs de pluie et de luminosité, l'écran central de 7 pouces, l'interface smartphone qui va avec, les projecteurs Full LED et des jantes en acier de 16 pouces enjolivées... par des enjoliveurs. Rajoutez 1 000 € pour le break Estate ainsi défini.

## LA GAMME RENAULT CLIO

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
<b>Essence</b>			
1.0 SCe 65 ch BVM5	0 €	Life/Zen	15 300 €/17 800 €
1.0 TCe 90 ch BVM5	0 €	Zen/Intens/ R.S. Line	19 050 €/21 450 €/ 22 650 €
1.0 TCe 90 ch CVT	0 €	Zen/Intens	20 650 €/23 050 €
1.3 TCe 140 ch BVM6	0 €	Intens/R.S. Line/ Initiale Paris	23 200 €/24 400 €/ 26 300 €
<b>Essence + GPL</b>			
1.0 TCe 100 ch BVM5	0 €	Zen/Intens	19 050 €/21 450 €
<b>Hybride simple</b>			
E-Tech 140 ch boîte à crabots	0 €	Intens/R.S. Line/ Initiale Paris	25 800 €/27 000 €/ 28 900 €

## LA GAMME MERCEDES CLASSE C

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
<b>Essence</b>			
C 200 - 1.5 204 ch BVA9	260 €/1 701 €	Avantgarde/ AMG Line/ Business Line*	49 550 €/52 500 € 50 540 €
<b>Diesel</b>			
C 220 d - 2.0 200 ch BVA9	0/400 €	Avantgarde/ AMG Line/ Business Line*	52 950 €/55 900 € 53 850 €

\* Réservée à la clientèle professionnelle.

**Classe C Break** Le break Classe C calque sa gamme sur celle de la berline. Rajoutez, ce faisant, 1 500 € aux prix indiqués ci-contre. En ce qui concerne les équipements propres à cette silhouette, les rails de toit en aluminium poli, le tapis réversible dans le coffre et le hayon électrique sont servis d'office.



Mercedes Classe C Break



Lancée en 1964, la Ford Mustang symbolise la voiture-image en Amérique du Nord comme dans le reste du monde.

# COMMENT LA VOITURE-IMAGE ENTRE DANS LE XXI<sup>E</sup> SIÈCLE

AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES, LA VOITURE-IMAGE, DESTINÉE À TIRER UNE MARQUE VERS LE HAUT, A ÉVOLUÉ. EXIT LES COUPÉS SPORTIFS ET LE NÉO-RÉTRO ! LES CONSTRUCTEURS UTILISENT D'AUTRES OUTILS, COMME LES VOITURES VIRTUELLES PRÉSENTES DANS LES COURSES D'E-SPORTS OU LES JEUX VIDÉO.

Par **Bertrand Gay**

**E**n revenant chez Renault début 2006, Carlos Ghosn avait lancé, au sujet de l'idée d'une voiture sportive : "Nous sommes en Formule 1 et n'avons rien à vendre derrière". Cette assertion, certes un peu brutale, résume une partie de la problématique concernant la voiture-image. Il existait bien dans la gamme Renault une Mégane R.S., mais rien de comparable à la Nissan 350Z.

## QU'EST-CE QU'UNE "VOITURE-IMAGE" ?

Comme la 350Z, une voiture-image dispose d'une silhouette spécifique, et sa mission est d'apporter un élément de nouveauté ou de différenciation à sa marque. Les exemples ne manquent pas dans l'histoire de l'automobile, telle la Ford Capri qui, en 1969, transpose à

l'échelle européenne le concept de la Ford Mustang. Plus près de nous, la 500 de 2007 joue le même rôle chez Fiat. Ces deux modèles symbolisent aussi deux époques différentes : la mode des coupés à connotation sportive dans la décennie 70 et la vague néo-rétro dans les années 2000. Pour avoir un impact positif sur sa marque, une voiture-image doit trouver le bon équilibre entre rêve, accessibilité financière et volumes de vente lui garantissant une certaine visibilité. Ce genre d'auto n'est donc pas au sommet de la gamme.

## QUELS SONT SES AVANTAGES ?

Une telle voiture est-elle vraiment capable d'améliorer l'image de la marque ? Assurément. Mais il s'agit d'un élément nécessaire mais non suffisant. Les autres modèles de la gamme doivent être capables de séduire les acheteurs attirés par la voiture-image. Outre un meilleur

positionnement de la marque, celle-ci crée un avantage financier notable, mais difficilement chiffrable. En générant de l'image et de l'empathie autour d'un modèle, celui-ci fera l'objet de moins de remises à l'achat et son prix de vente pourra être relevé. "C'est ce que nous avons réalisé avec la Fiat 500", souligne l'un de ses géniteurs. Les autres avantages financiers concernent la possibilité de choisir des canaux de vente plus rentables, comme celui des particuliers, ou de réduire les dépenses de marketing et de commercialisation au strict minimum, car "la voiture se raconte toute seule". Enfin, et c'est le seul bénéfice qui échoit au client : la valeur de revente de sa voiture est plus élevée. Attention tout de même à ne pas en faire trop. "Le piège, pour un constructeur, c'est la voiture trop décalée par rapport aux valeurs de sa marque", signale-t-on chez Opel.

FIAT



Conçue à partir des éléments techniques de la Fiat Panda, la 500 est l'exemple type de la voiture-image.

À la fin des années 60, Ford a besoin de rajeunir son image : la Capri sera alors l'équivalent européen de la Mustang.



FORD

**350**  
MILLIONS D'EUROS  
C'est ce que rapporteraient les 180 000 Fiat 500 vendues chaque année.

La Nissan 350Z a dynamisé l'image de la marque nipponne au début des années 2000.



NISSAN

La R5 électrique sera commercialisée début 2023.



GREG

L'Opel Manta GSe ElektroMOD mêle carrosserie des années 70 et technologies actuelles.



OPEL

Marques	Hier	Aujourd'hui	Demain
Renault	R5 Turbo, Espace		R5 Électrique
Peugeot	RCZ, 205 GTi	Ligne PSE	e-Legend (?)
Citroën	SM		
Fiat	Barchetta	500	500 électrique
Ford	Capri, Puma	Mustang, Mustang Mach-E	P1, Bronco
Opel	Manta, Tigra		eManta (?)
Volkswagen	New Beetle	Ligne GTX	
Toyota	RAV4, MR	GR Yaris, GR 86	Mirai

La Ford P1 a été dessinée en tenant compte des souhaits des fans de courses virtuelles.



FORD

## A-T-ON ENCORE BESOIN D'UNE VOITURE-IMAGE EN 2021 ?

Oui, selon Rémi Cornubert, senior partner du cabinet Advancy, chargé du secteur automobile : "Une telle voiture est nécessaire pour faire rêver les clients. Et de plus, avec l'arrivée des voitures électriques, la différenciation par la motorisation disparaît. Une marque doit donc faire connaître ses valeurs dans d'autres domaines, comme le style ou les technologies." Louis-Carl Vignon, président de la filiale française de Ford, estime que la voiture-image est "plus nécessaire aujourd'hui qu'avant face au risque de banalisation de l'automobile". Avant de préciser : "L'âge moyen de l'acheteur est

actuellement de 56 ans. Il nous faut plus que jamais alimenter le rêve et entretenir la passion pour attirer une clientèle plus jeunes" Pour Luca Neyroz, directeur du marketing de Toyota France, de telles autos "sont nécessaires parce qu'elles sont les vitrines de notre savoir-faire, de notre culture et de nos technologies". Dans la veine de la Prius, la Mirai se veut ainsi un porte-drapeau technologique, tandis que les véhicules sportifs de la gamme GR du constructeur japonais font écho au sport automobile comme étant "le meilleur moyen de partager l'engouement et la passion que peut procurer la conduite. Et il s'efforce d'en étendre la portée afin de toucher le plus grand nombre de passionnés".

## FORTE CONTRAINTÉ ÉCONOMIQUE

Les budgets alloués à la conception d'une telle auto ont fondu chez de nombreux constructeurs. Certes, ceux-ci désirent toujours atteindre le même but d'amélioration de leur image mais... à moindre coût. S'il existe bien toujours une Ford Mustang ou une Fiat 500, la Volkswagen Beetle, elle, a été sacrifiée sur l'autel de la rationalisation budgétaire. L'équation économique d'une voiture-image est, depuis quelques années, un peu plus difficile à résoudre. Qu'il s'agisse de volumes additionnels à une série existante comme la Mustang ou d'une nouvelle voiture reposant sur une base connue, la marge nette provenant de ce type de véhicule ne s'envisage que si ses ventes entraînent également celles des autres modèles de la gamme. Si l'on y ajoute la question de la perception et du positionnement de la marque, la mesure de la rentabilité finale est aléatoire et, parfois, peu en rapport avec les moyens et les ressources consacrés au développement d'une nouvelle auto. Aucun constructeur n'a voulu chiffrer les gains financiers d'un programme de voiture-image. Néanmoins, les deux représentantes majeures de ce genre actuellement - la Fiat 500 et la Ford Mustang venant des États-Unis - s'avèrent →

ENTRE  
**40 ET 100**  
MILLIONS D'EUROS

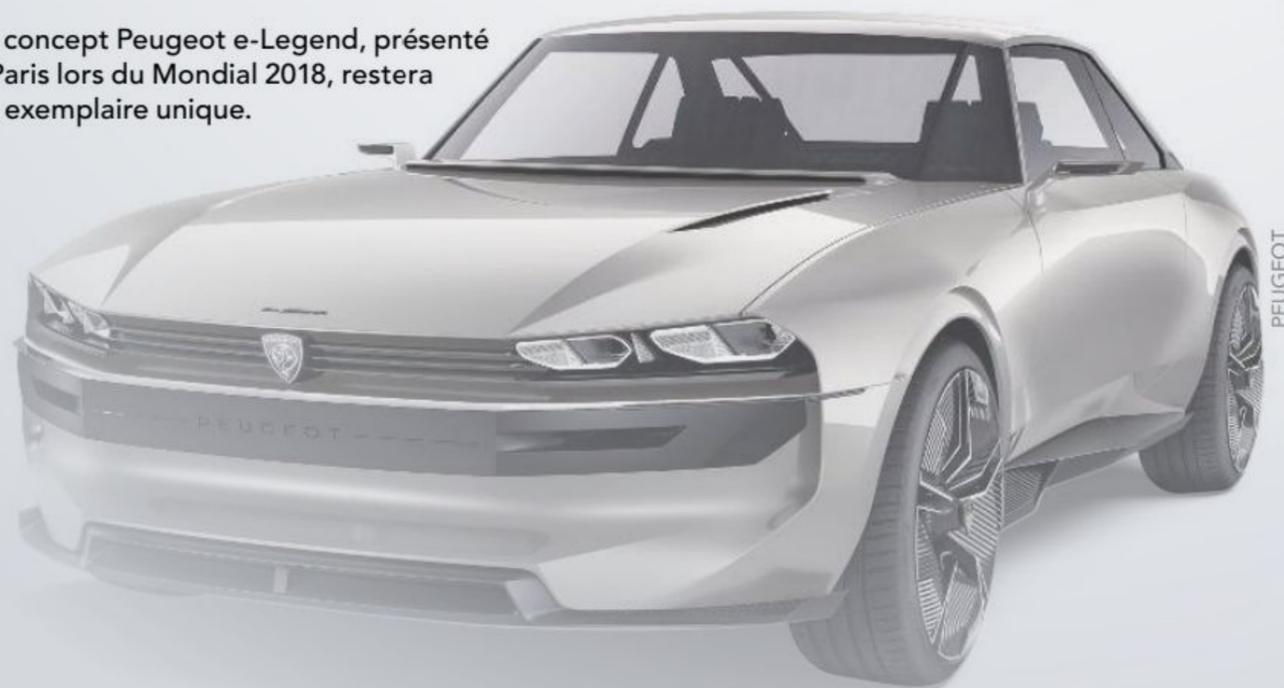
C'est le coût moyen estimé d'une voiture-image. Face à l'incertitude des ventes d'un modèle un peu original, certaines marques s'abstiennent, à l'instar de Peugeot et Citroën.

très rentables pour leurs marques respectives. Concernant la Mustang, les dépenses additionnelles sont marginales, car les coûts de développement sont largement absorbés par les 550 000 unités de cette génération de Mustang vendues aux États-Unis depuis 2015. Le calcul est différent pour la Fiat 500, qui vient de franchir la barre des 2,5 millions d'unités produites depuis 2007, en utilisant des éléments techniques issus de la Panda. En estimant que la marge nette d'une 500 est supérieure de 2 000 € à celle de la Panda, les 180 000 unités produites chaque année dégageraient une marge annuelle proche de 350 millions d'euros.

### LA NOUVELLE VOITURE-IMAGE

Effets positifs et gains sont toujours le souhait des marques mais, pour certaines, cela ne passe plus forcément par une voiture-image. "Tous les véhicules doivent porter la marque en étant les plus pertinents et les plus forts face aux attentes des clients", indique Jérôme Micheron, directeur du produit Peugeot. Il met en avant les récents 2008 et 208 qui "atteignent des scores de désirabilité très élevés". Et souligne le "travail réalisé par le 3008 pour l'image de Peugeot. Nous n'avons donc plus besoin d'un « électron libre » en complément de la gamme". Les concept-cars permettent, eux aussi, d'exprimer à moindre coût les valeurs d'une marque. "Ils restent des outils

Le concept Peugeot e-Legend, présenté à Paris lors du Mondial 2018, restera un exemplaire unique.



## CES VOITURES-IMAGES QUI ONT RATÉ LEUR CIBLE



Volkswagen Phaeton



Opel Signum



Peugeot 407 Coupé

Voulue par Ferdinand Piëch, la Phaeton était trop décalée pour tirer la gamme Volkswagen vers le haut. Échec commercial en Europe et aux États-Unis, mais demi-succès en Chine, elle sera vendue, au total, à 84 000 exemplaires en quatorze ans. Boudée par les acheteurs allemands, l'Opel Signum reposait sur la base technique de la Vectra C. Chez Peugeot, la comparaison avec le coupé 406 soulignait les lignes peu attirantes de la 407 Coupé, tout particulièrement son porte-à-faux avant.

importants", expliquent nos interlocuteurs, et l'effet démultiplicateur des réseaux sociaux les rend encore plus pertinents. Les constructeurs ont aussi accès à d'autres moyens numériques, tels les e-sports. Pour ces courses virtuelles, Ford a conçu la P1. "Nous pensons que cette voiture virtuelle peut amener des jeunes à l'automobile par le biais du jeu et de la passion", ajoute Louis-Carl Vignon. Ford espère créer un lien entre la voiture de série et la voiture exclusive, virtuelle ou produite à quelques centaines d'exemplaires. De son côté, Opel explore une voie intermédiaire avec sa Manta GSe ElektroMOD. La marque joue, en effet, la carte "restomod", c'est-à-dire la modernisation d'une ancienne en y ajoutant des technologies actuelles. Elle en profite pour y glisser sa nouvelle face avant et ses phares, ainsi qu'une planche de bord simple et épurée évoquant celle du Mokka. Née comme un simple exercice de style, cette auto a rencontré un intérêt marqué et Opel réfléchit à l'avenir de cette Manta.

### DEMAIN SUR LA ROUTE

Ainsi, la palette des constructeurs s'élargit, la voiture-image se réinvente, telle la Ford Mustang. Les puristes ont certes vécu un grand moment de solitude en découvrant la Mustang Mach-E. Mais, précise Louis-Carl Vignon : "Il s'agit d'un véhicule qui marque une rupture et annonce une ère de performance électrifiée." Par ailleurs, le relais mondial offert par les réseaux sociaux au Ford Bronco, lancé aux États-Unis, a suscité un intérêt certain en Europe. Ford songe-t-il à l'importer ? "Nous pourrions réaliser des volumes semblables à ceux de la Mustang, ce qui serait très bien", avoue le président de Ford France. Pour Arnaud Belloni, nouveau directeur commerce et marketing de Renault, l'avenir est clairement balisé, et pas uniquement par une belle R5 jaune : "Globalement, les constructeurs consacrent beaucoup de moyens à convaincre les clients d'acheter. Nous ferions mieux de leur proposer de bonnes voitures. Les clients veulent acheter ce qu'ils aiment." □

### L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Nécessaire pour certains constructeurs, moins pertinente aujourd'hui qu'elle l'était naguère, la voiture-image évolue. Il ne s'agit plus uniquement d'un coupé sportif ou d'une petite berline pimpante. Désormais, elle peut prendre la forme d'une voiture virtuelle en e-sports ou d'un restomod produit en petite série. Dans tous les cas, l'époque des moteurs essence rageurs s'éloigne. L'heure est à l'électrification.

# LE CODE, ÇA SE PASSE **FACILE** À LA POSTE.

Passer  
mon examen  
du code  
avec La Poste



- ✓ Inscription, annulation ou modification jusqu'à 23h59 la veille
- ✓ 600 centres d'examen en France
- ✓ + de 6500 sessions par semaine
- ✓ Résultats sous 2 heures\*

Pour connaître le centre le plus proche  
[www.lecode.laposte.fr](http://www.lecode.laposte.fr)

\*En moyenne, hors week-ends et jours fériés.



Les gros pavés qui formaient les feux arrière disparaissent. Place à des compositions plus stylées, proches de ce dont dispose la Golf en la matière.



La planche de bord est réorganisée, l'écran principal restant toutefois encastré dans la console centrale. Dalle numérique de rigueur.

PHOTOS MARTIN MEINERS

## VOLKSWAGEN POLO : SUR LE TERRAIN DE LA GOLF

**Volkswagen restyle la Polo sans faire dans la dentelle et sans fausse pudeur : la filiation avec la Golf saute aux yeux. Grosse invasion "techno".**

**S**ouvent, les communiqués de presse des constructeurs sont bizarrement faits. Prenons le cas de la Polo restylée. À en croire la littérature fournie par Volkswagen, la nouvelle entrante croule sous les technologies embarquées. Et d'énumérer, pêle-mêle, les projecteurs Matrix LED IQ.Light (*sic*), le combiné d'instrumentation numérique sur la base d'un écran 8 pouces, possiblement porté à 10,3 pouces, le chargeur smartphone par induction, l'écran central dupliqué en trois exemplaires (6,5, 8 et 9,2 pouces auchoix), le régulateur

de vitesse adaptatif soutenu par une assistance baptisée Travel Assist, laquelle gère la direction, l'accélération et le freinage : c'est du lourd. À ce chapitre, il faut bien le dire, la Polo renvoie la concurrence à l'âge de pierre.

Cela posé, nous avons beau lire et relire le communiqué, il manque quelque chose. La base. Vous savez, ces trucs que l'on appelle généralement des moteurs. Rien de rien. Pas un mot. Nous en déduisons donc que l'offre mécanique de l'actuelle mouture est reconduite telle quelle. Point d'hybridation à attendre, même légère, sinon Volkswagen nous en aurait parlé...

### Les designers ressortent les plans de la Golf

Reste le restylage en lui-même. Les designers n'ont pas cherché midi à quatorze heures. La Golf a servi de patron, à l'exemple des feux en forme de boomerang qui ornent désormais la poupe de la Polo. Toute ressemblance avec ceux de la grande sœur n'est pas fortuite. À l'avant, un léger décroché souligne chacune des deux optiques, comme sur la Golf, et voilà, il n'en faut pas plus. Planche de bord redessinée, pour conclure, à ceci près que l'écran principal reste encastré dans la console centrale. Restylée dans le même temps, la Seat Ibiza, cousine de la Polo, se réserve l'écran flottant planté au-dessus de ladite console. Cela a plus de cachet. Avis tout personnel.

L'offre moteurs de la Polo demeure inchangée et, aux dernières nouvelles, la GTI réintégrerait la gamme. 207 ch à son actif, dit la rumeur. Hybridation hors sujet.



### LES INFOS CLÉS

Commercialisation :  
**septembre 2021**

Prix : à partir de **17 000 €\***

Concurrentes :  
**Peugeot 208, Renault Clio, Seat Ibiza, Hyundai i20...**

\* Estimation.



Quatre roues motrices pour les BMW M3 et M4. Une hérésie pour certains. Pas pour nous...

## PRODUIT

### M x 4

La BMW M3 et son dérivé coupé M4 sont des propulsions, point barre. C'est gravé dans le marbre depuis l'apparition de la première M3 en 1986. Plus maintenant. Les deux modèles emblématiques de la marque à l'hélice ont désormais droit à la transmission intégrale dite xDrive. Encore faut-il s'entendre sur l'expression "transmission intégrale". En la circonstance, le dispositif retenu envoie l'essentiel de la force motrice en direction des roues arrière, quand ce n'est pas la totalité via le mode de conduite sélectif 2WD. Pour mémoire, les deux M sont emmenés par un 6 cylindres en ligne 3.0 biturbo de 510 ch, secondé par la BVA8. La transmission xDrive est facturée en option, au prix de 4500 €. Comptez 106500 € pour la M3 Competition M et 109050 € pour le M4 Competition M ainsi équipés. Faut-il évoquer la question du malus ?

## VIDÉO

### La 4L à l'heure des drones

8 135 424 exemplaires produits en trente et un ans d'existence, de 1961 à 1992. Il est ici question de la Renault 4 (4 pour 4 chevaux fiscaux), plus connue sous le nom de 4L. Cette soixantenaire, hélas, ne peut fêter dignement son anniversaire pour cause de crise sanitaire. Ni une ni deux, Renault vous permet de visiter le musée consacré à ce monument de l'automobile française via la vidéo postée sur YouTube sous le titre "Exposition 60 ans Renault 4L". De la modeste R3 des origines, qui ne demeura au catalogue qu'un an, à la parisienne reconnaissable à ses flancs "tartan", sans oublier les versions "compèt" des années 70, dites "Cross", elles sont toutes là. La caméra est tenue par un drone en lieu clos, et le résultat est aussi surprenant qu'émouvant.



Visite de musée par caméra interposée. Les sectateurs de la 4L, dont nous sommes, ne seront pas déçus.



# BlaBlaCar 115 millions de dollars

C'EST LA LEVÉE DE FONDS À LAQUELLE VIENT DE PROCÉDER LA SOCIÉTÉ BLABLACAR. L'entreprise française estime que le covoiturage, son cœur de métier, repartira de plus belle dès que les restrictions de circulation liées à la crise sanitaire seront supprimées. Elle prend, ce faisant, les devants. En pratique, l'opération valorise BlaBlaCar à 2 milliards de dollars, et sera la dernière de ce type avant l'introduction en Bourse, programmée à une date tenue secrète à cette heure.



TOYOTA

*“Nous arrivons à la conclusion qu’il aurait été difficile d’offrir notre programme en toute sécurité.”*

**Akio Toyoda,** président de Toyota Motor Corporation et de l’Association japonaise des constructeurs d’automobiles (Jama).

Un, le Salon automobile de Tokyo, dont il est ici question, est un rendez-vous incontournable à l’échelle internationale. Deux, il a lieu tous les deux ans, à l’automne des années impaires. Trois, l’édition 2021 est annulée, le Japon étant touché par une quatrième vague de Covid-19. Toujours est-il que la pandémie ne remet pas en cause la tenue des jeux Olympiques programmés cet été. Deux poids, deux mesures.

# 106,7 g/km

**C’EST LA MOYENNE DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> PRODUITES PAR LES VOITURES NEUVES ÉCOULÉES EN EUROPE EN 2020.**

D’une année sur l’autre, ces émissions ont baissé de 12% (121,6 g/km en 2019). C’est un record. Entre parenthèses, les SUV ont diminué leurs émissions de CO<sub>2</sub> de 16%, message envoyé aux inquisiteurs de tous bords qui en ont fait leurs bêtes noires. Parmi les meilleurs élèves se tiennent : les Pays-Bas (83,1 g/km), le Danemark (90,1), le Portugal (90,8), la Suède (93,3) et la France (97,2). Eh oui, la France est loin devant l’Allemagne (112,9).

## RENAULT

### Le coach de sécurité s’invite à bord

C’est acté. La vitesse maximale des futurs modèles des marques Renault et Dacia sera volontairement bridée à 180 km/h. La règle ne souffrira aucune exception, ce qui condamne, à terme, la Mégane R.S. à une mort certaine. Un exemple parmi tant d’autres. Ce qui est curieux, c’est qu’Alpine n’est pas citée dans cette affaire... On n’en reste pas là. Les Renault à venir seront gratifiées d’un régulateur

de vitesse automatique paramétré par défaut, alias Safety Coach, en mesure de “s’ajuster à la vitesse autorisée selon les panneaux de signalisation et les données de géolocalisation”. Luca de Meo, patron du groupe, précise que la chose pourra “prendre le relais du conducteur” dans certaines circonstances. Pour le moins ambiguë, la formule laisse entendre que ledit conducteur

ne pourra pas envoyer bouler (désactiver, si vous préférez) son coach de sécurité. Le pompon est pour la fin. Le Safety Coach analysera la conduite de l’officier, puis enverra les données recueillies à l’assureur, lequel distribuera bons et mauvais points en fonction. Pas certain que le constructeur ait quelque chose à gagner dans une démarche qui vise à fliquer le conducteur. Affaire à suivre...



RENAULT

HANJOSAN/ADOBE STOCK

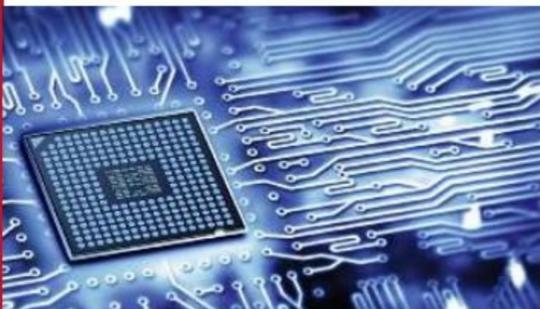
## PUCES ÉLECTRONIQUES

### La crise devient préoccupante

*“La pénurie de semi-conducteurs est peut-être le pire choc d’approvisionnement que j’ai connu.”*

Jim Farley, le directeur général de Ford, résume parfaitement la situation. Le défaut de puces électroniques fait peser de lourdes menaces sur l’industrie automobile à l’échelle de la planète. Ford un peu partout dans le monde, donc, Mercedes en Allemagne, Hyundai en Corée ou Renault en France : aucun constructeur n’échappe à la disette de semi-conducteurs. Quand elles ne sont

pas à l’arrêt, les usines tournent au ralenti. Outre les effets sociaux et les pertes sèches, la crise affecte le produit lui-même, obligeant des marques à proposer des options négatives pour pallier l’absence de certains équipements. Rappelons que c’est la forte demande en produits électroniques durant les confinements qui a mis le secteur sous pression. Contextes géopolitiques et sécheresse à Taiwan, principal pays producteur, sont des facteurs d’inquiétude quant à un retour rapide à la normale.



BOSCH

Durant les confinements, la forte demande mondiale en équipements électroniques a provoqué une vive tension sur les semi-conducteurs.



JEAN-PIERRE CLATOT/AFP

## ÉLECTRICITÉ

### Ça va swinguer

Il y a les GTI et, désormais, les GTX.

Ce nouveau vocable, auquel il faudra s'habituer, Volkswagen l'utilise pour désigner les versions nourries aux amphétamines de ses modèles électriques en cours et à venir. Dans l'immédiat, le premier modèle servi est le SUV ID.4, flanqué de deux propulseurs électriques chargés d'entraîner les quatre roues en se répartissant la tâche entre l'avant et l'arrière, d'où le X. La puissance totale s'élève à 220 kW (soit 300 ch) et la batterie de traction de 77 kWh autorise une autonomie maximale de 480 km. Ce n'est qu'un début, et il est prometteur.



L'ID.4 GTX accueille un deuxième moteur sur le train arrière pour une puissance totale de 300 ch.



PHOTOS VOLKSWAGEN



### Scénic : le nom est maintenu

Luca de Meo l'a fait savoir lors de la récente assemblée générale du groupe Renault, qu'il dirige : le Scénic n'aura pas de remplaçant en tant que tel. En clair, la gamme du constructeur français ne retiendra plus de monospaces sous quelque forme que ce soit, l'Espace étant appelé à subir le même sort. Le nom Scénic, en revanche, ne finira pas dans les livres d'histoire. Selon toute probabilité, il désignera un SUV compact électrique, pour l'heure en gestation.

### Alfa Romeo : Giorgio s'en va

C'était prévisible depuis la création du groupe Stellantis. Alfa Romeo abandonne la plate-forme qui soutient la berline Giulia et le SUV Stelvio, sobrement baptisée Giorgio. Cette dernière, toutefois, ne part pas aux oubliettes. Le prochain Jeep Grand Cherokee et le SUV Maserati Grecale en phase d'approche profiteront à leur tour de ses bienfaits. Reste à savoir par quoi sera remplacée Giorgio quand les actuels Giulia et Stelvio seront relevés de leurs fonctions. De fait, l'ex-groupe PSA n'a en magasin aucune plate-forme en mesure d'accueillir des roues arrière motrices. À suivre.

### L'Opel Insignia aura une héritière

Les dirigeants d'Opel n'en font pas mystère : l'Insignia aura une remplaçante quand la mouture en cours rendra son tablier. Ce qui ne devrait pas tarder. Plus précisément, le créneau laissé vacant sera occupé par une "cryptoberline" qui mélange les genres, sur le modèle de la nouvelle Citroën C5 X. C'est tendance, désormais.

## Les chiffres du marché européen en mars 2021



# 1 387 924

Le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe de l'Ouest (Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse) durant le mois de mars.

# 42,2%

La part de marché des motorisations essence au terme du premier trimestre. Suivent les diesels (23,2%), les hybrides simples (18,4%), les hybrides rechargeables (8,2%) et les électriques (5,7%).

# 62,7%

La hausse des immatriculations au cours du mois de mars, par rapport à mars 2020 (en progrès de 0,9% au premier trimestre).

# 497%

La hausse des ventes enregistrées en Italie. Sans monter aussi haut, tous les marchés majeurs sont positifs. Suivent la France (197%), l'Espagne (128%), la Suède (72%) et l'Allemagne (40%).

## MINIATURES

### Rêves d'enfants éco-compatible

La maison Matchbox commercialise ses premières miniatures formées dans des plastiques recyclés, et c'est à saluer. Tant qu'à faire, ces spécimens écoresponsables reproduisent des... voitures électriques. Logique, quelque part. Citons, notamment, le BMW i8, la Nissan Leaf et la Tesla Roadster. L'emballage, en outre, se compose de fibres de bois et de papier. Aucun plastique. Moralité, les enfants peuvent continuer de rêver sans avoir peur de grandir dans un camp de rééducation peint en vert...



La Tesla Roadster est moulée dans des plastiques recyclés. Les miniatures font leur transition écologique.

MATTEL

# La bel



# le à l'essieu de velours

Depuis le temps que DS nous la promet, cette grande routière luxueuse digne de la concurrence allemande. La voici enfin! Mais l'attente aura été si longue que le soufflé risque d'être retombé.

Par Méline Priam Photos Yann Adrien Cortesi



**R**enault, qui ne se fait plus d'illusions, préfère écouter ses dernières Talisman aux flottes d'entreprises. Le constructeur de Boulogne-Billancourt a bien tenté un dernier coup en contournant l'obstacle avec son Espace. Sans succès. Devant l'ampleur de la tâche, Peugeot a pris le parti de jouer la carte sportive en misant sur son label PSE. L'avenir nous dira si le pari est gagnant. Et Citroën, ma foi, n'a plus vraiment droit au chapitre depuis son iconoclaste C6 et la perte de la DS. Alors justement, depuis qu'elle vole de ses propres ailes, la marque DS ne pouvait pas renoncer. Il ne reste plus qu'elle pour descendre dans l'arène se frotter aux Mercedes Classe E, Audi A6 ou encore aux BMW Série 5. Le moins que l'on puisse dire est qu'elle a hésité avant d'y aller. D'ailleurs, y va-t-elle vraiment ? Oui et non. En fait, elle nous refait le coup du DS 7 Crossback. D'un côté, avec ses presque 5 m de long et ses 2 m de large (rétroviseurs déployés), elle en a la carrure. Dans sa version la plus puissante, dotée de l'ensemble hybride

de 360 ch emprunté à la Peugeot 508 PSE, elle semble aussi prête à rouler des mécaniques. S'ajoute la promesse – tenue, autant le dire tout de suite – d'un confort à la hauteur de son héritage. Pilotée par une caméra qui "lit" la route et une batterie de capteurs, d'accéléromètres reliés à un calculateur qui commande indépendamment chaque roue, sa suspension pilotée Active Scan Suspension rivalise avec les dispositifs concurrents. De l'autre côté, il ne faut pas longtemps pour mettre le doigt sur quelques lacunes technologiques. Mais dans ce cas, la DS 9 se défausse derrière un tarif qui la rapproche de la catégorie inférieure. A priori, la stratégie n'est pas mauvaise. D'autres la pratiquent, Skoda par exemple, mais en se positionnant davantage sur le créneau du "plus pour le même prix" quand la française semble avancer sur celui du "presque aussi bien pour moins cher". La nuance est importante. Payer le prix d'une Passat et se retrouver avec plus de place, plus d'équipements et une finition comparable à bord d'une Superb, c'est gratifiant. S'attendre au faste d'une A6 ou d'une Classe E parce que les chromes brillent de mille feux, →



❶ C'est désormais un classique pour une voiture hybride rechargeable : la DS 9 dispose donc de plusieurs modes de conduite, dont E-Save, qui permet de conserver la charge de la batterie pour un usage ultérieur. ❷ Les compteurs numériques sont déjà vus sur le DS 7 Crossback : plusieurs affichages sont disponibles, dont celui de la navigation, finalement plus moderne que celui de l'écran principal. ❸ La commande de boîte est la même que celle d'une... Peugeot 208 ! Pas très exclusif. Mais elle est habillée de cuir et le logo gaufré E-Tense change tout, non ?



Avec 225 ch de puissance cumulée, elle ne donne jamais la sensation d'être sous-motorisée. Pourtant, la DS 9 affiche tout de même une certaine inertie dans les relances.



L'intérieur Opéra (4950 €) rivalise avec les références allemandes. En revanche, malgré un écran tactile de 12 pouces, l'interface du système multimédia, lent et au graphisme dépassé, n'est pas à la hauteur du standing revendiqué.

### L'avis de Méлина Priam



Une excellente routière qui s'apprécie plus aux places arrière qu'au volant.

60%  
Quotient  
Émotionnel



## Les petits détails qui font tout

Si le catalogue d'options ne lui permet pas de s'offrir toutes les fantaisies des Audi A6, BMW Série 5..., la DS 9 multiplie les petits détails pour se distinguer. Au-delà de ses matériaux valorisants, de ses chromes et de sa finition léchée, elle vous gratifie, çà et là, de délicates attentions.



### La montre BRM rotative

Elle est devenue un marqueur des DS haut de gamme, et c'est vrai que son basculement au démarrage produit son petit effet.



### Les sièges arrière chauffants, ventilés et massants

Inclus avec l'intérieur Opéra (4950 €), ils offrent aux passagers arrière un agrément et une qualité de confort rarement vus à ce niveau de gamme.



### Le bouton du mode "En route chauffeur"

Telle une limousine, la DS 9 intègre, avec l'intérieur Opéra, une commande permettant au passager arrière d'avancer électriquement le siège avant droit.



### La sellerie cuir "Bracelet"

Là encore, c'est devenu un classique chez DS : cette sellerie en cuir nappa n'a pas à rougir de la comparaison avec les meilleures.



### Les poignées affleurantes

C'est le dernier chic à la mode : les poignées rétractables, qui contribuent à la ligne, créent toujours un effet de surprise quand elles sortent de leur cachette.

que l'intérieur fleure bon le cuir de qualité et que les sièges vous massent les lombaires, mais finalement hériter des interfaces et commandes identiques à ceux des citadines du groupe, pester contre un GPS lent et au graphisme d'un autre âge, et renoncer à des raffinements comme un affichage tête haute ou un vrai mode de conduite paramétrable selon ses préférences est agaçant. Quand bien même ces équipements sont superflus et l'addition est plus légère.

**Il ne faut pas s'y tromper : la DS 9 partage ses entrailles avec sa cousine, la Peugeot 508.**

Et si son empattement rallongé à 2,90 m lui permet d'offrir une habitabilité digne des allemandes de la classe supérieure, voire meilleure, ni DS, ni même PSA, n'a les moyens de développer les technos que renferment ces dernières. Une fois derrière son volant, le conducteur a toutefois tendance à oublier ces détails. La DS 9 est, en effet, flatteuse à regarder. Certes, il ne faut pas être du genre à aimer les présentations épurées de style scandinave. Ici, c'est un poil plus chargé, voire torturé aux yeux de certains. Et l'ergonomie n'en sort pas toujours gagnante, à l'image des commandes de lève-vitre, pourtant surdimensionnées, mais placées entre les sièges avant, là où il est rare de les trouver. Mais les goûts et les

## EN DIGNE HÉRITIÈRE DE SON BLASON, LA DS 9 S'APPRÉCIE AVANT TOUT POUR SON CONFORT DE SUSPENSION ●●●

couleurs... Les matériaux sont raffinés, la finition est soignée, et l'ensemble forme un cocon dans lequel il fait bon voyager. En prime, la DS 9 sait recevoir, avec une sellerie qui complète à merveille le travail des suspensions. Elle fait même preuve d'un certain sens pratique, avec de nombreux rangements fermés. Ils ne sont pas tous très grands, mais ils contribuent à se sentir bien à bord.

Aux commandes d'une version E-Tense de 225 ch, il ne faut pas attendre le grand frisson. D'autant qu'il s'agit là d'une puissance cumulée, issue du 4 cylindres 1.6 de 180 ch couplé à la motorisation électrique intégrée à la boîte automatique à 8 rapports de 110 ch. Lorsque la source d'énergie principale de celle-ci – la batterie de 11,9 kWh – est tarie, ne reste que le moteur thermique pour animer l'imposante routière. Mais sur ce terrain-là, difficile de crier à la tromperie : personne n'attend une DS sur ses performances et

sa sportivité. Au point qu'en mode Sport – car oui, il y a tout de même un mode Sport en plus des Confort, Hybrid et E-Save – la DS 9 surprendrait presque par une pointe (légère, la pointe!) de dynamisme pour une grande berline comme elle. La direction, alors nettement plus ferme, améliore la sensation de précision du train avant, et la suspension, au compromis moins souple, lui évite de se laisser déborder par des mouvements de caisse trop importants sur les petites routes. Ne lui en demandez pas trop tout de même; l'inertie de la transmission lors des relances et la masse ne disparaissent pas, et la sonorité faussement sportive ne fait qu'illusion. La DS 9 s'illustre avant tout par son confort et son insonorisation. Encore que sur ce point, si les bruits d'air sont très bien maîtrisés, ceux de roulement le sont sensiblement moins. La DS 9 E-Tense ne surprend pas non plus par son autonomie électrique. Promise à 48 km, elle s'est avérée bien inférieure lors de ce premier galop d'essai sur les routes champenoises. Ce n'est pas pour rien que DS annonce déjà pour la fin de l'année une version E-Tense de 250 ch à l'autonomie étendue. La consommation suit la tendance inverse, en grim pant au fur et à mesure que l'apport du moteur électrique s'estompe, rappelant une fois de plus que la technologie hybride rechargeable ne trouve de sens que si l'on prend soin de recharger le plus souvent possible. ■



### PLUS

Confort de suspension  
Habitabilité  
Rapport prix/équipements

### MOINS

Ergonomie un peu chargée  
Quelques lacunes en technologies embarquées

## DS 9 E-Tense 225 ch Rivoli + EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 225 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	■ 300 Nm à 3 000 tr/mn + 320 Nm (élec.) <sup>(2)</sup>
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence + électrique
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm <sup>3</sup> /10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8
Batterie/capacité	■ lithium-ion/11,9 kWh

(1) Puissance maxi : 180 ch à 6 000 tr/mn (therm.) + 110 ch (élect.).  
(2) Couple cumulé : 360 Nm.

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

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,94/1,94/1,46/2,90 m
Poids/tractable freiné	1 839/1 300 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 8,3 s
Vitesse maxi	■ 240 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 510 dm <sup>3</sup> <sup>(3)</sup>

(3) 473 dm<sup>3</sup> si coffre motorisé et hi-fi Focal.

### LE BUDGET

Prix	■ <b>57 900 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (35 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(4)</sup>	67 900 €
Garantie	■ 2 ans ou km illimité

(4) Options et malus inclus.

### Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR, caméra à 360°, chargeur sans fil, dim auto, conduite semi-auto niv. 2, détecteurs pluie/luminosité, ESP, freinage auto d'urgence jusqu'à 140 km/h, instrumentation numérique, jantes alliage 19 pouces, lecture des panneaux, phares 100% LED + gestion auto codes/phares, régulateur de vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV élec., massants et chauffants, surveillance angles morts, susp. pilotée (Active Scan Susp.) syst. multimédia avec écran tactile 12 pouces/GPS/Apple CarPlay/Android Auto...

### Options

Accès sans clé coffre (500 €), hi-fi Focal (1 200 €), intérieur Opéra (4 950 €), pack sièges AR haut de gamme, massants et chauffants (2 000 €), peinture métal./nacree (1 000/1 200 €), syst. vision nocturne (1 250 €), toit ouvrant (1 300 €)...

Consommations	
Mixte	■ 1,5 l/100 km
À vitesse basse/moy./élevée	■ 9/6,2/5,9 l/100 km
Autonomie élec./réservoir	■ 48 km/57 l
Temps de charge sur prise domicile/7,4 kW	■ 7 h 30/1 h 45

**Note EuroNCAP** **5 étoiles**

**Pays de fabrication** **Chine**

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Son gabarit et ses attributs statutaires promettent beaucoup, mais son contenu technologique n'est pas à la hauteur des grandes berlines allemandes. Pour autant, la DS 9 se montre à son avantage en confort, agrément et raffinement à bord. Et son rapport prix/équipements plus ajusté plaide en sa faveur.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie



❶ L'empattement généreux de 2,90 m profite directement au confort des passagers arrière. Dans cet intérieur Opéra, seul celui assis au milieu souffrira de la raideur du dossier qui dissimule l'accoudoir central. ❷ Grâce à son intégration réussie, la batterie de 11,9 kWh n'a pas d'incidence sur le volume du coffre. En revanche, les sièges arrière Lounge suppriment la trappe à skis et la fonction 2/3-1/3 de la banquette.

Son gabarit de 4,94 m lui donne une certaine prestance et peut impressionner dès qu'il s'agit de circuler en ville. Pourtant, cette grande dame ne braque pas si mal.



Clin d'œil à son ancêtre : les feux de position sur les montants latéraux sont une réinterprétation des clignotants de la DS originelle.



# NOUVEAU COURANT DE PENSÉE



**L**'électrification des citadines évolue avec son lot de paradoxes. C'est bien en ville que la voiture électrique est la plus efficace et la plus agréable, pour les conducteurs comme pour les riverains. Pourtant, rares sont les citadins à profiter d'un jardin, d'un garage ou d'une place de parking équipée d'une source électrique. Et les bornes de recharge publiques, en nombre insuffisant, en dysfonctionnement ou squattées par des autos

sangues, ont de quoi vous faire regretter votre ancienne Clio. Le "progrès" que constitue la voiture électrique, toujours incapable de rouler très longtemps et de "faire le plein" en cinq minutes, n'est pas encore évident pour tout le monde. Il s'accompagne souvent d'une anxiété grandissante à mesure que la charge de la batterie diminue. Pourtant, quelques kilomètres parcourus aux commandes de l'un de nos modèles d'essai, peu importe lequel, suffiraient à convertir bien des réticents. Pourquoi ? Parce que la voiture

électrique a du punch, elle est plaisante, silencieuse et politiquement correcte. Si vous ne parcourez que des trajets réguliers, que vous êtes intéressé par les 7 000 € de bonus, que vous avez la possibilité de recharger facilement ou que vous ne l'utilisez que comme second véhicule, elle est parfaite pour vous... C'est votre cas ? Ça tombe bien, l'offre des citadines polyvalentes électriques s'est grandement enrichie. Résultat : il y en a désormais pour tous les goûts et pour toutes les bourses.

Jadis résumé à la Renault Zoe, l'univers des citadines électriques a fait le plein. Désormais, les petites voitures alimentées par une batterie poussent comme du chiendent. Il était temps, pour *L'Auto-Journal*, de faire le point dans la catégorie.

Par Laurent Pinel Photos Adrien Cortesi et Arnaud Saunier

**Renault Zoe**

135 ch Zen

**Peugeot e-208**

136 ch GT

**Mini Cooper SE**

184 ch Greenwich

**Opel Corsa-e**

136 ch Elegance

La séance photos a été réalisée avec des niveaux de finition ne correspondant pas systématiquement aux versions comparées.

L'avis de Laurent Pinel

Pour voyager seul ou à deux sur de petits trajets, c'est un pur délice aux performances ébouriffantes. Miam!

80%  
Quotient  
Émotionnel

6e



# Mini Cooper SE

184 ch Greenwich **37 600 €**

Côté tempérament sportif et performances, c'est la reine de la catégorie. Mais côté autonomie, c'est une autre histoire...

**SUR LA ROUTE** Si le chapitre de la conduite était le seul à considérer, la Mini remporterait haut la roue ce comparatif. Sa direction directe ainsi que son train avant précis et incisif régaleront, son poids contenu et son gabarit servent le dynamisme. Le comportement routier virevoltant de la Cooper SE est mis en exergue par l'impressionnante santé de son moteur 184 ch, qui assure des accélérations et reprises... électrisantes. Pour passer de 90 à 130 km/h, il lui faut deux fois moins de temps qu'à la Renault Zoe! Mais, problème : même menée à un rythme de sénateur, Miss Cooper va presque deux fois moins loin... Mieux vaut le savoir avant de signer le bon de commande : sa petite batterie, qui lui autorise à peine 190 km entre deux recharges, nuit à sa polyvalence. Mais, même court, chaque trajet est une réjouissance, avec un tempérament sportif souligné par une suspension ferme.



Équipement riche et ambiance charmante : la Mini joue la carte de l'originalité. Mais difficile pour elle d'accueillir des passagers à l'arrière.

**VIE À BORD** À l'avant, c'est la belle vie. À l'arrière, la survie! La Mini porte bien son nom : l'accès compliqué et le cruel manque d'espace aux jambes à l'arrière rappellent qu'il s'agit de places de dépannage. Et sans bagages, puisque le coffre tremble à l'approche d'une valise cabine. La Mini n'a jamais brillé par ses aspects pratiques. Son truc à elle, c'est l'originalité, la fibre nostalgique... Le résultat enchante : la présentation, tout en rondeurs et

bardée de boutons basculeurs, séduit malgré une ergonomie discutable. Le charme agit... L'anglaise est, de plus, la mieux équipée de tous nos modèles d'essai : cette version Greenwich apporte de série tout ce que les autres proposent en option!

**BUDGET** La Mini appartient à l'univers "premium". Ça ne veut pas dire grand-chose, mais cela va de pair avec une belle image de marque... et un tarif épique. Outre son inébranlable popularité qui lui permet de maintenir sa cote, l'anglaise justifie son tarif par une dotation riche.

## À LA LOUPE

La Mini électrique a étrenné cette dalle numérique de 5,5 pouces, qui bouge avec la colonne de direction lorsque l'on ajuste la position du volant. De quoi servir le bien-être du conducteur.



## Le bilan aj ★★☆☆☆

Seulement trois étoiles pour ce régal? La Mini paie le prix de son autonomie réduite, de ses aspects pratiques aux abonnés absents et de son tarif élevé. Mais l'anglaise demeure un coup de cœur au tempérament affirmé.

# Renault Zoe

135 ch Zen **34 800 €**

4<sup>e</sup>  
ex aequo



Le tableau de bord, classique mais bien dessiné, mérite la finition supérieure Intens (ici en photo) pour jouir d'un bel équipement.

**SUR LA ROUTE** Lointaine descendante de la R5 électrique utilisée par EDF dans les années 70, la Zoe est la voiture électrique préférée des Français. Il s'en est vendu 37 409 en 2020, deux fois plus qu'en 2019! Née en 2012, profondément repensée fin 2019, la Zoe (assemblée en France) avance ses éternelles qualités : une bonne autonomie, une tenue de route saine et de franches accélérations. Oui mais voilà, la Renault se révèle aussi la moins performante de ce comparatif, notamment en reprise. Elle dispose pourtant d'une puissance semblable à celle des Corsa et 208. Son insonorisation soignée sert le bien-être. Enfin, même

si cette mouture a conservé la plate-forme de sa devancière et ses trains roulants, elle bénéficie d'un amortissement recalibré, plus progressif, qui profite au confort. Le comportement demeure toutefois placide. Mais la Zoe peut aller loin : filer à plus de 300 km de son lieu de garage ne l'effraie pas, à condition d'éviter les voies rapides.

**VIE À BORD** D'une génération à l'autre, l'intérieur de la Zoe a évolué, notamment avec l'arrivée de l'instrumentation numérique et d'une tablette tactile Easy Link de 7 pouces. Elle passe à 9,3 pouces par le biais d'une option (500 €) proposée sur

la finition supérieure Intens (36 800 €) et plus recommandable. L'ensemble paraît sérieux, mais la présentation et la qualité de fabrication souffrent de la comparaison avec la 208. Idem en équipements : il faut piocher dans les options pour les vitres arrière électriques ou le radar de recul. La Renault compense avec une habitabilité généreuse à l'arrière et un coffre digne de ce nom : c'est le plus grand. Mais la Zoe n'émerveille plus autant : c'est une bonne compagne du quotidien, un choix pragmatique "made in France".

**BUDGET** Dans cette version R135 Zen insuffisamment équipée, la Zoe reste un peu plus onéreuse que ses rivales directes, badgées Opel et Peugeot. L'électrique bardée du losange débute toutefois à partir de 32 500 €, mais en version R110 (109 ch) et avec un équipement un peu chiche.

## Le bilan aj ★★★★★

Hormis au chapitre de l'équipement, la Zoe ne commet pas d'impair. Et elle brille par son autonomie. Mais elle se montre désormais un peu trop conventionnelle et placide pour rivaliser avec ses concurrentes ici présentes.

## À LA LOUPE

Pour transporter des adultes ou de grands ados à l'arrière, la Zoe est la mieux armée du lot. Même chose pour les bagages : son volume de coffre atteint 325 dm<sup>3</sup> selon nos mesures.



La position de conduite manque de maintien latéral. Mais le confort est soigné à bord de cette citadine de 4,09 m de long.

## L'avis de Laurent Pinel

Confortable, agréable et capable de longs parcours, la Zoe ne procure pas assez d'émotions à mon goût.



# Honda e

154 ch Advance **38 890 €**

4fe  
ex aequo

**SUR LA ROUTE** Concurrente directe de la Mini, avec un tarif haut perché et une originalité exacerbée, la petite japonaise souffre des mêmes maux : une batterie de petite taille qui ne lui permet même pas de parcourir 200 km entre deux recharges.

## À LA LOUPE

Cela paraît simple, et c'est pourtant rare : la trappe de recharge se situe au milieu du capot, ce qui permet de brancher la Honda quel que soit l'emplacement de la borne.



Cette autonomie réduite, qu'il faut prendre en compte avant d'acheter, nuit à sa polyvalence, mais ne l'empêche pas de figurer dans le haut du panier : en plus de performances légèrement supérieures à la moyenne, la Honda e se révèle la plus confortable des citadines électriques. Sa suspension toujours moelleuse, ses roues arrière motrices, sa direction agréable et son comportement routier imperturbable en font une référence. En prime, elle profite d'un diamètre de braquage record qui, combiné à un gabarit très compact, lui permet de faire demi-tour dans les ruelles!

**VIE À BORD** Actionnez la poignée érectile de l'une des portes et ça y est : bienvenue dans l'habitacle le plus innovant du moment! Même un tour à bord d'une Lamborghini ne fait pas cet effet de modernité... Le tableau de bord fait d'écrans, les confortables sièges façon fauteuils de salon et les

élégantes boiseries créent une ambiance chaleureuse. Et bonne nouvelle, tout reste fonctionnel : les rétroviseurs remplacés par des caméras s'avèrent pratiques, le système multimédia à double écran demeure intuitif, la prise 230 V peut rendre bien des services, la HDMI permet de brancher une console de jeu ou un lecteur vidéo, et les rangements sont nombreux. Par ailleurs, les portes arrière donnent accès à des places plutôt accueillantes. Hélas, le coffre ressemble à une boîte à chaussures et le dossier de la banquette ne se rabat qu'en un bloc.

**BUDGET** Oui, la Honda e est la plus chère de ce comparatif et elle ne fait pas du pragmatisme une priorité. Mais la petite nipponne s'avère la plus plaisante et la plus réjouissante des petites électriques. À noter qu'une version "de base", un peu moins équipée et entraînée par "seulement" 136 chevaux, est proposée à partir de 35 890 €.



L'écran de 8,8 pouces sert de compteur, ceux de 12,3 pouces, tactiles, commandent le système multimédia. Et ceux situés aux extrémités remplacent les rétros.

## Le bilan aj

★★★★★

Craquante, plaisante, performante et innovante, la Honda e néglige son coffre et, surtout, son autonomie. Un détail qui, conjugué à son tarif supérieur à la moyenne, la pénalise.

## L'avis de Laurent Pinel

C'est ma préférée. O.K., elle ne sait faire que de petits trajets. Mais côté présentation et équipement, elle est révolutionnaire.



Minimalisme et simplicité caractérisent la Honda e, inspirée de la Civic de 1972 et dotée de poignées affleurantes.

CITEO  
présente :

## LA BOUCLE DU RECYCLAGE DES PAPIERS

20 kg : c'est le poids moyen des papiers triés par habitant et par an. Cahiers, papiers brouillon, catalogues, enveloppes, magazines... tous les papiers se recyclent. Pour leur donner une nouvelle vie, il suffit de bien les trier. Découvrez les grandes étapes de la boucle de recyclage des papiers.

### 1. LE TRI

À la maison, au bureau, en vacances, nous déposons tous nos papiers dans le bac ou le point de collecte le plus proche. Pas besoin de les froisser, de les déchirer, ni d'enlever les agrafes ou les spirales.



### 2. LA COLLECTE

Les papiers et les emballages recyclables sont collectés par les ripeurs et transportés jusqu'au centre de tri le plus proche.



Près de 3 millions de tonnes de papiers graphiques sont commercialisées en France, fabriquées à partir de pâte à papier vierge ou de papiers recyclés.



Si vous triez vos papiers dans un bac séparé et dédié, ils seront directement acheminés vers l'usine papetière et ne transiteront pas par le centre de tri.

### 5. L'IMPRIMERIE

Le papier recyclé est utilisé notamment pour fabriquer de nouveaux supports : journaux, livres, cahiers...



### 3. LE CENTRE DE TRI

Les papiers sont séparés des emballages recyclables manuellement et à l'aide de machines qui détectent les différents matériaux.



### 4. L'USINE PAPETIÈRE

En les mélangeant à de l'eau, les papiers deviennent de la pâte à papier. Nettoyée, étalée puis séchée, cette pâte est transformée en feuille géante de papier recyclé et enroulée en bobine.



Les papiers sont ensuite compactés en balles pour être transportés plus facilement.



La pâte à papier peut aussi servir à fabriquer de l'essuie-tout, des boîtes d'œufs ou de l'isolant pour les habitations.

L'avis de Laurent Pinel

Personne n'achète une 500 pour voyager en famille : peu importe l'espace à l'arrière ! Pour tout le reste, cette voiture me plaît beaucoup.



Bien suspendue, la nouveauté produite en Italie se révèle plus confortable et plus sécurisante que sa devancière.

# 3<sup>e</sup> Fiat 500

118 ch La Prima **34900 €**

**SUR LA ROUTE** Légèrement plus longue que sa devancière (+ 6 cm), la nouvelle 500, systématiquement électrique, repose sur une nouvelle plate-forme encapsulant une batterie de 42 kWh. Elle profite d'un comportement routier sécurisant et plus rigoureux que celui du précédent modèle. Elle jouit aussi d'une masse inférieure à la moyenne (1 365 kg), qui compense le léger déficit de puissance (118 ch). Finalement, la 500

dite "BEV" délivre des performances semblables à celles d'une e-208. Comme la majeure partie de ses rivales, le "pot de yaourt" dispose de plusieurs modes de conduite, favorisant les accélérations ou l'efficacité, avec plusieurs niveaux de régénération et, donc, une décélération plus ou moins prononcée au lâcher de pédale. Son autonomie, mesurée par nos soins à près de 240 km, peut sembler juste pour les week-ends. Mais la 500, qui bénéficie d'un amortissement agréable, a plutôt vocation à rester dans un univers périurbain.

oublier quelques détails de finition perfectibles. La 500 ne s'est pas muée en familiale : à l'arrière, l'espace réservé aux passagers demeure vraiment étriqué et l'accès y reste compliqué. Un détail qui sera amélioré avec la version "3+1" (printemps 2021), dotée d'une petite porte arrière droite antagoniste. Mais cela ne changera rien au volume de coffre, toujours timide : 222 dm<sup>3</sup>.

## À LA LOUPE

Pas de levier de boîte de vitesses à bord de la nouvelle 500. Il suffit d'appuyer sur de petits boutons pour enclencher la marche avant ou la marche arrière, le neutre ou la position P.



**VIE À BORD** L'icône 500 entre dans une nouvelle ère, mais conserve sa présentation tout en rondeurs. Néanmoins, une dalle numérique remplace les compteurs et un bel écran tactile de 10,25 pouces prend place au centre de la planche de bord. Les rangements sont nombreux ; l'ergonomie bien pensée et l'ambiance plaisante font

**BUDGET** À 34900 €, la charmante nouveauté italienne peut sembler chère, mais elle débute à 27500 € en version de base, voire 24500 € pour la déclinaison "petite autonomie", limitée à 95 ch et capable de parcourir seulement 190 km, selon l'optimiste cycle d'homologation WLTP. Et cette version La Prima fait le plein d'équipements : maintien actif dans la voie de circulation, surveillance des angles morts, toit panoramique, recharge de smartphone par induction...

## Le bilan aj ★★★★★

Si la nouvelle 500 souffre d'une autonomie limitée, elle se place, en revanche, exactement là où on l'attend : parmi les modèles les plus séduisants. Confortable, l'italienne pêche par son habitabilité, mais brille par l'équipement de cette version La Prima.



# Peugeot e-208

136 ch GT 33 600 €

**SUR LA ROUTE** Rivée au sol, remarquablement stable, douce et plutôt dynamique, l'e-208 offre une belle expérience de conduite. Son comportement routier donne envie de ne pas se limiter sur l'accélérateur. Même en dehors du mode Sport, le seul qui délivre toute la puissance, les accélérations séduisent jusqu'à 100 km/h. Il n'y a que le programme Eco, réduisant la voilure à 82 ch au profit de l'efficacité, qui peut paraître un peu frêle. Si la batterie de 50 kWh laisse espérer de grandes distances à parcourir entre deux recharges, l'autonomie se limite, en fait, à 270 "vrais" kilomètres. De quoi rouler très sereinement au quotidien pour qui dispose d'un point de charge à proximité : la française accepte la charge rapide à 100 kW. L'e-208 se révèle également confortable. Un reproche : le dosage de ses freins, avec un passage du freinage "régénératif" au mécanique intervenant parfois là où on ne l'attend pas.

**VIE À BORD** L'emplacement réservé aux batteries n'a aucune répercussion sur l'habitacle : l'e-208 propose le même coffre et la même habitabilité que les versions essence ou diesel. Comme ces dernières, elle souffre d'un accès décevant aux places arrière, à cause des ouvertures de portes étroites, mais offre tout de même un espace très convenable. La présentation ne change pas non plus, à l'exception d'une position "B" sur le levier de transmission, pour renforcer le frein moteur. Le conducteur retrouve donc cette présentation flatteuse mais à l'ergonomie discutable, à l'image des rangées de touches dites "piano", pas évidentes à trouver d'emblée. Mais l'ensemble est esthétique, bien réalisé, et jouit de vastes rangements.

**BUDGET** La Peugeot paraît bien positionnée, mais elle impose un passage par le catalogue

des options, notamment pour disposer d'un chargeur embarqué 11 kW (300 €) afin de réduire le temps de charge. Même chose pour la caméra de recul, tarifée 260 €.

## À LA LOUPE

Le rangement disposé dans la console centrale peut jouir d'une recharge par induction (100 €) et servir de support pour un smartphone.



### Le bilan aj

★★★★★

L'e-208 fait cohabiter émotion et pragmatisme. Pratique mais sympathique, dynamique mais confortable, elle ne commet aucune fausse note, dispose d'un habitacle flatteur et d'une autonomie suffisante.



### L'avis de Laurent Pinel

Une citadine très plaisante, qui joue autant sur son charme que sur ses qualités intrinsèques.

75%  
Quotient  
Émotionnel

Les différences entre une 208 et une e-208 se comptent sur les doigts d'une main : pas d'échappement, un "e" bleu sur les montants, des jantes spécifiques...



# Opel Corsa-e

## 136 ch Elegance 33 850 €

### SUR LA ROUTE

Il y a celles pour lesquelles on s'emballe, à l'instar de la Honda e, et celles qui font parfaitement le boulot, pour un prix plus raisonnable. La Corsa appartient à la deuxième catégorie, celle des besogneuses qui ne "friment" pas mais officient très efficacement. Et silencieusement, comme toute voiture électrique. La Corsa-e, qui dispose tout de même de teintes de carrosserie audacieuses, partage l'intégralité de ses entrailles avec la Peugeot e-208, du moteur jusqu'au châssis en passant par la batterie. Ce n'est donc pas la plus puissante du lot. Mais ses performances imposent le respect lorsque le mode Sport, qui libère les 100 kW (soit 136 ch), est engagé. Figurant parmi les plus précises du segment, l'Opel offre aussi l'un des meilleurs agréments de conduite : elle peut remercier sa cousine de chez Peugeot. Dynamique, elle n'a rien contre l'idée de filer bon train sur les parcours sinueux, où son train avant ne manque pas de mordant. Sur ces trajets, la Corsa-e se révèle encore plus séduisante qu'une e-208. Elle maîtrise l'art du juste milieu, du compromis et, dans chaque domaine, figure parmi les meilleures. C'est aussi le cas de son amortissement, avec un confort appréciable, et de son autonomie. Grâce à sa batterie de 50 kWh de capacité, la petite allemande de 4,06 m de long peut parcourir sans pause près de 300 km.

### VIE À BORD

Alors qu'une Zoe ou une Honda e sont instantanément identifiables comme étant des voitures électriques, la Corsa-e ne laisse rien paraître, comme l'e-208. Même constat à bord : rien, ou presque, ne distingue une version thermique d'une électrique. La Corsa, qui reprend aussi l'architecture intérieure de la Peugeot, s'en démarque avec plus de sobriété et de classicisme, voire d'austérité. En résumé, l'ensemble paraît peut-être moins raffiné, mais l'ergonomie n'en souffre pas : elle se montre même plus simple à appréhender pour le plus grand nombre. Et quand la position de conduite de la Peugeot peut poser problème à certains, à cause d'un volant susceptible de cacher une partie des compteurs,

### À LA LOUPE

Ce levier de vitesses, identique à celui de l'e-208, se retrouve également à bord de nombreux modèles de la gamme Peugeot.



- 1 L'étroitesse des portes ne facilite pas l'accès aux places arrière. Mais l'habitabilité suffit pour un adulte. Pour voyager en famille, seule la Zoe fait mieux que l'Opel.
- 2 Côté coffre, la franco-allemande s'en tire avec les honneurs : le volume, mesuré par nos soins, s'établit à 305 dm<sup>3</sup>. Et les dossiers 2/3-1/3 se replient afin d'augmenter l'espace de chargement.



Le fonctionnement du système multimédia, repris de la Peugeot, s'avère plutôt intuitif, mais oblige par moments à quitter la route des yeux.



## L'avis de Laurent Pinel



La Corsa-e, joliment carrossée, brille à tous les niveaux. Ne reste plus qu'à faire évoluer son image de marque.

75%  
Quotient  
Émotionnel



Le tableau de bord paraît simple et moderne à la fois. Mais pour l'écran tactile de 10 pouces, il faut cocher l'option à 1 400 €.



La Corsa-e, longue de 4,06 m, se montre dynamique et très agréable à manier. Ses performances figurent parmi les meilleures de la catégorie.

l'Opel ne s'expose pas à cette critique. La désormais franco-allemande, fabriquée en Espagne, pourrait toutefois séduire davantage avec une finition plus soignée et avec un accès amélioré aux places arrière : comme sur l'e-208, l'étroitesse des portes complique l'installation. Heureusement, l'habitabilité demeure correcte et le volume du coffre figure dans le haut du panier.

### BUDGET

Premier prix de la Corsa-e : 30 450 €. L'allemande frappe fort avec ce tarif d'appel. Mais pour disposer d'équipements beaucoup plus attirants, la finition Elegance s'avère plus recommandable. Celle-ci embarque tout le nécessaire, y compris la navigation. Nous regretterons, néanmoins, l'absence de la caméra de recul, ainsi que celle de l'accès et du démarrage mains-libres. Il est également possible de sélectionner l'onéreux écran tactile de 10 pouces (1 400 €), qui remplace avantageusement celui de 7 pouces et améliore la qualité perçue. À 33 850 €, cela place la Corsa-e parmi les modèles les moins chers, d'autant que, comme Renault, Opel ne se montre jamais avare en matière de remises. ■

### Le bilan aj



Accessible, habitable, réjouissante à conduire et dotée d'une belle autonomie, l'Opel fait figure de référence de la catégorie. Et elle atteint ce statut en reprenant tout à la Peugeot 208 électrique : l'élève dépasse le maître.

# EN CHIFFRES



## NOS MESURES

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

	Opel Corsa-e	Peugeot e-208	Fiat 500	Honda e	Renault Zoe	Mini Cooper SE
<b>Moteur/Transmission</b>						
Puissance maxi	■ 136 ch	■ 136 ch	■ 118 ch	■ 154 ch	■ 135 ch	■ 184 ch
Couple maxi	■ 260 Nm	■ 260 Nm	■ 220 Nm	■ 315 Nm	■ 245 Nm	■ 270 Nm
Type	synchrone à aimant permanent	synchrone à rotor bobiné	synchrone à aimant permanent			
Puissance fiscale	4 CV	1 CV	4 CV	4 CV	1 CV	3 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues arrière	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/1	automatique/1	automatique/1	automatique/1	automatique/1	automatique/1
Batterie/capacité	■ lithium-ion/50 kWh	■ lithium-ion/50 kWh	■ lithium-ion/42 kWh	■ lithium-ion/35,5 kWh	■ lithium-ion/52 kWh	■ lithium-ion/32,6 kWh
<b>Châssis</b>						
Diamètre de braquage	■ 10,8 m	■ 10,8 m	■ 10 m	■ 9,2 m	■ 10,8 m	■ 10,9 m
Pneumatiques AV/AR	205/45 R 17	205/45 R 17	205/45 R 17	205/45 R 17/ 225/45 R 17	195/55 R 16	205/45 R 17
<b>Dimensions/Poids</b>						
L/l/h/empattement	4,06/1,77/1,44/ 2,54 m	4,06/1,75/1,43/ 2,54 m	3,64/1,69/1,53/ 2,33 m	3,90/1,76/1,52/ 2,53 m	4,09/1,73/1,57/ 2,59 m	3,85/1,73/1,44/ 2,50 m
Poids	1500 kg	1502 kg	1365 kg	1536 kg	1542 kg	1400 kg
<b>Performances</b>						
1 000 m d.a.	■ 31,3 s	■ 31,6 s	■ 31,8 s	■ 31,3 s	■ 33,3 s	■ 30,1 s
0 à 100 km/h	■ 8,8 s	■ 8,9 s	■ 9,2 s	■ 8,6 s	■ 10,6 s	■ 7,3 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 7,8 s	■ 8,3 s	■ 8,8 s	■ 7,7 s	■ 11 s	■ 5,6 s
Vitesse maxi	■ 151 km/h	■ 150 km/h	■ 150 km/h	■ 147 km/h	■ 144 km/h	■ 150 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/35/73 m	■ 10/33/67 m	■ 9/30/63 m	■ 10/31/65 m	■ 10/33/67 m	■ 11/34/69 m
<b>Habitabilité/Coffre</b>						
Longueur aux jambes AR	■ 21 cm	■ 21 cm	■ 19 cm	■ 27 cm	■ 24 cm	■ 17 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 139/135 cm	■ 140/135 cm	■ 139/132 cm	■ 142/133 cm	■ 139/139 cm	■ 141/125 cm
Volume de coffre	■ 305 dm <sup>3</sup>	■ 310 dm <sup>3</sup>	■ 222 dm <sup>3</sup>	■ 161 dm <sup>3</sup>	■ 325 dm <sup>3</sup>	■ 200 dm <sup>3</sup>
<b>Niveau sonore</b>						
À l'arrêt/90/130 km/h	■ 34,6/65,1/67,9 dB	■ 29,7/65,4/67,9 dB	■ NC <sup>(1)</sup>	■ 22,4/66,3/70,1 dB	■ 25,2/65/69,7 dB	■ 32,4/67/71,9 dB

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Les conditions météo lors de notre journée de mesures ne nous ont pas permis de relever cette donnée.



**Fiat 500**  
118 ch La Prima

**Mini Cooper SE**  
184 ch Greenwich

**Honda e**  
154 ch Advance

LE BUDGET	Opel Corsa-e	Peugeot e-208	Fiat 500	Honda e	Renault Zoe	Mini Cooper SE
Prix	33 850 €	33 600 €	34 900 €	38 890 €	34 800 €	37 600 €
Bonus écologique	7 000 €	7 000 €	7 000 €	7 000 €	7 000 €	7 000 €
Prix du modèle essayé <sup>(2)</sup>	28 250 €	28 460 €	27 900 €	31 890 €	29 400 €	31 400 €
Garantie	2 ans, km illimité <sup>(3)</sup>	2 ans, km illimité <sup>(3)</sup>	2 ans, km illimité <sup>(3)</sup>	3 ans ou 100 000 km <sup>(3)(4)</sup>	2 ans, km illimité <sup>(3)</sup>	2 ans, km illimité <sup>(3)</sup>

(2) Bonus et options inclus. (3) Batterie garantie 8 ans / 160 000 km. (4) Moteur EV : 5 ans ou 100 000 km.

#### Équipements communs

6 airbags, aide au parking AR, climatisation automatique, détecteurs pluie/luminosité, freinage autotomatique d'urgence en ville, instrumentation numérique, jantes alliage, phares LED, régulateur de vitesse, système multimédia avec écran tactile/Bluetooth/prises USB et 12V, vitres avant électriques...

Options	Opel Corsa-e	Peugeot e-208	Fiat 500	Honda e	Renault Zoe	Mini Cooper SE
Accès/démarrage mains-libres	350 €/série	350 €/série	série/série	série/série	série/série	série/série
Caméra de recul	295 €	260 €	série	série	non	série
Dossiers fractionnables	série	série	série	non	série	série
Recharge de smartphone par induction	150 €	100 €	série	non	150 €	série
Sièges avant chauffants	300 €	200 €	non	série (inclus volant chauff.)	non	série
Stationnement automatisé	non	non	non	série	non	série
Toit panoramique/ouvrant	700 €/non	non/non	série/non	série/non	non/non	série/série

Consommations/Autonomie	Opel Corsa-e	Peugeot e-208	Fiat 500	Honda e	Renault Zoe	Mini Cooper SE
Conso moyenne	16,3 kWh	17,8 kWh	16,3 kWh	19,1 kWh	16,7 kWh	15,6 kWh
Autonomie moyenne	291 km	267 km	236 km	189 km	320 km	188 km
Auton. ville/route/autoroute	333/317/223 km	312/291/200 km	263/263/182 km	220/192/156 km	360/351/250 km	205/206/153 km
Note EuroNCAP	4 étoiles	4 étoiles	en cours	4 étoiles	5 étoiles	4 étoiles
Pays de fabrication	Espagne	Slovaquie	Italie	Japon	France	Royaume-Uni

CLASSEMENT GÉNÉRAL	1 <sup>re</sup> OPEL	2 <sup>e</sup> PEUGEOT	3 <sup>e</sup> FIAT	4 <sup>e</sup> ex aequo HONDA	4 <sup>e</sup> ex aequo RENAULT	6 <sup>e</sup> MINI
Sur la route	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup> ex aequo	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup> ex aequo
Vie à bord	3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup> ex aequo	1 <sup>re</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup> ex aequo
Budget	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	1 <sup>re</sup>	5 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>



### LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL : OPEL CORSA-E

Difficile de comparer une Zoe à une Cooper SE. Ou une Corsa à une 500. Nombre de portes, gabarit, prix ou dimensions du coffre et équipements, chacune de ces petites électriques a sa propre identité et son architecture. Certaines,

comme la Honda, la Fiat et la Mini, disposent d'un supplément d'âme bienvenu sur des électriques, donc silencieuses. Mais sur des critères objectifs, les modèles les plus conventionnels, avec des portes arrière et un tarif bien placé, l'emportent.

Prime donc à l'Opel Corsa-e, qui réalise un parfait compromis, marquée à la culotte par sa cousine Peugeot e-208. Ou même à la Zoe qui, certes en manque de personnalité, a, en revanche, le mérite de rouler plus loin que les autres.

### Peugeot e-208

136 ch GT

### Opel Corsa-e

136 ch Elegance

### Renault Zoe

135 ch Zen

# PARADOX-

Nous débordons tous de contradictions. Mais le SUV germanique multiplie les paradoxes un peu plus que la moyenne dans sa version hybride rechargeable.

---

Par Romain Vannier Photos Yann Lefebvre



# ALLEMAND

**L'**actualité nous le démontre régulièrement, notre monde ne tourne plus très rond. Exemple parmi tant d'autres, d'après une récente étude menée par un institut de sondage renommé, une majorité d'entre nous, Français, admettons le caractère urgent de la transition écologique. Dans le même temps, nous n'avons jamais été aussi nombreux, dans l'Hexagone, à craquer pour un SUV : un genre automobile assez peu reconnu pour ses vertus énergétiques. À lui seul, l'Audi Q3 45 TFSI e synthétise à merveille ce criant paradoxe. Pris entre le marteau

et l'enclume, entre le désir de satisfaire des règles environnementales toujours plus contraignantes et les goûts de luxe de ses fidèles, ce deuxième opus, franchement plus volumineux que son prédécesseur, adopte une très tendance motorisation hybride rechargeable.

**Cette version permet ainsi d'alléger sa conscience et son bilan carbone, sans renoncer à son standing.**

Au moins temporairement. Pour peu que sa batterie soit pleine, la vedette d'Ingolstadt évolue sans brûler la moindre goutte de carburant fossile jusqu'à un peu plus de 130 km/h. Ce Q3

"à piles" apparaît alors comme le meilleur de la gamme. Certes, ce n'est pas le grand frisson... mais la grande douceur ! Davantage encore qu'au volant de ses homologues thermiques. Car à la maniabilité servie par une direction légère et précise, une transmission automatisée, mais aussi une ergonomie du poste de conduite impeccable, qui permet de ne jamais se sentir gêné aux entournures, s'ajoute un relatif tonus, propre à la propulsion 100% électrique. En ville notamment, malgré un diamètre de braquage médiocre, cette Audi paraît virtuellement faire quelques centimètres de moins que dans la réalité. À noter que, pour parfaire le tableau, →



l'amortissement piloté, malheureusement en option (850 €), n'est pas de trop pour limiter les percussions de la suspension à basse vitesse. Pour ceux qui se préoccupent du confort, ce supplément s'avère plus indiqué que les grandes jantes de 20 pouces de notre exemplaire.

Mais toutes les bonnes choses ont une fin. L'idylle s'achève après un peu plus de 30 km en moyenne. Au-delà de ce rayon d'action, qui hélas se révèle assez éloigné des 51 km promis par le constructeur selon le cycle WLTP, le 1.4 turbo essence s'éveille pour suppléer son homologue à aimants permanents. Ce qui n'est pas une catastrophe en soi. Le passage d'une énergie à l'autre, voire leur combinaison, se passe de manière totalement transparente. Comme sous les capots du Volkswagen Tiguan eHybrid et du Seat Cupra Formentor e-Hybrid, à la chaîne de traction identique, l'alliance des deux moteurs promet, en prime, le cumul de 245 ch et 400 Nm sans altérer l'agréable sensation de fluidité mécanique. Mais la consommation de sans-plomb s'en ressent nettement.

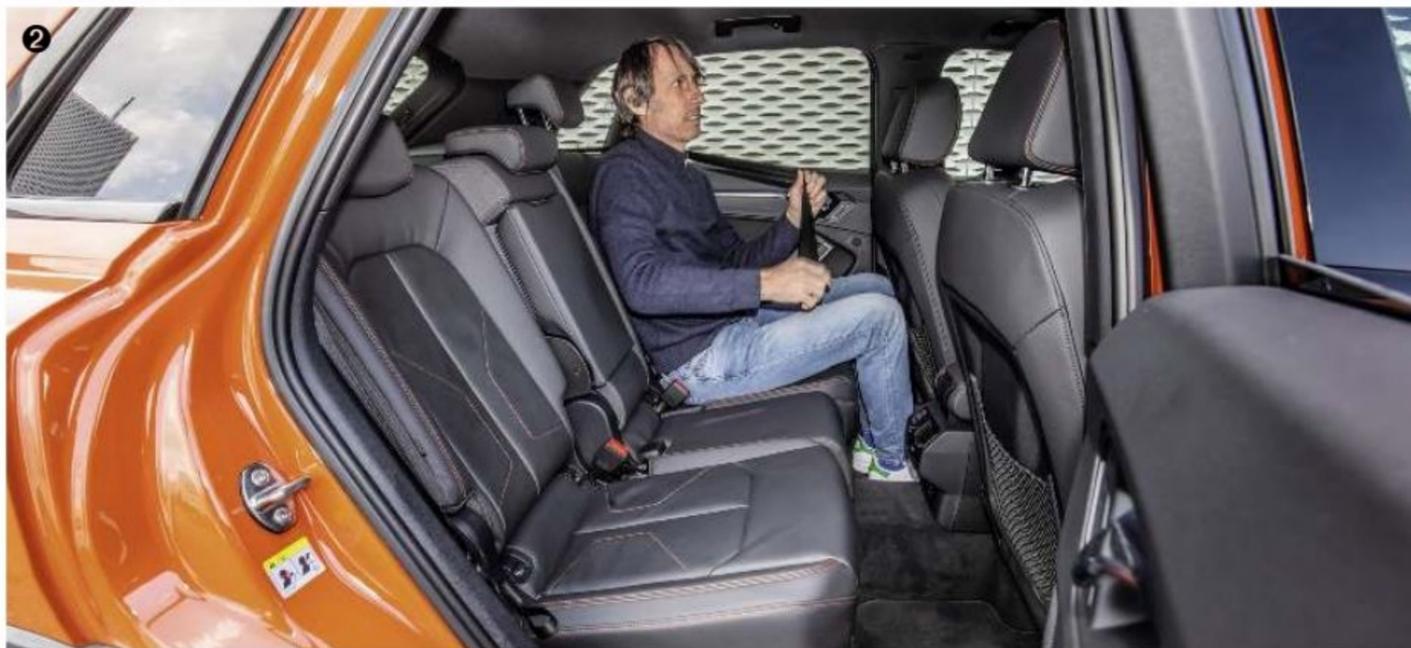
**Sans même solliciter la recharge de la batterie en roulant, l'appétit du moteur thermique frôle les 9 l/100 km en moyenne.**

Il les dépasse même sur autoroute d'après nos mesures. À titre de comparaison, un Ford Kuga PHEV se contente de moins de 7 l/100 km sur un parcours varié. Sans parler de l'embonpoint de cette motorisation 45 TFSI e, cette gourmandise s'explique en partie par la boîte robotisée DSG, ici



Bien fabriqué et bien organisé, l'habitacle se laisse, pour une fois, aller à une certaine fantaisie grâce à des éléments décoratifs en Alcantara orange, facturés 450 € en option.

- ❶ Le coffre laisse filer de précieux décimètres cubes suite à l'implantation de la batterie.
- ❷ La banquette coulissante permet au moins de privilégier l'espace aux places arrière ou le volume de chargement.
- ❸ En dehors des programmes de conduite hybride et 100% électrique, il est possible de maintenir ou d'augmenter la charge de la batterie en roulant. Pratique à l'approche d'une zone à circulation restreinte.
- ❹ La boîte robotisée fait ici l'impasse sur le 7<sup>e</sup> rapport.



**PLUS**  
Ergonomie  
Qualité de fabrication  
Douceur de conduite

---

**MOINS**  
Autonomie électrique quelconque  
Pas de transmission intégrale  
Coffre amputé



Simple traction, ce Q3 hybride rechargeable se laisse parfois déborder par la cavalerie en cas de fortes accélérations. Ce qui grève surtout le plaisir de conduire.

## AUDI Q3 45 TFSI e 245 ch S tronic 6 S line

# EN CHIFFRES

### NOS MESURES

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

#### Moteur/Transmission

Puissance cumulée	■ 245 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	■ 250 Nm à 1 550 tr/mn + 330 Nm (élec.) <sup>(2)</sup>
Type	4 cyl. en ligne, tb ess. + élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 395 cm <sup>3</sup> /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. double embrayage/6
Batterie/capacité	■ lithium-ion/13 kWh

(1) Puissance maxi : 150 ch à 5 000 tr/mn (therm.) + 116 ch (élec.).  
(2) Couple cumulé : 400 Nm.

#### Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Pneumatiques	255/40 R 20

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,49/1,85/1,63/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 857/1 400 kg

#### Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h (batterie vide)	■ 29,4/7,8 s (31,4/9,8 s)
90 à 130 km/h en D (bat. v.)	■ 5,8 s (8,5 s)
Vitesse maxi	■ 210 km/h <sup>(3)</sup>
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/33/66 m

(3) Donnée constructeur.

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR <sup>(4)</sup>	■ 9-23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 152/148 cm
Volume de coffre 5 <sup>(4)</sup>	■ 405-525 dm <sup>3</sup>

(4) Selon la position de la banquette coulissante.

#### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 42/66,6/69,2 dB
------------------------	-------------------

#### LE BUDGET

Prix	■ 50 660 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (39 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(5)</sup>	63 660 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(5) Malus et options inclus.

#### Équipements de série ■

6 airbags, AFIL, Bluetooth, châssis Sport, clim auto bizonne, combiné d'instrum. num. 10,25 pouces, détect. pluie/luminosité, jantes alliage 18 pouces, phares LED, régl./limit. de vit., rétros rabat. élec., sièges Sport...

#### Options

Amortissement piloté (850 €), hayon élec. (550 €)...

#### Consommations

Moyenne batterie vide	■ 8,6 l/100 km
Ville/route/autoroute bat. v.	■ 8,6/8/9,2 l/100 km
Autonomie (élec.)/réservoir	■ 523 (34 km)/45 l
Tps charge prise dom./3,7 kW	■ 5 h 45/3 h 45

#### Note EuroNCAP

5 étoiles

#### Pays de fabrication

Hongrie

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Ce Q3 hybride rechargeable ne se donne pas vraiment les moyens de faire la différence. Qu'il s'agisse de son autonomie électrique, de sa consommation ou même de ses aspects pratiques.**

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie



### L'avis de Romain Vannier



Ce Q3 mise un peu trop exclusivement sur les apparences pour me faire envie.

65%  
Quotient  
Émotionnel



## N'ÉTANT PAS À UNE CONTRADICTION PRÈS, CE SUV ÉLECTRIFIÉ SNOBE, EN EFFET, LA TRANSMISSION INTÉGRALE. C'EST BIEN LA PEINE DE SE GRIMER EN BAROUDEUR ●●●

privée d'un 7<sup>e</sup> rapport. Mais il y a au moins une autre bonne raison de brancher son Q3 à la maison ou de prendre son mal en patience à une borne publique : une fois les 13 kWh du pack lithium-ion épuisés, une bonne partie de la puissance et du couple tant promis par l'union des deux moteurs semblent s'être évanouie. C'est en tout cas ce que nous relevons lors des accélérations comme des reprises. De 2 s au 0 à 100 km/h, l'écart s'élève à près de 3 s au 90 à 130 km/h en Drive d'un état de charge à l'autre. Pour autant, sans même que la cavalerie déboule au complet, le train avant se laisse, par moments, dépasser par les événements et le signale par quelques oscillations du volant. Le seul couple du moteur électrique, certes instantané, suffit parfois à engendrer un bref patinage des roues au décollage. N'étant pas à une contra-

diction près, ce SUV électrifié snobe, en effet, la transmission intégrale. C'est bien la peine de se grimer en baroudeur !

Alors que beaucoup s'orientent aussi vers ce genre d'engin car persuadés d'y trouver plus d'espace qu'à bord d'une plus modeste berline, le Q3 peine cruellement à entretenir le mythe. Aussi étonnantes que celles de n'importe quelle autre version malgré la présence d'une pratique banquette coulissante, les places arrière s'accompagnent ici d'un coffre sensiblement amputé par l'implantation de la batterie. Heureusement, quelques constantes demeurent, comme une présentation valorisante, une finition soignée, un choix des matériaux bien senti, mais aussi un tarif typique d'une Audi, qui ne demande qu'à flamber après l'ajout des quelques options bienvenues. Enfin un peu de cohérence... □



# Tirs croisés

L'Arkana représente la première incursion de Renault sur le segment des SUV coupés, un mélange improbable mais populaire. La C4, elle, croise la berline avec à la fois le coupé et le SUV. Et quand ces deux-là se rencontrent...

---

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre



L'Arkana utilise la plate-forme du Captur, mais avec un empattement allongé de 8 cm, pour une longueur totale supérieure de 34 cm.



**L'**époque des catégories de voitures simples et faciles à reconnaître est finie depuis plusieurs années déjà. Berlines, breaks, coupés, cabriolets et 4x4 se mêlent désormais, mais certains poussent le bouchon plus loin que d'autres. La récente Citroën C4 constitue, par exemple, un joyeux métissage entre berline par son gabarit, coupé par son pavillon fuyant et SUV par sa garde au sol et des attributs stylistiques typiques comme les tours de roues "plastiqués". Nous lui opposons aujourd'hui un modèle résultant d'un autre croi-

sement : l'Arkana, à classer plutôt dans le segment des SUV coupés, initié par le BMW X6 dans les années 2000, mais ici en plus petit, moins puissant et moins cher. Une silhouette caractérisée par une ligne de toit elle aussi fuyante et l'ambition (au moins sur le papier) d'un comportement un peu plus dynamique que celui d'un SUV "normal". De fait, cet Arkana atteint 1,58 m, soit une hauteur assez faible pour un SUV. En face, la C4 arrive à 1,53 m, une altitude élevée pour une berline. Et si le Renault revendique un certain dynamisme, la Citroën brigue, elle, le titre de reine du confort. Des philosophies assez opposées, donc.

Inspirée du Captur, la planche de bord bénéficie de plastiques de qualité, d'assemblages soignés, d'inserts en aluminium et d'un grand écran vertical de 9,3 pouces.



#### RENAULT ARKANA

❶ La boîte EDC est globalement douce à l'utilisation, mais occasionne quelques à-coups lors des manœuvres ou des démarrages. ❷ Le combiné d'instrumentation numérique de 10 pouces est de série sur la finition Intens. Attention toutefois : à la suite d'une rupture d'approvisionnement de certains composants électroniques, Renault peut proposer un combiné numérique de 7 pouces. ❸ La climatisation est monozone et la soufflerie nous a paru trop bruyante.





La planche de bord de la C4 est moins originale que le design extérieur, et moins qualitative que celle de l'Arkana.



#### CITROËN C4

- ❶ Le régulateur de vitesse adaptatif est de série sur la C4 à partir de la finition Shine. En déclinaison Shine Pack, il est couplé à l'aide au maintien en file avec centrage dans la voie.
- ❷ Situé face au conducteur, l'écran couleur de 5 pouces peut paraître petit, mais il est aidé par l'affichage tête haute présent dès la dotation Feel Pack.
- ❸ Avec son guillochage élégant, le bouton qui sert de levier de vitesses est à ranger parmi les détails particulièrement soignés.

La C4 repose sur la plate-forme du 2008, dont elle est assez proche en dimensions avec 4,36 m de long, contre 4,30 m pour le Peugeot.



#### VIE À BORD

Comme un symbole, ce contraste saute aux yeux d'emblée à l'intérieur avec, dans la C4, un écran allongé, étiré horizontalement, alors qu'il joue la verticalité dans l'Arkana. Toutefois, chiffres et perception visuelle semblent se contredire : l'écran de la Citroën est annoncé à 10 pouces, mais paraît plus petit que celui du Renault qui mesure 9,3 pouces. Étrange... Peut-être parce que celui du SUV coupé semble plus proche, plus accessible? En contrepartie, l'écran de la C4, placé plus haut, oblige moins à quitter la route des yeux. Passé cette première évidence, l'examen des deux planches de bord donne à réfléchir. Celle de la C4 alterne le chaud et le froid : d'un côté, des détails dignes d'un haut de gamme, à l'image des molettes de commande de climatisation ou de la commande du levier de vitesses en métal guilloché; de l'autre, des plastiques peu flatteurs à gauche du volant avec le pavé regroupant les commandes de l'affichage tête haute. Ce dernier, indisponible sur l'Arkana, bénéficie d'une bonne définition, mais l'afficheur qui sert de combiné d'instruments, lui, n'est pas au niveau... Concernant la planche de bord elle-même, la partie face au passager a droit à une couche de plastique souple, tandis que la partie plus avant, située sous le pare-brise, doit se satisfaire de plastiques durs.

L'Arkana se montre plus homogène, avec du plastique moussé en quantité plus importante. Et l'insert décoratif en aluminium flatte l'œil →



**LA CITROËN C4 SE VEUT  
UNE REINE DU  
CONFORT : PAS DE  
SUSPENSE, ELLE  
GAGNE SON PARI GRÂCE  
À SES SUSPENSIONS  
AU MOELLEUX  
APPRÉCIABLE...**

et le toucher. Si le SUV coupé du Losange n'est pas doté de l'affichage tête haute, il jouit d'un combiné d'instruments numérique personnalisable de 10,2 pouces, au goût du jour et bien plus valorisant que l'afficheur 5 pouces de la C4, qui paraît bien minimaliste en comparaison...



**RENAULT ARKANA**  
 ❶ Malgré le profil tombant, la garde au toit reste tout à fait correcte aux places arrière, identique, par exemple, à celle d'un C5 Aircross. L'espace aux jambes paraît, lui, un peu court pour un SUV compact, mais il est équivalent à celui de la C4.  
 ❷ L'Arkana surpasse nettement sa rivale en matière de volume de coffre avec 173 dm<sup>3</sup> supplémentaires. Son seuil de chargement est, en revanche, plus haut de 4 cm.

**À l'arrière, a priori, vu la forme de leurs toits, les deux modèles ne sont pas en mesure d'accueillir au mieux leurs passagers. Et pourtant...**

Dans les deux, la garde au toit suffit, sauf pour des joueurs de basket, et l'espace aux jambes est identique même si, avec une position un peu plus haute, les passagers arrière ont la sensation d'avoir plus d'espace dans l'Arkana. Pour les

**RENAULT ARKANA**  
**PLUS**  
 Excellent compromis châssis  
 Qualité de présentation  
 Volume de coffre  
 —  
**MOINS**  
 Gestion du stop/start  
 Visibilité arrière  
 Soufflerie de climatisation bruyante



Leurs lignes de toit fuyantes à l'arrière les rapprochent en design et les apparentent à des sortes de coupés, un peu haut perchés...

bagages, en revanche, les chiffres sont implacables : le coffre du Renault offre 173 dm<sup>3</sup> de plus. Un gouffre ! Le gabarit de l'Arkana, plus long de 21 cm, n'y est pas étranger... Entre un habitacle un peu plus flatteur et beaucoup plus de place pour les valises, l'Arkana remporte cette partie "vie à bord".

### SUR LA ROUTE

Commençons par signaler un point commun : nos deux rivaux utilisent chacun des dessous techniques de modèles du segment inférieur. La C4 partage sa plate-forme avec la 208 (et le 2008) et l'Arkana avec la Clio (et le Captur). Dans chaque cas, cela garantit une certaine modernité et limite en même temps la gamme de motorisations, en tout cas vers le haut. La C4 se veut une reine du confort : pas de suspense, elle tient son pari avec des suspensions à butées hydrauliques au moelleux appréciable, aidées par la sellerie qui va dans le même sens. La bonne surprise vient de l'Arkana, présenté selon le dossier de presse comme "sportif", mais qui reprend, en fait, le très bon compromis châssis du Captur, en moins agile toutefois pour cause de poids supérieur et d'empattement allongé. Il se révèle agréable à mener pour un SUV compact, sans afficher le dynamisme →



1

#### CITROËN C4

- ❶ Les passagers arrière sont un peu mieux accueillis dans la C4, non pas en raison d'une meilleure habitabilité, assez proche dans les deux voitures, mais grâce au moelleux de la banquette. Un constat qui vaut aussi pour les sièges avant.
- ❷ Le coffre de la C4 reste sous la barre des 400 dm<sup>3</sup>. Nettement inférieur à celui de l'Arkana, il n'est pas non plus remarquable dans la catégorie des compactes où certains modèles dépassent les 450 dm<sup>3</sup>.

2



#### CITROËN C4

##### PLUS

Confort de haut niveau  
Équipement généreux  
Nombreux rangements

##### MOINS

Manque de dynamisme  
Performances moyennes  
Qualité de présentation moins flatteuse

**LE RENAULT ARKANA  
SE RÉVÈLE AGRÉABLE  
À MENER POUR  
UN SUV COMPACT  
ET SE MONTRE TOUT  
À FAIT CONFORTABLE  
POUR UN USAGE  
QUOTIDIEN ●●●**

d'un 3008, et il se montre tout à fait confortable pour un usage quotidien. Là où la C4 assume clairement un parti pris au détriment du dynamisme, l'Arkana ménage un compromis réussi, plus convaincant dans l'ensemble.

Il en va de même côté moteurs. Avec un 3 cylindres forcément plus vibrant et sonore que le 4 cylindres Renault, la C4 rend des points à l'Arkana. Celui-ci bénéficie, en outre, d'un couple supérieur et donc de meilleures relances et accélérations, malgré un poids légèrement plus élevé. De quoi accorder logiquement la victoire au SUV du Losange au chapitre "sur la route", sans pour autant lui donner un blanc-seing : la gestion du stop/start sur l'Arkana frise

la faute grave. En ville, à chaque redémarrage au feu vert, il vous gratifie d'un à-coup, car le moteur attend trop longtemps avant de se relancer, vous incitant à enfoncer l'accélérateur plus que nécessaire : vous partez plus fort qu'attendu. En face, la C4 rallume son moteur dès que vous levez le pied de l'accélérateur et vous permet de redémarrer beaucoup plus en douceur.

**BUDGET**

Jusqu'ici dominateur, l'Arkana s'incline dès que l'on parle finances. En effet, il est plus cher dans ce face-à-face, tout en proposant un équipement moindre. De série, la C4 "offre" ainsi en plus la sellerie cuir, les sièges avant chauffants, la

**L'avis de Cyril Biotteau**



Une première tentative sur ce fameux segment des SUV coupés plutôt réussie de la part du Losange.



Le 4 cylindres de 140 ch de l'Arkana se révèle non seulement plus performant, mais aussi plus doux et agréable à l'utilisation que le 3 cylindres de 130 ch de la C4.

climatisation automatique bizona (monozone chez Renault), un système audio haut de gamme ou encore la conduite autonome de niveau 2 avec centrage dans la voie. Tous ces équipements (hors climatisation bizona) sont également disponibles sur l'Arkana, mais en options, rajoutant au différentiel d'équipements et de prix. Et comme en consommation, nos mesures donnent une stricte égalité, cette partie "budget" est adjugée sans conteste à la C4. Cependant, même s'il perd cette manche, l'Arkana se montre plutôt raisonnable pour un SUV compact, encore plus pour un SUV coupé, puisque ces derniers sont systématiquement plus chers que leurs homologues "classiques". ■

### L'avis de Cyril Biotteau

Citroën a le mérite d'oser : ça peut plaire ou non, mais j'aurais aimé justement un peu plus d'audace aussi à l'intérieur.



### VERDICTS

**LA VIE À BORD : RENAULT ARKANA**  
**SUR LA ROUTE : RENAULT ARKANA**  
**BUDGET : CITROËN C4**



## RENAULT ARKANA TCe 140 ch EDC7 Intens CITROËN C4 PureTech 130 ch EAT8 Shine Pack EN CHIFFRES



### NOS MESURES

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

	Renault Arkana TCe 140 ch EDC7 Intens	Citroën C4 PureTech 130 ch EAT8 Shine Pack
<b>Moteur/Transmission</b>		
Puissance maxi	■ 140 ch à 6 000 tr/mn	■ 130 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 260 Nm à 1 750 tr/mn	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 332 cm <sup>3</sup> /7 CV	1 199 cm <sup>3</sup> /7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. double embrayage/7	automatique/8
<b>Châssis</b>		
Diamètre de braquage	■ 11,5 m	■ 11,4 m
Pneumatiques	215/55 R 18	195/60 R 18
<b>Dimensions/Poids</b>		
L/l/h/empattement	4,57/1,82/1,58/2,72 m	4,36/1,80/1,53/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 391/900 kg	1 338/1 200 kg
<b>Performances</b>		
1 000 m d.a.	■ 31,5 s	■ 32,2 s
0 à 100 km/h	■ 9,8 s	■ 10,4 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 9,1 s	■ 9,6 s
Vitesse maxi	■ 198 km/h	■ 193 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m	■ 10/32/65 m
<b>Habitabilité/Coffre</b>		
Longueur aux jambes AR	■ 26 cm	■ 26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 143/146 cm	■ 144/142 cm
Volume de coffre	■ 553 dm <sup>3</sup>	■ 380 dm <sup>3</sup>
<b>Niveau sonore</b>		
Au ralenti/90/130 km/h	■ 42,7/63,7/68 dB	■ 38,1/64,6/67,5 dB
<b>LE BUDGET</b>		
Prix	■ <b>32 100 €</b>	■ <b>30 500 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 50 € (133 g/km)	■ 0 à 75 € (130 à 134 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	34 500 €	31 225 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

(1) Avec malus et options inclus.

### Équipements communs

6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR, chargeur à induction, clim auto, cam. de recul, détecteurs de pluie/luminosité, phares AV LED, freinage auto d'urgence + détection piétons, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, rétros ext. rabattables élec., surveillance des angles morts, syst. multimédia avec écran central tactile/GPS/Android Auto/Apple CarPlay...

### Options

**Renault :** assistant autoroute et trafic (600 €), pack Cuir : sellerie cuir, sièges AV chauffants à réglages élec., volant chauffant (1 700 €), pack Hiver : sièges AV et volant chauffants (400 €), pack Parking (400 €), peinture métal. (650 €), système audio premium (700 €), toit ouvrant élec. (900 €).

**Citroën :** alarme (250 €), ConnectedCam (270 €), peinture métal. (650 €), sièges AV massants à réglages lombaires électriques (400 €), toit ouvrant vitré (900 €), volant chauffant (150 €).

### Consommations

Moyenne	■ 7,2 l/100 km	■ 7,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 7,8/6,9/6,8 l/100 km	■ 7,9/6,9/6,8 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 694 km/50 l	■ 694 km/50 l
<b>Note EuroNCAP</b>	<b>5 étoiles</b>	<b>en cours</b>
<b>Pays de fabrication</b>	<b>Corée du Sud</b>	<b>Espagne</b>

## LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL RENAULT ARKANA

Le premier SUV coupé du Losange remporte ce duel en raison d'un espace intérieur plus important et d'une meilleure qualité de présentation, mais aussi grâce à sa motorisation plus agréable et performante, et à son excellent compromis châssis. La C4, qui a pris le parti du confort, se console avec un tarif plus abordable et un niveau d'équipement supérieur. Mais, parfois, ça ne suffit pas...

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie



UN PETIT  
QUI A BOUFFÉ  
DU LION



Le nouvel Opel Mokka emprunte beaucoup à ses cousins du groupe PSA. Pour autant, il n'entend absolument pas jouer les pâles doublures et se distingue par un style mais aussi un tempérament routier bien à lui.

Par Méлина Priam Photos Arnaud Saunier et Nicolas Soler

**L**es petits slogans et les formules du moment qui font mouche (ou pas, d'ailleurs!) ne vous auront pas échappé: "Freiner sans enfermer!" ou "Dedans avec les miens, dehors en citoyen!" À vous de juger de leur pertinence et de leur portée. Chez PSA, la doctrine, c'est plutôt de: "Rationaliser sans uniformiser" ou encore "Tous sur la même ligne à l'usine, chacun son chemin sur la route". Oui, bien sûr, le nouvel Opel Mokka doit énormément à ses cousins de chez PSA, à commencer par celui qui cartonne: le Peugeot 2008. Plate-forme, motorisations – thermiques ou électrique –, boîtes de vitesses, sans parler des commodos ici ou là ou des systèmes connectés embarqués: il lui pique tout! Pas question pour autant de l'accuser de plagiat. Si la comparaison est aisée – le petit dernier d'Opel a compris que le succès se joue désormais beaucoup sur le look et mise sur un dynamisme affirmé –, il prend soin de jouer sa propre partition. Primo, avec un gabarit nettement plus contenu: 4,16 m de longueur, c'est 14 cm de moins que le 2008. En cela, il se rapproche davantage de son autre cousin, le DS 3 Crossback (4,12 m). D'ailleurs, tous les deux sortent de la même usine de Poissy, contrairement au Peugeot, qui, lui, est assemblé en Espagne. Ce format court est également une manière de ne pas faire de l'ombre à son frère, le Crossland, fraîchement restylé, qu'Opel n'entend pas mettre à la retraite. Le Mokka n'a pas vocation à lui prendre sa place. Au contraire.

**Mais, première conséquence, il ne faut pas attendre du petit nouveau un espace à bord grandiose.**

Pour s'installer à l'arrière, mieux vaut avoir le gabarit d'un jockey que celui d'un pilier du XV de France. Le coffre non plus n'est pas immense. Un euphémisme, il figure même parmi les plus petits de la catégorie: 288 dm<sup>3</sup>, c'est encore moins que celui de la Corsa (340 dm<sup>3</sup>). Mais il l'assume. Si vous entrez dans une concession Opel en faisant la moue, le vendeur vous orientera alors gentiment vers le Crossland!

Le truc du Mokka, c'est donc de jouer les beaux gosses en ville et de flatter son conducteur. Et ça, il y parvient assez bien: merci au châssis du 2008! Minute, papillon. Là encore, l'Opel n'entend →

pas être un copier-coller. Certes, les éléments techniques sont les mêmes à quelques détails près. En l'occurrence, des réglages de trains roulants et de suspensions revus et corrigés par les ingénieurs Opel, qui s'ajoutent à un empattement plus court (2,56 m comme le DS 3 Crossback contre 2,61 m pour le 2008) et à une masse légèrement inférieure (1 260 kg contre 1 302 kg pour le Peugeot et 1 289 kg pour le DS). C'est bien assez pour changer la donne. Résultat, vaillamment animé par le 3 cylindres PureTech de 130 ch (ici rebaptisé 1.2 Turbo pour correspondre aux appellations "historiques" des mécaniques Opel), toujours assez enjoué et bien épaulé par la boîte automatique EAT8 (devenue BVA8 pour l'occasion), le Mokka se révèle plutôt plaisant à mener. Assez agile, doté d'un train avant pas paresseux à la tâche et d'une direction qui n'isole pas trop de la route, il se montrerait même presque un poil plus dynamique que le Peugeot 2008 ! Mais hélas – eh oui ! – au détriment d'un confort de suspension un poil ferme, en tout cas pour nos séants français. Rien de rédhibitoire, mais, en ville, ceux qui ont les vertèbres délicates redouteront les rues pavées, les nids-de-poule et les gendarmes couchés pas assez couchés. Comme pour s'excuser, le Mokka

## L'HABITACLE S'OUVRE À LA MODERNITÉ : AIDES À LA CONDUITE, SERVICES CONNECTÉS, ÉCRAN TACTILE, TOUT Y EST! ●●●

soigne le confort d'assise, surtout sur cette version GS Line dotée de sièges aux formes baquets. Là encore avec une pointe de fermeté, gage cette fois d'un bon maintien au niveau des lombaires.

**À bord, une fois entendue la question de l'habitabilité en retrait, les occupants avant ne feront, eux, pas la grimace.**

Certes, la présentation peut sembler moins affriolante que celle de ses cousins français. Point d'effet 3D de l'instrumentation de bord ni de boutons chromés aux formes tarabiscotées qui jouent à cache-cache. Cela en jette moins de prime abord, mais l'ergonomie des commandes et la lisibilité des informations n'en sont que

plus aisées. Quelle excellente idée, notamment, d'avoir conservé des commandes "physiques" pour régler la température de la climatisation et quelques touches directes pour certaines fonctions ! Les plastiques durs subsistent encore à de nombreux endroits, plus ou moins visibles, mais tout est correctement assemblé. Et, dans le cas où vous auriez coché la case de l'Opel Pure Panel, petit nom donné à l'ensemble multimédia le plus performant porté par l'écran tactile de 10 pouces (1 400 € tout de même, uniquement de série sur Ultimate), la découverte de la planche de bord produit tout de même son petit effet. De plus, le Mokka ouvre son habitacle à la modernité : compteurs numériques, services connectés et aides à la conduite actuels ont toute leur place ici. Pas toujours de série toutefois. Mais le Mokka ajuste son prix en conséquence. À niveau d'équipement comparable, il prend soin d'être sensiblement moins exigeant et prétentieux que ses cousins français. Pas de beaucoup, mais suffisamment sans doute pour faire hésiter. D'autant qu'à la pompe, le Mokka se montre parfaitement discipliné. Là encore, sa masse contenue le sert et il se révèle tout aussi économique que le 2008, lequel figure parmi les meilleurs élèves. □



### L'avis de Méлина Priam



Moins clinquante au premier coup d'œil, sa présentation intérieure sert bien la conduite.



La présentation dite "Opel Pure Panel" est hélas facturée 1 400 € sur la livrée GS Line : ce n'est pas donné et c'est dommage, car elle participe pour beaucoup à l'ambiance à bord.



# OPEL MOKKA

## 1.2 Turbo 130 ch

### BVA8 GS 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	■ 130 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm <sup>3</sup> /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

#### Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,2 m
Pneumatiques	215/55 R 18

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,16/1,81/1,54/2,56 m
Poids/tractable freiné	1 260 kg/NC

#### Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 31,6/10 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 9,2 s
Vitesse maxi	■ 191 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/65 m

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 141/139 cm
Volume de coffre	■ 288 dm <sup>3</sup>

#### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 42/65,2/68 dB
------------------------	-----------------

### LE BUDGET

Prix	■ <b>27 770 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 190 € (135 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	31 440 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série ■

6 airbags, AFIL active, aide au parking AR + cam. 180°, Bluetooth, clim auto, détecteurs de pluie/luminosité, freinage auto d'urgence et détection piétons, jantes 18 pouces, lecture des panneaux, phares AV Matrix LED, régl./limit. de vitesse, syst. multimédia avec écran tactile 7 pouces/Apple CarPlay et Android Auto/prises USB...

#### Options

Accès et dém. sans clé (400 €), capot noir (300 €), chargeur induction (150 €), Opel Pure Panel : syst. multimédia écran 10 pouces avec GPS (1 400 €), pack Advanced City : assist. au parking AV/AR, surveillance angle mort... (650 €), pack Vision Matrix (650 €), peinture brillante/métal. (350/550 €).

#### Consommations

Moyenne	■ 7,1 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 7,6/6,8/7 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 591 km/42 l

#### Note EuroNCAP

En cours

#### Pays de fabrication

France

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Un bagage technique qui a fait ses preuves, un comportement enjoué et plaisant, un moteur vaillant et pas trop gourmand, le tout bien présenté, à un tarif ajusté. Dommage que le Mokka soit étriqué à l'arrière et ferme en confort.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

❶ Mieux vaut ne pas avoir de grandes jambes! Le Mokka est l'un des moins accueillants de sa classe. Les passagers arrière n'ont que 22 cm entre la banquette et le dos du siège, 4 cm de moins qu'à bord du 2008.  
❷ Il faut aussi voyager léger : 288 dm<sup>3</sup> de capacité de chargement, c'est moins bien que des citadines.  
❸ L'accord entre le PureTech et la boîte EAT8 est parfois sujet à quelques à-coups en ville, mais rien de bien gênant.

**PLUS**  
Comportement routier  
Gabarit urbain  
Prix/équipements

**MOINS**  
Habitabilité et coffre restreints  
Confort sec  
Quelques plastiques durs

Ne cherchez pas l'ouverture du coffre dans le blitz ("éclair" en allemand), elle est carrément cachée dans le bouclier. Attention au tour de reins!

# LES EXPERTS AJ

Une supercar électrique, honnêtement, peu y croyaient. Mais lorsque même Porsche s'y met, alors l'espoir est permis. Nos Experts ne se sont pas fait prier pour tester le dernier joujou de Zuffenhausen.



YANN LEFEBVRE

L'ambiance est plus technologique que jamais. Mais les classiques de la maison Porsche comme le chrono ou les 5 cadrans de l'instrumentation sont bien là.



YANN LEFEBVRE

Ce n'est pas la Porsche la plus spacieuse, mais voyager à l'arrière est loin d'être une punition. Et en silence, en prime!



DENIS MEUNIER

Avec l'arrivée instantanée des 650 Nm de couple, les performances et sensations sont sidérantes.

## PORSCHE TAYCAN

4S Performance Plus 571 ch\* - **114 982 €**  
Bonus écologique : 0 € (0 g/km CO<sub>2</sub>)

\* Avec Overboost et Launch Control.



DENIS MEUNIER

Elle surclasse la Tesla Model S en efficacité mais pas en autonomie. Elle peut pourtant parcourir plus de 400 km, presque autant que bien des sportives thermiques.



### 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.



### Méлина Priam (Journaliste)

- ▶ Des centaines de voitures essayées en 20 ans, de la Ford T des 24 Heures du Mans 1923 à la Volkswagen ID.3, en passant par l'Opel GT 1972 ou la Lamborghini Aventador.



### Ghislain Bacon (Taxi)

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

“  
C'est une vraie catapulte ! J'aurais adoré l'emmener sur un circuit. Elle doit être géniale tellement elle est collée par terre.”

L'avis  
du pilote



Ah oui, quand même ! C'est peut-être l'effet nouveauté, mais cette Taycan est diabolique. Ça pousse comme de... l'eczéma ! La puissance est phénoménale : il y a un couple de "ouf", notamment grâce à la double transmission. Et la tenue de route s'avère tout simplement exceptionnelle : j'ignorais qu'ils avaient installé des rails sur la route, l'auto est collée par terre. Il y a un excellent train avant, et grâce à un léger début de survirage au lever de pied de l'accélérateur, elle se place toute seule. **L'amortissement est remarquable avec, en prime, un confort de haut vol.** Plus sidérant encore : le freinage ! Il est ultra-puissant, et en plus, la régénération de l'énergie amplifie son efficacité et évite de taper dans l'ABS. Ce sont des sensations nouvelles, et moi qui suis adepte de l'électrique, je trouve que c'est au-dessus de tout. L'ambiance à bord est géniale : l'écran devant le passager est une invitation à lui communiquer les sensations de conduite. C'est très ludique. Je crois qu'aujourd'hui, pour ce prix, c'est l'auto que j'achèterais.

“  
Je reste une incondionnelle de la voix rauque du flat 6, mais je dois dire que la musique futuriste de cette Taycan n'est pas pour me déplaire.”

L'avis  
de la  
journaliste



Merci Tesla ! Si Elon Musk n'avait pas jeté un pavé dans la mare avec sa Model S, allez savoir si Porsche aurait conçu la Taycan aussi vite et bien ! Piqué au vif, Zuffenhausen ne pouvait que réagir. Et de quelle manière ! Moi qui suis pourtant une incondionnelle de la 911, je trouve cette Taycan époustouflante. Et dire que cette version n'est pas la plus puissante... Reste la question de l'autonomie. **Encore qu'en roulant "normalement", les 400 km sont atteignables.** Ce n'est pas mal, mais sur ce point, une Model S Grande Autonomie garde l'avantage. En revanche, pour ce qui est des sensations, de l'ambiance, des technologies embarquées, de la mise au point du châssis et de la tenue de route, Porsche place la barre bien au-dessus ! Certes pas au même prix. Mais au moins, avec Porsche, les clients sont à l'abri du genre de "blagues" d'Elon Musk, lequel, en annonçant récemment une baisse des tarifs de ses voitures neuves, dévalorise inévitablement la cote sur le marché de l'occasion récente de celles déjà vendues !

“  
L'ambiance et les sensations de conduite relèvent du jamais-vu : je n'ai plus l'impression de conduire une voiture, mais plutôt un vaisseau spatial !”

L'avis  
du taxi



Bon OK, dans l'idée du taxi, ce n'est pas la voiture idéale ! Encore qu'à l'arrière, ce n'est pas ridicule du tout pour deux adultes. Et les deux coffres avant et arrière permettent de partir en week-end prolongé sans problème. Pas trop loin quand même. L'autonomie vous rattrape toujours. Mais l'auto est si-dé-ran-te. J'ai l'impression d'entrer dans la 4<sup>e</sup> dimension ! Elle émet presque un bruit de vaisseau spatial de cinéma : il y a un côté voiture du futur comme jamais. **L'ambiance à bord est magique et la multitude d'écrans tactiles ne fait que renforcer cette sensation.** S'ajoutent les matériaux luxueux, mais jamais ostentatoires, l'immense toit vitré qui apporte une luminosité fantastique : du Porsche pur jus ! L'amortissement est juste parfait : cette Taycan semble survoler la route et ses aspérités. Et quelles sensations à l'accélération ! C'est à la fois puissant et doux à conduire, violent pied au plancher et délicat la seconde d'après... En revanche, je suis étonné de ne pas avoir de palettes au volant pour intervenir, mais cette voiture fait tout si bien que ce n'est pas un manque.



1 jeudi sur 2 dont un Spécial Salon/an

## L'Auto-Journal sans engagement



4 n° de L'Auto-Journal évasion/an



1 n° du Guide de L'Auto-Journal/an

# 7,20

/mois seulement!

au lieu de 12,51€\*

## -42%



**Valeur 40€**

## + vos 2 cadeaux

**2 Les versions numériques**



**1 Le coffret de 4 couteaux Opinel**

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

## BULLETIN D'ABONNEMENT

à retourner sous enveloppe affranchie à : Service abonnement L'Auto-Journal - 59898 Lille Cedex 9 - Tél.: 01 46 48 48 03 AJ1083

**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. 1133362  
**MES CADEAUX: le coffret de 4 couteaux Opinel et les versions numériques.**

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

IBAN :

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

**L'Auto-Journal pendant 1 an** -27%  
 L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour **85€** au lieu de 116,34€\*. 1133370  
**MES CADEAUX: les versions numériques.**

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](http://kiosquemag.com)

**2 - J'indique mes coordonnées:**

Tél.:

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.

Mobile:

M.  Mme

\*\*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](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr). Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](http://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

# Le chef des essais VOUS répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

## Quelle Swift choisir?

Je m'intéresse à la Suzuki Swift avec boîte auto et j'hésite entre le moteur 1.0 Boosterjet 111 ch et le plus récent 1.2 Dualjet 83 ch. J'imagine que l'agrément de conduite et le prix plus accessible plaident en faveur du 111 ch, que la consommation sans doute plus faible du 83 ch ne compensera pas.

Qu'en pensez-vous? P. M.

Ces deux modèles profitent de l'hybridation légère. Sans turbo, le 1.2 83 ch assure un 0 à 100 km/h en 13,2 s et des reprises de 90 à 130 km/h en 14,6 s. Cela pour une consommation moyenne de 5,9 l/100 km. Ce qui fait de cette version une redoutable concurrente dans la catégorie des citadines, un peu bruyante tout de même avec sa boîte CVT. Mais, vous avez raison, l'ancien 1.0 Boosterjet 111 ch se montrait plus vif (9,5 s dans l'exercice du 0 à 100 km/h), sans consommer exagérément (5,6 l/100 km en boîte manuelle). Alors, si vous trouvez une bonne occasion, n'hésitez pas.



Suzuki Swift

THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

## Hybride ou flexfuel?

Dans votre numéro 1077, vous relatez bien les avantages et les inconvénients des modèles hybrides rechargeables. Mais voilà que mon concessionnaire Land Rover m'oriente vers le flexfuel plutôt que vers l'hybride rechargeable. Pourriez-vous envisager des essais avec la motorisation P200 flexfuel ou me communiquer des éléments concernant ce modèle? D. G.

Jaguar Land Rover propose cette motorisation sur plusieurs modèles,

E-Pace et Evoque notamment. Il s'agit du 4 cylindres 2.0 Ingenium, capable de fonctionner à l'essence comme à l'E85. Ce choix intéressant, car moins onéreux que les versions hybrides, offre une diminution de 40% des émissions de CO<sub>2</sub>, et permet à l'E-Pace comme à l'Evoque de s'affranchir de tout malus. En échange d'une surconsommation (comptez environ 1,5 l/100 km), vous pouvez rouler avec un carburant vendu environ 0,65 € le litre. Reste à trouver une pompe pas trop loin de chez vous.



Range Rover Evoque

YANN LEFEBVRE

## Pourquoi pas un SsangYong Tivoli?

Que pensez-vous du SsangYong Tivoli en essence 128 ch? Avez-vous prévu de l'essayer? Les équipements, la garantie de sept ans et son prix me séduisent. C. B.

La marque SsangYong connaît de sérieuses difficultés financières en ce moment et cherche de nouveaux investisseurs, qu'elle peine à trouver. Ce qui est source d'inquiétude pour l'ensemble des filiales, y compris en France. C'est le seul véritable point noir du Tivoli, séduisant SUV, vendu au tarif d'un Dacia Duster avec un équipement complet. Nous n'avons pas encore essayé le nouveau moteur essence. Mais il est peu probable que le constructeur ait pu corriger les deux principaux défauts du modèle : un diamètre de braquage excessif et des trains roulants peu raffinés.

ALEX AGUILAR

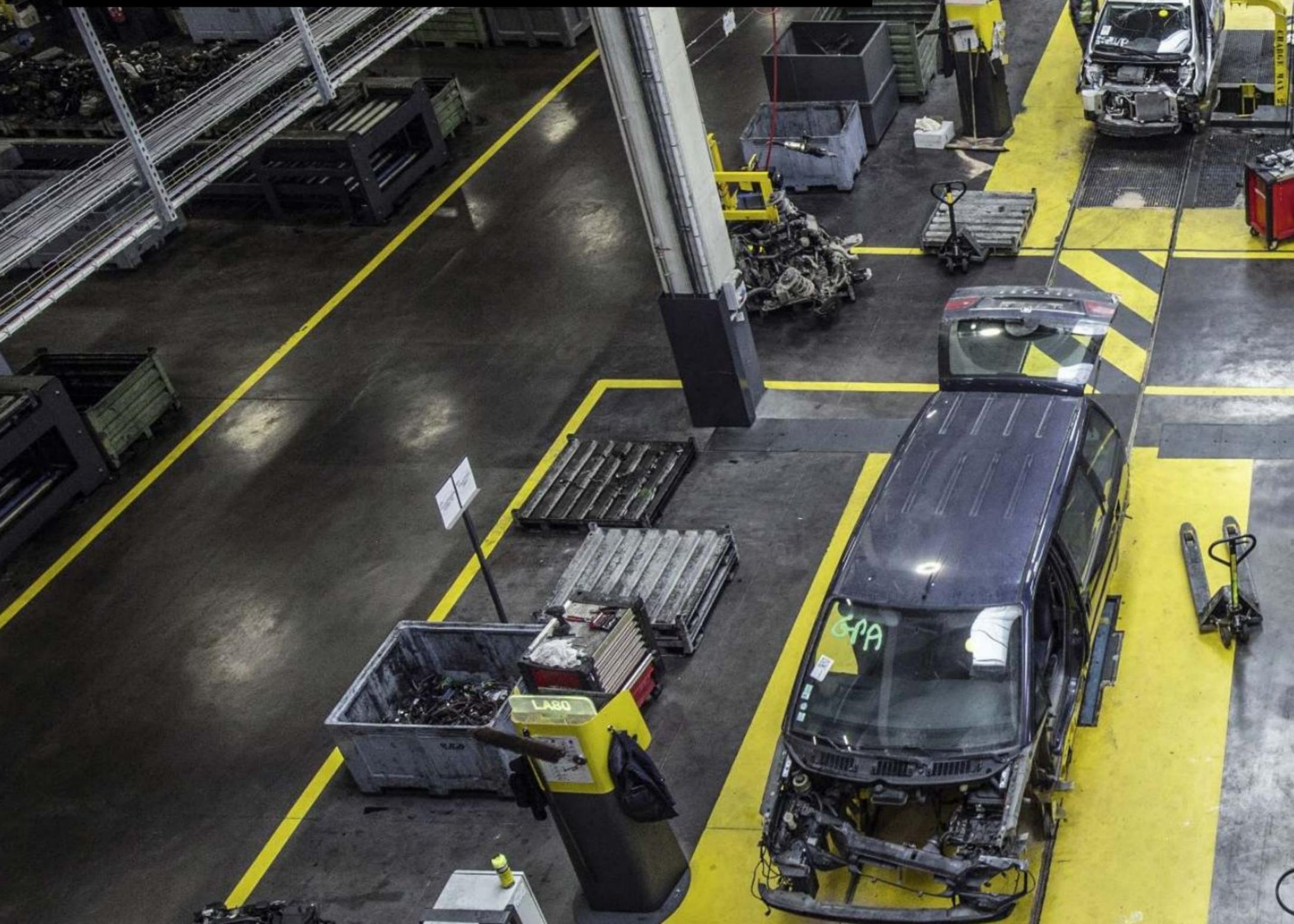


SsangYong Tivoli

# TRI SÉLECTIF

Naguère, les voitures devenues hors d'usage s'entassaient sur des terrains qu'elles contaminaient au fil du temps. Oubliez cette image. La casse d'aujourd'hui trie, sécurise, recycle et réinjecte. Une belle leçon d'économie circulaire. Près de Valence, dans la Drôme, GPA ouvre la voie...

Par Guy L'hospital Photos Benjamin Asket/Virage Agency







10 ans déjà, à l'aide de planchettes Kapla, de miniatures Majorette et de boulons de Meccano, il inventait des mondes nouveaux. Aujourd'hui, en tant que responsable du développement de GPA, l'un des centres de déconstruction les plus avancés au monde, implanté près de Valence dans la Drôme, Johan Renaud structure la casse du XXI<sup>e</sup> siècle. Le parc automobile de cette entreprise familiale, créée par son grand-père chiffonnier dans les années 60 en bordure de la Nationale 7, peut accueillir jusqu'à 7 000 voitures. Celles-ci sont à l'abri sous quinze ombrières revêtues de panneaux solaires de 8 mégawatts-crête au total, de quoi alimenter en électricité plus de 5 000 foyers.

Derrière les grilles, ni troupeau d'oies, ni bergers allemands, ni empilements de tôles rouillées. Chaque voiture a sa place au sol, matérialisée. Sur les vitres, un QR Code renseigne sur son futur proche. Nombre d'entre elles ne passeront pas par l'usine de déconstruction. Chaque jour, des transporteurs venus de vingt-six pays d'Europe viennent chercher leur lot en vue de les remettre en état. Celles qui n'auront pas cette chance emprunteront sans aucun doute l'une des deux lignes de démontage pour un processus minuté et très... particulier. *"Sur ces deux lignes, explique Johan Renaud, ce sont tous les véhicules qui vont rentrer dans l'usine aujourd'hui. Cette semaine, on va basculer sur soixante véhicules par jour. Pour chaque auto, il y aura sept étapes, et chacune doit être réalisée sous un takt time de 16 minutes."* Dans un environnement baigné de

Certains modèles, comme cette MX-5 ou cette Morgan, ne vont pas suivre le chemin classique. Le recycleur GPA va essayer de prélever les pièces auprès des clubs de passionnés.



Située au sud de Valence (26), l'usine de déconstruction de GPA a été inaugurée en décembre 2019. Un investissement de plus de 25 millions d'euros, sans compter les ombrières (11 millions d'euros).





Ces essieux vont être remis à neuf et proposés sous la forme d'échanges standards. Ci-dessous, les rares carcasses de voitures brûlées sont soumises directement à une dépollution.



lumière, et finalement assez peu bruyant, le ballet impressionne. Chaque opérateur reste dans sa zone, avec des bacs différents pour les matières, les déchets et les pièces qu'il collecte. Une C5 glisse sur des rails jusqu'au poste numéro 1, le technicien scanne son QR Code. Sur son pupitre s'affiche alors la liste des opérations à effectuer. Deux heures plus tard, la Citroën sort de l'usine, direction le compactage, puis le broyage. Elle n'est pas totalement désossée. Quelle déception !

### Réutiliser est plus écologique que recycler

*"Il ne faut pas se tromper, assure le jeune entrepreneur. En réalité, le meilleur des recyclages reste le réemploi. Mais tout n'est pas valorisable. Cela ne sert à rien de stocker une pièce invendable, et il n'y a pas de logique économique à démonter toutes les pièces pour les trier avant de les recycler. C'est toujours un arbitrage entre économie et écologie. Ce que nous essayons de faire ici, c'est que les deux logiques se croisent le plus longtemps possible."* Chez GPA, sept informaticiens ont pour mission de faire évoluer les algorithmes du logiciel maison. C'est celui-ci qui va décider des pièces qui seront démontées, stockées et proposées sur le site Internet de l'entreprise. Pour Johan Renaud, *"il faut essayer de travailler en flux tendu, avoir le moins de stock possible et revendre très vite. Dès l'arrivée de la voiture sur le parc, après préorientation et expertise, en tenant compte des stocks, des ventes, de la capacité à vendre et du prix, le logiciel va faire le tri et établir la liste précise des pièces à démonter sur chacune des voitures"*.

Il y a bien sûr des opérations normalisées et obligatoires, comme la dépollution (réalisée à l'étape 5). Ici, l'opérateur perce le réservoir à différents endroits avec un outil spécifique qui va aspirer le →



## GPA EN CHIFFRES

**25** MILLIONS D'EUROS

La somme injectée dans l'usine de déconstruction.

**8** MÉGAWATTS-CRÊTE

L'énergie maximale fournie par les panneaux solaires qui recouvrent les ombrières.

**200**

Le nombre d'employés qui travaillent sur le site.

**7 000** VOITURES

La capacité totale du parc de stockage.

**16** MINUTES

Le temps imparti à chaque étape pour le takt time.

**7**

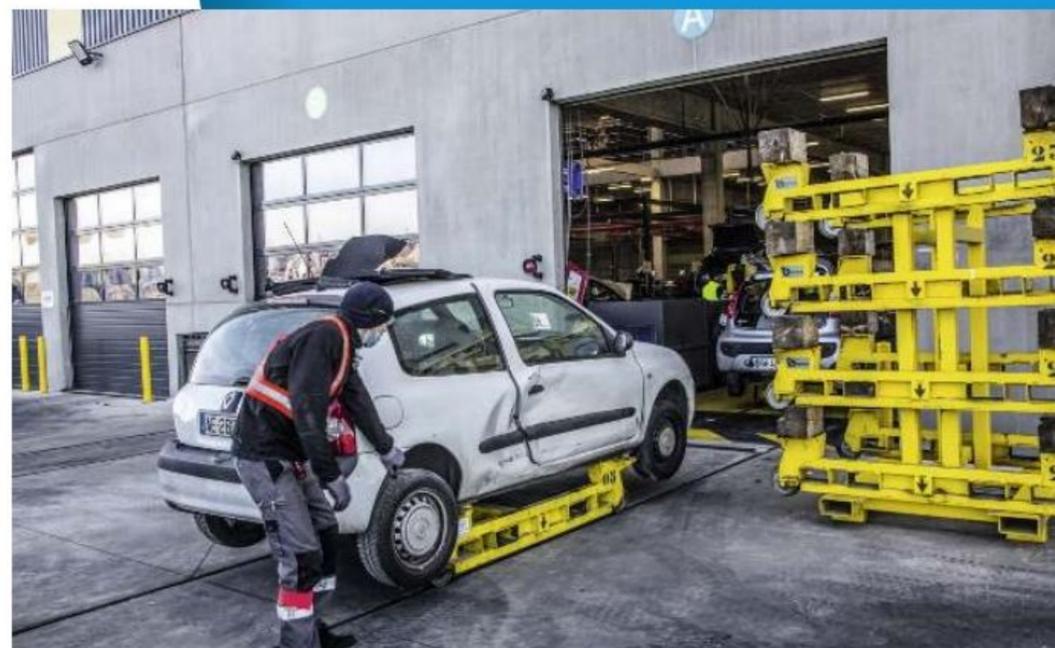
Le nombre d'étapes nécessaires pour dépolluer une voiture et démonter les pièces valorisables.

**17 000** M<sup>2</sup>

La surface de l'usine. Le site s'étend sur 24 000 m<sup>2</sup>.

**11** ANS

L'âge moyen du parc automobile sur le site GPA.



**"Il faut essayer de travailler en flux tendu, avoir le moins de stock possible et revendre très vite."**

**Johan Renaud, directeur de GPA**

Ci-dessus : le chariot filoguidé se hisse à plus de 10 m pour déposer les pièces démontées dans les espaces de stockage. Ci-dessous : l'étape 5, celle de la dépollution, est primordiale.



carburant. Ce dernier sera utilisé ultérieurement pour chauffer une partie du bâtiment l'hiver ou pour alimenter les chariots de transport. Le gaz de la climatisation sera qualifié, pesé et stocké, tandis que le liquide lave-glace sera récupéré, régénéré et proposé gratuitement aux transporteurs de la région. Quant à l'huile, elle pourra retourner, après traitement, à son état d'origine.

### **Recyclage par tri optique et densimétrique**

Deux étapes plus loin, après l'utilisation d'un retourneur – un pont qui permet de faire pivoter le véhicule afin de faciliter le travail du technicien chargé d'ôter le catalyseur et le groupe motopropulseur –, la voiture pourra être considérée comme inerte. Selon Johan Renaud, "99% de la masse du véhicule est recyclé en additionnant les opérations de valorisation de GPA et de traitement par son partenaire Derichebourg". Une fois compactés, les reliquats des voitures sont transportés jusqu'au site de broyage où ils seront transformés en minuscules copeaux.

## **LA DÉCONSTRUCTION EN 7 ÉTAPES DE 16 MINUTES**

### **ÉTAPE 1**

Nettoyage, contrôle moteur/boîte, équipements électriques, chauffage, commodos...

### **ÉTAPE 2**

Dépose des roues, de la batterie et des protections de passages de roues.

### **ÉTAPE 3**

Démontage des serrures, Neimann et kit-serrures.

### **ÉTAPE 4**

Démontage des ouvrants.

### **ÉTAPE 5**

Dépollution, aspiration des fluides.

### **ÉTAPE 6**

Dépose des projecteurs et des éléments amovibles présélectionnés.

### **ÉTAPE 7**

Dépose du groupe motopropulseur et de ses accessoires.



Pour gagner du temps et faciliter le travail des techniciens, le retourneur est utilisé afin de déposer la ligne d'échappement et le groupe motopropulseur.

Plusieurs types de machines vont alors séparer les différentes matières par tri optique, densimétrique, ainsi que par courant de Foucault. À l'usine de déconstruction, le travail est loin d'être terminé. Les pièces basculent dans des flux de sous-ensembles dédiés. Moteurs, boîtes, compresseurs de climatisation, alternateurs... sont démontés, testés, nettoyés. Avant d'être emballées, toutes les pièces passeront dans des ministudios localisés en bordure de chaîne pour y être photographiées sous différents angles. Une fois emballées, elles rejoindront les espaces de stockage. Ce jour-la, les plus imposantes sont rangées par Vojtěch et Madiba à l'aide d'un chariot filoguidé, capable de se hisser à plus de 10 mètres. Ils se contenteront de trouver une place sans se préoccuper de la nature de la pièce, scanneront son code ainsi que celui de son emplacement. Les éléments les plus petits emprunteront le chemin qui mène sur la mezzanine.

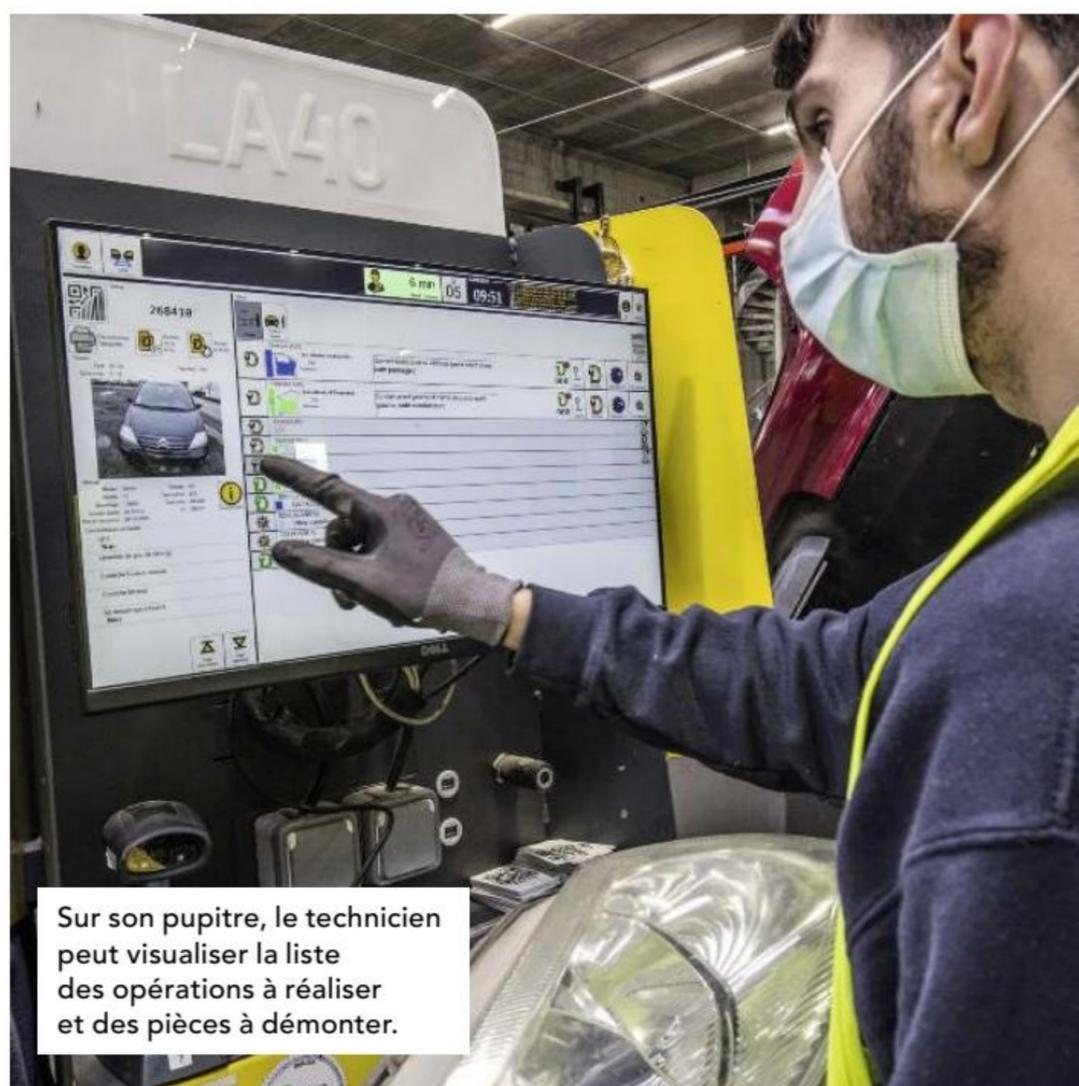
### Pilotage en temps réel dans la salle de contrôle

À la fin de son master spécialisé sur la Chine à Science Po, Johan Renaud a visité nombre d'entreprises avant de trouver la bonne solution logistique. C'est chez Flammarion qu'il a finalement eu un déclic. Situé en région parisienne, l'entrepôt de l'éditeur doit stocker toutes sortes de livres (poche, petits ou gros, ouvrages de valeur ou pas). *"J'y ai trouvé une analogie et j'en ai repris l'esprit général que je trouvais bien adapté aux pièces détachées"*, avoue-t-il. Avant de préciser que désormais, dans sa société, tout passe par Internet : *"Plus de 700 pièces par jour sont expédiées grâce à onze ramasses et cinq transporteurs différents."*

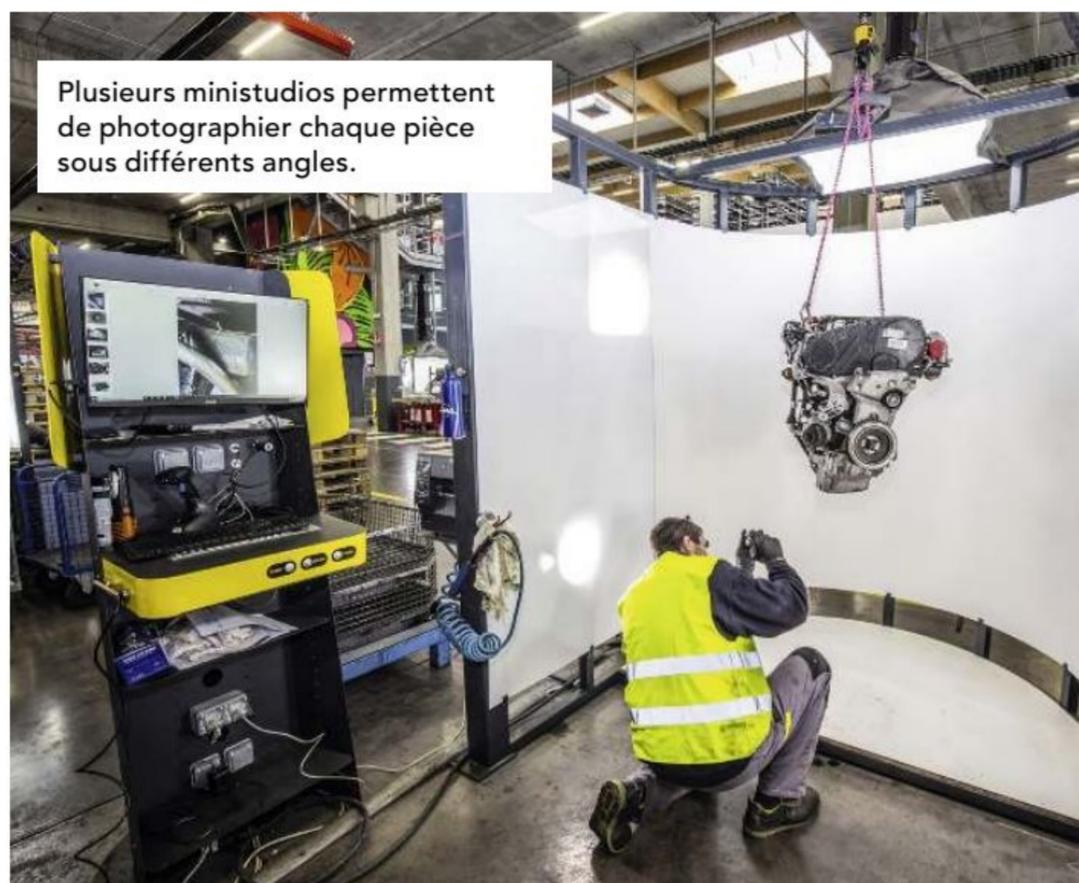
Chez GPA, l'ensemble des lignes est piloté depuis le centre de contrôle. Lionel Daronnat, directeur des opérations, en est le responsable depuis le déchargement d'une voiture jusqu'au chargement pour le broyage. À ses côtés, Sam joue le rôle de "tour de contrôle" et analyse le travail du jour. Un petit retard a été pris sur l'une des deux lignes de déconstruction à cause d'un problème technique sur un pont. C'est ce qu'il peut voir sur les divers écrans qu'il a en face de lui. En temps réel s'y affichent le nombre de pièces démontées ou mises au rebut, le flux de voitures qu'il peut comparer à la moyenne hebdomadaire ou mensuelle. *"Comme chez un constructeur automobile, mais en plus petit et à l'envers"*, s'amuse Johan Renaud, qui en profite pour nous faire remarquer qu'il s'agit bien, ici, d'une économie circulaire. ■

## QUID DES BATTERIES DE TENSION ?

Chez GPA, une voiture hybride ou électrique suit le même parcours que les modèles thermiques à partir du moment où sa batterie de tension a été déposée. Les autos électrifiées, notamment les 100% électriques, sont encore rares, car très récentes et rarement considérées comme économiquement irréparables. Quant aux hybrides, elles se revendent assez facilement. On voit principalement des Toyota Prius de première génération et des utilitaires électrifiés. Une partie du personnel est habilitée à mettre en consignment ce type de véhicules et à déposer la batterie de tension.



Sur son pupitre, le technicien peut visualiser la liste des opérations à réaliser et des pièces à démonter.



Plusieurs ministudios permettent de photographier chaque pièce sous différents angles.



Andrien Fourmaux peut afficher un sourire radieux. À l'image de Sébastien Loeb et de Sébastien Ogier, il a marqué les esprits dès ses débuts en WRC.

# LA RELÈVE EN MARCHÉ

**Alors que Sébastien Ogier dispute sa dernière saison complète en WRC, la relève française pointe le bout de son capot. Pour son premier rallye au volant d'une WRC, le Nordiste Adrien Fourmaux a vraiment impressionné en Croatie.**

Par **Alain Pernot**

**A**vec les deux Sébastien, Loeb, puis Ogier, la France a pris l'habitude de dominer le championnat du monde des rallyes. Pensez donc : seize titres mondiaux remportés en dix-sept ans ! Même les pilotes finlandais n'ont jamais réalisé une telle razzia. Seulement voilà, les meilleures choses ont une fin : Ogier a confirmé que 2020 serait bien sa dernière saison complète en WRC. De nombreux supporters français commencent à s'inquiéter : pour quel pilote allaient-ils bien pouvoir s'enthousiasmer ? Le Rallye de Croatie, disputé fin avril, a apporté un élément de réponse très prometteur. Le Nordiste Adrien Fourmaux

y effectuait ses grands débuts au volant d'une WRC. Loin de se contenter d'emmagasiner des kilomètres, le Français a brillé en affichant un rythme impressionnant au volant de la Ford Fiesta de l'équipe M-Sport, certainement pas la voiture la plus performante du plateau. Face à trois Toyota officielles (voire quatre si l'on ajoute celle du Japonais Katsuta) et trois Hyundai d'usine, Fourmaux pouvait légitimement espérer une septième – et au mieux une sixième – place. Il termine finalement cinquième et pas en mode "épicier". Tout au long de cette épreuve que les cadors du championnat découvraient eux aussi (c'est la première fois que la Croatie est intégrée

au championnat du monde), le pilote Ford a réalisé d'excellents chronos, s'offrant même le luxe de signer deux deuxièmes temps ! Et pas dans une superspéciale insignifiante : "J'ai eu un bon feeling avec la voiture et j'étais très content de mon pilotage, déclarait-il en toute simplicité à l'arrivée de la spéciale 9, longue de 20 km. Je me suis montré prudent dans les sections piègeuses et j'ai attaqué lorsque les conditions étaient meilleures. Ensuite, j'ai commencé à perdre un peu les pneus à la fin."

**Cette excellente performance du Nordiste au volant d'une WRC a confirmé qu'il avait fait le bon choix.**

En effet, cet ancien étudiant en médecine se destinait à une carrière de chirurgien. Il a pris la décision de stopper ses études en quatrième année pour tenter pleinement sa chance en rallye, un sport qu'il pratique depuis seulement quatre ans. À l'instar de ses glorieux aînés Loeb et Ogier, c'est par l'opération Rallye Jeunes de la Fédération française du sport automobile que Fourmaux s'est révélé fin 2016, alors qu'il n'avait

Sur l'asphalte croate que tous les pilotes découvraient, Adrien Fourmaux a parfaitement exploité les 380 ch de sa Ford Fiesta WRC.



que le permis de conduire comme bagage. "J'ai préparé les sélections de Rallye Jeunes comme un examen de médecine. Avec des plots récupérés chez un copain et d'autres achetés dans un magasin de foot, je me suis entraîné sur un parking de grande surface un dimanche après-midi avec l'aide de mon frère et d'un ami." Cet entraînement sommaire ne l'a nullement empêché de remporter la finale qu'il abordait pourtant sans ambition. Le début d'une grande aventure qui ne cesse de s'accélérer depuis. Sacré champion de France junior en 2018, il a commencé à disputer des épreuves internationales dès 2019 au volant d'une Ford Fiesta en catégorie WRC2, se faisant remarquer en signant de jolis chronos ou en se livrant à une belle bataille avec l'ancien champion du monde Petter Solberg, lors des adieux du Norvégien au Rallye de Grande-Bretagne 2019.

**Les performances de ce garçon à l'enthousiasme rafraîchissant ne sont pas passées inaperçues.**

Elles n'ont en tout cas pas échappé au patron de M-Sport, Malcolm Wilson, qui lui a proposé une montée en puissance au sein de son équipe, avec des épreuves au volant d'une WRC

“ Ancien étudiant en médecine, Adrien Fourmaux se destinait à une carrière de chirurgien. Il stoppe ses études en quatrième année pour tenter pleinement sa chance en rallye. ”

Pierre-Louis Loubet, 23 ans, est l'autre espoir français évoluant en WRC.



dès cette saison. Red Bull, qui croit au talent de cet espoir au parcours atypique, le soutient aussi désormais. Tous les voyants sont donc au vert pour ce pilote de 25 ans, originaire de Seclin. La performance éclatante d'Adrien Fourmaux en Croatie a quelque peu éclipsé la présence d'un autre espoir français en WRC : le Corse Pierre-Louis Loubet, 23 ans. Le fils d'Yves Loubet, champion d'Europe des rallyes en 1984, a pourtant été champion du monde dans la catégorie WRC2 en 2019. Il a depuis arrêté ses études à Sciences Po pour rejoindre le Junior Team de Hyundai. Son planning 2020 a été très réduit du fait de la pandémie (seulement six courses, dont trois en WRC), mais il bénéficie d'un programme complet cette saison en WRC, au volant d'une i20 avec laquelle il peine à se distinguer (son meilleur résultat en mondial est une 7<sup>e</sup> place au Rallye de Sardaigne 2020). ■



## SÉBASTIEN OGIER AU TOP!

Le septuple champion du monde se souviendra longtemps de sa victoire au Rallye de Croatie! Alors qu'il s'était emparé de la tête lors de la deuxième étape, tout a été remis en question au début de la dernière journée après qu'un automobiliste a percuté le côté droit de sa Toyota Yaris WRC sur le parcours de liaison, détruisant au passage des appendices aérodynamiques (photo). Ogier a alors dû céder le commandement à son équipier Elfyn Evans. Il s'est ensuite parfaitement ressaisi lors de la dernière spéciale, pourtant abordée avec un retard de 3,9 s. Donnant son maximum, il a remporté la Power Stage (et ses points bonus) et s'est imposé au général avec seulement 6 dixièmes d'avance! Cette performance lui vaut de prendre la tête du championnat du monde, dont la prochaine épreuve se déroulera sur terre au Portugal, du 20 au 23 mai.

*C'était en  
mars 1985  
dans L'Auto-Journal...*


**EN MESURES**

**L/I/h :**  
4,62/1,77/1,40 m

**Poids :** 1 168 kg

**Puissance :**  
103 ch DIN  
à 5 500 tr/mn

**1000 m d.a. :**  
32,9 s

**V. max. :**  
187,2 km/h

**Consommation  
à 90 km/h :**  
6,25 l/100 km

Lancée en fanfare en 1984, la R25 doit faire oublier le duo R20-R30, et elle sera la voiture des officiels de Matignon et de l'Élysée...

# LA RENAULT 25 GTS À L'ESSAI

Avec l'ambitieuse R25, symbole du renouveau d'une certaine idée du haut de gamme, Renault y croit ! Mais cela ne suffira pas. Cette bonne routière, pourtant adoubee par les représentants de l'État, souffrira durant toute sa carrière d'une image écornée par une finition trop légère.

Par **Bernard Carat** (1985) / **Thomas Riaud** (2021)

## Extraits...

■ "Comme il fallait s'y attendre, la version la plus demandée de la gamme Renault 25 n'est autre que la GTS à moteur 2 l. En effet, si elle ne dispose ni des perfectionnements techniques, ni de l'équipement de sa voisine du dessus – la GTX –, son prix est plus raisonnable."

■ "Au millésime 85, la 25 GTS est proposée avec deux types de transmission, sans aucun supplément de prix : l'une à cinq vitesses à étagement normal, l'autre avec les rapports beaucoup plus longs de la TS, ce qui abaisse à sept les unités administratives."

■ "Renault a pris ainsi une décision intelligente en laissant le choix entre la nervosité et l'économie d'essence à tout prix. Nous avons

choisi d'essayer la première solution, qui préserve les performances sans pour autant pénaliser les consommations."

■ "Le Cx de cette version est annoncé à 0,30, un résultat très éloquent. Sur la bascule, nous avons trouvé un poids, avec tous les pleins, de 1 168 kg, dont 710 kg pour l'avant."

■ "Les autres caractéristiques sont maintenant bien connues, de la suspension à quatre roues indépendantes à la direction assistée, en passant par les freins mixtes à disques et tambours, fortement assistés."

■ "Pour le confort, la GTS n'est nullement la parente pauvre des versions plus coûteuses, la suspension reste aussi efficace et bien amortie, avec des débattements assez importants."



Les compteurs, astucieusement abrités par une casquette, s'avèrent très lisibles en toutes circonstances. Dommage que le plastique bon marché soit si envahissant...

“ Le moteur 2 litres, tout en alliage, est bien connu puisqu'il équipe de nombreuses voitures chez Renault, certaines Citroën CX, mais également quelques Peugeot 505. ”

## ↑ Ses qualités

### PERFORMANCES ÉLEVÉES

“Modestement, le constructeur annonce pour la 25 GTS une vitesse de 182 km/h alors qu’à Montlhéry, nous avons obtenu 187,2 km/h en 5<sup>e</sup>. Ce chiffre n’est pas bien loin des 192 km/h de la GTX, tandis qu’il faut rappeler que la 20 TS, dotée du même moteur, plafonnait un peu en dessous de 170 km/h.”

### TRÈS FAIBLES CONSOMMATIONS

“Sur la route, la GTS s’est contentée de 6,25 l à 75 km/h de moyenne sur notre circuit habituel et de 7,6 l à 103 km/h de moyenne sur un parcours comprenant, à parts égales, de belles nationales et des autoroutes. Cette dernière valeur est étonnante, car elle a été obtenue sans ménager la voiture.”

### BONNE TENUE DE ROUTE

“Comme pour la GTX, la tenue de route est bien difficile à prendre en défaut, même par temps de pluie. Un trajet à pleine charge, avec cinq personnes et le coffre plein, nous a montré que la stabilité de la 25 n’était guère affectée que par le poids transporté.”

## ↓ Ses défauts

### BLOCAGE DES FREINS

“Les freins de la voiture de l’essai ont été décevants, car les roues se bloquaient beaucoup trop facilement. Le système est pourtant le même que sur la GTX.”

### NERVOSITÉ MOYENNE

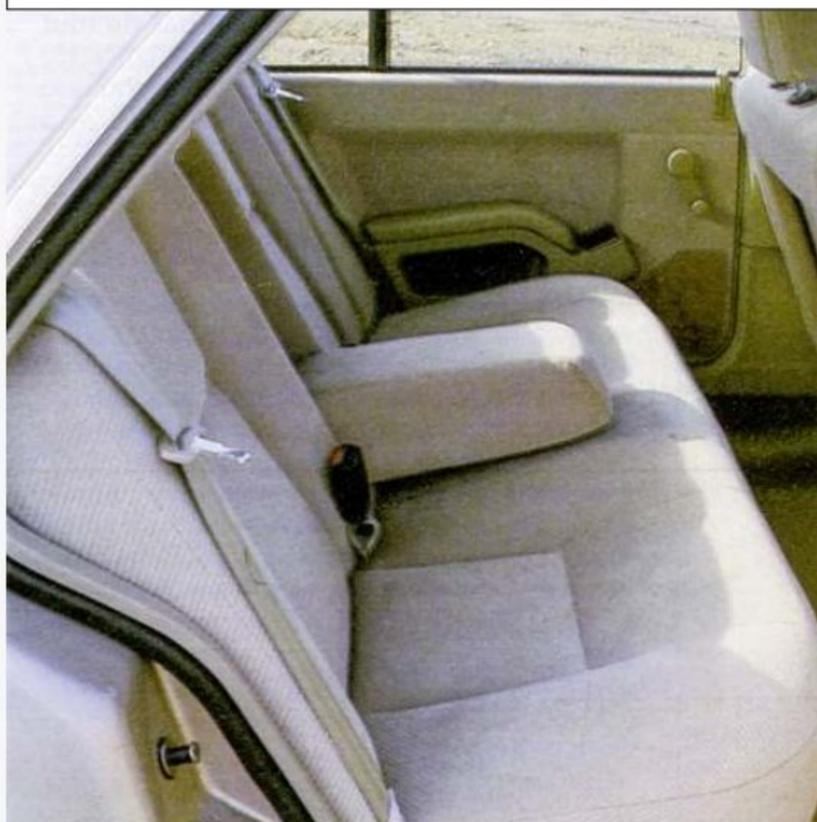
“Bien lancée, la GTS est donc très rapide, mais sa nervosité se révèle bien moins convaincante. Si l’on est pressé, il faut donc prendre le rapport inférieur mais, en conduite touristique, la 5<sup>e</sup> fait quand même preuve d’une grande souplesse.”

### FINITION TROP LÉGÈRE

“Les tissus, souvent trop clairs, paraissent un peu fragiles, tandis que la finition générale ne semble pas s’être améliorée depuis la sortie de ce modèle.”



❶ La R25 se distingue des plus classiques routières par son profil bicorps, un hayon venant coiffer la malle, pour en faire une vraie “voiture à vivre”. ❷ Outre une position de conduite parfaite, la R25 séduit par sa généreuse habitabilité, devant comme derrière, et le moelleux incomparable de ses sièges.



“ À l’usage, la voiture n’est pas vraiment paresseuse, mais elle semble souvent bien lourde à relancer. ”



❶ Le coffre propose un volume correct de 410 dm<sup>3</sup> et on peut le transformer très facilement. ❷ À l'instar de la plus modeste R11, la R25 adoptera un grand hayon coiffé d'une "bulle". ❸ Ce 4 cylindres 2.0 tout en alliage léger développe 103 ch à 5500 tr/mn. Il comporte un arbre à cames en tête entraîné par courroie et un carburateur double corps.



## Extraits...

■ "Les consommations sont vraiment très économiques par rapport à la cylindrée, au poids et au volume. Une fois n'est pas coutume, nous avons mesuré un chiffre inférieur à celui utilisé dans la publicité!"

■ "Le niveau sonore à l'intérieur n'est pas du tout élevé, sauf à certains régimes de résonance du moteur: le sonomètre indique 67 dB à 60 km/h, 69,5 dB à 90 km/h et 74,5 dB à 130 km/h."

■ "La largeur intérieure est toujours aussi appréciable et les sièges restent bien rembourrés. Un peu trop même au goût de certains. Sur cette version, le volant est aussi réglable, ce qui, avec le bon recul des sièges, permet aux personnes de grande taille de trouver une bonne position de conduite."

■ "La 25 GTS n'est pas du tout une version pauvre ou dépouillée comme celles que les constructeurs nous proposaient autrefois, en bas de gamme."

■ "Les responsables de la marque ne semblent pas avoir compris que pour s'imposer réellement sur les marchés d'exportation, la 25 doit impérativement faire des progrès en finition et en présentation, surtout à l'intérieur. Les critiques que nous avons formulées en ce sens à la sortie de cette voiture, voici plus d'un an, n'ont toujours pas été prises en compte."



Par Thomas Riaud

## Vu d'aujourd'hui

Les hauts de gamme Renault se suivront sans jamais parvenir à inquiéter les références du segment, essentiellement germaniques. Malgré leurs atouts respectifs, Safrane, Vel Satis et, aujourd'hui, Talisman restent loin derrière. Et n'espérez pas un revirement dans les années à venir. Avec le désintérêt croissant pour les berlines traditionnelles, et alors que la bataille du CO<sub>2</sub> formate désormais le cahier des charges de nos voitures, il ne fait aucun doute que l'on ne reverra pas de sitôt un grand haut de gamme à la française signé du Losange...

# FORD KUGA

Lancée en 2020, la 3<sup>e</sup> génération de Kuga se distingue de ses concurrents SUV compacts entre autres par une gamme très large mêlant plusieurs niveaux d'hybridation : un configurateur s'imposait pour y voir plus clair !

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre

**E**ssence, diesel, micro-hybridation 48 V, "hybride simple" ou hybride rechargeable, 2 ou 4 roues motrices, boîte manuelle, automatique ou façon CVT : le Kuga 3<sup>e</sup> du nom fait très fort sur le choix des motorisations qu'il propose mais également des transmissions, le tout s'accompagnant de 5 finitions différentes ! C'est bien simple : aucun

autre SUV compact n'offre un panel aussi large ! Mais ce n'est pas son seul atout : le Kuga se montre par ailleurs spacieux (heureusement car il fait tout de même plus de 4,60 m de long), pratique avec sa banquette arrière coulissante de série dès le premier niveau de finition, bien placé en tarif, et sa version hybride rechargeable affiche une belle autonomie électrique

doublée d'une sobriété étonnante même batterie vide. La version appelée "FHEV" (Full Hybrid Electric Vehicle) est en fait une hybride simple, façon Prius. D'ailleurs, le Kuga partage plusieurs brevets avec Toyota sur la partie hybride (simple ou rechargeable), aussi bien sur les moteurs que sur la transmission, mais les pièces viennent bien de chez Ford.

## LA GAMME

Moteurs/Prix	Trend	Titanium ♥	ST-Line	ST-Line X	Vignale	Bonus/Malus écologique	
Essence	1.5 EcoBoost 120	27 000 €	30 000 €	-	-	-	Malus de 540 à 818 € (de 150 à 153 g/km de CO <sub>2</sub> )
	1.5 EcoBoost 150	-	31 000 €	33 000 €	35 400 €	38 000 €	Malus de 450 à 818 € (de 149 à 153 g/km de CO <sub>2</sub> )
Hybride	2.5 Duratec 190 FHEV ♥	-	37 000 €	39 000 €	41 400 €	44 000 €	Malus de 0 à 100 € (de 128 à 135 g/km de CO <sub>2</sub> )
	2.5 Duratec 225 PHEV ♥	-	40 000 €	42 000 €	44 400 €	47 000 €	Bonus 2 000 € (32 g/km de CO <sub>2</sub> )
Diesel	1.5 EcoBlue 120	28 000 €	31 000 €	33 000 €	35 400 €	38 000 €	Malus de 0 à 260 € (de 123 à 143 g/km de CO <sub>2</sub> )
	2.0 EcoBlue 150 mHEV ♥	-	34 000 €	36 000 €	38 400 €	41 000 €	Malus de 0 à 50 € (de 127 à 123 g/km de CO <sub>2</sub> )
	2.0 EcoBlue 190 AWD ♥	-	37 000 €	39 000 €	41 400 €	44 000 €	Malus de 540 à 983 € (de 150 à 155 g/km de CO <sub>2</sub> )





La planche de bord du Kuga, tout à fait moderne, alterne une partie haute assez flatteuse et une partie basse moins soignée, comme certains assemblages.

## LES MOTEURS

### ESSENCE

#### 1.5 EcoBoost 120

Le moteur essence d'entrée de gamme est un 3 cylindres avec désactivation partielle à faible charge. Il permet l'accès au Kuga à 27 000 € en finition Trend.

#### 1.5 EcoBoost 150

Il s'agit du même bloc que le précédent, de même couple mais gonflé à 150 ch. Il ne coûte que 1 000 € de plus que le précédent à équipement équivalent et ne consomme pas plus avec de meilleures performances.

### HYBRIDE

#### 2.5 Duratec 190 FHEV ♥

Cette version peut rouler à l'électricité seule mais sur des distances très courtes. La partie thermique est assurée par un 4 cylindres 2,5 l atmo de 152 ch. Existe en 2 ou 4 roues motrices pour 2 000 € de plus.

#### 2.5 Duratec 225 PHEV ♥

Cette version hybride rechargeable développe en puissance cumulée 225 ch. La partie thermique est toujours constituée du 2,5 l, mais cette fois la batterie, de plus de 14 kWh, permet selon nos mesures d'atteindre 50 km en tout-électrique : un très bon score.

### DIESEL

#### 1.5 EcoBlue 120

Ce 4 cylindres diesel se voit étonnamment proposé en boîtes manuelles ou automatiques pour 2 000 € de plus, ces dernières ayant droit à un malus écologique.

#### 2.0 EcoBlue 150 mHEV ♥

Le cran du dessus utilise une micro-hybridation ayant pour but principal de faire baisser les consommations : mission à moitié accomplie puisque si ce Kuga diesel de 150 ch est bien l'un des plus sobres de sa catégorie, il est quand même battu par l'Ateca TDi 150, également plus vélocé.

#### 2.0 EcoBlue 190 AWD ♥

Le diesel le plus puissant n'est vendu qu'avec une boîte auto à 8 rapports et la transmission intégrale. Mais les consommations ne sont pas trop en hausse par rapport à la version diesel 150 ch, malgré le poids de l'intégrale.

## LES TRANSMISSIONS

### BOÎTE MANUELLE

La boîte manuelle, toujours à 6 rapports, est proposée sur les petites motorisations essence et diesel de 120 et 150 ch. Sur la version diesel de 150 ch, l'étagement permet de bonnes reprises, aidées par la micro-hybridation.

### BOÎTE AUTOMATIQUE

La boîte automatique à 8 rapports est imposée sur le diesel 190 ch mais proposée en option

sur le petit diesel de 120 ch. Il s'agit d'une boîte à convertisseur de couple.

### ECVT

C'est le nom donné par Ford à la transmission à train épicycloïdal des Kuga FHEV et PHEV, qui fait penser en sensation de conduite à une boîte CVT et évoque les Toyota hybrides. Très agréable en ville et en conduite coulée, un peu moins en conduite rapide...

**L/l/h/empattement : 4,61/1,88/1,68/2,71 (longueur : 4,63 sur ST-Line et Vignale)**

MOTEURS ESSENCE	1.5 ECOBOOST 120	1.5 ECOBOOST 150
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 5500	150 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1600	240 à 1600
<b>Performances</b>		
Vitesse maxi (km/h)	184 <sup>(1)</sup>	195 <sup>(1)</sup>
Accélération 0 à 100 km/h (s)	12,3 <sup>(1)</sup>	9,7 <sup>(1)</sup>
Reprise 90 à 130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> ou D (s)	NC	NC
<b>Budget</b>		
Consommation moyenne (l/100 km)	de 6,6 à 6,8 <sup>(1)</sup>	de 6,6 à 6,7 <sup>(1)</sup>

(1) Données constructeur.

MOTEUR HYBRIDE	2.5 DURATEC 190 FHEV	MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE	2.5 DURATEC 225 PHEV
Puissance maxi cumulée (ch à tr/mn)	190	Puissance maxi cumulée (ch)	222
Couple maxi (Nm)	200 (thermique) + 235 (électrique)	Couple maxi (Nm)	200 (thermique) + 230 (électrique)
<b>Performances</b>		<b>Performances</b>	
Vitesse maxi (km/h)	192	Autonomie électrique (km)	50
Accélération 0 à 100 km/h (s)	9,6	Vitesse maxi (km/h)	191
Reprise 90 à 130 km/h en Drive (s)	7,9	Accélération 0 à 100 km/h (s)	9,4
<b>Budget</b>		Reprise 90 à 130 km/h en Drive (s)	7,4
Consommation moyenne (l/100 km)	7	<b>Budget</b>	
		Consommation moyenne (l/100 km)	0 à 6,7 <sup>(2)</sup>

(2) Batterie pleine à batterie vide.

MOTEURS DIESEL	1.5 ECOBLUE 120	2.0 ECOBLUE 150 MHEV	2.0 ECOBLUE 190 AWD
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 4000	150 à 3500	190 à 3500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1750	370 à 2000	400 à 2000
<b>Performances</b>			
Vitesse maxi (km/h)	180 <sup>(3)</sup>	193	205
Accélération 0 à 100 km/h (s)	11,7 <sup>(3)</sup>	9,7	9
Reprise 90 à 130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> ou D (s)	NC	9/10,8/13,8	8,3
<b>Budget</b>			
Consommation moyenne (l/100 km)	de 4,7 à 5,4 <sup>(3)</sup>	6,1	6,8

(3) Données constructeur.

**ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS**

4 vitres électriques, 6 airbags, aide au maintien dans la voie, aide au stationnement avant et arrière, allumage automatique des feux, antibrouillard avant, banquette arrière coulissante, chargeur à induction pour téléphone compatible, climatisation manuelle, écran central tactile 8 pouces avec Android Auto et Apple CarPlay, feux avant diurnes à LED, freinage automatique d'urgence avec détection piétons, GPS Europe, rétroviseurs extérieurs chauffants et rabattables électriquement, radio avec 6 HP, surveillance de la pression des pneus.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Trend	Titanium	ST-Line	ST-Line X	Vignale
Accès à bord et démarrage sans clé	-	Série	Série	Série	Série
Caméra de recul	-	Série	Série	Série	Série
Climatisation automatique bizona	-	Série	Série	Série	Série
Combiné d'instruments numérique	-	Série	Série	Série	Série
Détecteur de pluie	-	Série	Série	Série	Série
Hayon électrique	-	-	-	Série	Série
Jantes alliage 17 pouces	-	Série	-	-	-
Jantes alliage 18 pouces	-	-	Série	Série	Série
Pack Assistance <sup>(1)</sup>	-	1 300 €	1 300 €	1 300 €	1 300 €
Pack Techno (affichage tête haute + phares 100% LED)	-	1 650 €	1 650 €	1 650 €	1 650 €
Peinture métallisée	-	-	-	-	Série
Rétroviseur intérieur automatique jour/nuit	-	Série	Série	Série	Série
Sellerie cuir avec sièges avant et volant chauffants	-	-	-	-	Série
Siège conducteur à réglages électriques	-	-	-	Série	Série
Sièges avant et volant chauffants	700 €	700 €	700 €	700 €	Série
Système audio haut de gamme avec 10 HP	-	-	-	Série	Série
Toit ouvrant panoramique	-	1 300 €	1 300 €	1 300 €	1 300 €

(1) Comprend le détecteur de fatigue, la surveillance des angles morts, la lecture des panneaux, la caméra d'aide au stationnement avant, le régulateur de vitesse adaptatif, l'aide au centrage dans la voie (sur boîtes automatiques).



❶ Le Kuga accueille bien ses passagers arrière qui profitent d'une banquette coulissante de série dès le premier niveau de finition. ❷ Le coffre fait partie des bons points de ce Kuga avec 479 dm<sup>3</sup> banquette reculée et plus de 600 dm<sup>3</sup> banquette avancée. Les chiffres restent bons même sur les versions hybrides. ❸ Sur les versions à boîte automatique, pas de levier de vitesses, il est remplacé par cette molette. ❹ L'écran central tactile de 8 pouces est de série sur toutes les finitions. Sur les versions hybrides comme ici, il comporte des menus spécifiques. ❺ Le combiné d'instruments numérique apparaît à partir de la finition Titanium.



**LES FINITIONS**

**TREND**

La finition d'entrée de gamme n'est disponible que sur les petites motorisations de 120 ch, essence ou diesel. Elle n'est pas dépouillée puisqu'elle "offre" de série des éléments habituellement réservés à des niveaux de gamme plus élevés, comme le GPS.

La banquette coulissante est aussi de la partie. En revanche, plusieurs options ne sont pas accessibles avec cette finition.

**TITANIUM (TREND + 3 000 €)** ❤️

Dès ce niveau, l'équipement s'étoffe nettement et reçoit notamment le combiné d'instruments numérique (à aiguilles sur Trend), tandis que la climatisation devient automatique. Outre les équipements cités, la présentation extérieure est plus soignée avec des barres de toit aluminium et des roues qui ne changent pas de diamètre (17 pouces) mais qui s'offrent des jantes alliage.

**ST-LINE (TITANIUM + 2 000 €)**

Il s'agit de la finition "sportive" du Kuga, qui reçoit des jantes alliage de 18 pouces associées à une suspension un peu plus ferme que sur Titanium. Le reste est surtout d'ordre esthétique avec une double sortie d'échappement, un kit carrosserie spécifique, un volant à méplat ou des surtapis avec surpiqûres rouges...

**ST-LINE X (ST-LINE + 2 400 €)**

Cette finition garde l'esprit "sportif" de la précédente et y ajoute les phares "intelligents" (passage automatique feux de route / feux de croisement), un hayon électrique, un siège conducteur électrique et un système audio amélioré. Bizarrement, il faut attendre ce niveau de finition pour avoir de série la sécurité enfant avec verrouillage électrique des portes arrière depuis l'avant.

**VIGNALE (ST-LINE X + 2 600 €)** ❤️

Du nom d'un carrossier italien (prononcez "Vignalé") : il s'agit de la finition haut de gamme de Ford avec une peinture métallisée et la sellerie cuir de série. Pour avoir un Kuga "de luxe", en quelque sorte...



Le Kuga propose deux versions à transmission intégrale : l'une avec le diesel de 190 ch, l'autre avec l'hybride simple FHEV de 190 ch également.



Avec plus de 4,60 m de long, le Kuga est l'un des plus grands dans la catégorie des SUV compacts.

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### PACK ASSISTANCE (1 300 €)

Ce pack inaccessible sur la finition Trend regorge d'équipements d'aide à la conduite dont le détecteur de fatigue, la surveillance des angles morts, la lecture des panneaux de limitation de vitesse, la caméra d'aide au stationnement avant, le régulateur de vitesse adaptatif, l'aide au centrage dans la voie (sur boîtes automatiques). Il y ajoute l'ingénieux système de protection des bords de portes dans les parkings étroits et un système de parking automatique.

Domage tout de même que tout cela ne soit pas de série, au moins sur une des finitions haut de gamme. Mais au vu de la diversité des équipements proposés, le prix nous paraît très raisonnable.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### PACK TECHNO (1 650 €)

Également inaccessible sur la finition Trend, il comprend l'affichage tête haute et les feux avant 100 % LED : le prix, cette fois, paraît exagéré... Et là aussi, dommage que les feux avant 100 % LED ne soient pas de série, au moins sur une des finitions haut de gamme.

**DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ**

### TOIT OUVRANT PANORAMIQUE (1 300 €)

Certains aiment le puits de lumière qui rend l'ambiance à bord plus chaleureuse, d'autres n'y voient qu'un poids en plus avec un centre de gravité plus haut. Choisissez votre camp, mais Ford a la bonne idée de proposer un toit vitré qui est ouvrant : ce n'est pas toujours le cas.

**DES GOÛTS ET DES COULEURS...**

## LES TEINTES

### Peintures non métallisées



Bleu Abysses  
(série sauf Vignale)

Blanc Glacier  
(250 € sauf Vignale)

### Peintures métallisées



Bleu Azur  
(650 € sauf Vignale)

Fashion Gris  
Magnetic (650 €  
sauf Vignale)

Gris Solar  
(650 €, gratuit  
sur Vignale)



Noir Agate  
(650 €, gratuit  
sur Vignale)

Rouge Lucid  
(950 €, 300 €  
sur Vignale)

Blanc Platinum  
(300 € sur  
Vignale)

## LES JANTES



Jantes alliage  
17 pouces Shadow  
Silver (1 000 € sur Trend)



Jantes alliage  
18 pouces Magnetic  
(800 € sur Titanium)



Jantes alliage  
19 pouces Design Sport  
(450 € sur ST-Line  
et ST-Line X)



Jantes alliage  
19 pouces Premium  
Luster Nickel  
(1 250 € sur Titanium  
sauf PHEV, 450 € sur  
Titanium PHEV)



Jantes alliage  
20 pouces Premium  
Pearl Grey (1 250 € sur  
ST-Line X et Vignale)



## NOTRE CHOIX FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV TITANIUM

(40 000 € hors options, bonus 2 000 €)

Difficile d'en choisir un parmi cette large gamme, mais la version hybride rechargeable sort du lot pour nous, à la fois par son autonomie électrique vérifiée par nos soins à 50 km et sa sobriété étonnante même batterie vide, le tout sans prendre la grosse tête côté tarif puisque, bonus compris, vous l'aurez à moins de 40 000 € dans cette version Titanium déjà bien équipée. Juste une précision : malgré ses 225 ch, ne le prenez surtout pas pour un sportif!

# CITROËN C5 AIRCROSS

Ce SUV aux formes arrondies est un champion du confort. Revers de la médaille, il manque un peu de dynamisme sur route. Sa fiabilité, quant à elle, est meilleure en diesel qu'en essence.

Par Didier Laurent

**E**n utilisant la même plate-forme que les Peugeot 3008 et 5008 de deuxième génération, le C5 Aircross s'est ouvert les portes de la technologie. Désormais disponible en hybride rechargeable, il se dote également des derniers moteurs du groupe PSA, à la fois agréables à conduire et économes en carburant. Tourné vers le confort, il reçoit des amortisseurs à butée hydraulique, qui donnent un effet "tapis volant" et qui suppriment de la chaussée un grand nombre d'aspérités. En revanche, le dynamisme routier et les sensations délivrées par la direction sont en retrait, même si la tenue de route reste rassurante. À l'intérieur, le C5 Aircross est doté d'une sellerie moelleuse de bonne qualité, et de sièges recouverts d'un tissu épais qui prodigue une sensation agréable. La sellerie cuir n'est pas, dès lors, le meilleur choix. L'habitacle réserve d'autres bonnes surprises, tels des espaces de rangement nombreux et vastes, mais aussi trois sièges indépendants et coulissants à l'arrière, comme à bord d'un monospace. En occasion, l'offre est large, en essence et en diesel, voire en hybride rechargeable et donc à des tarifs beaucoup plus élevés. Dans tous les cas, n'hésitez pas à choisir une boîte automatique EAT8, modèle de douceur et d'agrément, qui convient très bien à la voiture.

CITROËN C5 AIRCROSS		Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	PureTech 130	130	7,5 (EAT8)	Un moteur 1.2 à 3 cylindres, ça peut paraître juste pour un véhicule de cette taille et de ce poids. Mais il ne s'en sort pas si mal. Pour les petits rouleurs, néanmoins.
	PureTech 180	180	8,5	Un honnête 4 cylindres turbo, agréable à conduire, mais dont les performances ne correspondent pas à la puissance affichée. Consommation assez élevée.
Hybride rechargeable	Hybrid 225 EAT8	225	de 3,6 à 7,7 (batterie pleine à batterie vide)	Le moteur PureTech 180 avec une machine électrique permettant de faire quelques kilomètres en zéro émission. Forcément la version la plus chère.
	<b>BlueHDi 130</b>	<b>130</b>	<b>6,2 (EAT8)</b>	<b>La bonne version pour la famille, économique à la pompe et agréable à l'usage, notamment avec la boîte de vitesses EAT8. C'est notre choix, même si le diesel va peu à peu être interdit dans les centres-villes.</b>
Diesel	BlueHDi 180	180	7	Ce moteur n'est plus commercialisé depuis 2020, mais peu importe : en occasion, il vaut le détour par sa puissance et sa disponibilité. Pour ceux qui font des longs trajets, il peut se justifier.



## LES INFOS CLÉS

Essence :

à partir de 20 000 €

Diesel : à partir de 20 000 €

Hybride rechargeable : à partir de 32 000 €

Génération : première

Commercialisation : septembre 2018

Type de carrosserie : SUV

Nombre d'exemplaires en circulation : 72 000

## NOTRE CHOIX Citroën C5 Aircross BlueHDi 130 EAT8 Shine

de 2019

1<sup>er</sup> prix prospecté : **23 000 €**  
50000 km

### LA TECHNIQUE

#### Moteur

Puissance maxi	130 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres diesel, turbo
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm <sup>3</sup> /6 CV
Transmission	aux roues AV
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

#### Châssis

Diamètre de braquage	10,7 m
Pneumatiques	235/55 R 18

#### Dimensions

L/l/h/empattement	4,50/1,97/1,69/2,73 m
Poids/tractable freiné	1550/1450 kg

### LA CONDUITE

#### Performances/Freinages

1000 m d.a.	33,9 s
De 0 à 100 km/h	12,2 s
90 à 130 km/h (en Drive)	11,2 s
Vitesse maxi	181 km/h
Freinage à 90/130 km/h	33/66 m

### LA VIE À BORD

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	10 à 24 cm <sup>(1)</sup>
Largeur aux coudes AV/AR	149/149 cm
Volume coffre	615 à 755 dm <sup>3</sup> <sup>(1)</sup>

(1) Selon la position des sièges arrière coulissants.

### LE BUDGET

Assurance : 813 € <sup>(2)</sup>	Carte grise : 199,80 € <sup>(3)</sup>
----------------------------------	---------------------------------------

#### Consommations

Moyenne	6,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,4/6/6,3 l/100 km
Autonomie/réservoir	854 km/53 l

(2) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30% de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade.

(3) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval.

#### Coût de l'entretien

Amortisseurs AV <sup>(4)</sup>	403 €	Distribution <sup>(6)</sup>	370,68 €
Amortisseurs AR <sup>(4)</sup>	335 €	Embrayage	616 €
Disques AV <sup>(4)</sup>	342 €	FAP	1260 €
Disques AR <sup>(4)</sup>	165 €	Pneus <sup>(4)</sup>	275 €
Plaquettes AV <sup>(5)</sup>	195 €	Feu AV	1076 €
Plaquettes AR <sup>(5)</sup>	123 €	Feu AR	215 €
Filtre à air	33 €	Bouclier AV	713 €
Filtre à huile	18 €	Bouclier AR	633 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(4) La paire. (5) Le jeu. (6) Avec pompe à eau.

## LE BILAN FIABILITÉ

Quelques soucis de jeunesse, surtout en essence, et une boîte de vitesses mécanique perfectible. Pour le reste, tout va bien ou presque, avec quelques problèmes de qualité intrinsèques sur la partie électronique et un système d'infodivertissement médiocre pour le segment.

## LES PANNES

### IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

#### MOTEUR 1.2 PURETECH

Défaillance de la boîte de vitesses manuelle à six rapports, avec plusieurs causes possibles. Également, des problèmes sur les synchros et pignons des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> rapports, qui génèrent des difficultés de passage des rapports. Le défaut a été réglé en usine au début de l'année 2020.

#### MOTEUR 1.6 PURETECH

À-coups de fonctionnement à l'accélération, difficultés de démarrage. Ce problème s'accompagne de l'allumage d'un voyant d'anomalie moteur. Une reprogrammation du boîtier de gestion moteur peut améliorer la situation, mais le problème peut être physique et concerner le papillon des gaz ou la pompe de carburant haute pression.

#### MOTEUR 1.6 PURETECH

Refus de démarrage. Cette fois, il faut reprogrammer le boîtier BSI (Boîtier de Servitude Intelligent, qui est un peu l'ordinateur central de la voiture) et faire un nouveau calibrage de l'analyseur d'huile. Cela implique une vidange et un remplacement du filtre à huile.

#### MOTEUR 1.5 DIESEL

Les propriétaires ont reçu un courrier (non recommandé, il ne s'agit pas d'un rappel) pour une mise à jour du boîtier de gestion moteur. Cette action fait suite à des plaintes concernant l'allumage intempestif d'un voyant d'anomalie moteur. Bien apporter les deux clés du véhicule lors des mises à jour électroniques.

## AUTRES DÉFAILLANCES

#### COLONNE DE DIRECTION

Elle peut prendre du jeu et cela se ressent au volant. Des bruits peuvent également se faire entendre. Il s'agit d'un défaut de fabrication identifié chez un fournisseur. Le tir a été corrigé en production à compter de la fin octobre 2019. Le cas échéant, la colonne de direction est remplacée sous garantie.

#### CLIMATISATION

Faiblesse du compresseur, l'air froid ne sort plus. Cette panne concerne plus largement les versions diesel des deux premiers millésimes. Le problème vient d'une dérive fournisseur, rien d'autre à faire que de remplacer la pièce.

#### MOTEUR 1.5 DIESEL

Moteur assez sonore et bruit anormal de la distribution. La courroie couine. Gênant mais pas grave sur le plan mécanique. Les concessionnaires disposent d'une note technique pour remédier au problème. Par ailleurs, tendance exagérée au calage lors du démarrage. Un faisceau moteur serait en cause.

#### VITRES ÉLECTRIQUES

Descente intempestive des vitres électriques. Se produit généralement au déverrouillage de la voiture, voire à la mise du contact, mais a priori pas en roulant. Il s'agit d'un défaut de programmation sur la centrale de gestion des vitres. Souvent, la pièce qui commande les lève-vitres doit également être remplacée.

## LES RAPPELS

### MAJEURS

#### FILTRE À PARTICULES (AVRIL 2021)

Ce rappel concerne uniquement le moteur 2.0 BlueHDi 180, qui pourrait dépasser le taux d'émission de particules fixé par les normes. Il s'agit d'un défaut identifié sur le filtre à particules, qui deviendrait moins performant avec le temps. Il doit donc être remplacé. Ce rappel vise également un peu plus de 6000 Peugeot (308, 508, 3008, 5008), 400 Opel Grandland X et 1800 DS 7 Crossback. Citroën n'a pas été en mesure de fournir la moindre information sur le sujet, mais

toutes les voitures concernées ont été fabriquées en 2017 et 2018.

#### ATTACHE-REMORQUE (MARS 2020)

Les deux boulons qui fixent l'attache de la remorque sur la voiture peuvent dans certains cas se briser. La rotule, et éventuellement l'objet tracté, peuvent alors de désolidariser de la voiture, notamment en roulant... Les boulons sont remplacés lors de l'opération après-vente. Les modèles concernés ont été fabriqués entre le 18 septembre et le 28 octobre 2019.

### MINEURS

#### Attache-remorque (mars 2021)

Second rappel sur le sujet : sur certains C5 Aircross assemblés entre le 4 et le 21 décembre 2020, soit un peu plus de 1100 voitures au total, c'est cette fois

l'ensemble du système de traction qui peut être défectueux. Dans certains cas, il pourrait se détacher, notamment lorsque la voiture tracte... Il doit être vérifié, voire remplacé après examen.

# AMV

L'ASSURANCE DES DEUX-ROUES QUI PRÉFÈRENT  
QUAND C'EST **PAS CHER.**

NAVIGUER  
SUR UN BATEAU  
EN ÉPONGE



PAYER CHER  
VOTRE ASSURANCE



  
**SCOOTER 125**  
dès **16,10 €** /mois\*  
vol/incendie inclus

➤ Testez nos tarifs sur **AMV.FR**

# ROULER DIFFÉRENT

Rouler différent est l'une des raisons pour lesquelles on choisit de vivre sur deux roues. Un univers qui, comme le reste, évolue avec son temps, et qui nous propose une multitude de scooters au guidon desquels on se sent effectivement tout autre, ne serait-ce que par les plaisirs qu'ils apportent.

Par Ivan Magot

**E**n attendant que les batteries multiplient leur autonomie, divisent leur temps de charge, subissent un régime sévère et optimisent leur tarif, les scooters et autres motos classiques ont la belle vie. Malgré tout, l'énergie électrique colle parfaitement aux deux-roues, parce qu'ils sont légers et bien moins consommateurs de watts que les automobiles, tout en profitant de la nervosité liée

au moteur électrique, généreux en couple. D'où la présence dans ces pages de deux d'entre eux. En l'occurrence, le Peugeot e-Ludix, équivalent 50 cm<sup>3</sup>, "Mobylette" des temps modernes pour les plus de 14 ans ou ceux, de plus en plus nombreux, privés de permis. À ses côtés, Seat propose le MÓ, équivalent 125 cm<sup>3</sup>, dont on compte sur l'autonomie annoncée de 137 km pour disposer d'un vrai rayon d'action. Tout cela n'est pas encore parfait, mais progresse vite. L'arrivée d'une marque

comme Seat dans le domaine en est une preuve. Nous avons cependant conservé les valeurs sûres, tels que les Piaggio Vespa Primavera (plus mignon, tu meurs!), Kymco X-Town City, véritable GT au plancher plat pratique, et Yamaha NMax qui, dans cette dernière évolution, se place comme l'inévitable roi des villes, voire de la route. Bref, si l'électricité pointe le bout de son nez avec malice, les maîtres du jeu, à moteur classique, restent encore les plus homogènes et les plus polyvalents.



## PLUS

Garantie de 5 ans  
Rapport prestations-prix  
Facilité, stabilité  
Freinage couplé puissant  
Grand coffre et plancher plat  
Bonnes reprises et allonge moteur

## MOINS

Protection du buste  
et des mains  
Fermeté des amortisseurs arrière  
Position pour les grands  
Poids sensible  
Pas d'ABS



Équilibré, homogène et pratique, le X-Town City présente une polyvalence intéressante, mais il aurait gagné à disposer de meilleurs amortisseurs arrière.

Un tableau de bord bien connu qui aurait mérité un petit lifting. Toutefois, il est lisible, informatif et dénué d'applications de toutes sortes.

**KYMCO** X-Town City 125 **3799 €**

PHOTOS MEDIA PROD

# À l'ancienne

Simple, facile, capable d'ouvrir ses horizons tout en restant pratique, le X-Town City a été revisité pour disposer d'un plancher plat. Scooter GT aux idées larges, ce Kymco est aussi moins cher d'environ 1 500 € que ses concurrents japonais, certes mieux dotés.

**B**ien que plus abordable que beaucoup d'autres scooters GT, le X-Town City ne semble pas fait au rabais. Certes, la finition est un ton en dessous des meilleurs, mais il propose une dotation plutôt complète et sérieuse. À l'image de son grand coffre (il reçoit un intégral et nombre de babioles) pourvu d'une veilleuse, d'une prise 12 V et d'un vérin hydraulique, ou encore de ses leviers de frein agréablement réglables. De même, s'il n'impose pas d'application pour

communiquer avec votre smartphone (ce qui n'a rien de raisonnable sur deux roues), il présente une prise USB sous un cache au centre du guidon. Surtout, avec son désormais vaste plancher plat (le taïwanais en était privé jusqu'ici), dont le crochet permet d'arrimer un gros sac, il est très pratique. La position de conduite sera plus adaptée aux gabarits moyens, ceux dépassant 1,80 m ayant les jambes trop repliées, avec un manque de recul dû à la selle à deux étages. De même, le poids est trop



sensible, notamment sur les manœuvres lentes. Heureusement, le monocylindre refroidi par eau est vaillant, malgré un petit temps de réponse sur les tout premiers mètres. Il s'étoffe ensuite promptement pour proposer de très bonnes reprises et une allonge sur les voies rapides qui lui permet d'atteindre, voire de dépasser les 120 km/h compteur. Facile en ville grâce à ses roues de 13 pouces, le Kymco est aussi chez lui sur la route où il s'avère rigide, assez précis et stable. Enfin, le freinage est excellent. Le levier gauche regroupe l'avant et l'arrière (piston central + piston arrière; puissance et mordant suffisants), tandis que le droit gère les deux pistons avant. Attention à lui sur le mouillé, ça freine fort, sans ABS.

## EN CHIFFRES

Données constructeur

**La technique** Puissance maxi : ■ 12,9 ch à 8750 tr/mn • Couple maxi : ■ 11,6 Nm à 7000 tr/mn • Empattement : 1513 mm • Hauteur de selle : ■ 765 mm • Poids : ■ 179 kg

**La conduite** Vitesse maxi : ■ 120 km/h • Freinage : ■ couplé, disques AV/AR

• Roues AV/AR : 13 pouces

**Le budget** Consommation annoncée/de l'essai : ■ 3/4 l/100 km • Réservoir : ■ 10,5 l

• Assurance 1 an\* : 248 €

\* Tarif annuel valable au 16/03/21 pour un assuré de 35 ans, 16 ans de permis moto ou auto, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Toulouse, tous risques (RC, assistance juridique, vol-incendie, casque, gants, gilet airbag).

### Le bilan aj ★★★★★

Bien que revu en profondeur, le X-Town City conserve son bon rapport prestations-prix. Il manque encore un peu de confort et pèse son poids, mais la bonne allonge et son très pratique plancher plat en font un grand polyvalent. Atout fort : sa garantie de 5 ans.

**Week-end ou vacances,  
louez en ligne sur [yamaha-rent.fr](http://yamaha-rent.fr)**

Yamaha Rent, l'offre de location courte durée de motos et scooters proposée par Yamaha Motor, dispose d'un réseau de plus de 30 agences de location agréées réparties partout en France. N'attendez plus : réservez dès maintenant votre deux-roues motorisé à partir de 49 €/jour\*.

**Y** YAMAHA MOTOR **U SERVICES** | **YAMALUBE** | **MY GARAGE** BUILDING BIKES TO BELIEVE IN | **MY RIDE**

**YOU RENT** YAMAHA MOTOR

\*Voir conditions sur le site [Yamaha-rent.fr](http://Yamaha-rent.fr) - Rent : Location

# En cas de besoin

Équivalent 50 avec moteur électrique, le Peugeot e-Ludix séduira les jeunes de 14 ans comme les plus âgés en mal de permis. Une "Mobylette" moderne, légère, facile, équilibrée, mais fatalement limitée en vitesse (45 km/h) et en autonomie.

Initialement présenté avec un moteur thermique, le Ludix a vite séduit par sa légèreté et sa simplicité. D'où cette version électrique

avec laquelle on retrouve l'essentiel du dynamisme Ludix. Les roues de 14 pouces sont parfaites pour ce petit format de 88 kg, en apportant à la fois précision, stabilité et agilité. Le confort est acceptable, malgré une fermeture sensible de l'arrière, et le freinage (classique sans ABS, attention sur le mouillé) est aussi mordant que puissant. En revanche, les 11 kg de la batterie placée sous la selle relèvent le

centre de gravité, ce qui se sent. On peut l'emporter (manipulation aisée, recharge à 100% en moins

de 4 h) pour la recharger chez soi ou au bureau. Les accélérations sur les premiers mètres sont d'un dynamisme plaisant, qui permet de ne pas

rester englué parmi les scooters environnants. À ce sujet, l'e-Ludix propose quatre modes électriques, avec une marche arrière, une position économique qui le rend d'une mollesse dangereuse (zéro reprise), le mode Cruise intermédiaire (un poil plus nerveux) et, enfin, le mode Boost, qui reste le plus adapté, mais aussi le plus gourmand. Car qui dit électrique dit autonomie, et là, ça coince. Celle-ci étant don-

née pour 50 km, on atteint assez facilement 30 à 35 km en jouant avec les différentes possibilités,

## PLUS

Légèreté et comportement  
Démarrages toniques (en mode Boost)  
Position de conduite  
Confort honnête  
Freinage puissant  
Batterie amovible  
Marche arrière

## MOINS

Autonomie trop juste  
Protection minimaliste  
Finition moyenne  
Zéro aspect pratique  
Tarifs d'assurance

L'écran est à la fois simple et lisible, et les réglages sont intuitifs. En revanche, il devient illisible au soleil.



mais elle descend à 20 km avec le mode Boost, nécessaire pour bien partir au feu vert et disposer de reprises salvatrices dans la circulation. Bref, il manque 30 km pour être tranquille. Enfin, l'absence de rangements impose l'achat d'un top-case (130,70 € avec le porte-paquets), voire d'un chargeur supplémentaire (214,80 €).

## Le bilan aj ★★☆☆☆

Cyclomoteur électrique et pratique, l'e-Ludix est agréable à vivre et parfaitement adapté à la ville, mais il manque cruellement de rangements et son autonomie est bien trop limitée. Pour l'heure, on trouve à la fois mieux et moins cher parmi les modèles thermiques.

PHOTOS PEUGEOT

**PEUGEOT** e-Ludix **dès 3499 €**

## EN CHIFFRES

Données constructeur

**La technique** Puissance maxi : ■ 3,7 ch (2,5 kW)

• Couple maxi : ■ 35 Nm • Empattement :

1220 mm • Hauteur de selle : ■ 811 mm

• Poids : ■ 88 kg

**La conduite** Vitesse maxi : ■ 45 km/h (limitée)

• Freinage : ■ disque AV, tambour AR

• Roues AV/AR : 14 pouces

**Le budget** Batterie : lithium-ion, amovible ;

48 V/33 Ah ; ■ 1,6 kWh • Autonomie annoncée/

de l'essai : ■ 50/20 à 35 km • Temps de charge

à 100% : ■ 3,5 h • Assurance 1 an\* : 456 €

\* Tarif annuel valable au 16/03/21 pour un assuré de 35 ans, 16 ans de permis moto ou auto, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Toulouse, tous risques (RC, assistance juridique, vol-incendie, casque, gants, gilet airbag).

Le grand avantage du Peugeot est sa batterie amovible. Elle pèse 11 kg, soit l'équivalent d'un pack d'eau.



### PLUS

Moteur Euro 5 discret et disponible  
Bon freinage  
Position de conduite  
Espace aux jambes  
Plancher presque plat  
Confort de selle  
Carrosserie en acier

### MOINS

Leviers non réglables  
Pas de béquille latérale  
Confort moyen des amortisseurs  
Allonge limitée

Les grands apprécieront la position de conduite bien droite avec un bon espace pour les jambes. Efficace et équilibré, le Primavera aime la ville.



Simple et lisible, le compteur est aussi agréable à regarder et rassemble les informations essentielles.

**PIAGGIO** Vespa Primavera 125 Sean Wotherspoon **5579€**

# Craquant!

En confiant le dernier coloris de son Primavera au designer Sean Wotherspoon, Piaggio ne s'est pas loupé. Ce Vespa est tout bonnement craquant et n'est pas sans rappeler la Polo Arlequin que Volkswagen vient d'ailleurs de remettre au goût du jour.

Un petit bol d'oxygène que ce nouveau coloris qui tranche avec la tristesse habituelle des scooters citadins. Véritable symbole de la "dolce vita", le Vespa Primavera se fait vite remarquer en ville, où les pouces se lèvent sur son passage. Le Sean Wotherspoon reste bien pensé pour elle. Son monocylindre à 3 soupapes, refroidi par air, apporte un bon dynamisme au feu vert et dévoile des reprises

honnêtes à mi-régime. En revanche, il manque d'allonge sur les voies rapides, où il dépasse à peine les 100 km/h compteur. À noter que notre modèle d'essai, quasiment neuf (300 km), n'était pas encore libéré.

Ce qui séduit d'entrée de jeu est la position de conduite avec le buste bien droit et le regard haut pour dominer la situation, la vaste selle moelleuse (dont on se demande comment vieillira le

velours) et l'espace aux jambes généreux, même pour ceux qui dépassent 1,80 m. Maniable avec ses roues de désormais 12 pouces, le Primavera est plutôt équilibré, facile, précis à placer et doté d'un bon freinage. Dommage que les leviers ne soient pas réglables, car ils sont assez éloignés des poignées. Le disque avant apporte une puissance largement suffisante, et son ABS n'a rien d'intrusif. Le tambour arrière, dénué d'antiblocage, suffit également. Avec son coffre qui n'accepte qu'un intégral et son petit vide-poches avant, le Vespa n'est pas le roi de la praticité, d'où quelques options (bulle, top-case...) à prévoir pour les vrais rouleurs. Enfin, avec son châssis monocoque en acier, le Primavera interpellera d'anciens coursiers qui ne jureraient que par le PX 125.

## EN CHIFFRES

Données constructeur

**La technique** Puissance maxi : ■ 10,9 ch à 7 700 tr/mn • Couple maxi : ■ 10,4 Nm à 6 750 tr/mn • Empattement : 1 340 mm • Hauteur de selle : ■ 790 mm • Poids : ■ 120 kg

**La conduite** Vitesse maxi : ■ 100 km/h environ

• Freinage : ■ ABS AV, disque AV/tambour AR • Roues AV/AR : 12 pouces

**Le budget** Consommation annoncée/de l'essai : ■ 2,5/4 l/100 km • Réservoir : ■ 8 l

• Assurance 1 an\* : 262 €

\* Tarif annuel valable au 16/03/21 pour un assuré de 35 ans, 16 ans de permis moto ou auto, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Toulouse, tous risques (RC, assistance juridique, vol-incendie, casque, gants, gilet airbag).

### Le bilan aj ★★★★★

Look ravageur, comportement et moteur à la hauteur, bon freinage, confort honnête, le Primavera 125 est à son aise en ville. Les aspects pratiques sont cependant limités, et le tarif élevé est quasi identique à celui des meilleurs, nettement mieux dotés.

## 100 [ DOSSIER DEUX-ROUES ] 5 MODÈLES À L'ESSAI

Le "bloc batterie-transport", avec ses roulettes intégrées rétractables, est une riche idée. Le MÓ sera vendu, dès juin, dans le réseau Seat Automobiles.



Le compteur digital est parfait, mais un GPS intégré (un fléchage suffirait) aurait été à la fois vraiment moderne et plus pratique qu'un support de smartphone.

### PLUS

Moteur tonique  
Position de conduite  
Autonomie correcte  
Grand coffre (2 casques)  
et plancher plat  
Leviers réglables  
Freinage excellent  
Batterie amovible  
Marche arrière

### MOINS

Suspensions perfectibles  
Confort moyen  
Quelques détails de finition

**SEAT MÓ** eScooter 125 **6700 €\***

PHOTOS SEAT

\* LOA possible avec apport des 900 € du bonus étatique, suivi de 125 € x 37 mois ou 15000 km.

# Très intéressant !

Une autonomie décente, des reprises très toniques, un comportement correct, un confort perfectible mais tout de même vivable, de réels aspects pratiques... le Seat MÓ est certes onéreux, mais aussi électrique et apte à rivaliser avec les meilleurs 125 cm<sup>3</sup> thermiques.

En reprenant le scooter S01 de la marque espagnole Silence pour son "125 électrique", Seat a bien joué. Un deux-roues bien né et intelligent avec sa batterie placée très bas dans le cadre et aisément amovible. On peut la recharger chez soi ou, évidemment, au garage sans rien démonter, grâce à un simple câble d'ordinateur. Le Seat MÓ est donc un S01 rebadgé légèrement redessiné, et connecté de manière mesurée via un smartphone informant sur le taux de charge, l'autonomie, la géolocalisation et l'état du scooter. Facile à vivre, le MÓ propose une excellente position de conduite avec le buste bien droit et de la place aux jambes, y compris pour les grands, tandis que la hauteur de selle reste raisonnable. Trois modes au programme : Éco (démarrages lents, mais ensuite très vivables avec un bon frein moteur), City (départs plus

toniques, super reprises, conso maxi limitée) et Sport (départs corrects, reprises top niveau et 100 km/h compteur). Le mode City sera le plus employé... en ville. Léger à conduire malgré ses 155 kg (merci les 40 kg de batterie près du sol qui abaissent le centre de gravité), le MÓ est le roi de la ville, où l'autonomie réelle (selon votre conduite) devrait avoisiner 100 km. Il braque bien, freine très bien (couplage CBS AV/AR au levier gauche), s'inscrit avec précision de l'avant, mais le moteur électrique placé dans la roue arrière (donc du poids non suspendu) impose une inertie certaine qui rend le comportement un peu pataud. Dommage également que la fourche comme le mono-amortisseur arrière trépident si facilement sur les successions de petites bosses. Heureusement, le confort est en partie sauvegardé par la selle très bien dessinée.

## EN CHIFFRES

Données constructeur

**La technique** Puissance maxi : ■ 12 ch (9 kW)  
• Couple maxi : ■ 240 Nm • **Empattement** : 1427 mm • **Hauteur de selle** : ■ 780 mm  
• **Poids** : ■ 155 kg  
**La conduite** Vitesse maxi : ■ 95 km/h  
• **Freinage** : ■ Combiné disques AV/AR  
• **Roues AV/AR** : 15/14 pouces (pneus Michelin ou Pirelli)  
**Le budget** Batterie : lithium-ion, amovible ; 51 V ; ■ 5,6 kWh • **Consommation** : 5,85 kWh/100 km • **Autonomie annoncée** : ■ 137 km  
• **Temps de charge à 100%** : ■ 6 à 8 h (prise standard) • **Assurance 1 an\*** : 204 €

\* Tarif annuel valable au 16/03/21 pour un assuré de 35 ans, 16 ans de permis moto ou auto, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Toulouse, tous risques (RC, assistance juridique, vol-incendie, casque, gants, gilet airbag).

### Le bilan aj ★★★★★

Tonique et équilibré, le Seat MÓ est d'abord taillé pour la ville et la proche banlieue, où ce "125 électrique" s'avère des plus crédibles. Un scooter bien dans l'air du temps, les nouvelles législations et bonus incitant à mettre du courant dans nos déplacements.

# Un bon plan

S'il soigne ses prix, le nouveau Yamaha NMax prend également soin du reste. Comportement et moteur sont à la hauteur pour ce 125 léger très agréable à conduire. Le Honda PCX le voit certainement arriver d'un très mauvais œil...

Il est des signes qui ne trompent pas. Lorsque l'on se sent immédiatement chez soi sur un deux-roues, c'est qu'il est réussi. Le NMax est de ceux-là depuis sa sortie en 2015 et persiste dans cette évolution profonde. Le 125 Yamaha s'offre, en effet, un moteur plus sophistiqué pour répondre aux normes Euro 5. Le monocylindre refroidi par eau possède 4 soupapes, une distribution variable et, désormais, un alerno-démarrateur qui produit des démarrages d'une incroyable douceur. En outre, l'adoption du stop/start permet d'annoncer 2,2 l/100 km de consommation (plutôt 3 l en usage normal). Surtout, le NMax part bien au feu vert, dispose de bonnes reprises, ainsi que d'une allonge suffisante (110-115 km/h compteur) sur la route où il n'a pas à rougir malgré son orientation plutôt citadine. La position de conduite, buste droit avec une

bonne place aux jambes, même pour ceux dépassant 1,80 m, constitue également un atout, car elle permet de bien serrer avec les chevilles le tunnel central. Très précis de direction, le NMax s'inscrit sur l'angle avec naturel, se montre stable, et le freinage classique (levier droit pour l'avant et gauche pour l'arrière) offre mordant, puissance, ainsi qu'une réaction saine de l'ABS, bien qu'il intervienne trop tôt derrière. Avec un coffre honnête qui accepte un intégral, le démarrage sans clé et le stop/start débrayable, ce scooter facilite la vie. Dommage que les suspensions soient si médiocres, notamment sur les petites bosses répétées comme les pavés. Preuve que Yamaha en est conscient, il est possible d'opter pour des éléments arrière de l'excellente marque Öhlins, moyennant tout de même presque 1 000 €.

## EN CHIFFRES

Données constructeur

**La technique** Puissance maxi : ■ 12,2 ch à 8000 tr/mn • Couple maxi : ■ 11,2 Nm à 6000 tr/mn • Empattement : 1340 mm • Hauteur de selle : ■ 765 mm • Poids : ■ 131 kg

**La conduite** Vitesse maxi : ■ 105 km/h environ • Freinage : ■ ABS, disques AV/AR • Roues AV/AR : 13 pouces

**Le budget** Consommation annoncée/de l'essai : ■ 2,2/2,9 l/100 km avec stop/start • Réservoir : ■ 7,1 l • Assurance 1 an\* : 248 €

\* Tarif annuel valable au 16/03/21 pour un assuré de 35 ans, 16 ans de permis moto ou auto, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Toulouse, tous risques (RC, assistance juridique, vol-incendie, casque, gants, gilet airbag).

### Le bilan aj ★★★★★☆

Plaisant à conduire, efficace sur tout type de terrain, séduisant par son moteur comme par son équilibre, le NMax dispose également d'une dotation moderne complète. Reste une protection à améliorer, un coffre un peu juste et des suspensions perfectibles.

#### PLUS

Moteur doux et efficace  
Comportement agile, précis et stable  
Freinage excellent  
Position de conduite  
Rapport agrément-prix  
Poids raisonnable

#### MOINS

Amortissement perfectible  
Confort moyen  
Protection du buste et des mains  
Coffre un peu juste  
Antipatinage inutile

PHOTOS MARCO CAMPPELLI



Le compteur digital est d'une grande lisibilité et propose les informations nécessaires. Fabriqué en Indonésie, le NMax est néanmoins bien fini.

"Agrément" est le maître mot du NMax. Moteur doux et plein, partie cycle précise et stable (l'antipatinage n'avait rien de nécessaire), freinage parfait, c'est une réussite.

**YAMAHA** NMax 125 **dès 3299 €**

## Bering

Cette veste high-tech en tissu softshell vise le confort et la protection (dos-coudes + poche dorsale). De fait, la Diskor de Bering dispose d'une membrane étanche, d'une doublure thermique amovible et d'une ventilation ADS. Le pantalon assorti Alkor (189,90 €) est de la partie.

**279,90 €**



## Naca

Du très haut de gamme que ce casque Jet Riviera 100% français. Calotte en fibre de carbone-époxy avec structure en nid d'abeilles en Nomex (utilisé dans l'aéronautique), intérieur en suédine, finitions cuir... on comprend mieux le tarif. Hyper-léger, il pèse 850 g (1 320 g pour un Arai SZ), mais son écran court limite la protection.

**800 €**



## Bodet

Reprendre le design des horloges Bodet (depuis 1868) avec lesquelles l'entreprise française équipe gares et aéroports dans le monde entier est une riche idée. D'autant que, avec son très bon mouvement japonais Miyota 90S5, son boîtier acier (40,4 x 38,2 mm) à dos transparent et son verre saphir, cette B480.3 a du chien.

**Dès 860 €**

# Essentiels ?

## Fenix

Longue de 47 mm pour 22 g, la lampe Fenix E03R est bien plus menue qu'un minibriquet et... elle éclaire sacrément bien. Ses quatre modes vont de 5 à 260 lumens, l'autonomie de batterie (recharge avec câble USB fourni) est excellente, et les modes "rouge fixe" ou "flash" aideront à vous faire repérer si besoin. Utile, quoi.

**25 € environ**



## Helstons

Le look on ne peut plus classique des gants Benson Gold masque une certaine modernité. Tout cuir, ils sont annoncés étanches, respirants, avec paumes renforcées de fibres aramides. Ils sont adaptés aux demi-saisons avec leur doublure en ouate Primaloft, et devraient être à la fois souples et confortables.

**59 €**



# R

# RPHA 90<sup>5</sup>



À PARTIR DE\*  
479,90€

## DESIGNED ON THE ROAD\*

DESIGN, CONFORT ET SÉCURITÉ  
Le nouveau casque modulable compact et élégant  
avec double homologation et intérieur 3D silencieux



VENDU SÉPARÉMENT



SCANNER POUR  
PLUS D'INFO



#1 IN THE WORLD

[hjchemets.eu](http://hjchemets.eu)



50 YEARS D'EXCELLENCE 1971-2021

# ASTON MARTIN DB

Sport  
**auto**  
HORS-SÉRIE

## ASTON MARTIN DB

UNE ÉLÉGANCE INTEMPORELLE



Serge Bellu

### 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**

# LE PRIX DU NEUF aj

## ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>GIULIETTA</b>			
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 €			

<b>GIULIA</b>			
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 €			

<b>STELVIO</b>			
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
<b>A110</b>			
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
<b>A1 SPORTBACK</b>			
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 €			
<b>A1 CITYCARVER</b>			
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 €			

<b>Q2</b>			
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 €			

<b>A3 SPORTBACK</b>			
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 €			

<b>A3 BERLINE</b>			
Surcoût : Sportback + 550 €			

<b>TT</b>			
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 €			

<b>TT ROADSTER</b>			
Surcoût : coupé + 3 030 €			

<b>Q3</b>			
35 TFSI	8	M 360	35 280
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M 11 488	48 580
RS	29	M 28 107	71 330
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 €			

<b>Q3 SPORTBACK</b>			
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 €			

<b>NOUVEAU Q4 E-TRON</b>			
35	NC	B 7 000	42 800
40	NC	B 3 000	48 700
Surcoût Executive : "base" + 6 800 €			
Surcoût S line : Executive + 3 200 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 700 €			

<b>A4</b>			
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 €			

<b>A4 AVANT</b>			
RS4	34	M 80 000	96 940
Surcoût : berline + 1 700 €			

<b>A4 ALLROAD</b>			
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 €			

<b>A5 COUPE</b>			
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 €			

<b>A5 SPORTBACK</b>			
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 €			

<b>A5 CABRIOLET</b>			
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 €			

<b>NOUVEAU Q5</b>			
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 €			

<b>Q5 SPORTBACK</b>			
SQ5 TDI	22	M 27 166	83 500
<b>A6</b>			
45 TFSI S tronic	14	M 1 761	55 150
50 TFSI e Quattro	12	0	63 150
55 TFSI e Competition 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 €			

<b>A6 AVANT</b>			
RS 6	52	M 30 000	133 600
Surcoût : berline + 2 600 €			

<b>A6 ALLROAD</b>			
55 TDI	23	M 13 682	74 600
Surcoût Avus : "base" + 11 700 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €			

<b>A7 SPORTBACK</b>			
45 TFSI S tronic	14	M 1 629	66 710
RS 7	52	M 30 000	139 000
55 TFSI e Competition 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 €			

<b>NOUVELLE E-TRON GT</b>			
Quattro	NC	0	101 500
RS	NC	0	140 700
Surcoût Extended : Quattro + 20 500 €			
Surcoût S Extended : RS + 15 500 €			

<b>E-TRON</b>			
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 €			

<b>E-TRON SPORTBACK</b>			
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 €			

<b>A8</b>			
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</	

SÉRIE 2 GRAN TOURER			
Surcoût : Active Tourer + 1 550 € à + 2 000 €			
SÉRIE 2 GRAN COUPE			
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 €			
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			
			420i
	10	0	57 050
Surcoût M Sport : "base" + 5 050 €			
Z4			
sDrive20i	11	M	1 629 46 650
sDrive30i	15	M	1 629 55 050
M40i	23	M	6 039 68 000
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €			
Surcoût M Sport : Sport + 2 100 €			
X3			
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	4 543 48 400
M40i Auto.	25	M	17 490 76 300
M Competition	41	M	30 000 108 850
xDrive30e Lounge	8	0	59 700
sDrive18d 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	69 950
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	59	M	30 000 199 900
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	10 011 109 050
750i xDrive	43	M	30 000 119 350
745e	13	0	106 950
730d xDrive	16	M	898 100 750
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €			
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 200 €			
SÉRIE 8 COUPE			
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 COUPE			
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 €			
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-monthery.com](http://www.honda-monthery.com)

TYPE	CV	B/M*	PRIX
C1 (5 PORTES)			
1.0 VTi 72 Live	4	0	12 150
Surcoût Feel : Live + 2 100 €			
Surcoût Millenium : Feel + 1 350 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 150 €			
C3			
1.2 PureTech 83 ch Live	4	0	15 300
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6	0	18 950
1.5 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	19 300

Surcoût Feel : Live + 1 200 €			
Surcoût Feel Pack : Feel + 800 €			
Surcoût C-Series : Feel Pack + 950 €			
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 900 €			
NOUVEAU C3 AIRCROSS			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	18 850
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	150 23 750
1.5 BlueHDi 110 ch Feel Pack	6	0	22 800
1.5 BlueHDi 120 Shine Auto.	6	0	26 950
Surcoût Feel : Live + 1 350 €			
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 150 €			
Surcoût C-Series : Feel Pack + 1 850 €			
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 700 €			
C4			
1.2 PureTech 100 ch Live	5	M	50 20 900
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	24 900
1.2 PureTech 155 ch Shine Auto.	8	M	230 30 550
1.5 BlueHDi 110 ch Live	6	0	23 200
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Auto.	7	0	28 700
è-C4 136 ch Feel	4	B	7 000 35 600
Surcoût Feel : Live + 2 500 €			
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 700 €			
Surcoût Shine : Feel Pack + 900 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 200 €			
GRAND C4 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 26 050
1.6 PureTech 180 ch Shine Auto.	10	M	983 36 550
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 + 1 650 €			
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 Essentiel	6	M	150 14 400
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	150 15 200
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5	0	16 250
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	5	0	17 050
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 Fresange 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 Loure : 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 25

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	M	330 33 250
HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	M	400 25 100
Surcoût Executive : Elegance + 2 670 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 1 700 €			
Surcoût First Edition : Exclusive + 600 €			
CR-V			
Hybrid Comfort	7	M	1 074 35 780
Surcoût Elegance : Comfort + 3 750 €			
Surcoût Executive : Elegance + 3 120 €			
Surcoût Executive Toit Panoramique : Executive + 1 300 €			
Surcoût Exclusive : Executive Toit Panoramique + 4 200 €			
Surcoût Origin Edition : Exclusive + 2 250 €			
NSX			
3.5	41	M	30 000 197 500
HYUNDAI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
I10			
1.0 67 ch Eco Initia	4		0 12 090
1.0 67 ch Intuitive BVR	4		0 14 750
1.2 84 ch N Line	4		0 16 800
1.0 T-GDI 100 ch N Line	5		0 17 600
Surcoût Intuitive : Initia + 1 760 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 1 600 €			
I20			
1.2 84 ch Initia	NC		0 15 950
1.0 T-GDI 100 ch hybrid 48V Intuitive	NC		0 20 000
Surcoût Intuitive : Initia + 2 150 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 2 300 €			
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €			
NOUVEAU KONA			
1.0 T-GDI 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6		0 24 050
Hybrid Initia	5		0 27 000
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Intuitive	7		0 26 050
Electric 204 ch Intuitive	1	B	7 000 39 900
Surcoût Intuitive : Initia + 2 100 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 2 350 €			
Surcoût Executive : Creative + 2 050 €			
I30			
1.0 T-GDI 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6		0 24 300
1.6 CRDi 115 ch Creative	6		0 28 500
Surcoût Creative : Intuitive + 1 900 €			
Surcoût N Line : Creative + 3 250 €			
I30 SW			
Surcoût : berline + 1 000 €			
I30 FASTBACK			
1.5 T-GDI 160 ch Hybrid 48V N Line DCT	8	M	150 32 550
IONIQ			
Hybrid Intuitive	5		0 28 050
Plug-in Intuitive	3	B	2 000 32 900
Electric Intuitive	1	B	7 000 35 200
Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €			
Surcoût Executive : Creative + 1 950 €			
TUCSON			
1.6 T-GDI 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8	M	400 29 900
Hybrid 230 ch Intuitive	10		0 34 100
Plug-in 265 ch Creative HTrac	NC	B	2 000 43 900
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7	M	190 37 800
Surcoût Creative : Intuitive + 3 900 €			
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €			
NEXO			
Executive	1		0 79 900
SANTA FÉ			
Hybrid 230 ch Intuitive	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			

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

DEFENDER 110			
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 €			

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 Éléance	4	0	18 350
1.5 SkyActiv-G 90 ch Exclusive Édition Auto.	5	M	50 24 550
Surcoût Signature : Éléance + 1 800 €			
Surcoût Sélection : Signature + 950 €			
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 450 €			

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 121 ch Éléance	7	M	210 22 900
Surcoût Signature : Éléance + 2 600 €			
Surcoût Sélection : Signature + 1 000 €			
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 200 €			

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 €			

NOUVEAU MX-5			
1.5 SkyActiv-G 132 ch Éléance	7	M	240 29 100
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	M	1 074 35 800
Surcoût Dynamique : Éléance + 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 Éléance	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 : Éléance + 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			

CLASSE C COUPÉ			
200 Avantgarde Line Auto.	10	M 280	46 350
43 AMG 4Matic Auto.	29	M 30 000	76 000
63 AMG S Auto.	42	M 30 000	111 800
220 d Avantgarde Line Auto.	10	0	49 850
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	14	M 360	55 850
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 850 €			
CLASSE C CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 7 800 €			
GLC			
43 AMG 4Matic	25	M 30 000	73 000
63 AMG S 4Matic+	42	M 30 000	112 000
300 e Avantgarde Line 4Matic	10	0	62 000
200 d Avantgarde Line	9	M 360	54 450
220 d Avantgarde Line 4Matic	11	M 400	58 300
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	M 1 761	60 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	M 7 084	68 700
300 de Avantgarde Line 4Matic	10	0	63 800
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 000 €			
GLC 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 COUPÉ			
300 AMG Line	NC	M 1 761	66 000
53 AMG 4Matic+	NC	M 19 641	96 800
220 d AMG Line	NC	M 150	63 100
400 d AMG Line 4Matic	NC	M 4 279	78 800
CLASSE E CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 6 900 €			
CLS			
53 AMG 4Matic+	NC	M 21 171	100 600
220 d AMG Line+	NC	M 230	75 150
400 d AMG Line+ 4Matic	23	M 4 279	95 000
GLE			
450 Avantgarde Line	25	M 17 490	79 950
53 AMG 4Matic+	33	M 30 000	96 650
63 S AMG 4Matic+	NC	M 30 000	149 150
350 e Avantgarde Line	NC	0	82 600
300 d Avantgarde Line	15	M 8 254	69 700
350 d Avantgarde Line	17	M 7 851	70 700
400 d Avantgarde Line	22	M 9 103	76 700
350 de Avantgarde Line	NC	0	83 200
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 300 €			
GLE 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 COUPE 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 €			
ECLIPSE CROSS (NOUVEAU)			
PHEV Invite	5	B 2 000	39 990
Surcoût Intense : Invite + 3 500 €			
Surcoût Intense Edition : Intense + 1 500 €			
Surcoût Instyle : Intense + 4 000 €			

NISSAN			
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

MITSUBISHI			
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

NISSAN			
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

NISSAN			
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

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 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
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 Visia	7	M 260	28 990
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M 240	34 590
Surcoût Acenta : Visia + 1 500 €			
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €			
Surcoût Première Edition : N-Connecta + 2 750 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 300 €			

X-TRAIL			
1.7 dCi 150 ch N-Connecta	8	M 1 276	36 700
Surcoût N-Tec : N-Connecta + 600 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 600 €			

370 Z COUPÉ			
3.7 328 ch	23	M 30 000	33 500
Nismo	25	M 30 000	45 400
Surcoût Pack : "base" + 3 400 €			

GT-R			
3.8 570 ch Premium Edition	49	M 30 000	103 000
Nismo	53	M 30 000	210 000
Surcoût Black Edition : Premium Edition + 3 000 €			
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €			
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 10 000 €			

OPEL			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CORSA			
1.2 75 ch	4	0	15 250
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	0	18 100
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7	0	23 700
1.5 Diesel 100 ch Edition	5	0	20 400
e Edition	1	B 7 000	31 300
Surcoût Design & Tech : "base" + 750 €			
Surcoût Edition : "base" + 1 700 €			
Surcoût GS Line : Edition + 2 200 €			
Surcoût Elegance : GS Line + 500 €			
Surcoût Ultimate : Elegance + 3 200 €			
CROSSLAND			
1.2 83 ch Edition	5	M 75	19 950
1.2 Turbo 110 ch Design & Tech	6	0	20 700
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7	0	23 065
1.5 Diesel 110 ch Design & Tech	6	0	22 300
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6	0	25 945
Surcoût Edition : Design & Tech + 465 €			
Surcoût Elegance : Edition + 955 €			
Surcoût GS Line : Elegance + 1 345 €			
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 455 €			
MOKKA			
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	0	21 300
1.2 Turbo 130 ch Edition	7	0	22 650
1.5 Diesel 110 ch Edition	5	0	23 750
e 136 ch Edition	4	B 7 000	36 100
Surcoût Elegance : Edition + 1 650 €			
Surcoût GS Line : Elegance + 1 400 €			
Surcoût GS Line Chrome : GS Line + 2 950 €			
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 900 €			
ASTRA			
1.2 Turbo 110 ch	5	0	21 950
1.2 Turbo 130 ch GS Line	6	0	25 150
1.2 Turbo 145 ch Ultimate	7	0	30 800
1.4 Turbo 145 ch GS Line Auto.	7	0	27 550
1.5 Diesel 105 ch	5	0	24 300
1.5 Diesel 122 ch Edition	6	0	26 400
Surcoût Design & Tech : "base" + 300 €			
Surcoût Edition : "base" + 1 300 €			
Surcoût GS Line : Edition + 1 000 €			
Surcoût Ultimate : GS Line + 4 950 €			
ASTRA SPORTS TOURER			
Surcoût : berline + 950 €			
GRANDLAND X			
1.2 Ecotec Turbo 130 ch Edition	7	M 210	28 500
1.6 Turbo 180 ch Ultimate Auto.	10	M 983	39 450
Hybrid 225 ch Edition	8	B 2 000	41 900
Hybrid 4 300 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

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 Allure 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
T	19	M	16 149
S	24	M	28 107
GTS 4.0	30	M	30 000
GT4	32	M	30 000

718 BOXSTER			
2.0	19	M	15 506
T	19	M	16 149
S	24	M	29 070
GTS 4.0	30	M	30 000
Spyder	32	M	30 000
Edition 25 ans	NC		96 918

911 COUPÉ (TYPE 992)			
Carrera	27	M	30 000
Carrera S	34	M	30 000
Turbo	51	M	30 000
Turbo S	61	M	30 000
GT3	NC		170 014

911 TARGA (TYPE 992)			
4	27	M	30 000
4S	34	M	30 000

911 CABRIOLET (TYPE 992)			
Carrera	27	M	30 000
Carrera S	34	M	30 000
Turbo	51	M	30 000
Turbo S	61	M	30 000

TAYCAN			
Propulsion	NC		86 254
4S	8		109 414
Turbo	10		156 334
Turbo S	10		189 934

PANAMERA			
2.9	21	M	30 000
4S	NC		120 317
GTS	37	M	30 000
Turbo S	58	M	30 000
4 E-Hybrid	NC		115 276
4S E-Hybrid	33		132 316
Turbo S E-Hybrid	NC		193 037

PANAMERA SPORT TURISMO			
Surcoût : berline + 2 880 € à + 13 320 €			

MACAN			
2.0	16	M	30 000
S	25	M	30 000
GTS	26	M	30 000
Turbo	33	M	30 000

CAYENNE			
3.0	24	M	30 000
S	34	M	30 000
GTS	35	M	30 000
Turbo	47	M	30 000
E-Hybrid	21		94 853
Turbo S E-Hybrid	42		175 377

CAYENNE COUPÉ			
3.0	23	M	30 000
S	33	M	30 000
GTS	35	M	30 000
Turbo	46	M	30 000
E-Hybrid	20		99 667
Turbo S E-Hybrid	42		179 097

## RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 65 ch Life	4		12 350
Electric Life	2	B	5 765
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
R135 Zen	1	B	7 000
Surcoût Zen : Life + 1 700 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 000 €			

CLIO V			
1.0 SCe 65 ch Life	4		15 300
1.0 TCe 90 ch Zen	5		19 050
E-Tech 140 ch Zen	5		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		21 750
1.3 TCe 140 ch Zen	7		23 600
E-Tech 145 ch Zen	5		27 100
E-Tech plug-in 160 ch Intens	5	B	2 000
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €			
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 200 €			
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 500 €			

MEGANE			
1.3 TCe 140 ch Intens	7		29 000
R.S. EDC	NC	M	9 550
1.5 Blue dCi 115 ch Limited	6		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. Line + 5 000 €			

MEGANE ESTATE			
E-Tech plug-in Hybride 160 ch Intens	5	B	2 000
Surcoût : berline + 1 000 €			

SCENIC			
1.3 TCe 115 ch Zen	6	M	260
1.3 TCe 140 ch Limited	7	M	260
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	400
Surcoût Black Edition : Intens + 2 400 €			

GRAND SCENIC			
Surcoût : Scenic + 600 €			

KADJAR			
1.3 TCe 140 ch Zen	8	M	260
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	9	M	240
1.5 Blue dCi 115 ch Team Rugby	6		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		29 700
E-Tech 145 ch Zen	NC		31 200
Surcoût Intens : Zen + 2 400 €			
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 600 €			

TALISMAN			
1.3 TCe 140 Zen	7	M	50
1.3 TCe 160 ch Zen EDC	8	M	125
2.0 Blue dCi 160 ch Limited EDC	8	M	540
2.0 Blue dCi 190 ch Intens EDC	10	M	540
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
2.0 Blue dCi 190 ch Intens X-Tronic 4x4-i	10	M	4 543
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €			

ESPACE			
2.0 Blue dCi 160 ch Zen	8	M	3 552
2.0 Blue dCi 190 ch Intens	10	M	4 026
Surcoût Intens : Zen + 5 000 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 700 €			

## ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	M	30 000
Ghost Black Badeg	NC		30 000
Wraith	NC		30 000
Wraith Black Badeg	NC		30 000
Dawn	NC		30 000
Dawn Black Badeg	NC		30 000

Phantom	NC	M	30 000
Cullinan	NC	M	30 000
Cullinan Black Badge	NC	M	30 000

## SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (5 PORTES)			
electric	2	B	5 918
Surcoût Plus : "base" + 1 150 €			

IBIZA			
1.0 80 ch Référence	4		16 190
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5		18 420
1.0 EcoTSI 110 ch Style	6		19 120
1.5 TSI ACT 150 ch FR DSG	8	M	190
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		16 900
1.0 EcoTSI 110 ch Style	6		21 300
1.5 TSI ACT 150 ch FR	7		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		21 490
1.0 eTSI 110 ch Style DSG	6		25 990
1.5 TSI 150 ch Xcellence	8		28 490
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8		30 490
eHybrid 204 ch Xcellence	8	B	2 000
2.0 TDI 115 ch Référence	6		24 990
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		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
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	240
2.0 TDI 115 ch Style	6		31 300
2.0 TDI 150 Style	8		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
eHybrid 245 Xcellence	NC	B	2 000
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	230
2.0 TDI 200 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	3 331
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		16 540
1.0 TSI 95 ch Clever	5		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		20 300
1.0 TSI Evo 110 ch Active	NC		21 250
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		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			
-------	--	--	--

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

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

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

TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>AYGO (5 PORTES)</b>			
1.0 WT-i x-play	4		0 14 840
Surcoût x-look : x-play + 500 €			
Surcoût x-clusiv zen : x-look + 1 650 €			
<b>YARIS</b>			
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 €			
<b>PRIUS</b>			
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	80 000 39 990
Surcoût Life : LeCap + 5 800 €			
Surcoût Légende : Life + 5 200 €			
Surcoût Lounge : Légende + 5 900 €			

LAND CRUISER (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 2 700 €			
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 8 500 €			

GR SUPRA			
2.0	15	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 WT-i Dynamic	6	M	898 23 160
1.2 130 ch WT-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
<b>UP! (5 PORTES)</b>			
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 €			
<b>POLO</b>			
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 Edition : "base" + 0 €			
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	6		0 26 980
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6		0 29 850
1.5 TSI ACT 130 ch Life	7		0 28 600
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7		0 31 430
1.5 eTSI 150 ch Life DSG	8		0 32 665
GTI	14	M	2 726 43 210
GTI Clubsport 45	19	M	2 918 49 990
R	20	M	4 818 50 260
eHybrid 204 ch Style	8	B	2 000 40 710
GTE	8	B	2 000 45 665
2.0 TDI 115 ch	6		0 28 760
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8		0 35 100
GTD	11	M	150 42 610
Surcoût Life : "base" + 2 190 €			
Surcoût Active : Life + 1 560 €			
Surcoût Style : Life + 2 500 €			
Surcoût R-Line : Style + 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	8	M	260 32 210
1.5 TSI 150 ch	9	M	400 33 490
R	20	M	30 000 54 900
eHybrid 245 ch Life	8	B	2 000 42 510
2.0 TDI 150 ch	8	M	125 36 230
2.0 TDI 200 ch Elegance 4Motion DSG	11	M	2 544 48 660
Surcoût Life : "base" + 2 000 €			
Surcoût Active : Life + 1 300 €			
Surcoût Elegance : Life + 4 250 €			
Surcoût R-Line : Elegance + 810 €			
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 2 690 €			
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

**ISO 9001**  
BUREAU VERITAS  
Certification

N° FR020282-1



★★★★★  
**4.7/5**  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 2929 AVIS\*



G. LOPEZ

*Ancien* **Moderne**

**NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES...**

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

*Rétro*  
**ASSURANCES**

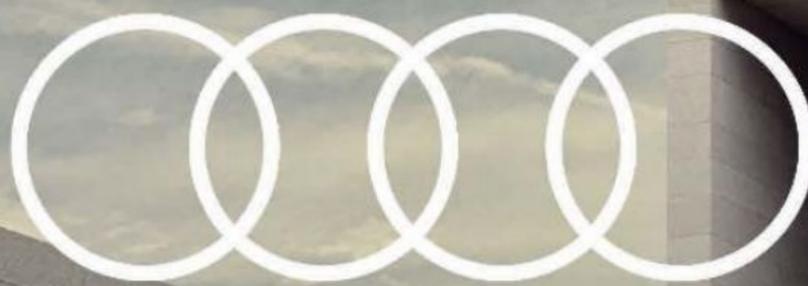
Creation - design.fr

**NOUS VOUS GARANTISSONS  
UN SUIVI PERSONNALISÉ**

**ROULEZ ASSURÉ  
EN QUELQUES CLICS**

**05 65 100 100  
WWW.RETRO.FR**

Audi Vorsprung durch Technik



## Nouvelle Audi Q3 TFSI e

L'hybride rechargeable selon Audi



À partir de

**490€/mois<sup>(1)</sup>**1<sup>er</sup> loyer de 4500€ après déduction du bonus écologique de 2000€
[audi.fr/Q3TFSIe](https://www.audi.fr/Q3TFSIe)


Location longue durée sur 36 mois et 45 000 km avec Garantie<sup>(2)</sup>, Entretien plus<sup>(3)</sup> et Assistance inclus. 1<sup>er</sup> 6 500 € ramené à 4 500 € après déduction du bonus écologique gouvernemental de 2 000 € et 35 loyers de 490 €. Offre valable du 1<sup>er</sup> février au 30 juin 2021 et sous réserve de bénéficier du bonus écologique de 2 000 € (conditions sur [www.economie.gouv.fr](http://www.economie.gouv.fr)). (1) Exemple pour une Audi Q3 45 TFSI e avec option incluse dans les loyers : 1 an de garantie supplémentaire. Modèle présenté : Audi Q3 45 TFSI e S tronic S line avec options incluses dans les loyers : peinture métallisée, vitrage privacy, pack noir, rampes de pavillon noires (jantes présentées non commercialisées en France) et 1 an de

garantie supplémentaire, 1<sup>er</sup> loyer de **6 500 €** et 35 loyers de **690 €** en location longue durée sur 36 mois et pour 45 000 km maximum, hors

assurances facultatives. (2) Garantie 2 ans + 1 an de garantie supplémentaire incluse. Offre réservée aux particuliers et valable chez tous les Distributeurs présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles pour toute commande du 01/02 au 30/06/2021, sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : € 318 279 200 - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)) - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 11, avenue de Boursonne - B.P. 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. (3) Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370. Publicité diffusée par le concessionnaire enregistré à l'Orias sous le n°07024156, en qualité d'intermédiaire en opération de banque à titre non-exclusif de Volkswagen Bank. Cycle mixte gamme Audi Q3 TFSI e : consommation électrique (kWh/100 km) WLTP : 16,1 - 17,3. Consommation (l/100 km) WLTP : 1,6 - 2,0. Rejets de CO2 (g/km) : 0 (mode électrique en phase de roulage) - 44 (mode hybride WLTP). Valeurs au 21/01/2021, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre partenaire. Depuis le 1<sup>er</sup> 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. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

**Audi Paris 16e**  
Premium Automobiles  
105 Boulevard Murat  
75016 Paris 16e  
Tél.: 01 40 71 35 30  
[www.audi-paris16.fr](http://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](http://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](http://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](http://www.audi-velizy.fr)

À découvrir dans notre prochain numéro

# N° 1084

**Du 20 mai 2021**

YANN LEFEBVRE



**10 000 km en Toyota Yaris**  
Elle a été l'une des premières à se mettre à l'hybride et préfère la voie de l'amélioration continue à celle du tout-électrique. Pour saluer son titre de Voiture de l'année, nous avons soumis la nouvelle Yaris à un 10 000 km afin de vérifier si elle le méritait.

## 1<sup>er</sup> Essai : Hyundai Bayon

Les SUV urbains sont la coqueluche des centres-villes ! Et Hyundai ne veut pas louper la tendance. Nos Captur et 2008, et même le Kona, son frangin, risquent fort de devoir partager le gâteau avec ce petit nouveau qui soigne son look et ajuste son tarif. 1<sup>er</sup> essai en Alsace.



DENNIS GEDASCHKE

## La nouvelle BMW 128ti face aux Volkswagen Golf GTI et Cupra Leon e-Hybrid

Non, tous les constructeurs ne renoncent pas au sport. Pour preuve, la Golf GTI est toujours là, et BMW ressuscite son label "ti" pour aller lui chercher des noises. A moins qu'en 2021, ce ne soit une hybride, la Cupra Leon, qui remporte la mise ?

ARNAUD SAUNIER



Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

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

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

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

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 Riffade

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

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 : mai 2021

Prix de vente : 3,90 €

Date de parution : 6 mai 2021

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0323 K 82833



V O L V O

# L'HYBRIDE EST AU PRIX DE L'ESSENCE JUSQU'AU 19 JUILLET\*.

Découvrez le SUV Compact de Volvo en version hybride rechargeable conçu pour la ville et développé pour l'avenir. En ce moment, le XC40 hybride rechargeable est au prix de l'essence. Il est temps de changer de conduite.

VOLVO XC40 | HYBRIDE RECHARGEABLE



\*Offre valable du 01/05/2021 au 19/07/2021. Tarif public conseillé du 10/03/2021 des XC40 Recharge T4 avec remise incluant le bonus écologique par rapport au tarif public conseillé du 10/03/2021 des XC40 essence B4 à finition équivalente hors options. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant. Détails sur [volvocars.fr](http://volvocars.fr).

Volvo XC40 : Consommation en cycle mixte (L/100 km) WLTP : 2-7.6 - CO<sub>2</sub> rejeté (g/km) WLTP : 47-185.

VOLVOCARS.FR

## ABVV AUTOMOBILES

60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74  
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830  
95 ROISSY - 01 39 87 08 44  
95 ST 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 11<sup>e</sup> - 01 43 55 00 78  
77 AVON - 01 60 74 57 77  
77 CESSON - 01 64 09 61 91  
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10  
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00



## NOUVELLE CUPRA LEON *e-HYBRID RECHARGEABLE.*

IL Y A UN TEMPS OÙ  
L'ON CONDUIT  
POUR LES AUTRES.  
ET, UN TEMPS OÙ L'ON  
CONDUIT POUR SOI.

Nous avons tous deux côtés. Tantôt altruiste, tantôt égoïste. Le but est de trouver le bon équilibre. Alors pourquoi ne pas les réconcilier, avec la nouvelle CUPRA Leon e-HYBRID rechargeable ? Sillonnez la ville en 100 % électrique et parcourez jusqu'à 59 km avec 0 émission\* ou partez profiter de la route avec ses 245 ch, et son autonomie combinée jusqu'à 650 km\*\*. Avec la nouvelle CUPRA Leon e-HYBRID rechargeable, il n'a jamais été aussi facile de trouver l'harmonie.

**Nouvelle CUPRA Leon 1.4 e-HYBRID 245 ch DSG6. Consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 1,4. Émissions de CO<sub>2</sub> WLTP (min - max g/km) : 30 - 32.**

Depuis le 1<sup>er</sup> 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<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

Volkswagen Group France - S.A. au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne, 02600 Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832 277 370. \*En phase de roulage. \*\*Norme WLTP.

Visuel borne non contractuel. **Rendez-vous sur [cupraofficial.fr](http://cupraofficial.fr)**



**CUPRA**