

SEP M  
TOP  
ventes

Du 20 mai au 2 juin 2021

Tous les plaisirs de l'automobile

# l'auto-journal

N°1084



RENAULT SCÉNIC



AUDI Q4 E-TRON



PORSCHE MACAN



ALFA TONALE



KIA EV6

## DOSSIER NOUVEAUTÉS

# 15 FUTURS SUV QUI FONT ENVIE !



COMPARATIF



## Golf GTI vs BMW 128ti vs Cupra Formentor

ESSAI LONGUE DISTANCE

TOYOTA YARIS 116H

La citadine japonaise tente  
la grande évasion !



Nature ou hybride,  
votre GTI ?

ENQUÊTE

Les voitures  
sont-elles vraiment  
plus chères  
aujourd'hui ?

L 14595 - 1084 - 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



# LA SEULE CHOSE QUI LUI MANQUE, C'EST VOUS.



## BMW SÉRIE 1 DÈS 295 €/MOIS.\*

AVEC MAJORATION DU 1<sup>ER</sup> LOYER DE 2 500 €  
ENTRETIEN\*\* ET EXTENSION DE GARANTIE INCLUS.

\*Exemple pour une BMW 116i Edition Sport. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30000 km intégrant l'entretien et l'extension de garantie.

36 loyers linéaires de 294,93 €/mois, et avec majoration du premier loyer de 2491,29 €.

Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'une BMW 116i Edition Sport jusqu'au 20/06/2021 dans les concessions BMW participantes. Exclusion faite des montants relatifs aux bonus ou malus écologiques susceptibles de s'appliquer. Sous réserve d'acceptation par BMW Financial Services - Département de BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B343606448 TVA FR 65343606448. Courtier en Assurances immatriculé à l'ORIAS n° 07 008 883 ([www.arias.fr](http://www.arias.fr)). Consommation en cycle mixte : 5,7 - 6,5 l/100 km.





CO<sub>2</sub> : 129 - 150 g/km selon la norme européenne WLTP. Modèle présenté : BMW 116i M Sport avec options. Consommation en cycle mixte : 5,7 - 6,5 l/100. CO<sub>2</sub> : 129 - 150 g/km selon la norme européenne WLTP.

Loyer : 340,00 €/mois, et avec majoration du premier loyer de 2900,00 €. Les valeurs d'émission de CO<sub>2</sub> et de consommation d'énergie mesurées sur la base du cycle d'homologation WLTP correspondent à des valeurs européennes. Renseignez-vous auprès de votre concessionnaire pour connaître les valeurs de consommation et d'émission de CO<sub>2</sub> correspondant aux véhicules configurés pour le marché français pour les modèles sur lesquels se porte votre intérêt. \*\*Hors pièces d'usure.



# Pas besoin d'utiliser le GPS pour savoir qu'on est sur le bon chemin.

Nous sommes face au plus grand défi de notre histoire, réduire notre impact CO<sub>2</sub>. Notre objectif est de devenir une entreprise au bilan carbone neutre d'ici 2050. Et parce que c'est un chemin que nous devons faire ensemble, Volkswagen vous donne la possibilité de choisir parmi des motorisations alternatives et innovantes. L'ID.3 100 % électrique s'inscrit au cœur de cette démarche grâce à des rejets de CO<sub>2</sub> inexistants, une autonomie allant jusqu'à 542 km\* et des performances qui vous offrent un plaisir de conduite inégalable.



Volkswagen way to  
**ZERO**

**Nouvelle ID.3  
100 % électrique**



Way to Zero = en route vers une mobilité neutre en carbone d'ici 2050.

\* Selon la norme WLTP. Cycles mixtes gamme ID.3 (kWh/100km) WLTP: 14,9-17,1. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 0 (en phase de roulage). Valeurs au 01/04/2021, 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 CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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





Toyota Yaris/P. 60



Renault Scénic/P. 23



BMW Série 1/Cupra Leon/Volkswagen Golf/P. 48



Skoda Fabia/P. 27



Hyundai Bayon/P. 38

## SOMMAIRE

### Découvrir

14 Des SUV qui donnent envie !

Polyvalence : **Audi Q4 e-tron, Renault Kadjar, Nissan Qashqai**

Style : **Alfa Romeo Palade & Tonale,**

**Citroën ë-C4 Sportycross, Peugeot 4008**

Performances : **Alpine Crossover, Cupra Tavascan, Porsche Macan, Volkswagen ID.5 GTX**

Habitabilité : **Hyundai Ioniq 5, Renault Scénic, DS 9 ASL**

24 À bord de la **Kia EV6**

27 **Skoda Fabia 2021**

### Comprendre

30 Toujours plus chères, les voitures ?

### Conduire

38 **Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 ch**

44 **Fiat 500 3+1 118 ch**

48 **BMW Série 1 128ti 265 ch/Cupra Leon**

1.4 e-Hybrid 245 ch/**Volkswagen Golf GTI** 245 ch

56 **Renault Kangoo 1.3 TCe 130 ch**

60 **Toyota Yaris 116h**

72 **Ford Mustang Mach-E 351 ch/Volvo**

**XC40 Recharge Twin 408 ch**

80 Les Experts : **Hyundai Tucson 1.6 CRDi** 136 ch

83 Le chef des essais vous répond

### Vibrer

84 Dans les coulisses de **Stellantis**

90 **Monaco** : tours de chauffe avant la F1

92 Rétro : **Alfa Romeo 90 (1985)**

### S'offrir

96 Configurateur : **Citroën C4**

100 Occasion : **Ford Mondeo IV**

103 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves

111 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...



Fiat 500/P. 44



Kia EV6/P. p. 24

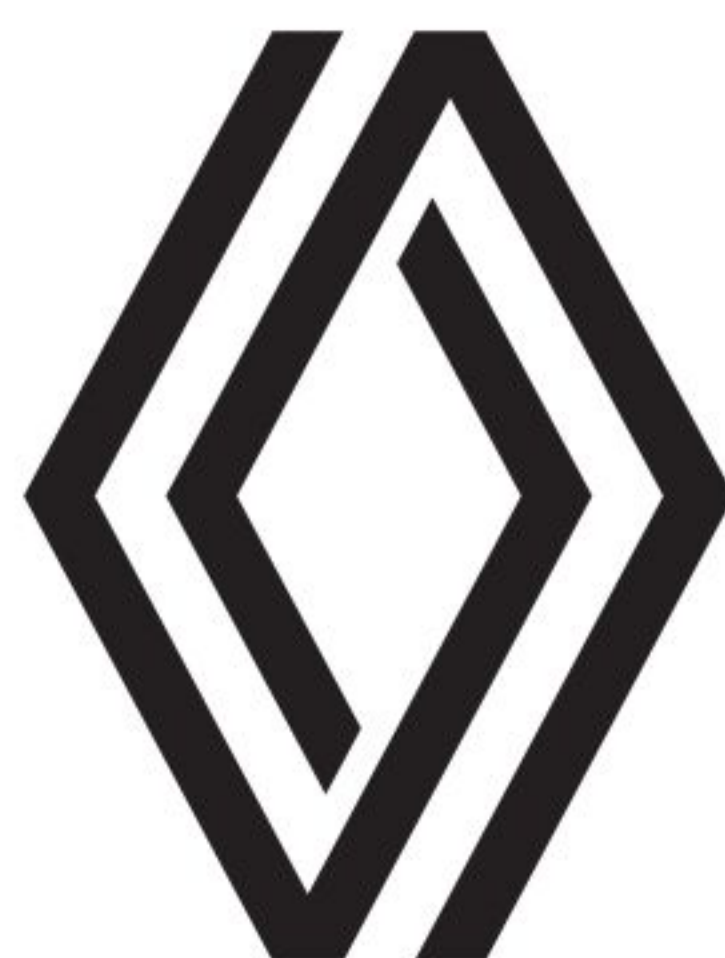


Monaco: l'ePrix de Formule E, bientôt la Formule 1/P. 90



Ford Mustang Mach-E/Volvo XC40/P. XX





**NOUVEAU  
RENAULT  
CAPTUR  
E-TECH  
HYBRIDE**  
se recharge en roulant

**209€** à partir de  
/mois<sup>1</sup>

LLD sur 49 mois, 1<sup>er</sup> loyer de 3 200€  
sous condition de reprise

**4 ans de garantie, assistance 24/24  
et entretien inclus pour 1€/mois<sup>2</sup>**


existe aussi en motorisation hybride rechargeable, GPL et Diesel





© s. staub

**modèle présenté : nouveau Renault captur e-tech r.s. line 145 avec option peinture métallisée à 281€/mois<sup>3</sup>, sous condition de reprise, 1<sup>er</sup> loyer de 3 200€, pack zen Renault inclus pour 1€/mois<sup>2</sup>.** (1) exemple pour nouveau Renault captur e-tech zen 145 hors options. (1)(3) location longue durée sur 49 mois/40 000 km. offres sous condition de reprise d'un véhicule roulant. sous réserve d'acceptation par diac, sa au capital de 415 100 500€ - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93160 noisy-le-grand - siren 702 002 221 rcs bobigny. en fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. (2) pack zen Renault comprenant l'entretien, l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1<sup>er</sup> des 2 termes atteint) inclus dans le loyer pour 1€/mois. voir détail de l'offre pack zen en points de vente et sur [renault.fr](https://www.renault.fr). offres non cumulables réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'un nouveau Renault captur neuf du **01/05/2021 au 30/06/2021**. **gamme nouveau Renault captur : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) (hors gpl) : 1,5/6,5. émissions co<sub>2</sub> min/max (g/km) (procédure wltp) (hors gpl) : 34/148.**

Renault recommande 

[renault.fr](https://www.renault.fr)



# NOUVELLE SWIFT Hybrid

MARQUEZ VOTRE DIFFÉRENCE

À partir de  
**129€/MOIS**<sup>(1)</sup>
**ENTRETIEN INCLUS**<sup>(2)</sup>

LLD 37 mois - 1<sup>er</sup> loyer 2 000 €  
PRIME À LA CONVERSION 1500 € DÉDUITE  
SOUS CONDITION DE REPRISE


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

**ALL GRIP**  
AUTO

Consommations mixtes gamme Nouvelle Suzuki Swift (WLTP) : 4,7 à 5,4 l/100 km. Émissions CO2 cycle mixte (WLTP) : 106 à 121 g/km.

(1) Location Longue Durée pour 37 mois et 30 000 kilomètres pour une Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid Advantage, 1<sup>er</sup> loyer de 3 500 € couvert à hauteur de 1 500 € si éligible à la prime à la conversion\*, puis 36 loyers de 129 €. Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31/05/2021 inclus, dans le réseau participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Arval Service Lease - SA au capital de 66 412 800 € - Immatriculée sous le n°352 256 424 RCS Paris. Siège social : 1, bd Haussmann - 75009 Paris - Identifiant CE FR 68352256424 - ORIAS n° 07 022 411. Modèle présenté : Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid Pack option peinture métallisée So'Color, LLD pour 37 mois et 30 000 kilomètres, 1<sup>er</sup> loyer de 3 500 € couvert à hauteur de 1 500 € si éligible à la prime à la conversion\*, puis 36 loyers de 169 €. (2) Les loyers comprennent les services associés suivants (en option et dans les limites et conditions prévues aux contrats de LLD et d'Assurance) : Entretien inclus - Assistance+ : 24h/24 7j/7 au véhicule et aux passagers. Assurance Perte Financière, souscrite auprès de Greenval Insurance DAC, compagnie d'assurance de droit irlandais, enregistrée sur le numéro 432783, siège social : Trinity Point, 10-11 Leinster Street South, Dublin 2, Irlande (info@greenval-insurance.ie) ; supervisée par la Banque Centrale en Irlande. Le détail du contenu des services associés est disponible auprès de Arval Service Lease. (\*) Voir conditions sur [www.primealaconversion.gouv.fr](http://www.primealaconversion.gouv.fr).

Garantie constructeur 3 ans ou 100 000 km au 1<sup>er</sup> terme échu.





**ABONNEZ-VOUS!**  
Retrouvez toutes nos  
offres p. 82 et sur  
[www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)



CLÉMENT CHOULOT

## LA VALEUR DES CHOSES

Comme vous le découvrirez dans notre enquête de la quinzaine, notre perception de l'évolution des prix est souvent biaisée. Une forme de nostalgie romantique nous pousse à penser que c'était mieux (comprendre : moins cher) avant. Ce n'est pas toujours vrai. En revanche, il paraît très probable que le pire soit devant nous. Sous la pression des normes environnementales et de l'électrification forcée, le prix des voitures va augmenter dans les prochaines années. J'ai eu l'occasion il y a quelques jours

d'interroger Maxime Picat, grand patron de Stellantis pour l'Europe, sur le coût très indigeste des voitures électriques. C'est évidemment un sujet de préoccupation pour un tel ensemble de constructeurs qui à la fois vise un large public et doit se soumettre aux objectifs d'émissions, donc électrifier rapidement ses gammes. Selon lui, le prix des batteries peut baisser progressivement grâce à l'évolution des technologies, tandis que les autres coûts seront contenus par l'intégration de la production des composants électriques. Mais il lui semble qu'il ne faille rien attendre de spectaculaire sur ce plan avant quatre ou cinq ans. *"C'est pour cela que notre premier sujet de discussion avec les politiques, c'est le temps, explique-t-il. Ce n'est pas une manœuvre détournée pour essayer de repousser l'électrification aux calendes grecques. Malheureusement, la jonction des coûts avec le véhicule thermique aura lieu. Parce qu'à coups de malus et de nouvelles normes, ce n'est pas forcément le véhicule électrique qui sera moins cher. C'est le véhicule thermique qui sera plus coûteux."* Pour résumer, si rien ne change dans les décisions politiques, l'avenir nous promet du perdant-perdant : une voiture électrique toujours inabordable et des voitures thermiques devenues inaccessibles. Dans certains milieux, on s'en réjouira sans doute, en pensant que la majorité se résoudra enfin à passer au vélo ou aux transports en commun ! L'autre solution, la plus probable, est que les automobilistes vont conserver plus longtemps encore leur voiture. Le parc automobile français est pourtant déjà l'un des plus âgés d'Europe. Et ça, c'est une vraie mauvaise nouvelle pour l'environnement.

Rédacteur en chef  
[jeraoul@reworldmedia.com](mailto:jeraoul@reworldmedia.com)

*Jean-Eric Ravaud*

## ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Quelques lignes pour réagir à l'annonce des décisions de Luca de Meo pour Renault. Mon étonnement n'a d'égal que la colère qui m'envahit en apprenant que ce monsieur se substitue à l'État pour décider de brider nos voitures. J'ai également lu que la remplaçante de la Mégane ne serait qu'électrique. Voilà déjà deux annonces qui vont à coup sûr booster les ventes de Renault.

### Dominique Decarpentrie

Cette annonce surprenante ressemble à un coup de communication, pour habiller de vertu une limitation technique des modèles électrifiés. Mais pas sûr que finalement, auprès des automobilistes, l'effet en soit très positif.

En lisant votre essai d'une MG chinoise, je me demande si les constructeurs automobiles européens ne vont pas bientôt subir le même sort que les produits audiovisuels il y a une vingtaine d'années. Jusqu'à présent, nous avons de très bons motoristes en Europe. Mais en passant à l'électrique, on remet les compteurs à zéro. Les Chinois sont aussi bons que les Européens, et leurs produits moins chers. Aurons-nous dans une dizaine d'années des "Renault" ou "Peugeot" 100% chinoises?

### Alain Laury

Le passage au tout-électrique est en effet un grand danger pour les constructeurs "historiques". Tout leur savoir-faire dans la réalisation de moteurs thermiques n'est plus d'aucune valeur et les Chinois progressent vite.



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







# BAROUD D'HONNEUR

Il vous rappelle quelque chose ? Normal. L'Ineos Grenadier s'inspire de l'esprit (et un peu des lignes aussi...) du Land Defender "canal historique", le pur, le dur, le tatoué. C'est même, semble-t-il, l'arrivée du nouveau Defender, luxueux, moderne et technologique, qui a poussé Jim Ratcliffe à lancer pour son propre compte l'étude d'un descendant authentique et rustique. Lorsque l'on est à la tête d'une entreprise qui réalise plus de 60 milliards de dollars de chiffre d'affaires annuel, c'est visiblement

une petite fantaisie que l'on peut se permettre. Mais la chose est prise très au sérieux. La preuve, voilà l'un des prototypes en test de développement dans les montagnes autrichiennes, terrain de jeu favori de Magna Steyr, le partenaire technique d'Ineos. L'Ineos a déjà affronté la rigueur de l'hiver suédois, et attend l'été pour tenter de résister aux déserts de la Vallée de la mort ou de la péninsule arabique. Début de production prévu en juillet 2022, dans l'usine française de Hambach.



# TRAJE

**La machine industrielle automobile ne passera pas la marche arrière : elle continuera de produire des véhicules aux codes de SUV. Mais elle va modifier sa trajectoire et enfanter de nouvelles silhouettes qui vont peu à peu gommer l'image négative des SUV d'hier.**

Par Christophe Bonnaud

**L**a langue française est riche, ô combien ! Dans l'univers automobile, la sémantique compte beaucoup et il faut savoir choisir le bon mot. Hélas, la médiatisation à outrance de certains d'entre eux (pollution, SUV, CO<sub>2</sub>, hybride, mutualisation, etc.) égare certains dans des choix inappropriés. Ainsi, le terme SUV est systématiquement employé pour définir l'arrivée sur le marché de véhicules à la position de conduite haute, majoritairement à deux roues motrices et trimbalant immanquablement dans leur sillage une notion de pollueur. Les véhicules présentés

dans ce dossier ne sont pas des SUV, mais des crossovers, et donc des hybrides. Là encore, un mot désormais cloîtré dans une notion d'électrification, mais qui a une autre définition : le mélange des genres. Ces nouveaux crossovers cumulent non seulement plusieurs concepts de silhouettes, mais y ajoutent leurs différents atouts en matière d'habitabilité, de puissance, d'équipements et de technologies. Alors ne parlez plus de SUV, car ces 14 nouveautés qui donnent envie n'ont rien, mais absolument rien, à voir avec les pachydermes évoqués par certains écologistes qui se refusent, hélas, à prendre le volant de ces générations modernes, efficaces et convaincantes.





# NOUVELLES CITOIRES

## SOMMAIRE

Envie de polyvalence p. 16

Envie de style p. 18

Envie de performances p. 20

Envie d'habitabilité p. 22

*Audi va commercialiser deux silhouettes de son nouveau crossover 100 % électrique Q4 e-tron. Le classique SUV ici, et le Sportback, plus dynamique.*



# Envie de polyvalence

## RENAULT KADJAR

Commercialisation : **2022**. Prix (estimation) : à partir de **30 500 €**

Le style du Kadjar de 2022 se veut plus dynamique avec un capot plat, des lignes tendues pour évacuer la mollesse des flancs de l'actuelle génération, et la signature lumineuse avant s'inspire de celle du concept-car e-Mégane Vision. Le prochain Kadjar ne sera pas pour autant 100 % électrique. Il laisse ce rôle au futur "Scénic" (voir p. 23). En revanche, il élève son niveau de technologie. Sous le capot, plus de diesel. Dans un premier temps, les moteurs (140 à 170 ch) seront proposés en mild hybridation et hybridation non rechargeable. Ensuite, le Kadjar bénéficiera de la technologie E-Tech hybride délaissant le bloc atmosphérique 1.6 pour un 1.2 Turbo de 200 ch. Le 6 mai dernier, Renault a également annoncé une variante à quatre roues motrices de 280 ch pour 2024. C'est à bord que l'évolution tendra vers la révolution. Jusqu'alors très classique, la planche de bord va changer. Le Kadjar conserve ses écrans, mais la tablette verticale est visuellement fusionnée avec la dalle d'instrumentation. Le "L" formé par



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

cette architecture impose pas mal de modifications, que ce soit le positionnement des aérateurs ou du minilevier de la boîte. Pour compenser la disparition du Scénic 7 places, le Kadjar aura droit à sa version longue pour davantage de polyvalence.

*Gilles Le Borgne, directeur de l'ingénierie, a annoncé un Kadjar 4 roues motrices et hybride rechargeable de 280 ch pour 2024.*

*L'Audi Q4 e-tron sera disponible également à la fin de l'été avec cette silhouette Sportback qui, paradoxalement, offre un coffre plus logeable.*





# NISSAN QASHQAI

Commercialisation : **juin 2021**. Prix : à partir de **28 990 €**

*Le Qashqai "Première Édition" sera livré en juillet à partir de 36 240 € avec un équipement dédié : jantes de 18 pouces, toit panoramique, peinture biton, etc.*

**D**évoilée récemment, la troisième génération de Qashqai (4,43 m de longueur) se distingue du futur Kadjar : l'habitacle semble plus classique malgré une dalle d'instrumentation de 12,3 pouces et un écran tactile de 9 pouces, alors que, techniquement, le Nissan conserve ses caractéristiques, à commencer par la version e-Power très spécifique. Elle embarque une

machine électrique, un pack batterie et un moteur thermique – mais ce dernier sert principalement de régénérateur de la batterie, seul le moteur électrique entraîne les roues. Cette version ne sera disponible qu'en 2022, contrairement aux versions mild hybrid de 140 et 158 ch. Le Qashqai est proposé en cinq finitions : Visia (28 990 €), Acenta (31 490 €) avec écran tactile de seulement 8 pouces, N-Connecta (33 490 €) avec écran tactile de 9 pouces et écran digital d'instrumentation de 12,3 pouces, Tekna (35 790 €) avec affichage tête haute et Tekna+ (41 890 €) avec cuir nappa et toit panoramique. Ce Qashqai dispose d'un volume de coffre de 504 dm<sup>3</sup>.



NISSAN

# AUDI Q4 E-TRON

Commercialisation : **juin 2021**. Prix : à partir de **41 900 €**

**L**e Q4 e-tron est la première Audi à emprunter la plate-forme MEB du groupe Volkswagen, celle de l'ID.4 en l'occurrence. Ce nouveau SUV compact, disponible avec deux carrosseries (Q4 e-tron et Q4 e-tron Sportback), affiche un prix d'accès compétitif face à ses rivaux. En Allemagne, il est proposé à 41 900 € hors bonus, en version d'accès (Q4 35 e-tron) avec un seul moteur sur le train arrière, une batterie de 52 kWh et une puissance de 170 ch. Plus haute en gamme, la deuxième variante (Q4 40 e-tron et Q4 40 e-tron Sportback) offre une motorisation de 204 ch avec une batterie de 77 kWh. Batterie que l'on retrouve sur la version Q4 50 e-tron quattro dotée de deux machines électriques et d'une puissance cumulée

de 299 ch. La polyvalence de cette nouvelle Audi se confirme grâce à une autonomie de 520 km avec la version de base et la possibilité d'une recharge de 130 km en dix minutes. La polyvalence se fait jour également à bord avec un habitacle modulable reposant sur un empattement de 2,76 m (presque celui du Citroën C5 X), le tout dans une longueur de 4,58 m, soit 10 cm de plus que l'Audi Q3, et 10 de moins que le Q5 ! Les valeurs de volume de coffre cassent cette logique avec 520 dm<sup>3</sup> (et même 535 pour le Sportback) pour le Q4, contre respectivement 380 et 395 dm<sup>3</sup> pour les Q3 et Q5 dans leurs variantes hybrides rechargeables. On ne le dit jamais assez, les plates-formes des voitures 100 % électriques offrent ces deux avantages d'habitabilité et de volume de coffre. Polyvalente, avez-vous dit ?



AUDI



# Envie de *style*

## PEUGEOT 4008

Commercialisation : **fin 2022**. Prix (estimation) : à partir de **36 000 €** (thermique)



*Aux côtés des 4008 thermiques essence, hybrides et hybrides rechargeables, une version 100 % électrique sera-t-elle proposée ? Techniquement, c'est possible !*

**L**e prochain Peugeot 4008 est l'exemple type d'une réflexion visant à sortir du "SUV bashing" avec une silhouette distinctive. Relativement bas, très dynamique avec son pavillon fuyant, performant avec ses moteurs thermiques et hybrides rechargeables, ce crossover était à l'origine destiné à être commercialisé en Europe mais également aux États-Unis. Avec ses plus de 4,60 m, il offre une habitabilité généreuse malgré son aspect dynamique, tout en maintenant un volume de coffre proche de celui de la future version break de la Peugeot 308. Car, oui, le 4008 est dérivé de la nouvelle 308 et adoptera ses motorisations. Sa proue reprend celle de la berline, mais son bouclier différent se pare d'un masque noir aux dimensions généreuses, élargissant visuellement la voiture. Face à la concurrence accrue de ce type de silhouette coupée aux codes de SUV (Renault Arkana, Volkswagen ID.5...), le Peugeot 4008 aura fort à faire et compte prioritairement sur son style pour gagner la bataille !

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

## ALFA ROMEO PALADE

Commercialisation : **2023**. Prix (estimation) : à partir de **39 000 €** (EV)

*Alfa Romeo va entamer la reconstruction de sa gamme dans le groupe Stellantis en 2023 avec la petite Palade, rivale de la DS 3 Crossback.*

**L**a fusion des groupes PSA et FCA va entraîner la marque Alfa Romeo dans une totale réorganisation de sa gamme. Techniquement, elle va bénéficier à court terme des plates-formes PSA, notamment de la CMP électrique, pour ce petit crossover urbain appelé avant tout à réaliser du volume pour pérenniser la marque. Rival des Opel Mokka, DS 3 Crossback, Peugeot 2008, qui reposent sur le même soubassement, l'Alfa Romeo Palade ne pourra guère s'en différencier côté technique – on attend un nouveau moteur électrique sur cette plate-forme en 2022 – et jouera donc essentiellement sur son style pour s'en démarquer. Pas sûr que le nouveau patron du design Alfa Romeo, Alejandro Mesonero, ait le temps d'intervenir sur cette petite Alfa Romeo attendue en 2023.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT



# CITROËN Ë-C4 SPORTY CROSS

Commercialisation : **fin 2022**. Prix (estimation) : à partir de **36000 €**

**C**itroën va bientôt appliquer une stratégie de développement de sa gamme C4. Intelligemment construit sur la plate-forme CMP qui dispose d'une variante 100 % électrique, le C4 va pouvoir offrir deux nouvelles silhouettes : la Family Cross et la Sporty Cross. La première, très cubique, visera la clientèle familiale alors que la seconde sera dynamique avec son profil de crossover coupé, cinq portes. La version ë-Sporty Cross bénéficiera en outre de la nouvelle machine

électrique en cours de développement qui sera fabriquée dans l'usine de Douvrin. Ainsi, batterie, moteur EV et boîte de vitesses seront produits en France. Et ce moteur jouera sans doute la carte du dynamisme avec une puissance que l'on imagine supérieure aux 136 ch actuels. Notons

que le C3 Sporty Cross sera également proposé en version thermique avec le 1.2 PureTech Turbo, qui offre aujourd'hui un large choix de puissance de 102 à 155 ch. Côté design, Citroën, ne faisant rien comme tout le monde, jouera sur un style inédit et dynamique.



*Pour renouveler son C4 Space Tourer, Citroën compte sur son C5 Aircross et ses futurs C4 Family Cross et C4 Sporty Cross, illustré ici.*

# ALFA ROMEO TONALE

Commercialisation : **printemps 2022**. Prix (estimation) : à partir de **49000 €**

**C**ontrairement à son petit frère Palade, le Tonale n'a pas pu profiter de l'alignement des planètes lors de la fusion PSA-FCA. Ainsi, il était bien trop tard pour changer quoi que ce soit sur ce projet qui est pratiquement en cours d'industrialisation. Si, côté design, l'affaire est entendue avec ce dessin élégant, dynamique et très respectueux des codes de la marque italienne, côté technique, c'est plus compliqué puisque le Tonale repose sur une plate-forme de Jeep. Celle-ci dispose d'une variante hybride (250 ch) remise tout dernièrement au goût du jour afin d'abaisser encore ses consommations. Car chez Stellantis, on ne rigole pas avec la moyenne des rejets de CO<sub>2</sub> du groupe. Mais l'espoir est grand pour cette Alfa qui débarque dans le segment le plus porteur en Europe. Les concessionnaires l'attendent d'autant plus qu'elle va en outre remplacer la Giulietta !

L'ex-patron de Peugeot a pris les commandes d'Alfa Romeo. Son premier fait d'armes sera d'assurer le lancement du SUV Tonale, conçu avant l'arrivée de Stellantis...





# Envie de **performances**

## ALPINE CROSSOVER

Commercialisation : **2023**. Prix (estimation) : à partir de **75 000 €**

**A**ntony Villain, patron du design Alpine, nous confiait voici peu que *“la bascule d’Alpine vers le 100 % électrique est assez naturelle, il fallait qu’on prenne un coup d’avance”*. Long de 4,70 m, le crossover Alpine devrait être le premier du trio de modèles 100 % électriques annoncé par Luca de Meo à débarquer sur le marché en 2023. Avec ses quatre places, il aurait pu prétendre entrer dans notre catégorie des polyvalents ! Il le sera sans doute, mais ce qu’il jouera avant tout, c’est la carte du dynamisme grâce à la plate-forme CMF-EV de Renault, qui peut adopter deux machines électriques et offrir à l’Alpine Crossover une version à transmission intégrale. Le Nissan Ariya, qui repose sur ce soubassement, propose de son côté des puissances de 218 à près de 400 ch. On peut être rassuré sur le niveau de performance. Reste l’aspect esthétique. Antony

Des trois prochaines Alpine 100 % électriques, le crossover devrait être la première, suivie de la petite sportive et d’un coupé quatre places.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Villain nous précisait *“que le futur d’Alpine vers le 100 % électrique peut vous surprendre, mais il ne va pas dénaturer l’ADN de la marque. Nous sommes tout à fait capables d’amener une expérience ultime, l’ADN de l’A110 dans*

*ce crossover et d’obtenir la même expérience de conduite, mais à quatre places”*. Et l’expérience de conduite sera portée à son paroxysme avec le système des roues arrière directrices que Renault maîtrise à la perfection !

## CUPRA TAVASCAN

Commercialisation : **printemps 2022**. Prix (estimation) : à partir de **57 000 € (EV)**

**C**’était dans le monde d’avant. C’était au Salon de Francfort 2019. Cupra, la jeune marque sportive de Seat, dévoilait son grand SUV coupé sous le nom de Tavascan. Cette nouvelle silhouette Cupra – premier SUV 100 % électrique de la marque – repose sur la même plate-forme que le Volkswagen ID.4, mais son pedigree sportif lui autorise une petite poussée

de puissance avec deux machines électriques, comme sur l’ID.4 GTX avec quelques chevaux en plus (306 ch sur le concept). Côté style, l’engin ne manque pas d’ambitions ! Rappelons qu’il est né sous la direction du designer Alejandro Mesonero qui, après un passage

éclair chez... Dacia, vient de rejoindre Alfa Romeo. L’envie de performances passe souvent par celle de prendre place dans un engin au style dynamique. Vous êtes ici servi avec le Tavascan, qui promet une accélération de 0 à 100 km/h en seulement 6,5 s.

La gamme Cupra est indépendante de celle de Seat. Avec le Tavascan, le constructeur espagnol habillera le Volkswagen ID.4 d’une robe totalement inédite.



CUPRA



# PORSCHE MACAN

Commercialisation : **2023**. Prix (estimation) : à partir de **78 000 €**

**P**rochainement, le Macan thermique va subir un restylage. Mais il devra à court terme partager son royaume avec son futur remplaçant 100 % électrique. Le constructeur allemand n'a pas fait de secret sur sa stratégie à long terme : renouveler le Macan par un modèle électrique. Il reposera sur la nouvelle plateforme PPE conçue par Porsche en collaboration avec Audi, qui l'a d'ailleurs inaugurée en Chine avec son concept-car A6 e-tron. Cette nouvelle plate-forme offrira au Macan la technologie 800 volts et celle des recharges rapides, ainsi que des batteries jusqu'à 100 kWh. Sans oublier la technologie de paramétrage électronique des deux machines électriques sur les trains avant et arrière, permettant d'offrir une transmission intégrale intelligente au prochain Macan. Ce dernier représente près d'un tiers des ventes de Porsche. Sacré pari de le remplacer par un produit 100 % électrique !



*Porsche a communiqué sur la sortie des premiers prototypes du Macan 100 % électrique. Il devrait bénéficier d'une autonomie supérieure à celle du Taycan.*

# VOLKSWAGEN ID.5 GTX

Commercialisation : **hiver 2021-2022**. Prix (estimation) : à partir de **53 000 €**

**P**ar la voix de son directeur général, Ralf Brandstätter, Volkswagen a annoncé le 29 avril que la marque "est sur la voie du zéro émission, avec détermination et c'est irréversible". Lors de son allocution, il a dévoilé le plan produit jusqu'en 2025 avec, dès la fin de cette année, l'ID.5, qui est une silhouette de l'ID.4 avec pavillon fuyant. L'ID.5 devrait donc tout naturellement reprendre les chaînes de traction de l'ID.4 (de 148 à 204 ch) en y ajoutant la sportive GTX à quatre roues motrices, deux machines électriques, pour une puissance cumulée de 299 ch. À noter qu'au-delà de 2025, les nouveautés de la gamme ID reposeront sur une plate-forme évoluée de l'actuelle MEB à tout faire, avec un temps de recharge très sensiblement abaissé et des autonomies variant entre 400 et 700 km. C'est la génération des futures électriques 2025-2035 qui prend naissance dans les bureaux d'études.

*Volkswagen a annoncé que sa plate-forme MEB dédiée à de nombreux modèles du groupe (VW – ici l'ID.5 –, Audi, Seat, Skoda...) sera renouvelée en 2025.*





# Envie d'habitabilité

## HYUNDAI IONIQ 5

Commercialisation : **2021**. Prix : à partir de **55 900 €**

**D**ifficile d'évoquer le nouveau Ioniq 5 tant que vous ne l'avez pas vu. Car s'il semble être une lointaine copie des premières Lancia Delta des années 1970, il n'en a pas le gabarit. Un chiffre permet de comprendre l'architecture de cette nouveauté : 3 m. C'est son empattement ! C'est 22 cm de plus que le nouveau Citroën C5 X de haut de gamme. Et le coréen maintient pourtant sa longueur à 4,63 m, soit 17 cm de moins que le français. Le Ioniq 5 a surtout le mérite d'envahir le marché des crossovers sans passer par la case SUV à tout prix ! Il ressemble à une grande berline bicorps aux proportions inédites. À bord, l'espace est royal et la nouvelle plateforme 100 % électrique du groupe Hyundai-Kia offre plusieurs scénarios, avec deux batteries de 58 et 72,6 kWh et deux motorisations EV : 168 ch en propulsion (460 km d'autonomie) et 301 ch avec deux machines électriques et quatre roues motrices. La mise en ligne des commandes a suscité 236 000 intérêts en Europe, un joli succès. À concrétiser cependant...



Très différente esthétiquement de sa cousine Kia EV6, la version berline du crossover Ioniq 5 fonctionne sous une tension de 800 volts, d'où des recharges rapides.



## DS 9 ASL

Commercialisation : **2024**. Prix (estimation) : à partir de **69 000 €**

**P**armi les modèles à l'étude chez DS, il y a la transposition du concept-car ASL en véhicule de série. Le patron du design DS, Thierry Métroz, a reconnu que ce concept ASL d'une grande berline à la posture de SUV et au dynamisme d'un coupé est plus évident à traduire en réalité avec une voiture plutôt longue. Bingo, c'est le cas du concept-car ASL qui pourrait devenir une DS 9 ASL à l'habitabilité royale ! L'objectif est à terme de ne plus parler de SUV dans la gamme DS, mais d'ASL, qui deviendra donc une silhouette pérenne dans les différents segments de l'offre. Potentiellement commercialisée en 2024, la DS 9 ASL bénéficierait d'une nouvelle plate-forme spécifique aux modèles du pôle Premium du groupe : DS, Lancia et Alfa Romeo (voir notre reportage p. 84).





# RENAULT SCÉNIC

Commercialisation : **2022**. Prix (estimation) : à partir de **39 000 €**

*On a bien cru qu'il allait disparaître ! Mais le Scénic restera dans la gamme et deviendra 100 % électrique en couplant sa modularité à quelques codes de SUV.*



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Le concept-car Morphoz de 2020 donnera naissance à un véhicule électrique volumique sur la base de la plate-forme CMF-EV. Ce "Scénic" des temps modernes viendra épauler l'autre silhouette dérivée sur ce soubassement : l'e-Mégane attendue en fin d'année pour une commercialisation au printemps. Contrairement au concept, le Scénic 2022 ne pourra pas s'allonger à la demande ! Pour embarquer sept personnes, Renault compte sur son Kadjar long. Le Scénic sera donc dans un premier temps un crossover compact, avec de grandes roues, un empattement long privilégiant l'habitabilité pour cinq. Il devrait préserver une modularité originale malgré la présence du bac de batteries logé sous le plancher. Sachez que Renault a été capable de conserver la modularité du Kangoo thermique dans la future version 100 % électrique ; il serait surprenant qu'il n'en fasse pas autant avec son Scénic électrique ! L'architecture à moteur EV implanté à l'avant permet de dégager en outre tout l'espace arrière et le coffre pour les consacrer aux occupants et au volume de chargement. Le Scénic retrouvera, dans sa version électrique, l'usine de Douai dans laquelle il sera produit aux côtés de l'e-Mégane.

*Notre illustrateur imagine ce que sera la DS 9 ASL de 2024. Elle aura droit à une plate-forme dédiée, dérivée de la future eVMP de Stellantis.*



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

## L'avis de L'Auto-Journal

Huit des quatorze modèles abordés dans ce dossier sont des véhicules 100 % électriques. Sans entrer dans le débat de l'électrification à outrance des futures nouveautés, par obligation de respecter les normes européennes de rejets de CO<sub>2</sub>, reconnaissons que les plates-formes électriques autorisent de grandes libertés d'architecture. En conséquence, la diversité de silhouettes est assez incroyable. Ces crossovers vont, à court terme, gommer la sinistre image des SUV tels qu'on les connaissait naguère. Hybrides, électriques, très souvent performants et toujours polyvalents (ils remplacent peu à peu les monospaces), les crossovers de demain accompagnent inévitablement la mutation technologique de l'automobile du futur.



# Offensive high-tech

**L'offensive électrique à la mode Kia prend la forme d'un spectaculaire crossover au style très sportif. Impressionnant visuellement, il offre des performances à la mesure de son look mais n'oublie pas de proposer un vaste espace à vivre. De quoi en faire un futur best-seller ?**

Par Nicolas Valeano Photos Arnaud Saunier

**L**i va falloir se faire à de nouvelles proportions visuelles pour les nouveaux modèles nés électriques, avec leur architecture spécifique permise par le lit de batteries sous l'habitacle et le ou les moteur(s) très compact(s). Résultat, cela permet d'allonger l'empattement (2,90 m ici), de raccourcir les porte-à-faux et d'avancer le pare-brise (rappelant la mode "cab forward" chez Chrysler dans les années 1990) pour maximiser l'espace intérieur. Ainsi l'EV6 est-il un grand crossover de 4,68 m dont les proportions très particulières sont permises par sa plate-forme 100 % électrique E-GMP. Son style très travaillé est voulu particulièrement dynamique. Et cela fonctionne parfaitement à la découverte de l'auto en avant-première dans un studio photo parisien, avec sa face avant très sportive et dotée d'un capot

Le modèle que nous avons pu voir de près affiche un équipement entre les finitions Design et GT Line et de grandes roues de 20 pouces.



**Kia EV6**

➔ À partir de 47 990 €\*

Commercialisation : commandes mai 2021, livraisons octobre

\* Hors aides de l'État.



plongeant et la ligne ultra-dynamique qui remonte des bas de caisse pour rejoindre le spectaculaire bandeau de feux arrière. Un nouveau langage design nommé "alliance des contraires" (les designers adorent les définitions très conceptuelles...) qui livre ici une première interprétation convaincante. La calandre devient très fine, elle est encadrée de gros blocs projecteurs incluant des feux de jour à LED ciselés, capables de produire une animation au démarrage – c'est la grande mode. Sur le court capot, on peut découvrir le nouveau logo de la marque coréenne. De nombreux détails parsèment la carrosserie de l'auto et on se plaît à les parcourir, des passages de roues aux poignées de portes affleurantes, en passant par le traitement des bas de caisse ou l'aileron intégré, avec sa découpe sophistiquée. Un crossover à l'allure massive contrebalancée

par la finesse des détails, avec des airs de concept-car : l'EV6 en jette !

### *Habitacle futuriste*

En entrant à bord, on découvre un style qui est bien en harmonie avec l'extérieur : moderne, sophistiqué, futuriste. La planche de bord épurée adopte des tons sombres, élégants, mais les matériaux sont un peu décevants (mais s'agissant ici d'une préproduction, certains plastiques ne sont pas définitifs). Le beau double écran incurvé (2x12,3 pouces) de série reprend l'ergonomie des Kia récentes, bien organisée, réactive et avec des graphismes modernes. À cela s'ajoute un affichage tête haute à réalité augmentée, comme chez Volkswagen. Plus bas, un mini-écran permet le contrôle de la climatisation ou de la navigation au moyen de touches virtuelles. C'est chic, mais il y manque un retour haptique pour parfaire le tableau. La console flottante →

La partie arrière est la plus spectaculaire dans le dessin de l'auto. Les feux LED sont intégrés dans un spoiler.



La console centrale flottante abrite un espace de rangement et l'emplacement de charge sans fil pour un smartphone.





Une panoplie complète d'aides à la conduite est proposée, y compris pour des changements de file semi-automatiques au déclenchement du clignotant, ou pour le contrôle des manœuvres depuis l'extérieur du véhicule.

À la fois massive et sportive, la Kia 100 % électrique tranchera dans le paysage routier !



contribue à la grande impression d'espace. Elle inclut quelques commandes, dont la sélection de transmission. Pour les modes de conduite, cela se passe au niveau du volant, et le frein parking est situé à gauche sur la planche de bord. La visibilité périphérique est moyenne, mais des caméras compensent dans les manœuvres ou pour voir dans l'angle mort en roulant, clignotant actionné. Les sièges avant ont l'air de bien allier confort et maintien, tandis qu'à l'arrière, les passagers bénéficient d'un espace aux jambes impressionnant. Plusieurs inclinaisons de dossier arrière sont possibles pour une position encore plus relax. Dommage, le 5<sup>e</sup> passager se plaindra, lui, d'une place centrale trop dure.

Le coffre est généreux avec 520 dm<sup>3</sup> (1 300 banquette rabattue), modulable en 1/3-2/3 et avec une trappe à skis, tandis que sous le capot avant se trouve un petit espace supplémentaire, limité ici à 20 dm<sup>3</sup> en version 4 roues motrices avec un moteur avant.

### Performances aux avant-postes

Trois configurations mécaniques sont au programme, avec une entrée de gamme propulsion de 228 ch, une version intégrale développant 325 ch de puissance cumulée pour ses deux moteurs, et une version sportive GT particulièrement méchante, avec 584 ch et 740 Nm, pour des masses entre 1 920 et 2 100 kg. De quoi accélérer de 0 à 100 km/h en seulement 3,5 s et atteindre 260 km/h pour la GT. La conduite à une pédale

est prévue et des palettes au volant permettent de régler la puissance de régénération. Une seule grosse batterie de 77,4 kWh (puissance totale) est au programme en France, permettant jusqu'à 510 km d'autonomie. Grâce à son système 800 V, il est possible en théorie de passer de 10 à 80 % en 18 minutes, ou de récupérer 100 km d'autonomie en 4,5 minutes avec un superchargeur de 350 kW. Il est possible aussi de se servir de l'auto comme prise électrique (3,6 kW). Pour la recharge, l'application KiaCharge aidera à trouver les stations et à activer et payer la charge, y compris avec les bornes rapides Total et Ionity (avec un tarif privilégié de

0,29 €/mn). L'EV6 peut d'ores et déjà être commandée à partir de 47 990 €, mais il devrait être possible de négocier pour rester sous la barre des 45 000 € et bénéficier de 6 000 € de bonus. Un tarif d'accès très intéressant, avec un modèle de base incluant des jantes en alliage 19 pouces, des projecteurs LED, la navigation GPS, l'assistance active à la conduite sur autoroute, le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction stop/start, la climatisation automatique bizona et l'ouverture et démarrage sans clé. Il faudra juste un peu de patience (livraisons en octobre), voire beaucoup pour la sportive GT : elle est annoncée pour la fin 2022.

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

Voilà un modèle électrique qui devrait faire parler de lui. Spectaculaire, performant et avec des tarifs compétitifs, le crossover made in Korea vient donner la réplique aux Tesla Model Y, Ford Mustang Mach-E ou encore ID.4, sans oublier sa cousine de plate-forme Hyundai Ionic 5.



# Recette éprouvée

Skoda mise toujours sur un gabarit proche du segment supérieur, un choix d'autant plus payant pour de petites voitures comme la Fabia, qui devient ainsi la plus grande de sa catégorie et promet un excellent rapport prestations-prix.

Par Nicolas Valeano

PHOTOS SKODA



Des volets actifs permettent d'économiser jusqu'à 0,2 l/100 km à 120 km/h. Un réservoir de 50 l en option offrira une autonomie jusqu'à 900 km.

La Fabia peut recevoir une instrumentation digitale de 10,25 pouces, en complément de l'écran d'infodivertissement allant de 6,5 jusqu'à 9,2 pouces.



## Skoda Fabia 2021

➔ À partir de 13 900 €\* Commercialisation : automne 2021

(\*) Estimation.

Pour sa quatrième génération, la petite polyvalente tchèque est la dernière de ses cousines du groupe Volkswagen à adopter la plate-forme MQB A0, après les Polo et Ibiza. Mais c'est elle qui en offre la déclinaison la plus grande, selon les habitudes de la marque : avec 4,11 m de longueur, elle prend la tête du segment (+ 11 cm par rapport à son prédécesseur), et son empattement de 2,56 m (+ 9 cm) est le gage d'une habitabilité généreuse à l'arrière. Le coffre, avec 380 dm<sup>3</sup>, gagne 50 dm<sup>3</sup> et rejoint la tête de la catégorie (1 190 dm<sup>3</sup> banquette rabattue). Pratique, le siège passager avant peut être rabattu. Voilà donc une Fabia entièrement transformée qui, derrière une apparence qui ne semble évoluer que timidement, est désormais proche des compactes. Ses lignes sages sont très travaillées, avec pour résultat un Cx de 0,28, là aussi au sommet de

son segment. On note quelques détails comme le capot bombé, les lignes de bas de caisse avec une forme en clin d'œil au drapeau tchèque ainsi que de larges feux arrière à LED en deux parties. Deux nouvelles couleurs font leur apparition, dont le très vif orange choisi pour le lancement. Dans un second temps, cette carrosserie devrait être rejointe par un break, dernier survivant dans son segment.

### Mise à jour technologique

La planche de bord gagne en modernité et elle peut être recouverte de textile ou de microfibre à partir de la finition Ambition. Ses aérateurs ronds lui offrent une petite touche de sportivité, tandis que les contre-portes adoptent un dessin original. L'instrumentation peut être affichée pour la première fois via le Virtual Cockpit. Quelques astuces typiques de la marque parsèment l'habitacle, comme la prise USB dans le rétroviseur intérieur pour brancher une dashcam, le parapluie caché dans la porte ou un tapis de protection se dépliant sur le seuil de coffre.

Les dernières aides à la conduite déployées dans les autres modèles du groupe sont logiquement reprises ici, comme le Travel Assist. Les tarifs devraient s'avérer très compétitifs, avec un prix d'appel évoqué sous les 14 000 €. Trois niveaux de finition (Active, Ambition et Style) sont prévus au lancement, rejoints plus tard par la Monte Carlo, voulue plus sportive. Sous le capot, cinq moteurs essence uniquement sont au programme, de classiques 3 cylindres MPI et 4 cylindres TSI Evo, entre 65 et 150 ch.

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

Plus qu'un coup de cœur, la Fabia, cru 2021, représente un compromis qui semble cocher toutes les cases avec son gabarit géant pour sa catégorie, ses équipements au goût du jour et ses tarifs promis comme très compétitifs. À défaut d'originalité, elle ne fait pas de faux pas, si ce n'est dans sa gamme de moteurs très conventionnelle, sans hybridation pour contribuer à la rendre plus économique encore à l'usage.



# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

## Citroën



Citroën Ami Cargo

De  
à  
Z

Par Jean Bourquin

**Ami** Il est destiné à un usage professionnel mais ne donne pas accès à la TVA récupérable, et n'est donc pas considéré comme un utilitaire. Il a sa place dans *L'Auto-Journal*. Qui, "il"? Réponse : le jovial Ami, transformé en Cargo pour l'occasion. Dans les faits, le siège passager cède la place à un coffret disposé dans le sens de la longueur, modulable à l'envi et en mesure d'embarquer 260 dm<sup>3</sup> de marchandises. Comptez 140 kg pour la charge utile. Pour rappel, le quadricycle Ami est emporté par un propulseur électrique de 8 ch. La vitesse maximale est limitée à 45 km/h, et le rayon d'action s'étend sur 75 km. **Ami Cargo** : 7 390 € avant déduction du bonus de 900 €.

## Hyundai

**Ioniq 5** Gamme riche pour le SUV électrique Ioniq 5, dans tous les sens du terme. Pour commencer, l'offre mécanique se découpe en trois propositions, soit 178, 218 et 308 ch. Dans le dernier cas, la harde est libérée par deux électromoteurs (95 ch à l'avant, 211 ch à l'arrière), ce qui donne une transmission intégrale en bonne et due forme selon les nouveaux critères en la matière. Les versions monomoteurs recourent à leurs roues arrière pour se déplacer – utile précision. Deux capacités de batterie (58 et 73 kWh) viennent en complément, tant qu'à faire. Au rayon équipements, enfin, Hyundai ouvre les vannes en grand. Écran de 12,3 pouces pour les compteurs numériques dès l'entrée de gamme, siège conducteur électrique au second étage et la totale tout en haut de l'échelle. Caméras panoramiques 360°, sellerie cuir, toit ouvrant panoramique, affichage tête haute avec réalité augmentée, ce genre de choses...



### LA GAMME HYUNDAI IONIQ 5

Électromoteurs/Batteries	Autonomie	Bonus	Finitions	Prix
Essence				
1 électromoteur 170 ch / 58 kWh	384 km	3 000 € <sup>(1)</sup>	Intuitive / Creative	43 600 € / 46 800 €
1 électromoteur 218 ch / 73 kWh	481 km	3 000 €	Intuitive / Creative / Executive	46 800 € / 50 000 € / 56 000 €
2 électromoteurs 306 ch 4x4 / 73 kWh	460 km	3 000 €	Executive	59 900 €

(1) 7 000 € sur finition Intuitive.



# Renault

**Mégane** C'est fait. Après le break Estate, servi en premier, la Mégane (la berline, donc...) reçoit à son tour le module hybride rechargeable dit "E-Tech 160". Rappelons le principe. L'article se compose d'un 4 cylindres essence 1.6 soutenu par deux électromoteurs, eux-mêmes intégrés dans une boîte de vitesses à crabots. On fait court. Le tout cumule 160 ch, comme indiqué. Dans le cas présent, la batterie de 9,8 kWh autorise une autonomie en mode électrique de 50 km (65 km en zone urbaine). **Mégane E-Tech Hybride rechargeable** : 39 000 ou 41 000 € sous les finitions Intens et R.S. Line. La livrée Business réservée à la clientèle professionnelle ouvre l'offre au prix de 37 300 €. Bonus de 2 000 € accordé quelle que soit la finition.



Renault Mégane

TOYOTA

Toyota Yaris Cross



## LA GAMME TOYOTA YARIS CROSS

Motorisations/Boîtes	Bonus	Finitions	Prix
Hybride simple			
Module 116 ch/CVT	0 €	Dynamic/Design/ Collection/Trail	25 500 € / 27 500 € / 30 500 € / 30 500 €
Module 116 ch 4x4/CVT	0 €	Design/Collection/ Trail/Première	29 500 € / 32 500 € / 32 500 € / 34 500 €

# Toyota

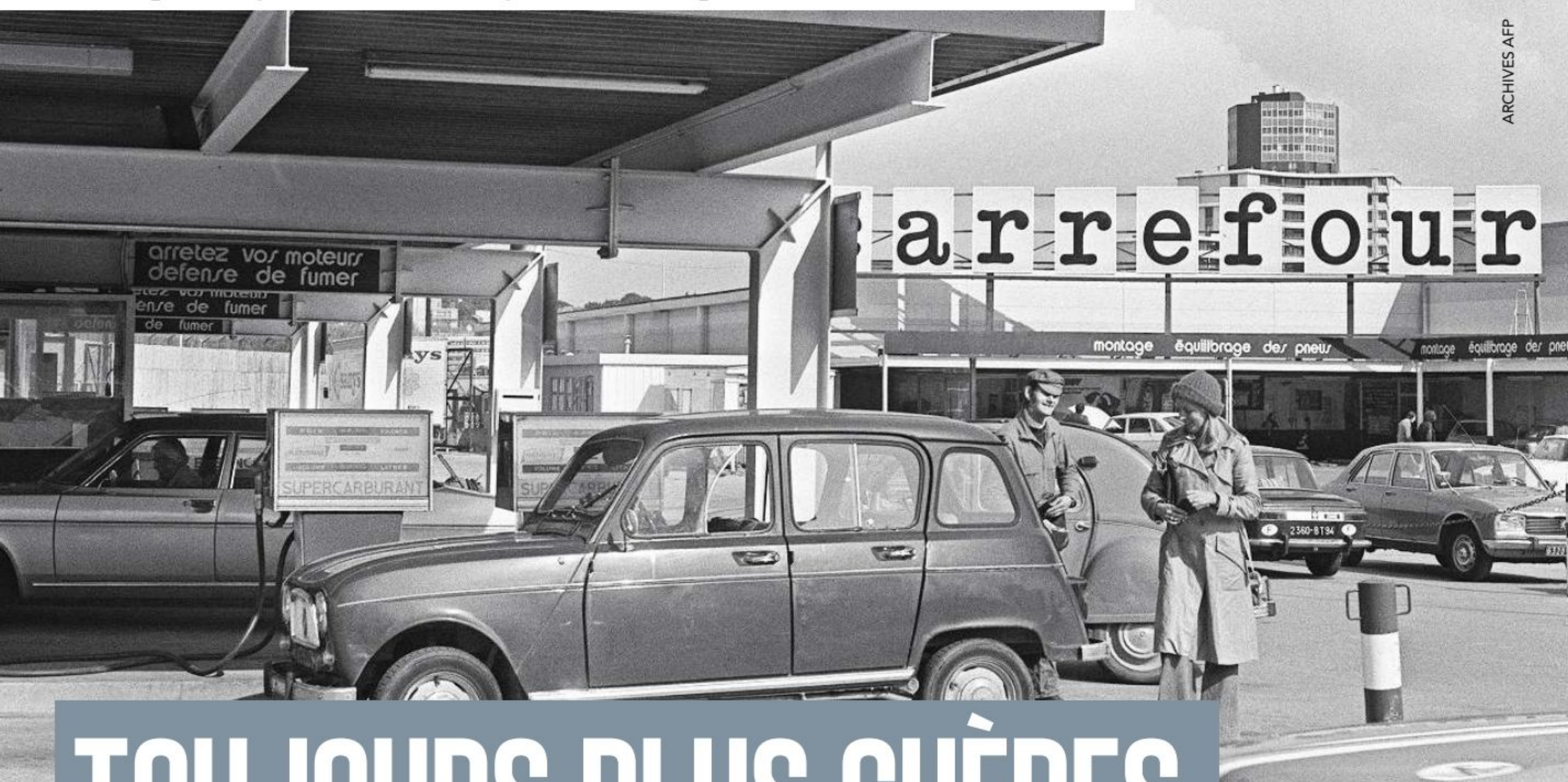
**Yaris Cross** Dans Yaris Cross, il y a Yaris, et qui dit Yaris dit module hybride simple de 116 ch cumulés, alias 116h. C'est avec cette motorisation empruntée à la citadine polyvalente que le SUV en mode Cross commence sa carrière, en attendant un hypothétique bloc essence privé de soutien électrique. Reprenons les faits. Un 3 cylindres essence 1.5 atmosphérique de 92 ch reçoit le renfort d'un électromoteur de 80 ch, et le tout malaxé libère 116 ch par l'entremise d'une boîte de vitesses de type CVT (variation continue). Ça, c'est pour le Yaris Cross dit "2WD" (roues avant motrices). La version nommée "AWD-i" ajoute un second électromoteur de 5 ch placé à hauteur des roues arrière, qu'il a la charge d'entraîner. À certaines occasions uniquement, lorsque les roues avant patinent. Faut pas trop en demander à un 5 ch... La puissance cumulée en reste à 116 ch, on notera. Pour le reste, Toyota distribue les équipements de série sans lésiner sur les quantités. À titre d'exemple, la finition Dynamic offre l'écran central de 8 pouces, la réplique smartphone, la reconnaissance des panneaux de vitesse, la caméra de recul, l'accès et le démarrage mains-libres ou encore le régulateur de vitesse adaptatif. Excusez du peu pour une entrée de gamme. La suite est à l'avenant, des projecteurs full LED disponibles dès le second échelon à l'affichage tête haute mis en service au troisième. Pour situer le niveau.



Hyundai Ioniq 5

PHOTOS HYUNDAI





# TOUJOURS PLUS CHÈRES, LES VOITURES ?

NOUS AVONS TOUS CONFUSÉMENT L'IMPRESSION QUE "C'ÉTAIT MOINS CHER AVANT", NOTAMMENT LE PRIX DES VOITURES NEUVES. ILLUSION D'OPTIQUE ? MÉMOIRE SÉLECTIVE ? NOUS AVONS VOULU EN AVOIR LE CŒUR NET, EN REMONTANT JUSQU'AUX ANNÉES 70 ET EN NOUS BASANT SUR LES REVENUS DE CHAQUE ÉPOQUE.

Par Arnaud Murati

**Q**uasiment pas un mois ne passe sans que les constructeurs ne réajustent leurs tarifs. L'inflation est pourtant contenue : un peu plus de 1,3 % sur un an enregistré à la fin avril 2021. Les prix des autos devraient logiquement suivre la même courbe. Pourtant, on découvre par exemple que le prix moyen d'une Citroën C3 a grimpé de 10 % entre janvier 2020 et mai 2021, pour se fixer à 23 064 € ! Le simple restylage subi par la petite Citroën entre-temps n'explique

pas tout : "Notre rentabilité (...) sera également fortement impactée par notre capacité à répercuter l'augmentation des coûts de la technologie nécessaire pour répondre aux exigences accrues de conformité réglementaire", explique le rapport annuel de Stellantis divulgué en avril dernier. Mais il ne faut surtout pas croire que le groupe dirigé par Carlos Tavares est le seul à avoir musclé sa politique tarifaire : "Nous avons aussi amélioré notre politique des prix. Et cela a payé (...). Nous basculons d'un système pensé pour générer des volumes à une organisation tournée vers la création de

valeur", indique le directeur général de Renault, Luca de Meo, dans l'éditorial du rapport annuel 2020 de l'entreprise. Et ce n'est là que le début. M. de Meo a en effet avoué au journal *Autocar* que les prix des citadines à moteur thermique étaient appelés à doubler à l'horizon 2025 avec l'arrivée des normes de pollution euro 7 !

## HAUSSE NON-STOP DEPUIS 2005

Afin de mettre en perspective les évolutions tarifaires de ces dernières années, *L'Auto-Journal* a choisi de corréler les prix pratiqués par les constructeurs à un instant T au pouvoir d'achat des Français à cette même époque. Choix a été fait de se fier au "revenu médian" de l'Insee, plus représentatif que le revenu moyen.

Comme l'indiquent nos courbes, les prix des voitures ont alterné hauts et bas depuis 1975. Mais il est à remarquer bien des choses : une Renault 5 valait 0,94 année de revenu médian voilà 46 ans. En 2021, la valeur est quasi-identique (0,89 année pour une Clio), alors que les prix avaient eu tendance à chuter au début des années 2000. Depuis 2005, le prix de la Clio n'a fait qu'augmenter par rapport au ➔



# GALERIE DE L'ÉVOLUTION



\* AR : année de revenu médian.

Ce graphique indique l'évolution des prix de quatre familles de voitures (citadine, berline compacte, berline routière, berline premium) exprimés par comparaison du revenu médian de chaque année. Cela permet de représenter au plus juste le pouvoir d'achat de chaque période considérée. Voyons ce que cela donne sur les six années de référence choisies.

## 1975

Revenu annuel médian : **18 364 F**

Après le premier choc pétrolier de 1973, les prix et l'inflation grimpent en flèche. Les voitures neuves

sont alors bien plus chères qu'elles ne le seront quelques années plus tard.

## 1984

Revenu annuel médian : **53 416 F**

En moins de 10 ans, tous les prix ont plus que doublé. La même Renault 5 est 2,3 fois plus chère qu'en 1975 ! Le pouvoir d'achat des Français a néanmoins suivi la même pente, les prix relatifs des quatre autos sont en baisse.

## 1996

Revenu annuel médian : **86 837 F**

Alors que la France a changé de président depuis peu, l'inflation demeure contenue

selon l'Insee : + 1,7 %. Mais les prix des produits pétroliers ont crû de 11 %, entraînant un renchérissement plus que palpable à la pompe.

## 2005

Revenu annuel médian : **19 940 €**

L'âge d'or de l'automobile ? Tandis que l'électronique et la dépollution sont présents mais pas encore omniprésents, les véhicules n'ont jamais été aussi fiables et abordables qu'au début des années 2000.

## 2015

Revenu annuel médian : **20 930 €**

Passée la crise financière

de 2008, les salaires n'augmentent plus vraiment : à peine 1 000 € d'écart de revenu médian en 10 ans ! Les prix des véhicules ont cependant continué leur croissance, ils redeviennent aussi chers... qu'en 1975.

## 2021

Revenu annuel médian (2018) : **21 250 €**

Tandis que les salaires continuent de stagner, les prix des biens de grande consommation ont tendance à baisser. Une logique absolument pas suivie par les voitures neuves, qui voient leurs prix augmenter.





La Peugeot 508 de 2<sup>e</sup> génération coûte près de 2 années de revenu médian. Bien plus que toutes les grandes berlines Peugeot qui l'ont précédée.

## TOUT AUGMENTE, SAUF L'ESSENCE

Les prix du carburant ne font que flamber ? S'il est vrai que sur des périodes courtes, le baril de pétrole peut connaître des poussées de fièvre, sur des périodes longues, le constat est sans appel. Les prix au litre sont, corrigés de l'inflation, globalement les mêmes depuis bien longtemps. Ainsi le super en 1975 valait 1,86 F le litre. Cette somme, corrigée de l'inflation selon le système de l'Insee, équivaut à 1,33 € aujourd'hui, sachant que le prix actuel du sans-plomb 95 est de 1,51 € le litre. Mais en 1984 par exemple, le prix du litre de super plombé était de 5,29 F, soit 1,54 €...

La valeur de l'essence n'a donc pas vraiment évolué, contrairement aux caractéristiques des voitures. En 1975, la Renault 5 TL propose 44 ch pour 760 kg et une consommation moyenne de 7,2 l/100 km. En euros constants, cela signifie que la R5 nécessitait 9,50 € pour parcourir 100 km. La Renault Clio actuelle est bien plus puissante : 90 chevaux, pour une masse de 1 178 kg et une consommation de 4,4 l/100 km. Mais elle n'exige plus que 6,60 € pour parcourir 100 km.

Autre exemple avec le "milieu de gamme" de la BMW Série 3 : en 1984, la 318i (E30) pèse 1 010 kg, affiche 105 ch et une consommation de 7,8 l/100 km. Elle demande donc l'équivalent de 12 € d'aujourd'hui pour rouler 100 km. Changement de dimension en 2021. La voiture (320i Lounge, désormais) pèse 1 535 kg, mais la puissance a suivi : 184 ch, pour une consommation mixte de 6,5 l/100 km. La BMW requiert donc 9,8 € de carburant pour effectuer 100 km.



salaire médian ! Encore plus significative est l'évolution du prix de la berline compacte. Au milieu des seventies, la Citroën GS était bien représentative de la catégorie : 1,14 année de salaire était nécessaire pour se l'offrir. Ensuite, le tarif de la compacte n'avait fait que baisser. Mais en 2021, il faut 1,17 année de revenu pour s'offrir une C4 de gamme équivalente. La compacte française n'a jamais été aussi chère.

Les véhicules premium ont connu des vicissitudes identiques : alors qu'il était nécessaire de consacrer 1,42 année de revenu en 2005 pour s'acheter une BMW 320i, il en fallait déjà 1,65 année en 2015 pour la même auto. Mais en 2021, changement de ton. Presque deux ans de revenu médian (1,92 année) sont requis pour pouvoir profiter de la bavaroise.

Les chercheurs au CNRS Vincent Frigant et Bernard Jullien, spécialistes de l'automobile, confirment la tendance : *"Le véhicule moyen a vu son prix augmenter plus vite que les salaires et a conduit à ce que partout en Europe (...) il faille consacrer une part croissante du revenu pour acquérir un véhicule neuf"*, écrivaient-ils mi-2018.

Ce raisonnement et ces constatations ne sont pas valables uniquement en France. Aux États-Unis, General Motors aurait observé une hausse moyenne du prix de vente de ses véhicules neufs de 3 500 \$ au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2021. La raison ? Une production contrainte (pénurie de semi-conducteurs en Asie et ailleurs) combinée à une demande plutôt forte. Tous les ingrédients pour former une "bulle" qui éclatera tôt ou tard, quand les automobilistes ne seront plus en mesure d'accéder à des autos neuves. ■

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

Les prix des voitures ont fluctué durant les 45 dernières années, bien sûr. Mais il n'en reste pas moins qu'ils n'ont jamais été aussi hauts qu'à l'heure actuelle. Le contenu technologique des autos est évidemment supérieur, tandis que du point de vue de la consommation et de l'agrément de conduite, les données n'ont plus rien à voir. Les voitures et leurs tarifs ont tout simplement progressé plus vite que les revenus des Français !



# Un ordinateur pour des cambrioleurs. Des données très personnelles pour vous.



**Maison Protégée**  
Télésurveillance 24/7

**19** € 99  
/mois<sup>(1)</sup>  
pendant 6 mois puis  
25,99€/mois pour un  
appartement en étage

- Installation par nos professionnels incluse
- Déplacement sans frais d'un agent de sécurité 24/7<sup>(2)</sup>
- Tarif fixe, quel que soit le nombre de détecteurs installés<sup>(3)</sup>

[telesurveillance.orange.fr](https://telesurveillance.orange.fr)

Offre soumise à conditions, réservée aux abonnés particuliers Orange/Sosh (mobile ou internet) pour les logements en France métropolitaine d'une surface jusqu'à 200m<sup>2</sup> et dont la valeur des biens mobiliers ne dépasse pas 100000€. Frais de résiliation de 49€. Conditions sur [telesurveillance.orange.fr](https://telesurveillance.orange.fr)

(1) Tarif pour un appartement en rez-de-chaussée ou une maison : 26,99€/mois pendant 6 mois puis 32,99€/mois. Promotion valable pour toute 1<sup>re</sup> souscription (même titulaire et même adresse) jusqu'au 18/08/2021. (2) En cas de nécessité. (3) Le technicien détermine le type, le nombre et l'emplacement des détecteurs suite au diagnostic personnalisé du logement, afin de sécuriser les axes stratégiques et les zones de valeur.

Maison Protégée est une offre de télésurveillance proposée par Orange Télésurveillance (SASU au capital de 33610000€ - Siège social : 1 avenue du Président Nelson Mandela 94110 Arcueil - RCS Créteil 824 353 973), titulaire de l'autorisation d'exercer AUT-094-2117-05-16-20180654177 délivrée par le CNAPS. L'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient. © Matthieu Joffres





Pour des raisons purement esthétiques, le Tiguan Allspace gagne 2 cm en longueur, ce qui porte l'affaire à 4,72 m. Comptez 2,79 m pour l'empattement.



PHOTOS VOLKSWAGEN

Aux oubliettes les gros boutons, place à des commandes sensibles. Sur l'essentiel, la planche de bord est reconduite en l'état.

## VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE : PAS DE VAGUES

Après le court vient le long... Le Tiguan Allspace passe à son tour par la case restylage, en mode pastel. Une pincée de technologie en plus pour marquer le coup.

L'été dernier, le Tiguan a subi un discret restylage. Sans surprise, son grand frère destiné au transport de troupes, bien nommé "tout-espace" (Allspace), est traité à l'identique. Où l'on retrouve les optiques qui s'étirent loin sur les ailes, la calandre aplatie qu'elles encadrent et les boucliers changeant de forme au gré des finitions. Un bandeau lumineux parcourt la calandre, des projecteurs à LED Matrix s'invitent au cérémonial et les feux arrière produisent un effet dit "clic-clac" – explication une autre fois... C'est à peu près tout.

Rebelote à l'intérieur, maintenu en l'état à quelques détails près. De fait, les commandes physiques disparaissent, à commencer par celles qui pilotent le système d'aération. Volkswagen cède à nouveau à la tentation du "tout-tactile", ou sensitif si vous préférez. Cela donne du cachet à l'ensemble, c'est certain, mais d'aucuns automobilistes, dont l'auteur de ces lignes, préféreront toujours les bons gros vieux boutons qu'il suffit de tourner... L'écran central reste encastré dans la console centrale et la dalle numérique reprend du service, ce dont personne ne doutait. Au rayon assistances, enfin, signalons l'existence d'une nouvelle "application" baptisée Travel Assist, laquelle prend le contrôle de la direction, du freinage et de l'accélération. Le conducteur doit, toutefois, garder les mains sur le volant, devenu capacitif.

Statu-quo sous le capot du Tiguan Allspace, qui ne profite pas des bienfaits d'une motorisation hybride rechargeable contrairement à son petit frère.

### Pas de module hybride pour le "tout-espace"

Qui dit transport de troupes dit configuration sept places. Celle-ci fait rarement bon ménage avec les batteries de traction logées sous le plancher, et partant de là, le Tiguan Allspace est privé de module hybride rechargeable. Pour mémoire, le Tiguan des familles peu nombreuses profite de quelque chose de la sorte. Bloc essence de 150 à 245 ch, diesels de 150 à 200 ch, boîte robotisée DSG et transmission intégrale dans le décor : voilà le programme.

### LES INFOS CLÉS

Commercialisation :  
rentrée 2021

Prix : à partir de 40 000 €\*

Concurrents : Peugeot 5008, Seat Tarraco, Skoda Kodiaq, Nissan X-Trail

\* Estimation.





# 2,8 milliards d'euros

C'EST LA SOMME INVESTIE PAR LE CONSTRUCTEUR CHINOIS GEELY  
DANS LE PLAN DE RELANCE DE LA MARQUE LOTUS.

Ledit plan intègre l'ouverture d'une seconde usine en Chine, en complément du site de production historique de Lotus sis à Hethel, au Royaume-Uni. Celui-ci sera modernisé et continuera de fabriquer des voitures de sport. Des SUV et des voitures électriques sortiront des chaînes de l'unité chinoise, laquelle assurera à terme l'essentiel de la production. En bref, Lotus passe dans une autre dimension. À saluer. C'est fait.

## AUDI

### La tradition a du bon

Du très bon, même, à en juger par la NSU Ro 80 exposée au cœur de la concession dite Terminal Audi, sise à Roissy-en-France. L'exemplaire en question a été restauré par des élèves de l'École nationale des professions de l'automobile, alias Garac, sous la houlette du journaliste François Allain. Vintage Mecanic sur la chaîne RMC Découverte, c'est lui. NSU, pour mémoire, a été absorbée par Audi en 1969, et cette Ro 80 n'est donc pas là par hasard. Elle matérialise un nouveau service bien nommé Audi Tradition, lancé par le groupe de distribution Audi Bauer Paris. But de la mission : préserver le patrimoine du constructeur en restaurant ses anciens modèles, sans exclusive. Si une Audi 100 S Coupé (1970-1976) séjourne dans la grange de votre grand-père, vous savez à qui vous adresser...

Les anciennes Audi  
ont un nouveau  
restaurateur.



WILLIAM CROZES



MAISON VIGNAUX / CITROËN

## EXPORT

### L'Ami américain

C'est acté depuis la création du groupe Stellantis : Peugeot ne retournera pas aux États-Unis, contrairement à ce qui était initialement prévu. Quant à revoir Citroën sur des terres où la DS connut plus qu'un succès d'estime, même pas en rêve. Et pourtant. Une Citroën, justement, va bientôt sillonner les rues de Washington, dans le cadre du service d'auto-partage Free2Move lancé par l'ex-groupe PSA dans la capitale américaine en 2018. Il s'agit de l'Ami, qui risque fort de détonner dans le décor avec ses 2,41 m en longueur et les 8 ch libérés par son électromoteur. Cela va leur faire tout drôle, à ces Américains élevés dans la benne d'un gros pick-up... Bon vent, l'ami.

## FICTION

### François Cluzet interprétera Carlos Ghosn

Carlos Ghosn et sa vie romanesque... La tentation était trop grande pour les auteurs de fictions télévisées, et, de fait, plusieurs séries consacrées à l'ancien patron de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi sont aujourd'hui en préparation. La plus proche de la réalisation est française, sous la houlette de la société Federation Entertainment. Titrée *Carlos Ghosn, le fugitif*, l'œuvre sera découpée en six épisodes, abordés sur le ton du thriller politico-financier. L'acteur François Cluzet se glissera dans la peau du personnage principal.



PASCAL LE SEGRETAIN/AFP



François Cluzet  
dans la peau de  
Carlos Ghosn,  
bientôt sur  
vos écrans.

JOSEPH EID/AFP



JEAN-LUC FIEMAL/MAXPPP



## TAXES

### Il y a pire que la France

La France est la championne du monde des taxes en tout genre, entend-on ici et là dans les émissions savantes. À tort ou à raison, ce n'est pas à *L'Auto-Journal* d'en juger. Une chose est sûre, le secteur de l'automobile se soustrait à l'admonestation. Selon une étude menée par l'Association européenne des constructeurs automobiles (ACEA) dans treize marchés de l'Union européenne, la Belgique arrive en tête des pays les plus "taxeurs". Chaque

véhicule à moteur rapporte en moyenne 3 187 € par an à l'État belge, toutes taxes confondues. Suivent l'Autriche (2 678 €) et la Finlande (2 523 €). La France, pour sa part, se tient en milieu de classement (1 963 €), devant l'Allemagne (1 911 €). À cette occasion, l'ACEA confie que l'État français récolte chaque année 99,9 milliards d'euros de taxes auprès des automobilistes. Les pays les plus cléments sont la Grèce (1 528 €) et l'Espagne (1 068 €).

MICKAEL MOORE



*"Devenir le premier constructeur européen trois mois à peine après la naissance de Stellantis est une excellente performance."*

**Maxime Picat,**  
directeur du groupe  
Stellantis en Europe

La fusion entre les groupes PSA et Fiat Chrysler Automobiles, effective depuis le 16 janvier dernier, porte ses fruits sans attendre. Les chiffres sont là. Au terme du premier trimestre 2021, Stellantis s'octroie 23,6 % du marché européen, à raison de 854 151 véhicules écoulés, utilitaires inclus. Le groupe est également leader en Amérique du Sud, avec 22,2 % de part de marché. Son chiffre d'affaires net s'élevait à 34,3 milliards d'euros au 31 mars dernier.

# 6 000 euros

C'EST LE MONTANT DU BONUS AUQUEL DONNERA DROIT L'ACHAT D'UNE VOITURE ÉLECTRIQUE À COMPTER DU 1<sup>ER</sup> JUILLET.

C'était annoncé. C'est désormais entériné, par la voix de Bruno Le Maire, ministre de l'Économie. Le bonus est raboté de 1 000 € à partir du 1<sup>er</sup> juillet. En direction des particuliers, cela donne 6 000 €, donc, pour l'acquisition d'une voiture électrique dont le prix ne dépasse pas 45 000 €, 2 000 € pour sa semblable facturée entre 45 000 et 60 000 € et 1 000 € pour un modèle hybride rechargeable affiché en dessous de 50 000 €.

BONUS  
écologique



JEROME ROMME / ADOBE STOCK

## MARQUE

### Genesis en tournée en Europe

Pour certains de nos lecteurs, le nom Genesis doit évoquer de bons souvenirs sur fond de musiques dites progressives. Peter Gabriel et ses acolytes, beaucoup ont adoré. Nous ne sommes pas *Rock&Folk*, mais dans *L'Auto-Journal*, et en l'occurrence, le mot Genesis désigne une marque automobile. Coréenne, émanation directe de Hyundai, profil premium ascendant grand luxe pour la présenter. Né en 2015, le label débarque

en Europe cet été, avec dans ses bagages une berline et un SUV rangés dans la catégorie "maousse costaud" (pas loin de 5 m en longueur pour chacun de ces deux spécimens envoyés en éclaireurs, respectivement baptisés G80 et GV80). L'Allemagne, le Royaume-Uni et la Suisse seront servis en premiers. Les Français ne seront invités à prendre le volant d'une Genesis vendue chez eux qu'en 2023, au mieux. Quelque part, c'est vexant.

Les Genesis G80 (la berline) et GV80 (le SUV), à l'assaut d'Audi, Mercedes et BMW en Europe.



JAMES LIPMAN





## VIDÉO

### Un V12 Ferrari en bande-son

Un jour, Ferrari se convertira à la locomotion électrique, comme tout le monde. Mais ce n'est pas demain la veille. Visible sur YouTube, la vidéo titrée *New Ferrari Limited Edition V12 World Première* l'atteste : les V12 italiens hululeront à pleins cylindres pendant un certain temps encore. Le bloc 6,5 litres ici en question libère 830 ch sans l'aide d'un turbo et équipe l'incarnation ultime de la 812, dite *Competizione*. La version de base, si l'on peut dire, se contente de 800 ch... Cette puissance revue à la hausse a exigé de resserrer quelques boulons ici et là, au rayon aérodynamisme notamment. La présence d'un spectaculaire déflecteur disposé en travers du capot ne s'explique pas autrement. Les 999 exemplaires de la Ferrari 812 *Competizione* ont déjà tous trouvé preneur.



## Les chiffres du marché français en avril 2021



# 140 427

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

# 43,6%

La part de marché des motorisations essence en avril. Suivent les diesels (23,6 %), les hybrides simples (15,6 %), les hybrides rechargeables (8 %), les électriques (6,8 %) et les GPL (2,3 %).

# 569%

C'est la hausse des immatriculations enregistrée en avril dernier par rapport au mois d'avril 2020, astreint au premier confinement dans sa totalité (- 25 % par rapport à avril 2019).

# 40,1 %

Il s'agit de la part des ventes aux ménages en avril. Suivent les sociétés hors automobile (27,5 %), les loueurs courte durée (17 %), les concessions (13 %), les constructeurs (1,1 %) et les administrations (0,8 %).

La Mégane sera la dernière de la lignée R.S. Alpine prend la relève.



## RENAULT SPORT

### La fin d'une époque

La R5 Turbo, la Clio V6 ou encore l'actuelle Mégane R.S. Trophy : ces teignes survitaminées entreront définitivement dans l'histoire. En d'autres termes, elles n'auront pas de descendance. Sous le label Renault du moins. Depuis le 1<sup>er</sup> mai dernier, la division sport du groupe français ne s'appelle plus Renault Sport Cars mais Alpine Cars, et ce faisant, la conclusion s'impose d'elle-même : les prochaines sportives dudit groupe porteront exclusivement le badge Alpine. À voir si le lot retiendra une berline compacte en mesure de remplacer la Mégane R.S.

### Renault hybrides : montée en puissance

C'est annoncé : Renault produira des modules hybrides plus musclés que les actuelles moutures (140 ch pour les hybrides simples et 160 ch pour les hybrides rechargeables). Au cœur des dispositifs se tiendra un 3 cylindres essence 1,2 litre, soutenu par un électromoteur pour la solution non rechargeable et par deux unités de même nature pour sa semblable branchée sur le secteur (une sur chaque essieu, avec transmission intégrale à la clé). Respectivement, cela donne 200 et 280 ch. Le nouveau Kadjar sera le premier servi, dès l'année prochaine.

### Volkswagen Passat : fidèle à elle-même

Au moment où les grandes berlines portées par des labels généralistes cèdent la place à des objets roulants non identifiés, la Passat garde le cap. Selon des indiscrétions très crédibles, sa remplaçante attendue en 2023 continuera de se ranger parmi les berlines en bonne et due forme, secondée par un break appelant le même commentaire. Motorisation 100 % électrique plus que probable.

### Porsche Macan : double gamme



En 2023, le SUV Macan reposera sur deux plates-formes différentes l'une de l'autre. La première sera dédiée à l'offre thermique, enrichie d'un module hybride rechargeable dès la fin de cette année. La seconde sera dédiée à la locomotion électrique. Les prototypes circulent déjà. Les deux gammes cohabiteront jusqu'en 2025.







# ON A TOUJOURS BESOIN...

... d'un plus petit que soi. Alors que son offre compte déjà un petit SUV urbain, le Kona, Hyundai dégage le Bayon au gabarit similaire mais au look surprenant. Différence : une puissance moindre et des tarifs plus abordables.

Par **Mélina Priam** Photos **Adrien Cortesi**

Avez-vous lu les fables de La Fontaine? Elles sont riches d'enseignements! Chez Hyundai, il semblerait que certains aient retenu les morales de "La Colombe et la Fourmi", "Le Lion et le Rat" ou encore "Le Vieillard et ses enfants", à savoir que *"l'on a toujours besoin d'un plus petit que soi"* et que *"l'union fait la force"*. Le constructeur coréen qui, depuis des années, ne cesse de gagner des parts de marché pour atteindre aujourd'hui 2,5% – comprenez qu'il se vend à l'heure actuelle plus de Hyundai que de Fiat ou de Skoda en France – ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Et puisque les SUV urbains cartonnent eux aussi, eh bien pourquoi ne pas doubler la mise, quitte à jeter dans les roues de sa propre star des ventes, le Kona, un concurrent bien dangereux. Et... copieusement embrouiller le client qui se présente en concession. Hyundai n'est certes pas le seul à s'adonner à l'exercice. Volkswagen mise sur ses T-Cross et T-Roc pour couvrir l'offre. Mais au moins, quand vous arrivez en concession, la différence de gabarit se voit à l'œil nu : c'est clair, net, précis, bref, c'est allemand! En revanche, le petit nouveau ➔



## L'avis de Méline Priam



Une tenue de route assez enjouée très plaisante. Mais elle se paie en confort.



## Pour la petite histoire, Bayon comme... Bayonne !

Santa Fe aux États-Unis, et plus précisément au Nouveau-Mexique, Tucson en Arizona, Kona sur les îles Hawaï (mais aussi au Burkina Faso!), ou encore Nexø au Danemark, Hyundai a pris l'habitude de donner des noms de villes à ses SUV. Et cette fois, c'est une ville française qui est mise à l'honneur. Si, si! Chez Hyundai, Bayon, c'est pour... Bayonne! Mais pour faire plus international, exit le "ne" et prononcez "beï-on" (à l'anglaise!). Les Basques vont adorer et tant pis si les Français prononcent "baillon" : un comble!

de chez Hyundai, le Bayon (*lire encadré*), ne mesure que 2 cm de moins que son "grand frère". Pourquoi diable se tirer une balle dans le pied, avons-nous envie de demander au constructeur. La réponse fuse : *"Le Bayon touche une clientèle différente de celle du Kona!"* Ah? Un SUV urbain de 4,18 m touche une clientèle différente d'un SUV urbain de 4,20 m. Je ne sais pas vous, mais moi, j'ai du mal à suivre. Quand je pense que mon beau-frère ne fait pas la différence entre un Peugeot 3008 et un 5008... Chez Hyundai, c'est simple : *"Avec une puissance minimale de 120 ch, des versions hybrides, électriques et un équipement très complet, le Kona est positionné en haut du segment. Le Bayon est plus accessible."*

**En clair, le Bayon est moins puissant et moins cher, mais pas moins spacieux que le Kona.**

Et s'il incarne "l'entrée de gamme", il est loin d'être "bas de gamme". Son premier prix débute à 17 850 € pour la version 84 ch contre 24 050 €

**PLUS**  
Rapport  
prix-équipements  
Ambiance à bord  
Comportement routier

**MOINS**  
Confort de suspension  
ferme  
Choix moteur limité  
Visibilité ¾ arrière







La planche de bord est héritée de l'i20. Malgré des plastiques durs, elle présente bien et se montre fonctionnelle. Les teintes claires apportent une luminosité agréable.



❶ Les compteurs numériques sont bien sûr de la partie (en option sur l'entrée de gamme).

L'affichage change automatiquement selon le mode de conduite ou peut être choisi via les réglages.

❷ L'écran central tactile de 10,25 pouces est de série sur les niveaux de finition supérieurs. Légèrement orienté vers le conducteur, il est accessible et plutôt intuitif après une petite phase d'apprentissage pour maîtriser toutes les fonctions proposées.

❸ Le sélecteur de position de la boîte DCT-7 est un peu massif dans ce petit SUV. Et il n'y a point de palettes au volant pour passer les vitesses manuellement.

## LE BAYON EST PLUS COURT QUE LE KONA DE 2 CM SEULEMENT, MAIS ILS N'ONT RIEN À VOIR TECHNIQUEMENT ●●●



pour le moins cher des Kona. Mais, pour peu qu'on le choisisse en haut de gamme comme notre modèle d'essai, il est tout aussi bien équipé, voire mieux, avec notamment un arsenal de sécurité ultra-complet : LKA, LFA, NSCC, ISLA, HBA, FCA, DAW... ou, si vous préférez en bon français, assistance active au maintien dans la voie, régulateur de vitesse adaptatif basé sur la navigation, système de conduite semi-autonome de niveau 2, détection de fatigue du conducteur, assistant de feux de route intelligent, surveillance de l'angle mort et tutti quanti.

### En prime, le Hyundai Bayon présente plutôt bien !

Certes, les plastiques durs sont ici de rigueur, mais leur grain est assez fin ; ils sont correctement assemblés et certains effets de style moulés dans la pièce apportent une note originale.

Surtout, s'il est moins puissant – 100 ch maximum, donc –, il n'est pas moins performant que le Kona de 120 ch. Plus léger, il avance →



Le Bayon ose un style... surprenant. À chacun de juger. C'est surtout son comportement routier, plutôt agile et précis, qui nous a agréablement étonnés.



**LE BAYON SE  
CONTENTE DE 100 CH,  
MAIS SON RAPPORT  
POIDS-PUISSANCE  
EST COMPARABLE À  
CELUI DU KONA  
DE 120 CH ●●●**

## Ne pas confondre micro-hybride et hybride

Contrairement aux systèmes "full hybrid" et hybrides rechargeables, le principe de la micro-hybridation ne permet jamais d'entraîner la voiture grâce à un moteur électrique. Et pour cause, il n'y a pas de moteur électrique ! Le principe repose sur un alternateur et une batterie d'une capacité souvent limitée à moins de 0,5 kWh (0,48 kWh sur le Bayon) et d'un voltage de 24 ou 48 V (d'où le nom). L'alternateur récupère l'énergie cinétique lors des phases de décélération et la stocke dans la batterie, pour la redistribuer lors du démarrage et des accélérations en soutien du moteur. Il n'est donc jamais possible de rouler en tout-électrique. Une fonction "roues libres", qui coupe le moteur, est toutefois possible quand

les conditions sont réunies. Mais nous sommes loin du principe d'une vraie assistance électrique. Les "full hybrid" ou les hybrides rechargeables disposent, elles, d'une machine électrique qui seconde le moteur thermique. La nuance est que dans le premier cas, le moteur électrique et la batterie-générateur qui l'alimente sont moins puissants et "s'autorechargent", disons en roulant comme la Toyota Yaris de notre essai 10000 km (*lire p. 60*). Dans le cas de l'hybride rechargeable, le moteur électrique, plus puissant, est capable d'assurer une autonomie en 100 % électrique sur une cinquantaine de kilomètres. Mais il a besoin d'être alimenté par une batterie plus importante qui se recharge sur une borne.

un rapport poids-puissance comparable. En effet, à l'inverse de la tendance actuelle chez les constructeurs, Kona et Bayon ne partagent pas le même châssis. Le premier repose sur une plate-forme spécifique qui peut être hybridée, électrifiée et recevoir une transmission intégrale, quand le second hérite de celle de l'i20 et de son cousin le Kia Stonic. À moins donc de vouloir absolument un SUV hybride, électrique, ou diesel d'ailleurs, ou encore de ne pas aimer le style osé du Bayon, le Kona perd de son intérêt. Les 100 ou 120 ch sont extraits du même moteur, le 3 cylindres 1.0 turbo essence maison, et le couple culmine, dans les deux cas, à 172 Nm. Rien de



très sportif, mais c'est suffisant et finalement le Bayon se révèle très plaisant à mener. Assez maniable en ville (plus grâce à son gabarit qu'à son diamètre de braquage moyen toutefois), il se montre plutôt agile, presque dynamique sur les petites routes. Sa direction est assez précise et incisive, son train avant efficace et gentiment aidé par un arrière qui suit le mouvement, et il ne cède guère au roulis. Il faut dire qu'avec une toise à 1,50 m de hauteur (5 cm de moins que le Kona), le Bayon joue à mi-chemin entre le SUV et le break surélevé.

**Hélas, ce tempérament enjoué et ces bonnes dispositions de tenue de route sont obtenus au prix de suspensions un peu trop verrouillées...**

Celles-ci engendrent un confort pour le moins sec. C'est d'autant plus dommage que le moteur est, lui, assez discret, vibre peu pour un "3 pattes" et la boîte robotisée à double embrayage soigne

plus le confort et la souplesse de conduite que la rapidité. Sans être vraiment lente, elle n'est pas ultra-réactive, à moins d'enclencher le mode Sport. Interdit de versions "full hybrid" ou "plug-in" à la mode, le Bayon reçoit tout de même une micro-hybridation de 48 V (*lire encadré*). Mais les bénéfices sont forcément moindres sur la consommation. Pour l'instant, Hyundai ne nous a pas révélé les valeurs d'homologation et, en attendant de contrôler le Bayon sur notre base d'essais, nous n'avons pas été impressionnés. Non pas qu'il soit un vil goinfre, mais sur les petites routes vallonnées des ballons alsaciens, l'ordinateur de bord a plus souvent grimpé du côté des 9 l/100 km qu'il n'est redescendu vers les 6 l/100 km en milieu urbain, quand la micro-hybridation peut jouer sur les effets du frein moteur et du mode roues libres. De plus, avec un petit réservoir de 40 l, le Bayon réclame des ravitaillements sur les longs trajets, amplifiant alors l'impression de consommer. ■



① La banquette est un peu ferme, comme les suspensions, mais la place est suffisante pour accueillir deux adultes très convenablement. ② Le coffre est plus grand que celui du Kona et très correct pour la catégorie. Dommage, le seuil de chargement est un peu haut. ③ Au rang des astuces, un rail permet de faire glisser le cache-bagages au dos de la banquette : malin !



## HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48 V DCT-7 Intuitive

### EN CHIFFRES

#### DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 100 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	■ 172 Nm à 1 500 tr/mn
Type	3 cyl en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm <sup>3</sup> /5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. double emb./7

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,4 m
Pneumatiques	205/55 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,18/1,78/1,50/2,58 m
Poids/tractable freiné	1 145/1 100 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 11,7 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 411 dm <sup>3</sup>

#### LE BUDGET

Prix	■ 27 600 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (NC)
Prix du modèle essayé*	28 100 €
Garantie	■ 5 ans, km illimité

\* Options et malus inclus.

#### Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, Afil active, aide au parking assistée + cam. de recul, Bluetooth, chargeur smartphone induction, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence avec reconnaissance piétons et cyclistes + fonction intersection, instrumentation de bord numérique, lecture des panneaux, phares bi-LED, pilote semi-auto de niveau 2, jantes 17 pouces, réglage des modes de conduite, régulateur de vitesse adaptatif, surveillance active angle mort, système multimédia avec écran tactile 10,25 pouces/GPS connecté/prises USB/Apple CarPlay et Android Auto/système audio Bose, toit couleur contrastée...

#### Options

Peinture métallisée (500 €).

Consommations	
Mixte	NC
Réservoir	■ 40 l

Note EuroNCAP en cours

Pays de fabrication Turquie

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Un look décalé, un habitacle original et accueillant, un comportement routier joyeux, un moteur pétillant, des technologies et des équipements de confort au goût du jour et de série sur cette version haut de gamme, le tout pour un prix ajusté : le Bayon vise juste. Dommage pour le confort, un peu ferme.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie







# LA 500 SE MET EN 4

La 500 première du nom a permis à des millions d'Italiens de prendre la route. À près de 70 ans, la Fiat entend désormais véhiculer les Européens à l'électrique. En prenant soin d'aérer son habitacle avec cette inédite carrosserie 3+1.

Par Mélina Priam Photos Yann Lefebvre

**E**lle n'est ni la première, ni la seule à en avoir eu l'idée. Son éternelle rivale des années 60, la Mini, qui comme elle a traversé les décennies, y a pensé bien avant, pour l'abandonner depuis, d'ailleurs ! Et, récemment, le nouveau SUV électrique de Mazda, le MX-30, a lui aussi adopté une originale porte arrière antagoniste côté passager. Qu'importe ! Pour la Fiat 500, l'essentiel est d'ajouter une corde à son arc et de rendre son habitacle plus accessible mais, hélas, pas plus spacieux. Il ne faut pas trop lui en demander... Même si elle a bien grandi (elle a pris 6 cm) et beaucoup grossi, cette 100 % électrique "chargée" en batterie (pas loin de 300 kg pour cette version de 42 kWh, ce qui lui fait dépasser les 1 300 kg) mérite encore son surnom de pot de yaourt. Certes, grâce à cette troisième (quatrième en fait avec le hayon) porte antagoniste, un adulte n'a plus à se contorsionner pour grimper à bord. Il n'en est pas moins obligé de se faire petit à l'arrière : 18 cm pour loger une paire de gambettes, mieux vaut ne pas s'appeler Adriana Karembeu ou Michael Jordan. De plus, pas question de descendre tout seul comme un grand puisque, selon le principe, il faut que la porte avant soit ouverte pour dégager la partie arrière. Autre conséquence : le passager est obligé

d'aller chercher sa ceinture de sécurité un peu plus loin. J'en connais qui vont vouloir en profiter pour ne pas la boucler.

**Le signe caractéristique le plus notable de cette (petite) porte, c'est... son prix : 2000 € !**

Ce n'est pas rien tout de même. D'autant qu'en passant à l'électrique, l'italienne a subi une sacrée inflation. Lors de l'essai de la berline, mon camarade Laurent Pinel ne l'a pas trouvée si chère que cela. Déduction faite des 7000 € de bonus, à la rigueur. Il n'empêche : près de 30 000 € pour une 500, ça douille. Mais il est vrai que par rapport aux autres citadines électriques, Fiat essaie de rendre l'énergie à la mode plus accessible. Enfin, tout dépend de la référence. Face aux Renault Zoe, Peugeot 208 ou Mini Cooper SE (mais celle-ci avance l'argument de 184 ch), la comparaison tient ; face à une Twingo, dont elle est plus proche en gabarit, c'est une autre affaire. Et que dire face à la Dacia Spring... Certes, aujourd'hui, la 500 ne fraie plus dans la même catégorie. La fée électricité a rempli son œuvre sous le capot avec une machine de 118 ch pleine de tonus, et une baguette magique s'est chargée du reste. S'il n'est pas plus vaste, l'habitacle a gagné en élégance. Les plastiques ne sont pas →





tous aussi valorisants qu'à bord d'une 208 ou d'une Cooper, mais les jolis inserts, les parties laquées et les chromes apportent cette touche de classe qui lui manquait. Difficile aussi de ne pas s'amuser des détails de finition, comme le logo "Made in Torino" discrètement placé dans les poignées des contre-portes ou un panorama de cette ville apposé sur le chargeur à induction. Pour justifier son tarif, la nouvelle 500 avance surtout un arsenal technologique impressionnant. Du moins La Prima, qui ne compte aucune option, excepté le toit panoramique vitré (550 €, de série sur la berline, ce qui porte l'écart de prix à 2 550 €). Du grand écran tactile de 10,25 pouces avec GPS à la caméra 360°, en passant par les phares 100 % LED avec feux de croisement automatiques, le détecteur d'angle mort, la lecture des panneaux de limitation, jusqu'au dispositif de conduite semi-autonome, tout y est ! En prime – oh surprise ! –, ces systèmes fonctionnent bien. Par exemple, le régulateur de vitesse adaptatif agit en lien avec la lecture des panneaux. Si la limitation de vitesse évolue, le régulateur propose (mais sans imposer, merci !) d'ajuster celle-ci.

**Sinon, la 500 3+1 est en tous points identique à la berline, gabarit compris.**

De profil, difficile même de remarquer la démarcation de la troisième portière. La fiche technique Fiat note un léger surpoids de 30 kg que nous



- 1 L'écran tactile de 10,7 pouces, de série à partir du troisième niveau de finition, permet d'accéder aux fonctionnalités comme la programmation de la recharge de la voiture. Cela peut également être fait à distance grâce à l'application idoine sur votre smartphone.
- 2 Sur les livrées Icone Plus et La Prima, le chargeur sans fil est inclus (sinon, c'est 200 €). Notez le petit clin d'œil à Turin, la ville natale de la 500, avec le panorama sur le fond du support.





## FIAT 500 3+1

118 ch/42 kWh La Prima

## 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	■	118 ch
Couple maxi	■	220 Nm
Type		synchrone aimant permanent
Puissance fiscale		3 CV
Batterie / capacité (utile)	■	lithium-ion / 42 (37,3) kWh
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		automatique / 1

#### Châssis

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

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement		3,63/1,68/1,53/2,32 m
Poids/tractable freiné		1 368 kg/impossible

#### Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■	31,8/9,2 s
90 à 130 km/h en Drive	■	8,8 s
Vitesse maxi	■	150 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	9/30/63 <sup>(1)</sup> m

(1) Sur le cabriolet.

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■	19 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	139/129 cm
Volume de coffre	■	222 dm <sup>3</sup>

#### Niveau sonore

90/130 km/h	■	65,7/70,9 dB
-------------	---	--------------

### LE BUDGET

Prix	■	<b>36 900 €</b>
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	■	7 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(2)</sup>		29 900 €
Garantie	■	2 ans, km illimité <sup>(3)</sup>

(2) Avec options et bonus inclus.

(3) 8 ans ou 160 000 km pour la batterie.

#### Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, Bluetooth, cam. 360°, câble Mode 3, chargeur à induction, dim auto, conduite semi-auto niv. 2, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes 17 pouces, régl. adaptatif, multimédia avec écran tactile 10,25 pouces/GPS/Apple CarPlay & Android Auto/prises USB...

#### Options

Toit panoramique vitré (550 €)...

#### Consommations

Moyenne	■	16,3 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■	236 km
Auton. ville/route/autoroute	■	263/263/182 km
Tps de charge prise dom. /7,4/11/85 kW (80% de charge)	■	16 h / 6 h 20 / 4 h 20 / 35 mn

#### Note EuroNCAP

**5 étoiles**

#### Pays de fabrication

**Italie**

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Avec sa porte arrière antagoniste, la nouvelle Fiat 500 rend son habitacle plus accessible. Mais elle gagne surtout en originalité. Laquelle fera mouche auprès des fans, qui lui pardonneront ses défauts, tant son caractère la rend sympathique à conduire... en ville !**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Grâce à la 3<sup>e</sup> porte antagoniste côté passager, l'accès à l'arrière est plus aisé, mais l'habitabilité toujours aussi limitée pour des adultes. Et pour descendre, il faut toujours ouvrir la portière avant en premier. ❷ Même si la nouvelle 500 a pris quelques centimètres (6 pour être précis), le coffre reste aussi riquiqui (222 dm<sup>3</sup>) et la tôle apparente des dossiers n'est pas très chic !



n'avons pas retrouvé sur notre balance étalon, la berline que nous avions pesée étant dotée du toit panoramique, ceci explique peut-être cela. Bref, en action, le conducteur ne fera pas la différence. Dynamique, agile, la 500 électrique est un régal en ville. À un détail près : son confort ! Là encore, Laurent Pinel ne s'était guère offusqué du travail des suspensions. Mes vertèbres n'ayant pas le même âge que les siennes, elles ont moins apprécié les pavés parisiens, et les dos-d'âne divers et variés. Malgré ce côté trop "mère Tape-Dur" à mon goût, la 500 se révèle une urbaine sympathique et amusante. À sa décharge, précisons que notre version d'essai était chaussée de pneus hiver qui n'aident pas au travail des suspensions. La cité reste le terrain de prédilection de la petite Fiat. Même si elle ne se comporte pas trop mal

sur la route, elle se laisse rattraper par certains petits travers, à commencer par une tenue de cap parfois un peu "légère" et une direction qui l'est tout autant. De plus, motorisation électrique oblige, c'est bien en ville qu'elle va le plus loin. En effet, si l'on s'en tient à des trajets quotidiens, grâce à son autonomie de 263 km (désolée de contredire Fiat mais, selon nos relevés, nous sommes loin, très loin même, des plus de 400 km annoncés !), il ne devrait être nécessaire de la brancher qu'une fois par semaine... En revanche, l'autoroute n'est pas sa tasse de thé. Dans cette configuration, en y mettant un peu de mauvaise volonté ou en ne trouvant pas de bornes à charge rapide, il doit être possible de passer autant de temps sur la route qu'au parking à attendre que la miss recharge. ■

## Guide de bonne conduite

Si les différents modes de conduite répondent souvent à des styles ou à des envies, ceux proposés par la nouvelle 500 correspondent davantage à un usage :

- Le **mode Normal** est réservé à l'usage courant. La puissance distribuée est à son maximum pour garantir des sensations de conduite les plus proches d'une voiture thermique classique.
- Le **mode Range** permet de pratiquer le principe de la conduite dite "à une pédale" avec un frein moteur plus important, qui amplifie la récupération d'énergie quand le conducteur lève le pied de l'accélérateur. Avec un peu d'habitude, ce dernier ne touche presque plus la pédale de frein et n'utilise que l'accélérateur. C'est le mode approprié en ville.
- Enfin, le **mode Sherpa** est le guide qui vous amène à bon port. Il optimise les ressources pour rejoindre la destination programmée dans le GPS ou bien la borne de charge la plus proche. Il modifie les paramètres de puissance, limite la vitesse à 80 km/h ou encore désactive la climatisation et les sièges chauffants afin d'économiser l'énergie.





**BMW SÉRIE 1**

128ti 265 ch



**CUPRA LEON**

1.4 e-Hybrid 245 ch



# Deux GTI

La 128ti, nouvelle déclinaison vitaminée de la BMW Série 1, rencontre la Golf, référence allemande du genre, et une invitée à rallonge. Face-à-face entre BMW et Volkswagen, avec une Cupra hybride rechargeable en trouble-fête.

Par Laurent Pinel Photos Arnaud Saunier





VOLKSWAGEN GOLF

GTI 245 ch



# et une surprise

**R**ares sont les GTI d'aujourd'hui à aimer la piste. Désormais, nous exigeons d'elles des performances de premier plan, mais également de la polyvalence pour emmener les enfants à l'école sans leur faire rendre leur petit déjeuner. Les compactes vitaminées modernes ne servent plus seulement à limer de l'asphalte, elles doivent aussi renvoyer une belle image, être connectées, richement équipées, pratiques et, en prime, confortables.

Et même sobres ! C'est le monde à l'envers pour les puristes. Mais c'est celui imposé par des normes environnementales toujours plus contraignantes pour le marché automobile. Heureusement, les solutions existent. Autant pour préserver le plaisir de conduire que pour rouler propre. Ainsi, l'historique Golf GTI, la plus représentative des compactes dynamiques, voit débouler dans son rétro deux surprises, dont une sur prise : une "cousine" hispano-allemande baptisée Cupra, qui promet agrément, sportivité et responsabilité environnementale,

et une compatriote bavaroise, qui ressuscite une appellation "ti" susceptible d'émouvoir les amateurs nostalgiques. La première fait cohabiter un moteur thermique et un système électrique au cœur d'un même châssis, partagé avec la Golf. Dès lors, cette Cupra Leon "à rallonge" peut rouler en mode 100 % électrique sur près de 40 km. Ce dispositif hybride rechargeable serait-il la solution miracle ? Peut-être. À l'opposé, la marque à l'hélice relance la griffe "ti" sur la Série 1. Rivale directe d'une Golf qui fait figure de référence, offrant une polyvalence →





La présentation et l'ergonomie de la 128ti sont réussies. La direction incisive impose d'être attentif sous peine de dévier de son cap.



Présentation flatteuse et équipement très riche, mais la Cupra n'offre pas des sensations aussi sympathiques que ses rivales.

sportive et ornée de trois lettres ayant valeur de label, la "Une" refait surface en version 128. Celle-ci réserve aussi son lot de surprises, avec un essieu arrière qui, du point de vue de la transmission, ne sert à rien ! Elle dispose de 265 ch extraits d'un 2.0 turbo, dont les rênes sont tenues par les roues avant. En résumé, c'est une Golf GTI... vendue par BMW.

### SUR LA ROUTE

Il faut un œil assez avisé pour les distinguer, ces déclinaisons sportives d'une Golf "normale" ou d'une Série 1 "classique". Ou les écouter, la sonorité extraite des doubles sorties d'échappement, au ralenti, s'avérant évocatrice, plus rauque que celle d'une motorisation conventionnelle. Ce constat n'est évidemment pas valable pour la Cupra, dont l'échappement ne sert absolument à rien lorsque la batterie est pleine ! Pendant les 40 premiers kilomètres qu'elle parcourt, cette compacte peut évoluer en mode 100 % électrique avec les 116 ch de son moteur rotatif, sans brûler une goutte de sans-plomb. Elle peut aussi, pour les plus longs parcours, circuler en mode hybride, en optimisant les flux d'énergie et en activant son 1.4 turbo quand nécessaire, afin de réduire la consommation. Enfin, et c'est ce qui nous intéresse dans le cadre d'un comparatif de "GTI", elle peut additionner les efforts de ses moteurs pour développer une puissance cumulée de 245 ch et générer des performances ébouriffantes. Et ça fonctionne parfaitement. En reprise, avec un couple total de 400 Nm, la Cupra Leon ne rend pas le moindre centimètre à sa cousine badgée Volkswagen. En accélération, en revanche, elle paie son surpoids, dû à sa batterie de 12,8 kWh.



**BMW SÉRIE 1**  
Pas d'amortissement piloté proposé sur cette Série 1. Mais l'ergonomie du système multimédia, commandé par l'écran tactile et via cette molette, est un exemple à suivre.







Avec ces beaux écrans numériques, la Golf sait recevoir, mais il faut un Bac+5 en système multimédia pour appréhender le tout.



#### CUPRA LEON

La Cupra tente de concilier sportivité et vertu. Mais pour profiter de ses consommations basses, ne pas oublier de passer par la case recharge.



#### VOLKSWAGEN GOLF

Pas de commande déportée pour contrôler le système multimédia, pas intuitif. Et les touches sensibles de climatisation, trop fines et pas rétroéclairées, sont difficiles à utiliser.

Mais c'est surtout en matière de sensations que ce dispositif hybride rechargeable change la donne : une fois le boost du moteur électrique subi, le 1.4 envoie tout... mais peine à prolonger le plaisir. Et l'émotion mécanique n'est pas vraiment au rendez-vous, desservie par une sonorité très quelconque, voire risible lorsque les haut-parleurs crachent un bruit artificiel et exagéré. Pour mériter une étiquette "GTi", le compte n'y est pas. Mais pour une voiture du quotidien, c'est parfait : la conduite en mode électrique, à la ville comme à la campagne, rend beaucoup plus zen ! En face, les seuls moments où les moteurs la mettent en sourdine, c'est au feu rouge, lorsque les stop/start opèrent. Le reste du temps, ça grogne, et c'est ce que nous aimons, avouons-le.

**En effet, la fibre sportive s'avère beaucoup plus sensible aux commandes des GTI et ti.**

Incapables de circuler sans consommer, ces deux-là restent toutefois très recommandables pour se rendre au bureau ou au supermarché avec le sourire, par les petites routes sinueuses de préférence. Et le trajet à parcourir entre le rayon deserts et votre réfrigérateur peut rapidement devenir une récréation. Quitte à secouer les yaourts. Leur architecture identique, très classique, avec un 4 cylindres turbo entraînant l'essieu avant, a fait ses preuves. Mais la BMW et la Volkswagen jouent davantage sur l'agrément et la polyvalence que sur la sportivité pure et dure. Et sur la question, la Golf excelle. La vigueur de son moteur va de pair avec un goût certain pour le compromis. Son amortissement piloté (910 €), qui jouit d'une grande amplitude de réglage, sait s'adapter →



**LA 128TI EST LA RIVALE DIRECTE DE LA GOLF GTI. LA CUPRA, ALTERNATIVE CRÉDIBLE ET "ÉCO", NE BRILLE GUÈRE PAR SA DISCRÉTION ●●●**



### BMW SÉRIE 1

#### PLUS

Performances et comportement  
Ergonomie et présentation  
Boîte de vitesses

#### MOINS

Raideur de l'amortissement  
Tarif trop élevé  
Équipement à compléter



aux humeurs du conducteur. Le blocage électronique de différentiel XDS favorise les sorties de courbe, la motricité n'étant prise en défaut que sur chaussée humide, et la direction progressive contribue à l'impression favorable laissée par la GTI. Capable de circuler en ville discrètement et sans le moindre à-coup, elle sait aussi accélérer fort, vraiment ! Et générer une petite "musique" plaisante en mode Sport (mais amplifiée par les haut-parleurs), avec de petites déflagrations dans l'échappement et des passages de vitesses à haut régime sans rupture de charge. C'est pour tout cela, et pour son aspect "multicarte", que la Golf reste toujours aussi désirable.

**La nouveauté bavaroise, avec 20 ch de plus, inflige toutefois une petite correction à la Golf au chapitre performances.**

Accélérations, reprises et sensations, tout plaide en faveur de la BMW. Y compris sa sonorité, grâce à un clapet piloté dans l'échappement... et à des haut-parleurs qui en rajoutent une couche. Avec une "vraie" boîte automatique à huit rapports, mieux gérée que les transmissions roboti-

La 128 ti est trop ferme en suspension, mais c'est la plus performante et la plus sensationnelle.



### CUPRA LEON

La Cupra, confortable avec sa suspension pilotée livrée de série, réserve un bel espace aux jambes et une bonne largeur aux coudes aux passagers installés à l'arrière.

La Leon souffre face au chrono, mais c'est la plus économique à l'usage grâce à son hybridation.

### CUPRA LEON

#### PLUS

Performances énergétiques  
Habitabilité et confort  
Rapport prix/équipement

#### MOINS

Sonorité mécanique  
Volume de coffre  
Poids élevé







### BMW SÉRIE 1

La bavaroise ne brille pas davantage par son habitabilité aux places arrière que par sa dotation, qui impose un passage prolongé par le catalogue des options.

**EN REPRISE, AVEC 400 NM DE COUPLE CUMULÉ, LA CUPRA LEON NE REND PAS LE MOINDRE CENTIMÈTRE À SA COUSINE BADGÉE VOLKSWAGEN ●●●**

sées à double embrayage des Golf et Leon, la 128ti se montre plus communicative que ses rivales du jour. Moins à la fête pour les trajets de tous les jours, où la raideur de ses amortisseurs (pas de suspension pilotée proposée...) peut finir par lasser, elle joue une partition gentiment désuète mais très plaisante. Ferme, dotée d'une direction directe qui cherche son cap, caractérisée par des remontées de couple dans le volant, elle distille plus de sensations. Et son différentiel mécanique Torsen gère mieux la motricité que le système Volkswagen. Néanmoins, le caractère de son moteur, repris de la M135i et "dégonflé" à 265 ch, reste classique, avec des montées en régime franches mais linéaires. Finalement, cette bavaroise surprendra (et décevra?) les puristes "Béhème" piquetés à la propulsion et aux six en ligne, mais elle séduira les amateurs de sport. C'est incontestablement la plus affirmée du lot...



### VOLKSWAGEN GOLF

La sellerie écossaise en tissu, fournie de série, est un clin d'œil à la Golf GTI originelle. L'espace à l'arrière est plus généreux que celui proposé par la Série 1, et la banquette se montre plus confortable.

### VOLKSWAGEN GOLF

#### PLUS

Présentation  
Performances et agrément  
Polyvalence

#### MOINS

Ergonomie trop complexe  
Malus élevé  
Manque de sensations

### VIE À BORD

Les sensations de conduite n'étant pas synonymes de confort, la BMW souffre un peu au chapitre du bien-être. Cette déclinaison ti, dont le sigle est brodé sur l'accoudoir central, se →



Entre sportivité et polyvalence, le meilleur compromis semble du côté de la Golf, qui se montre très recommandable pour une utilisation quotidienne.





Les puristes regretteront la propulsion, mais la 128ti débarque avec une bonne dose de sensations...



Performante et polyvalente, la Golf GTI s'avère aussi attachante. Prendre son volant est un privilège.



### L'avis de Laurent Pinel



Plaisante mais pas résolument sportive, la Leon marque le pas en émotions. Mais sa technologie est remarquable.



## LA CUPRA, FORTE DE SON MODE ÉLECTRIQUE, PROUVE QU'UNE COMPACTE PERFORMANTE PEUT ÊTRE ÉCONOMIQUE ET PLUS PROPRE. MAIS CÔTÉ DYNAMIQUE ET MÉCANIQUE, SÉRIE 1 ET GOLF RESTENT PLUS ENTHOUSIASMANTE

fait pardonner avec une ergonomie soignée, et une présentation actuelle et simple à la fois. Mais dans le genre moderne, la Golf reste la référence. Sauf que la marque allemande est allée trop loin sur cette huitième génération : justement réputée pour la simplicité de son ergonomie, elle a tenté un pari risqué en révolutionnant l'habitacle. Résultat ? Il faut réfléchir pour changer la station de radio et se concentrer pour ajuster la température de la climatisation. Si le client final a des chances de s'adapter au système à la longue – bien obligé, car l'inverse ne se produira pas –, ce détail s'avère vraiment décevant. La Cupra Leon, au traitement sportivement original et osé, mais qui peut, toutefois, ne pas faire l'unanimité, pâtit du même travers : l'espagnole reprend l'architecture électronique de sa cousine. Ainsi, il faut aussi faire preuve de

patience pour maîtriser (ne serait-ce que partiellement) son interface multimédia et quitter régulièrement la route des yeux pour utiliser le système. Ici, la modernité dessert la simplicité. Autre grief contre la Leon : son coffre, amputé par les batteries du dispositif hybride rechargeable. Le volume chute à 287 dm<sup>3</sup> et il faut en plus penser à ranger le câble de charge. Hormis ce détail, les trois rivales ne se départageront pas sur ces critères d'habitabilité.

### BUDGET

Au premier coup d'œil, la très "m'as-tu-vu" Cupra est environ 2000 € moins chère qu'une Golf et 5500 € moins onéreuse qu'une 128ti. Ce n'est déjà pas rien. Cet écart est amplifié par le jeu du bonus-malus : la Leon voit son tarif ristourné de 1000 € (et même 2000 € avant le 30 juin 2021),

tandis que ceux des allemandes s'alourdissent de quelques milliers d'euros. Par ailleurs, l'espagnole sait circuler sans consommer sur de courts trajets, pour peu qu'elle soit rechargée quotidiennement. Et c'est la mieux équipée. Bref, il n'y a pas photo ! Elle joue de son prix plus raisonnable et de sa technologie PHEV pour amadouer le banquier. À l'inverse, Golf et Série 1 imposent des recours quasi systématiques aux options. C'est encore pire chez BMW où, malgré un tarif très épicé, il faut remettre la main au pot pour s'offrir la climatisation bizona, l'accès mains-libres, la trappe à skis, les projecteurs full LED adaptatifs ou l'accoudoir central arrière. Une politique tarifaire mesquine, conjuguée à une consommation supérieure à la moyenne. ■

### VERDICTS

#### SUR LA ROUTE :

1<sup>re</sup> **BMW SÉRIE 1** 2<sup>e</sup> **VOLKSWAGEN GOLF**  
3<sup>e</sup> **CUPRA LEON**

#### VIE À BORD :

1<sup>re</sup> **BMW SÉRIE 1** 2<sup>e</sup> **VOLKSWAGEN GOLF**  
3<sup>e</sup> **CUPRA LEON**

#### BUDGET :

1<sup>re</sup> **CUPRA LEON** 2<sup>e</sup> **VOLKSWAGEN GOLF**  
3<sup>e</sup> **BMW SÉRIE 1**



# BMW SÉRIE 1 128ti 265 ch / CUPRA LEON 1.4 e-Hybrid 245 ch VOLKSWAGEN GOLF GTI 245 ch

## EN CHIFFRES



55

### 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.

#### BMW Série 1

#### Cupra Leon

#### Volkswagen Golf

Moteur/Transmission			
Puissance maxi	■ 265 ch à 4750 tr/mn	■ 245 ch (cumulée) <sup>(1)</sup>	■ 245 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1750 tr/mn	■ 250 Nm à 1550 tr/mn + 330 Nm (élec.) <sup>(2)</sup>	■ 370 Nm à 1600 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo + électrique <sup>(3)</sup>	4 cyl. en ligne, turbo
Cylindrée	1998 cm <sup>3</sup>	1395 cm <sup>3</sup>	1984 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	16 CV	8 CV	14 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	robot. double embrayage/6	robot. double embrayage/7

(1) Puissance maxi : 150 ch à 5000 tr/mn (thermique) + 116 ch (électrique). (2) Couple cumulé : 400 Nm. (3) Batterie lithium-ion (capacité : 12,8 kWh).

Châssis			
Diamètre de braquage	■ 11,6 m	■ 11,4 m	■ 11,9 m
Pneumatiques (de l'essai)	235/35 R 19	235/35 R 19	235/35 R 19

Dimensions/Poids			
L/l/h/empattement	4,32/1,80/1,43/2,67 m	4,40/1,80/1,44/2,68 m	4,29/1,79/1,44/2,62 m
Poids/tractable freiné	1510 kg/NC	1646 kg/NC	1472/1600 kg

Performances			
1000 m d.a.	■ 26,5 s	■ 28,4 s	■ 26,8 s
0 à 100 km/h	■ 6,4 s	■ 7,2 s	■ 6,8 s
90 à 130 km/h en position Drive	■ 5 s	■ 5,6 s	■ 5,6 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h	■ 225 km/h	■ 250 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/30/63 m	■ 10/31/63 m	■ 10/32/65 m

Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	■ 25 cm	■ 30 cm	■ 26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 146/143 cm	■ 146/144 cm	■ 149/144 cm
Volume de coffre	■ 380 dm <sup>3</sup>	■ 287 dm <sup>3</sup>	■ 431 dm <sup>3</sup>

Niveau sonore			
Ralenti/90/130 km/h	■ 42,5/65,5/69,2 dB	■ 44,2/65/67,9 dB	■ 44,5/66,5/70,9 dB

### LE BUDGET

Prix	■ 46 550 €	■ 41 070 €	■ 43 210 €
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	■ Malus 1172 à 2049 € (157 à 164 g/km)	■ Bonus 1000 € (30 g/km)	■ Malus 2726 à 3331 € (168 à 171 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(4)</sup>	55 179 €	43 965 €	50 016 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

(4) Avec bonus/malus et options inclus.

### Équipements communs

6 airbags, aide au parking AV et AR + cam. de recul, Bluetooth, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, instrumentation numérique, phares LED, rétros rabattables électriquement, régulateur/limiteur de vitesse, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay/Android Auto, ports USB, volant cuir multifonction...

Options			
Accès mains-libres	510 €	série	série
Affichage tête haute	960 €	indisponible	740 €
Climatisation auto à 2 zones	560 €	série (3 zones)	série (3 zones)
Jantes alliage 18/19 pouces	série/660 €	non/série	615 €/1390 €
Peinture métallisée	890 €	650 €	710 €
Sellerie cuir	1420 €	1500 €	2340 € <sup>(5)</sup>
Sièges AV électriques/chauffants	990 €/400 €	indisponible/395 €	2340 € <sup>(5)</sup>
Suspension pilotée	indisponible	série	910 €
Toit ouvrant panoramique	1150 €	1080 €	1140 €
Vitres arrière surteintées	360 €	série	série

(5) Options groupées.

Consommations			
Moyenne	■ 8,5 l/100 km	■ 7,6 l/100 km	■ 7,8 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 9,7/8,1/7,8 l/100 km	■ 0/5,1/7,6 l/100 km	■ 8,8/7,5/7 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 588 km/50 l	■ 519 km/40 l	■ 641 km/50 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne	Espagne	Allemagne

### LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

#### BMW SÉRIE 1

Pour le meilleur compromis entre économie, écologie et performances, la Cupra est imbattable. Mais elle pêche en sensations. Pour la polyvalence et ce qu'il faut de sportivité, choisissez la Golf, facile au quotidien en dépit de son ergonomie. Mais pour les émotions, préférez la BMW : c'est celle qui en donne le plus. Cela ravira les amateurs de sportives traction, s'ils ne sont pas trop attachés à leur confort.



■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# EN GROS PROGRÈS,

Le Kangoo troisième génération se veut plus logeable, plus cossu, plus sûr que son prédécesseur. Quitte à perdre en capital sympathie et à prendre la grosse tête côté tarifs!

---

Par Cyril Biotteau Photos Arnaud Saunier





# MAIS...



**D**e son prédécesseur, il ne garde pour ainsi dire que le nom ! Pour tout le reste, il était temps de changer ! Pensez donc : son aîné avait été lancé en 2007, il y a quatorze ans ! Une éternité dans le monde automobile. Dans le jargon du milieu, le Kangoo 3 repose ainsi sur la plateforme CMF C/D, en clair celle de l'actuel Scénic, mais profite d'un train arrière spécifique pour supporter de lourdes charges, puisqu'il existe bien sûr également en version utilitaire. Le design a, lui aussi, largement évolué : fini la bouille sympathique du précédent modèle, qui pouvait jouer au grand frère de la Twingo 1. Le nouveau se veut plus sérieux, avec des flancs plus marqués et des feux avant 100 % LED dépourvus de toute jovialité. Par ailleurs, il a gonflé aux entournures avec 18 cm supplémentaires en longueur et 9 cm de plus en largeur, notamment en raison de voies élargies. À bord aussi, l'heure est au changement : exit le petit écran implanté trop loin et la planche de bord tarabiscotée.

**Cette dernière affiche une ligne plus moderne et épurée, avec un écran central tactile de 8 pouces bien placé et un bandeau décoratif en faux bois.**

Les plastiques restent durs, mais la qualité de présentation progresse nettement, tant par les matériaux et les assemblages que par certains détails, comme le noir laqué autour du levier de vitesses ou quelques touches de chrome. Du côté des rangements, outre les bacs de portières ou porte-gobelets traditionnels, la planche de bord recèle un compartiment au-dessus des compteurs, un emplacement derrière l'écran central, un autre juste en dessous des molettes de climatisation et, caractéristique du segment, une capucine. Bref, le compte y est ! Signalons aussi la boîte à gants tiroir comme sur le Scénic, assez pratique. En revanche, point de rangements en hauteur comme sur le Citroën Berlingo : la garde au toit de plus d'un mètre l'aurait pourtant largement permis ! À l'arrière, justement, les passagers s'assoient sur une banquette non coulissante, dont les dossiers ne sont pas réglables en inclinaison. Mais ils ont de la place, au-dessus de leur tête forcément, mais aussi pour installer leurs jambes. Le coffre, point crucial sur ce segment, progresse également par rapport à la précédente génération. Il reste →



toutefois à 560 dm<sup>3</sup> sous le cache-bagages selon nos mesures, soit 215 dm<sup>3</sup> de moins qu'annoncé ! Surtout, la plupart des rivaux font mieux, le recordman du genre étant le Volkswagen Caddy avec 760 dm<sup>3</sup>. En fait, le Kangoo III calque les dimensions de son coffre sur celles du Berlingo, mais son cache-bagages plus bas le pénalise : en charge jusqu'au pavillon, les deux font volume égal à quelques décimètres cubes près.

Sous le capot, même si le diesel n'est plus dans l'air du temps, le 1.5 dCi est reconduit en 95 ch pour commencer. Mais le Kangoo se met aussi à l'essence grâce à l'excellent 1.3 TCe maison, décliné en 100 ou 130 ch. Cette motorisation, disponible en boîte manuelle ou EDC, fait du nouveau venu le Kangoo le plus puissant de l'histoire. Toutefois, ne cherchez pas le logo Renault Sport : il se place juste au niveau de la concurrence.

**Dès les premiers tours de roues, "notre" Kangoo fait preuve d'une certaine douceur d'utilisation avec un moteur discret, peu sujet aux vibrations.**

Tourner sur quatre cylindres, et pas trois comme avec le Berlingo, présente quelques avantages. Le Renault bénéficie aussi d'une direction très assistée et d'un bon filtrage des suspensions. Le Kangoo a, en effet, bien gagné en confort, faisant désormais jeu égal avec le Citroën en la matière, y compris en insonorisation. Il se montre égale-

Le hayon est si grand qu'il peut servir d'auvent... Il peut être remplacé, en option (200 €), par deux portes battantes.



**PLUS**

Bon niveau de confort  
Moteur agréable  
Qualité de présentation  
en hausse

**MOINS**

Volume de coffre  
sous tablette  
Prix



- ❶ Le Kangoo reçoit désormais les aides à la conduite modernes, dont le freinage automatique d'urgence, la surveillance des angles morts ou encore l'aide au maintien dans la file.
- ❷ Sur cette finition haut de gamme Intens, la climatisation est automatique et bizona de série, mais le chargeur à induction reste en option (250 €).



**L'avis de Cyril Biotteau**



Le Kangoo est plus sérieux, rassurant et confortable qu'auparavant, mais pas vraiment exaltant...

**40%**  
Quotient  
Emotionnel

La planche de bord est bien plus moderne, épurée et qualitative qu'avant. Mais ne rêvez pas : l'insert décoratif face au passager n'est pas en vrai bois...





# RENAULT KANGOO

## 1.3 TCe 130 ch BVM6 Intens 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 4500 tr/mn
Couple maxi	■ 240 Nm à 1500 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1333 cm³/5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

#### Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Pneumatiques	205/55 R 17

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,49/1,92/1,84/2,72 m
Poids/tractable freiné	1566/1500 kg

#### Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 33,6/11,6 s
90 à 130 km/h en 4/5/6 <sup>e</sup>	■ 11,2/15,7/19,8 s
Vitesse maxi	■ 176 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 152/151 cm
Volume de coffre	■ 560 dm³

#### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 39/65,9/69,4 dB
------------------------	-------------------

### LE BUDGET

<b>Prix</b>	■ <b>27 900 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 740 à 1074 € (152 à 156 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	30 924 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide parking AV et latérale, AFIL active, caméra de recul, clim auto bizona, détecteur de fatigue, détecteurs de pluie/luminosité et fatigue conducteur, freinage auto d'urgence, jantes alliage, lecture des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran tactile 8 pouces, GPS, Apple CarPlay et Android Auto...

#### Options

Chargeur à induction pour smartphone (250 €), peinture métallisée (650 €), portes battantes AR (200 €), sièges AV chauffants (250 €), support smartphone (100 €).

#### Consommations

Moyenne	■ 7,7 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 7,3/7,7/8,1 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 701 km/54 l

#### Note EuroNCAP

En cours

#### Pays de fabrication

France

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Après quatorze ans, le Kangoo change tout. Il offre des prestations en hausse, mais abandonne quelques astuces bien pratiques chez ses rivaux et affiche un volume de coffre sous tablette décevant. Des arguments pourtant majeurs sur ce segment.**

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie



❶ Le volume de coffre sous tablette est inférieur à celui des Berlingo, Rifter ou Caddy. Mais en volume de chargement jusqu'au pavillon, le Kangoo égale presque le Citroën. ❷ La garde au toit à l'arrière est gigantesque! Dommage de ne pas en avoir profité pour caser quelques rangements au plafond... ❸ Les passagers arrière bénéficient d'aérateurs et de plusieurs prises de recharge USB et 12 V.



Nouveauté astucieuse : les barres de toit sont modulables en option (300 €) et se positionnent, sans outil, parallèlement ou perpendiculairement au sens de la marche.



ment plus stable qu'avant (merci les voies élargies) et plus rassurant. Certes, il prend du roulis lors de la mise en appui, mais il ne fait pas frotter ses (grands) rétroviseurs si vous devenez trop optimiste. Au pire, l'ESP intervient vite et assez sèchement avec de gros coups de frein. Pour les "performances", cette version, forte de ses 130 ch, fait preuve d'une belle allonge, bien que battue au chronomètre par son cousin le Dacia Dokker, doté du même moteur mais plus léger de 200 kg et qui fait office de dragster dans la catégorie.

### Cette nouvelle génération se met bien évidemment aussi à jour en matière d'aides à la conduite.

Certaines d'entre elles sont d'ores et déjà présentes, comme le freinage automatique d'urgence ou la surveillance des angles morts. Il faut néanmoins se contenter pour l'instant d'un

régulateur/limiteur de vitesse standard et d'une aide au maintien dans la voie sans centrage. Mais la conduite autonome de niveau 2 doit arriver bientôt. Le Kangoo sera alors tout à fait à la page. Malheureusement, il fait payer bien cher ses progrès et ses bonnes dispositions : le ticket est à 24 900 € pour une version d'entrée de gamme TCe 100 ch Zen. Quant à "notre" TCe 130 ch, il s'affiche à près de 27 900 € hors options, soit plus de 30 000 € en incluant ces dernières ainsi que le malus écologique! Cela dit, les Berlingo, Rifter ou Caddy ne sont désormais pas plus abordables, certains Volkswagen dépassant les 38 000 €! Il faut s'y résoudre : bien que ce genre de véhicules dérivent d'utilitaires, leurs prestations, confort, équipements et même tenue de route en font des voitures comme les autres avec, en prime, un très gros volume de chargement. Et tout cela n'est pas gratuit. ■



# CITADINE IDÉALE... OU PRESQUE!

Fraîchement élue Voiture de l'année 2021, la Yaris ressemble fort à la citadine parfaite : bouille sympa, sobriété exemplaire, équipement complet et, en prime, fabrication française ! Mais comme pour le gendre idéal, le tableau est peut-être un peu trop idyllique...

---

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre











1



2

❶ Ces drôles d'engins sont comme la Yaris : hybrides. Mi-bateau, mi-camion, ils sont utilisés pour la récolte des moules dans la baie du Mont-Saint-Michel. ❷ L'éclairage d'ambiance bleuté de nuit s'avère agréable. En revanche, le système de commutation automatique en phares a souvent ébloui d'autres usagers. ❸ Près des remparts de Saint-Malo, la Toyota prend la pose : lorsque Yann, le photographe, me guidait pour positionner la voiture, elle était en mode électrique et ne faisait aucun bruit...



3

**U**ne citadine hybride : quoi de mieux pour aller visiter les villes dites "LEZ" – comprenez "Low Emission Zone" et traduisez "zone à basses émissions" – des pays du nord de l'Europe, où ne sont désormais acceptés que les véhicules récents censés moins polluer ? Notre Yaris a le bon profil avec moins de 100 g/km de CO<sub>2</sub> et la possibilité de rouler partiellement en tout-électrique, sans les contraintes d'autonomie et de recharge d'un véhicule 100 % électrique. Mais en ces temps qui ne favorisent pas les grandes expéditions et alors que plusieurs frontières sont fermées, cap à l'ouest. Tant pis pour les LEZ ! Nous voici donc en route vers le Mont-Saint-Michel pour commencer, avec un coffre rempli. Entre son matériel professionnel, son ordinateur, son pied photo et ses affaires personnelles, Yann, le photographe, emporte à lui seul l'équivalent de trois bagages cabine. Même si je voyage plus léger, nous voici tout de

même avec l'équivalent de quatre valises moyennes dans la malle. Ça passe, mais il n'en faut pas plus si nous ne voulons pas déborder sur la banquette arrière. Cela conviendra donc pour emmener quatre copains en week-end, sauf si votre bande est férue de photo ! Pour des grandes vacances en famille, cela risque, en revanche, de coincer. Difficile, toutefois, de faire ce reproche à une citadine...

**Ce trajet vers le Mont-Saint-Michel nous permet de tester les aides à la conduite sur l'autoroute, dont le régulateur adaptatif et l'aide au maintien en ligne.**

Celle-ci n'appartient pas à la classe des dispositifs qui vous renvoient d'une ligne à l'autre, mais à celle qui vous maintient au centre de votre voie : c'est mieux ! Néanmoins, le système est facilement perturbé dès que le marquage au sol est un peu effacé ou même par des différences de





❶ À 30 km/h au maximum, les pavés à l'intérieur de la vieille ville de Saint-Malo étaient bien digérés par les suspensions, malgré les roues de 17 pouces. ❷ En mode balade, s'il n'y a pas trop de relief, comme ici sur les routes du cap Fréhel, la Toyota brille par sa douceur. ❸ De face, elle a presque un petit air méchant, qu'elle perd très vite dès que vous voulez attaquer : elle n'aime pas du tout ça !

**A L'ARRÊT, ELLE BRILLE PAR SON SILENCE.  
C'EST MOINS VRAI QUAND SA BOÎTE DE  
VITESSES FAIT S'EMBALLER LE MOTEUR ●●●**

bitume. Vigilance requise, donc. De toute façon, conformément à la loi actuelle, vous ne pouvez pas lâcher le volant plus de quelques secondes (14 s précisément dans cette Yaris) sans un rappel à l'ordre, voire une déconnexion si vous n'agissez pas. Le régulateur de vitesse adaptatif fait, lui, globalement bien son travail. Cependant, là encore, tout n'est pas parfait : si une voiture s'intercale entre vous et celle qui vous précède, il ne la "voit" pas tout de suite, obligeant le conducteur à intervenir manuellement, ou plutôt avec ses pieds ! Plus surprenant, ce régulateur, pourtant capable de freiner quand la voiture devant vous ralentit, ne parvient pas à maintenir une vitesse constante dans une forte descente. La Yaris dépasse alors la vitesse choisie. Attention donc aux radars installés dans des descentes, d'autant que le calibrage du compteur ne laisse pas beaucoup de marge : à 130 km/h compteur, vous êtes à 127 km/h réels. Ces 130 km/h justement, la Yaris hybride les tient très bien, même en côte, lorsqu'il

faut relancer. Mais, il y a un gros "mais"... En route vers la Normandie, il est assez désagréable de voir ou plutôt d'entendre le régime moteur varier, y compris avec le régulateur à vitesse constante, en fonction des petits faux plats. En cause ? La transmission à variation continue. Cela deviendra même franchement insupportable lorsque nous roulerons en direction de Clermont-Ferrand, sur des autoroutes à fort relief. Dans certaines montées, le moteur grimpe jusqu'à 5 500 tr/mn, son régime maximal, pour maintenir la vitesse à 130 km/h. Autant dire que le petit 3 cylindres hurle ! À l'inverse, dans certaines grandes descentes, nous avons eu la surprise de voir la Yaris passer en mode électrique, toujours au régulateur à 130 km/h. Hélas, les bruits aérodynamiques trop présents gâchaient la fête. Mais nous n'en avons pas fini avec l'autoroute : il reste deux écueils, dont un étonnant. Primo, avec un réservoir de seulement 36 litres, la Yaris n'est pas taillée pour les longues transhumances. ➔





### 10 POUCES... DANS LE PARE-BRISE

L'équipement inclut l'affichage tête haute couleur de belle définition et très lisible. Les informations s'affichent sur le pare-brise. Il est désactivable pour ceux qui n'aiment pas.



### AIRBAGS CENTRAUX

Pour la première fois sur une Toyota, les sièges avant recèlent des airbags dits centraux, qui se déploient entre les passagers avant en cas de choc latéral.



### PAS DE GPS, MAIS...

La version Première suréquipée n'intègre pourtant pas le GPS de série, facturé 700 €. Le système multimédia est compatible avec Android Auto et Apple CarPlay.



### DU GROS SON!

De série sur cette finition, le système audio à 8 haut-parleurs s'est révélé puissant, ne saturant pas même en poussant le volume. Il est inclus dans le pack Techno à 1000 € sur les autres livrées.



### COMPLIQUÉ... AU DÉBUT

La branche droite du volant comporte les commandes qui gèrent le régulateur de vitesse actif et l'aide au maintien dans la voie. L'ensemble peut paraître rébarbatif, mais avec un peu d'habitude, on trouve assez vite les bons boutons sans avoir à les regarder.

### RANGEMENTS "IMMÉDIATS"

Outre les traditionnels bacs de portières, porte-gobelets et boîte à gants, la planche de bord propose deux rangements dits "immédiats" (ouverts et accessibles d'emblée) en bas de l'écran central et face au passager. Ils ne sont pas bien grands mais s'avèrent bien utiles !



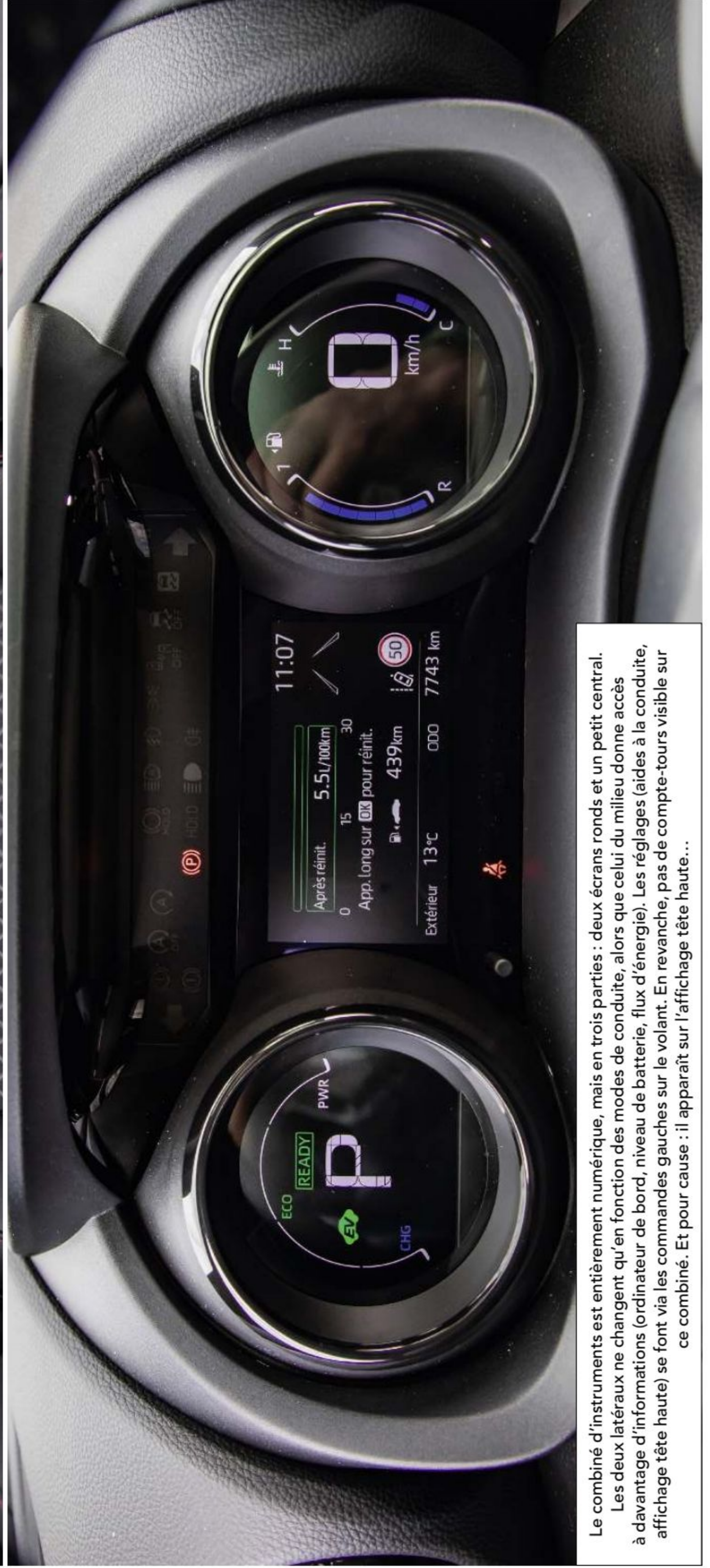
## High-tech fonctionnel et agréable

Après plusieurs milliers de kilomètres parcourus au volant de la Yaris hybride, sa planche de bord et son intérieur se sont révélés agréables dans l'ensemble. L'ergonomie demande un temps d'adaptation, mais on s'y fait vite et les aspects pratiques, tels que les rangements ou les équipements qui facilitent la vie et l'agrément, comme le toit vitré, contribuent au bien-être à bord. Le tout est parachevé

par une bonne position de conduite, plus basse que sur la génération précédente. L'affichage tête haute de qualité et les compteurs numériques apportent une note high-tech, accentuée par le petit nombre de boutons physiques. Certes, la Yaris n'est pas aussi chic et cossue qu'une Clio, mais elle présente bien tout de même. Le tissu sur les contre-portes évite, par exemple, un plastique bas de gamme qui n'aurait pas fait bon effet.

### TROIS BOUTONS POUR... RIEN

Ils commandent les modes de conduite (Eco, Normal, Sport), la limitation de l'ESP ou le mode électrique. Mais forcer ce dernier n'est possible qu'à de multiples conditions, qui paraissent bien aléatoires. Les modes de conduite sont aussi peu pertinents, et limiter le fonctionnement de l'ESP n'a que rarement de l'intérêt. Regrouper ces trois boutons est une bonne chose : vous pouvez d'ailleurs aussi faire un oubli groupé...



Le combiné d'instruments est entièrement numérique, mais en trois parties : deux écrans ronds et un petit central. Les deux latéraux ne changent qu'en fonction des modes de conduite, alors que celui du milieu donne accès à davantage d'informations (ordinateur de bord, niveau de batterie, flux d'énergie). Les réglages (aides à la conduite, affichage tête haute) se font via les commandes gauches sur le volant. En revanche, pas de compte-tours visible sur ce combiné. Et pour cause : il apparaît sur l'affichage tête haute...



À la vitesse constante de 130 km/h, elle consomme 7 l/100 km et impose donc de ravitailler tous les 500 km environ. Pas grave, me direz-vous, puisque vous êtes censé vous arrêter au moins toutes les deux heures. Attention tout de même : à notre grande surprise, il n'y a pas d'alerte sonore quand vous arrivez sur la réserve de carburant, juste un signal visuel au tableau de bord, qui apparaît très tard de surcroît ! La seule fois où nous l'avons déclenchée volontairement, il ne restait alors plus que 26 km d'autonomie selon l'ordinateur de bord. Autrement dit, si vous êtes sur autoroute et que vous venez de passer une station-service, vous n'atteindrez pas la prochaine – en moyenne une station tous les 40 km sur le réseau français. Mauvaise blague. Autre petit désagrément : le système de lecture des panneaux se fait très fréquemment berner par les limitations de vitesse, sur autoroute mais aussi sur le réseau secondaire. En effet, il ne sait pas lire les “sous-panneaux”, c'est-à-dire ces indications

supplémentaires qui précisent que la vitesse indiquée ne s'applique que pour telle catégorie de véhicules ou bien pour ceux qui circulent sur une autre voie. Pas très fiable, donc.

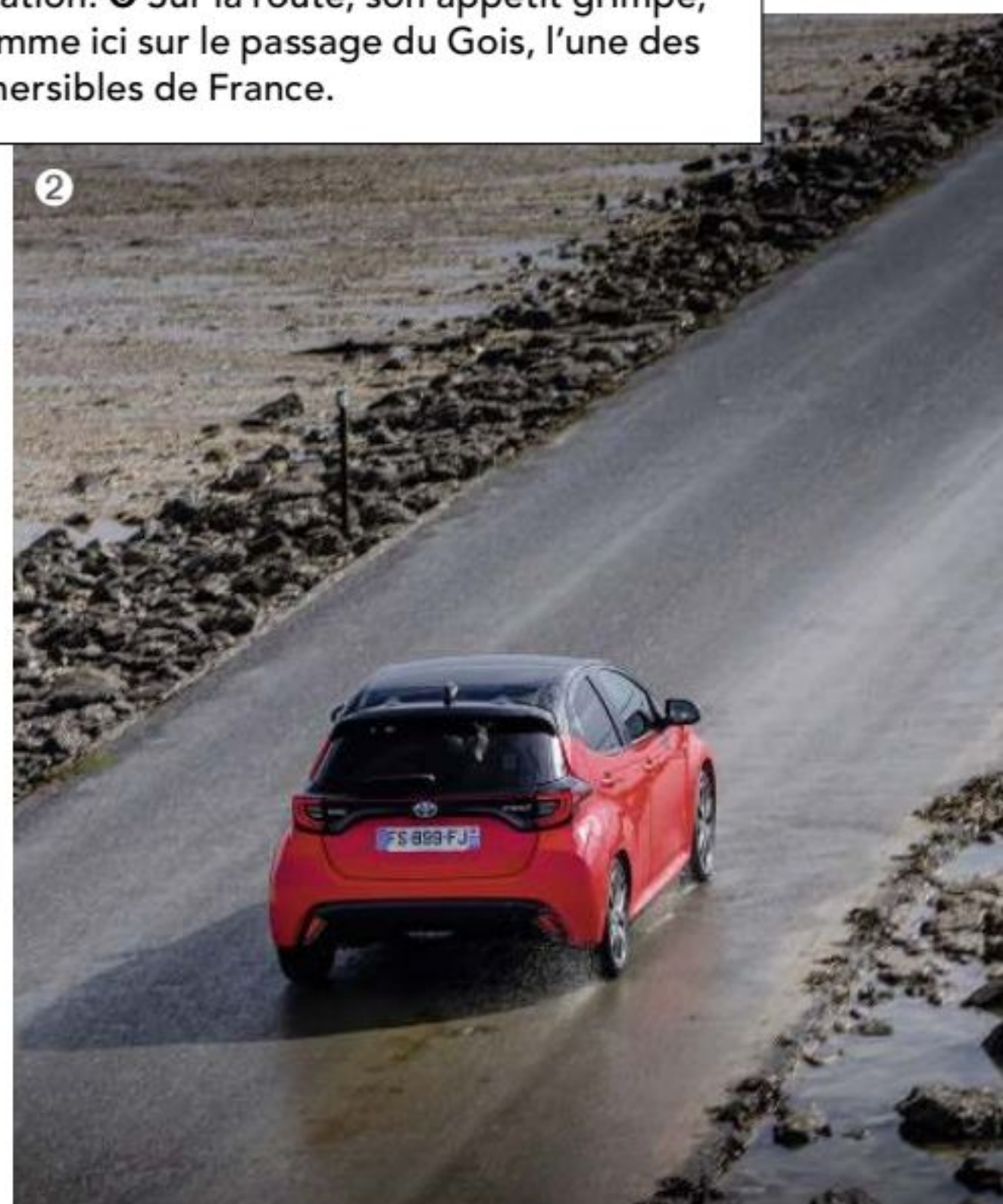
**Ainsi, l'autoroute n'est pas forcément le point fort de cette Yaris, même si elle s'avère tout à fait capable d'y rouler, tant par sa puissance disponible que par sa tenue de cap.**

Mais le trajet autoroutier ne sera pas de tout repos, notamment pour les oreilles. Et il convient de ne pas faire confiance à 100 % aux assistances. Mont-Saint-Michel, nous voilà ! Enfin, aussi près que possible en voiture. L'occasion d'emprunter les petites routes du bord de mer en mode balade, comme les touristes qui profitent du soleil. Là, notre Yaris se montre sous un meilleur jour : aucun à-coup de transmission, une réponse immédiate à l'accélérateur grâce au petit boost électrique, un

**“ELLE N'ÉGALE PAS LE CONFORT DE SUSPENSION D'UNE CLIO, MAIS LE PROGRÈS EST NOTABLE.”**

**Guy L'Hospital, rédacteur en chef adjoint**

❶ La Yaris se montre la plus sobre en ville (ici à Nantes), et non sur route ou autoroute comme la plupart des modèles sans hybridation. ❷ Sur la route, son appétit grimpe, mais reste sous la barre des 5 l/100 km, comme ici sur le passage du Gois, l'une des rares chaussées submersibles de France.





À froid, la Yaris démarre son moteur, même à l'arrêt, pour se réchauffer, et nous avec!



### L'avis de Cyril Biotteau



J'aime bien son côté "petite mais trapue" et son design un peu tarabiscoté, tant à l'extérieur qu'à bord.



La Yaris n'a pas le meilleur rayon de braquage de la catégorie, mais elle est courte et propose plusieurs aides pour se garer, dont une caméra de recul.

châssis plutôt plaisant et, sur notre modèle avec toit vitré, une luminosité agréable dans l'habitacle. À ce propos, petit bémol sur la climatisation automatique bizona, qui visiblement n'avait pas les bonnes informations pour gérer la température : malgré 12 °C seulement à l'extérieur mais un beau soleil, nous avions chaud et nous avons été obligés de baisser la température pour ne pas avoir la sensation d'être sous serre. Certes, 1,5 °C de moins a suffi, mais il a néanmoins fallu baisser. Bravo quand même pour la climatisation bizona, rare sur ce segment.

C'est en longeant la côte que nous arrivons à Saint-Malo. Ses magnifiques remparts sont prétexte à quelques photos et l'occasion pour la Yaris de revenir dans son élément de prédilection : la ville ! Là encore, plus que sur la route, nous apprécions la transmission sans à-coup puisqu'il n'y a aucune vitesse à passer. L'intérieur de la cité malouine étant limité à 30 km/h, pas question d'accélérer fort, au risque de faire monter le moteur dans les tours. Le rampage est bien dosé, aussi bien pour rouler au pas que pour les manœuvres. Pour ces dernières, le rayon de braquage n'est pas le meilleur du genre : 11 m contre 10,8 m pour les Renault Clio et Peugeot 208, 10,7 m pour la Honda Jazz et même 10,6 m pour la Volkswagen Polo. Mais la Yaris étant un peu plus courte que ses rivales (3,94 m contre souvent plus de 4 m), elle se faufile bien dans les rues. La visibilité ne pose aucun problème, d'autant que sur notre modèle d'essai, nous profitons en ➔

## Une championne de la consommation !

Selon notre base de mesures, la Yaris hybride monte sur la 3<sup>e</sup> marche du podium absolu des consommations (hors hybrides rechargeables). Avec 4,8 l/100 km de moyenne, elle est, en effet, devancée par une autre Toyota, la Prius, qui descend à 4,6 l/100 km, et par une citadine... diesel, la Clio dCi 85 ch (4,6 l/100 km de moyenne). Elle doit partager cette 3<sup>e</sup> place avec la Honda Jazz hybride de 109 ch, qui affiche exactement la même moyenne, tandis que la Clio E-Tech de 140 ch, plus puissante, réclame 5 l/100 km. Dans le détail, ces trois urbaines ont surtout pour particularité de consommer moins en ville que sur route et autoroute, ce qui est loin d'être le cas d'un diesel, par exemple. Au contraire, sur la plupart des voitures, le cycle "plombe" les moyennes. Sur ce terrain, c'est la Jazz qui se montre la plus sobre avec 3,7 l/100 km (comme la Prius), contre respectivement 4,1 et 4,2 l/100 km pour la Yaris et la Clio. La ville constitue vraiment leur terrain de jeu favori !



1

- ❶ Grosse côte ou descente pour aller voir le château de Saumur : dès qu'il y a du relief, même en ville, le régime moteur commence à monter...
- ❷ Sur le pont de Varennes-Montsoreau, la circulation se fait à double sens malgré une chaussée étroite : la faible largeur de la Yaris devient un atout...



2



❶ En montagne, la Yaris fait hurler son moteur, à la montée ou à la descente en "B", même sans conduire vite... ❷ Après une grosse descente qui a rempli la batterie à fond, nous avons établi notre record au Mont-Dore : nous avons dépassé 1,5 km en ville en mode 100 % électrique. Mais la plupart du temps, le mode EV se montre capricieux !



plus de la caméra de recul, dotée d'une bonne définition : pas d'excuses pour rater un créneau. Avant de nous garer, nous avons déambulé entre les hauts murs de la ville dans l'espoir de "forcer" le mode électrique, cette Yaris promettant de se mouvoir sur sa seule machine électrique, sans assistance thermique. C'est vrai, mais... quand elle veut. En effet, il faut bien sûr que la batterie ne soit pas vide, que vous soyez doux sur l'accélérateur, qu'il ne fasse ni trop froid ni trop chaud pour éviter de solliciter la climatisation. Alors là, vous pourrez rouler en mode tout-électrique. Mais pas longtemps : forcément, la batterie ne fait que 0,9 kWh et elle est rarement pleine ! En temps normal, n'espérez pas parcourir plus de quelques centaines de mètres. Notre "record" a été établi dans le Puy-de-Dôme, au Mont-Dore : nous avons réussi à dépasser 1,5 km dans le centre-ville en mode 100 % électrique. Avant cela, nous avons pu recharger la "pile"

#### PLUS

Sobriété remarquable  
Équipement riche  
Douceur d'utilisation en ville  
Encombrement extérieur

#### MOINS

Boîte exaspérante dans certaines situations  
Confort mitigé  
Indicateur de réserve de carburant trop tardif  
Aides à la conduite pas toujours efficaces

dans une descente de col. À noter d'ailleurs que lorsqu'on utilise ce mode, la voiture émet un bruit pour avertir les piétons, mais vous ne l'entendez pas de l'intérieur. Notre passage dans le Puy-de-Dôme fut l'occasion de faire d'autres découvertes. Si les routes du coin peuvent constituer un terrain de jeu pour supersportives, notre Yaris y a révélé plusieurs facettes. Sur un bitume bien régulier, elle étonne presque par une sensation d'agilité : elle est sujette au roulis, sa direction très (un peu trop) assistée donne une impression de légèreté, le train avant ne manque pas de mordant et les voies élargies par rapport à la génération précédente, comme la bonne rigidité de caisse, contribuent aux changements d'appuis rapides. Bref, c'est plutôt bien. Ça se gâte avec l'arrivée des bosses : l'amortissement se montrant un peu trop souple en détente, la Toyota perd en précision dès que le rythme augmente. Un autre élément



❶ Avec un peu moins de 300 dm<sup>3</sup> mesurés, ce n'est pas le coffre le plus vaste chez les citadines. Mais ceux de la Clio Hybride et de la Honda Jazz ne sont pas plus grands : c'est que cela prend de la place, un système hybride, surtout la batterie ! ❷ La Yaris est plus courte, mais aussi plus haute qu'une Clio. Les passagers arrière y sont assis différemment, plus droit, mais sont finalement assez bien installés.





vous rappelle vite à l'ordre : la transmission à variation continue. Si elle s'était fait oublier en ville et sur petites routes plates en mode tranquille, elle refait parler d'elle avec le relief. La nécessité d'appuyer assez fort sur l'accélérateur pour relancer à chaque sortie d'épingle en montée entraîne le retour de l'effet "moulinette" si désagréable et du niveau sonore en rapport. Et si vous espérez que cela s'arrange en descente, détrompez-vous ! En effet, deux choix s'offrent à vous : soit vous restez en Drive, mais vous n'avez pas de frein moteur, soit vous passez le sélecteur sur B (comme Brake) pour accentuer le frein moteur du bloc thermique, qui monte alors dans les tours... Rebelote ! Encore raté pour ce qui est du bruit... Bref, si la Yaris dispose de toutes les capacités châssis et moteur pour circuler en montagne, c'est au détriment de l'agrément, totalement absent sur ce terrain.

**Quid du confort ? Vous l'aurez compris, il peut être déjà largement compromis par l'itinéraire que vous empruntez, et ce en raison du niveau sonore.**

Pour les suspensions, il faut savoir que notre modèle était chaussé en roues de 17 pouces, les plus généreuses de la gamme, donc la configuration la plus ferme. Ainsi équipée, notre Yaris nous a donné l'impression d'hésiter : parfois prévenante, parfois non, selon la vitesse et le type d'inégalité à filtrer. Difficile de la taxer d'inconfortable, mais impossible de lui attribuer le qualificatif de moelleux. La Clio hybride offre un meilleur compromis. Une chose est sûre : des roues moins imposantes de 15 ou 16 pouces livrées sur les versions moins haut de gamme prodigueront plus de confort. Notre périple touche déjà à sa fin et il faut revenir à la rédaction avec quelques centaines de kilomètres d'autoroute à parcourir dans la journée. La perspective ne nous emplit pas de joie, mais une fois les reliefs puydomois derrière nous, il ne reste "que" les bruits aérodynamiques trop importants et la "moulinette" dans quelques faux plats. À Paris, nous retrouvons la Yaris dans son élément. Verdict : elle se conçoit comme une excellente citadine, parfaitement capable de vous emmener de temps en temps assez loin. Mais si ce "loin" peut être plat, c'est mieux... ■

**"LA YARIS N'A PAS BESOIN DE PASSER DES HEURES SUR UNE BORNE DE RECHARGE, ELLE EST FACILE À VIVRE !"**

**Mélina Priam, chef de service Essais**



## En détail

### LA CONDUITE

#### AGRÉMENT ★★★★★

Très agréable en ville par sa douceur, la Yaris se révèle aussi presque dynamique sur route tant que le bitume est lisse. Le plus gros bémol vient de la transmission, vraiment désagréable sur certains terrains, notamment dès que le relief fait son apparition.

#### SÉCURITÉ ★★★★★

Avec 5 étoiles à l'EuroNCAP, de nombreuses aides à la conduite de série et une bonne tenue de route, la Yaris manque de peu les 5 étoiles de L'AJ du fait d'un freinage moyen, qui la pénalise sur l'évitement en ville, et de quelques imperfections concernant les aides à la conduite.

#### PERFORMANCES

★★★★★

Par rapport à ses rivales, la Yaris n'est pas la plus alerte : la transmission, encore elle, n'y est pas étrangère. Toutefois, en faisant abstraction des emballements du moteur si vous avez le pied lourd, elle relance correctement, y compris en montée sur autoroute.

### LA VIE À BORD

#### CONFORT ★★★★★

Là encore, la transmission gâche la fête dans certaines circonstances, alors qu'elle constitue un atout en ville par sa douceur. Notre Yaris, chaussée en 17 pouces, s'est montrée inégale en filtrage selon le type de route, tantôt

prévenante, tantôt cassante. Les dos sensibles privilégieront les roues de 15 ou 16 pouces.

#### HABITABILITÉ ★★★★★

Plus compacte que ses rivales, la Yaris offre logiquement un peu moins d'espace à bord. Le coffre reste sous les 300 dm<sup>3</sup>. C'est peu pour une citadine, mais les autres hybrides ne font pas mieux : les batteries, ça prend de la place !

#### QUALITÉ ★★★★★

La Yaris a bien progressé dans ce domaine, mais ses concurrentes aussi. Elle adopte des matériaux moussés en surface et la présentation est satisfaisante. Restent des plastiques plus "cheap" en partie basse qui, heureusement, ne se voient pas trop.

### LE BUDGET

#### COÛT À L'ACHAT

★★★★★

Presque 26 000 € pour une citadine, dans l'absolu, c'est cher. Mais cette version Première dispose d'un équipement riche (même s'il manque le GPS), et le coût à l'usage est remarquable. De plus, les rivales directes ne sont pas moins onéreuses.

#### COÛT À L'USAGE

★★★★★

C'est le point fort de cette Yaris, y compris en ville, son terrain de prédilection. En plus, les Toyota jouissent d'une excellente réputation de fiabilité. Enfin, les hybrides sollicitant moins leur moteur thermique, le coût d'entretien reste sage.

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★★

**Cette Yaris, c'est un peu Docteur Jekyll et Mister Hyde : vraiment remarquable en ville par sa douceur et sa sobriété, mais franchement désagréable sur route dès qu'il y a du relief. Ces extrêmes aussi marqués pourront en échauder plus d'un, mais si vous roulez surtout en ville, ou sur du plat, cette Toyota vous comblera.**





## LA TECHNIQUE

La précédente Yaris hybride plafonnait à 100 ch cumulés en utilisant un 4 cylindres 1.5. La nouvelle parvient à pousser jusqu'à 116 ch en conservant la même cylindrée, mais avec un cylindre de moins. Il s'agit toujours d'un moteur atmosphérique, à cycle Atkinson (comme sur la Prius), une particularité qui limite la puissance mais améliore l'efficacité, donc les consommations.

Moteur	
Puissance maxi	■ 116 ch cumulés <sup>(1)</sup>
Couple maxi	■ 120 Nm à 3 600 tr/mn + 141 Nm électrique <sup>(2)</sup>
Type	3 cyl. en ligne atmosphérique
Cyl./puissance fiscale	1 490 cm <sup>3</sup> /5 CV

Transmission	
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	CVT/-

(1) 92 ch à 5500 tr/mn + 80 ch électrique.  
(2) Couple cumulé non communiqué.



La Yaris hybride accueille désormais un 3 cylindres 1.5 "atmo", de la même famille que le 4 cylindres 2.0 de la Corolla hybride.

Châssis	
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 11 m
Suspensions AV	type McPherson
Suspensions AR	traverse déformable
Freins AV/AR	disques ventilés/disques
Pneumatiques	205/45 WR 17
Roue de secours	Kit de série. Roue de secours galette : 150 € (mais indisponible avec le toit vitré panoramique)

Dimensions / poids	
L/l/h/empattement	3,94/1,75/1,50/2,56 m
Poids/tractable freiné	1 162/450 kg

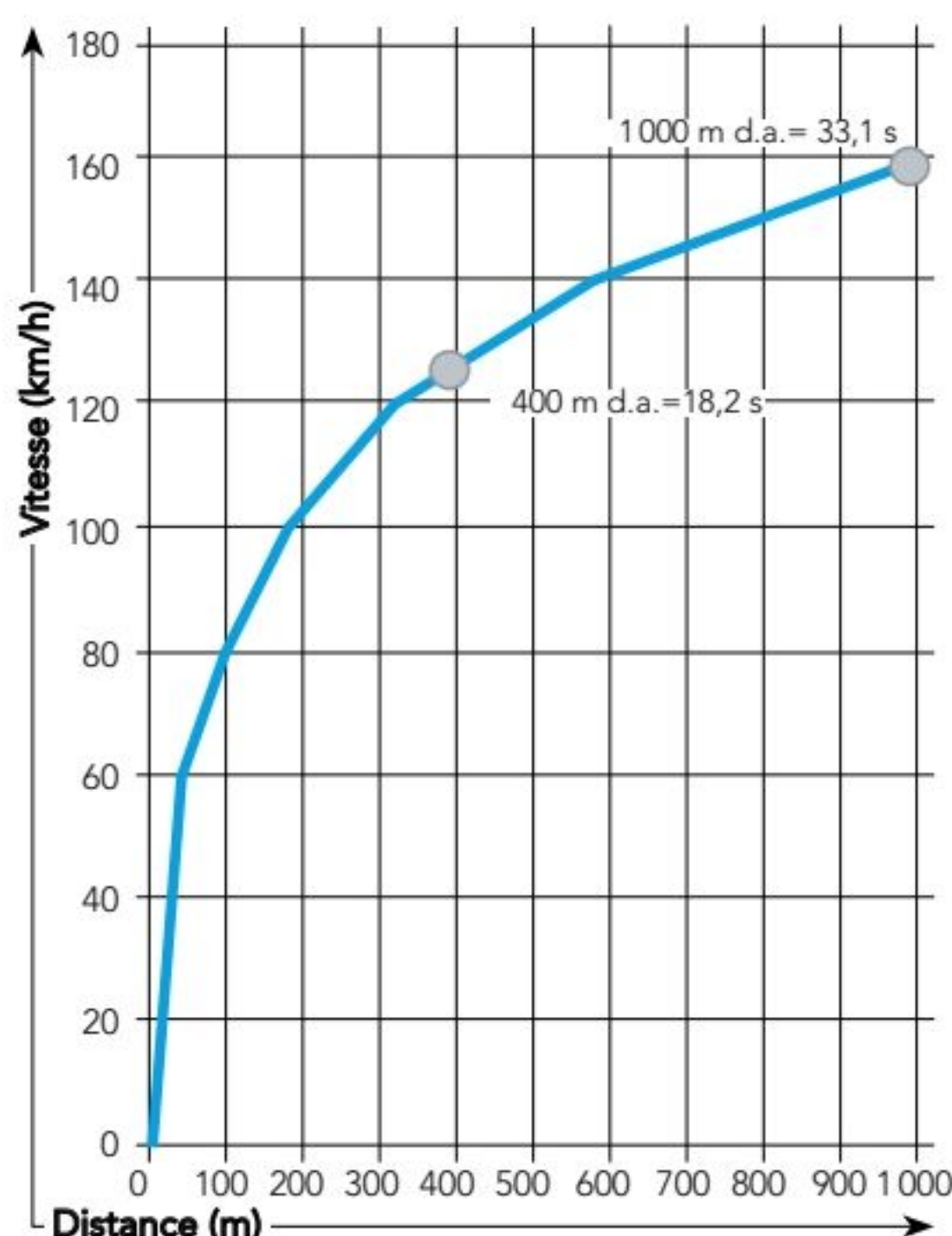
## LA CONDUITE

Plus large que sa devancière, plus rigide également, avec un centre de gravité plus bas, la Yaris se révèle beaucoup plus agréable à conduire, distillant presque un sentiment d'agilité. Avec les roues de 17 pouces de la finition Première, le confort se montre parfois ferme, notamment à basse vitesse.

Performances		
1000 m d.a.	■	33,1 s
400 m d.a.	■	18,2 s
0 à 100 km/h	■	11,4 s
Vitesse maxi	■	173 km/h

## → Courbe d'accélération

Notre Yaris accélère moins fort que la Clio hybride : logique compte tenu du déficit de puissance. Mais elle est aussi moins vélocité que la Jazz et que toutes les citadines thermiques de puissances voisines. Pourtant, à l'usage, les relances sont suffisantes et la Toyota ne donne pas l'impression d'être sous-motorisée.



Reprises		
90-130 km/h en Drive	■	9,8 s
Tps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	■	13,2 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	■	425 m

Freinage		
Depuis 50 km/h	■	9 m
Depuis 90 km/h	■	32 m
Depuis 130 km/h	■	66 m

## → Tests sécurité

## ÉVITEMENT EN VILLE

**Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé.** Sur cet exercice, la Yaris ne se montre pas à son avantage : elle est l'une des rares à échouer dès 50 km/h en raison d'un sous-virage trop important qui lui fait toucher les cônes. La 208 y parvient et la Clio réussit même le test à 60 km/h ! En cause, un freinage moins efficace qui la fait arriver plus vite sur l'obstacle : à 40 km/h, la Yaris demande 8,8 m pour s'arrêter, soit 1 m de plus que les françaises ! **VERDICT** ■



## LEVER DE PIED EN COURBE

**Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage.** C'est mieux sur cet exercice (à vitesse constante, donc sans frein), où la Toy' décroche à 52 km/h, soit à la même vitesse que les 208 ou Clio. Elle commence par un léger sous-virage, suivi d'un petit survirage au lever de pied, mais pas de quoi effrayer le conducteur lambda, même si la Clio rassure plus en glissant des quatre roues. **VERDICT** ■



## ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

**Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h.** Lors de cet exercice sur le mouillé, la Yaris s'en sort bien : elle passe sans encombre jusqu'à 90 km/h, alors que ses concurrentes sous-virent un peu au premier coup de volant. À 100 km/h, elle part, en revanche, en gros survirage, avec un ESP qui rattrape de justesse l'ensemble. Là encore, elle est sensiblement moins rassurante que la Clio. **VERDICT** ■

## FACE À LA CONCURRENCE

	Honda Jazz 1.5 i-MMD 109 ch Exclusive	Renault Clio €-Tech 140 ch Intens
Puissance maxi	109 ch cumulés	140 ch cumulés
Couple maxi	253 Nm cumulés	144 Nm à 3 200 tr/mn + 205 + 50 Nm électrique
Type moteur	4 cyl. en ligne + 2 électriques	4 cyl. en ligne essence + 2 électriques
L/l/h/empattement	4,04/1,69/1,53/2,52 m	4,05/1,80/1,44/2,59 m
0 à 100 km/h	10,3 s	9,6 s
Vitesse maxi	174 km/h	170 km/h
90/130 km/h en Drive	10,3 s	10,4 s
Prix/bonus-malus	25 190 €/0 € (104 g CO <sub>2</sub> /km)	25 800 €/0 € (98 g CO <sub>2</sub> /km)
Conso. moyenne	4,8 l/100 km	5 l/100 km
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★☆	★★★★☆



Longtemps restée sans réelle concurrence, la Yaris hybride a désormais deux rivales directes : la Clio, un peu plus puissante, et plus agréable sur route grâce à sa boîte sans effet de patinage, et la Honda Jazz, plus typée monospace et qui fonctionne la plupart du temps sur son seul moteur électrique, le bloc thermique servant essentiellement de groupe électrogène. La Jazz fait aussi bien que la Yaris en consommation, mais la Clio ne réclame que 0,2 l/100 km de plus !



## LA VIE À BORD

La Yaris 4<sup>e</sup> du nom est toujours un peu plus courte que ses rivales en restant sous les 4 m. Mais elle est plus haute (1,50 m). Malgré un espace aux genoux inférieur à la moyenne du segment, les passagers arrière sont correctement installés, même les grands gabarits. À condition, toutefois, de n'être que deux, mais c'est fréquent dans la catégorie. Son coffre peut paraître petit, mais la Clio ne fait pas mieux dans sa version hybride, de même que la Jazz.

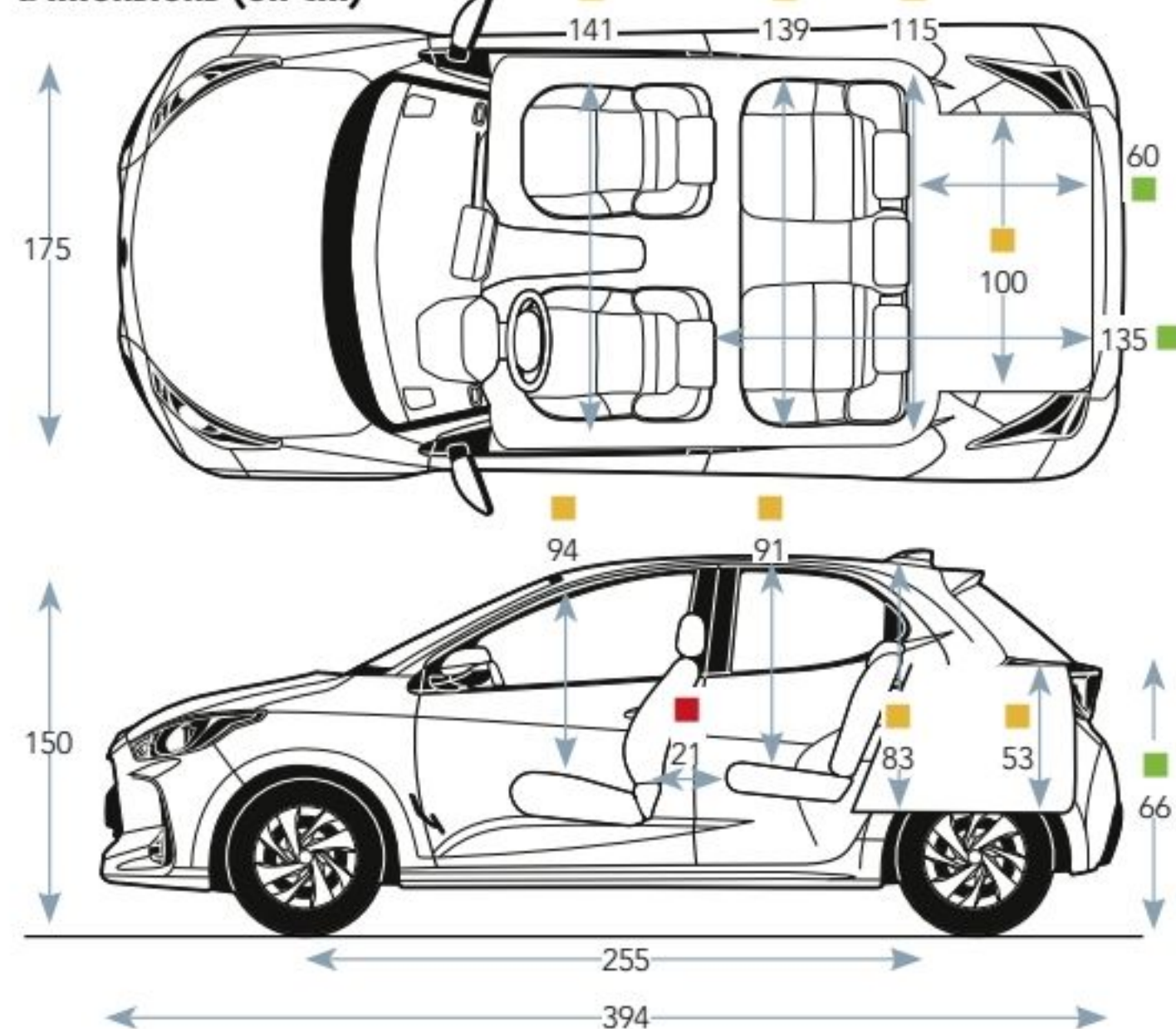
### Coffre

Volume 295 dm<sup>3</sup>

### Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h 50 / 66,4 / 70,3 dB

### Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS TOM SAM YOU

### → Test éclairage

Type projecteurs	LED
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 80 m)	92 / 23 lux



ARNAUD SAUNIER

En finition Dynamic, la Yaris se contente de feux halogènes et passe aux 100% LED à partir du niveau Design. Nous avons donc droit aux LED qui se sont montrées convaincantes en feux de croisement, beaucoup moins en feux de route avec seulement 23 lux à 80 m, contre 41 lux pour la Clio. De plus, la gestion automatique feux de croisement/feux de route en fonction de la circulation s'est révélée peu probante : nous avons souvent ébloui les autres usagers.

**VERDICT**

### → Test climatisation

Ça commence bien avec une climatisation automatique bizona, alors qu'elle est souvent monozone à ce niveau de gamme. Mais sa gestion ne nous a pas emballés : les capteurs ne sont probablement pas assez nombreux, obligeant à ajuster en permanence les réglages en fonction de la météo. Nous avons ainsi parfois eu trop chaud avec la climatisation réglée en mode automatique à 21 °C et grand soleil alors qu'il faisait 12 °C à l'extérieur... **VERDICT**

## LE BUDGET

Plus de 25 000 € pour une citadine, il y a de quoi tousser ! Mais en regardant de plus près l'équipement de série sur cette finition haut de gamme de lancement, il y a également de quoi tousser tant il s'avère complet : le toit vitré est présent, ainsi que l'affichage tête haute, et même une peinture bi-ton. Du coup, l'absence du GPS, uniquement proposé en option, étonne... La Clio hybride, à dotation équivalente, coûte plus cher. Mais si tous ces équipements vous indiffèrent et que cette Yaris hybride ne vous intéresse que parce qu'elle consomme peu, elle est accessible dès 21 950 €, soit à un tarif nettement inférieur à celui de la Clio hybride Zen (23 400 €), mais au même prix que la Honda Jazz hybride (21 990 €).

Prix	25 950 €
Malus (CO <sub>2</sub> )	0 € (94 g/km)
Prix du modèle essayé*	25 950 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km

\*Avec options et bonus/malus inclus.

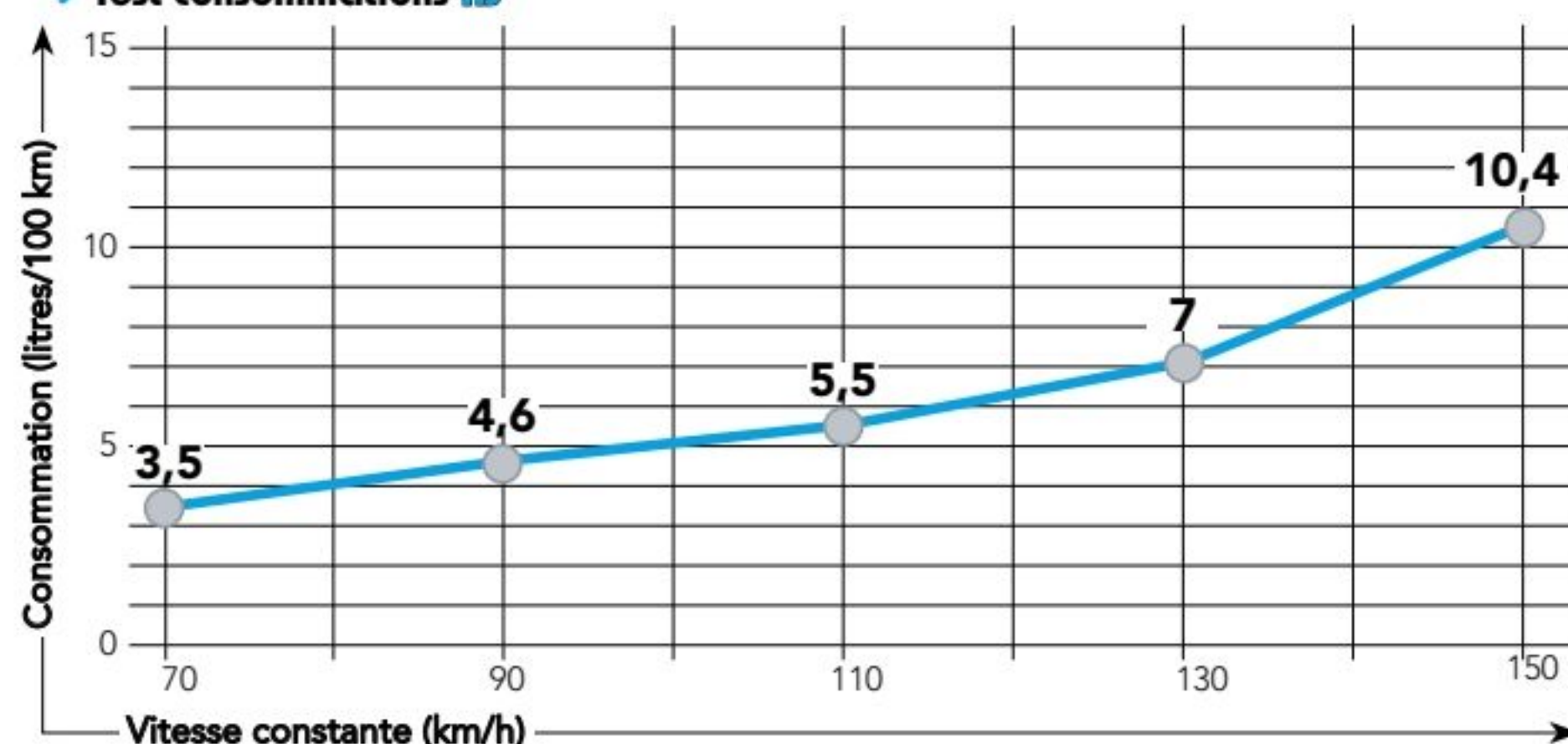
### Équipements de série

6 airbags, accès à bord et démarrage sans clé, accoudoir central avant, affichage tête haute, AFIL active, antibrouillards, banquette AR rabattable 60/40, Bluetooth, caméra de recul, chargeur à induction, climatisation automatique bizona, détecteurs pluie/luminosité et de fatigue, éclairage d'ambiance à LED, frein de parking électrique, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, jantes alliage 17 pouces, lecture des panneaux, peinture bi-ton avec toit noir, phares 100% LED et gestion automatique des feux de croisement, régulateur de vitesse adaptatif, rétros extérieurs électriques et rabattables électriquement, rétro intérieur automatique jour/nuits, sellerie mi-cuir, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran tactile 8 pouces / Android Auto et Apple CarPlay / radio avec 8 HP / prise USB, toit pano., vitres électriques, volant cuir...

### Options

Crochet d'attelage	750 €
GPS	700 €

### → Test consommations



Moyenne (l/100 km)	4,8
Autoroute (l/100 km)	5,5
Ville (l/100 km)	4,1
Route (l/100 km)	4,9
Autonomie (km)	750
Capacité réservoir (l)	36

La consommation est l'un des points forts de cette Yaris qui demande moins de 5 l/100 km en moyenne ! C'est encore moins que la Clio hybride, toutefois plus puissante. Mais la Jazz est aussi économique. C'est en ville que la Toyota se révèle la plus sobre, à l'inverse des modèles sans hybridation. Bien vu pour une citadine ! La Yaris souffre, toutefois, d'un réservoir trop petit (36 l), qui limite son autonomie sur autoroute. **VERDICT**

## LA GAMME

### Moteurs/Prix (en €)

	Malus	Dynamic	Design	Iconic	Style
Essence					
	70 VVT-i 0 € (127 - 130 g/km CO <sub>2</sub> )	18 250 €	19 750 €	-	-
Hybride					
	120 VVT-i 0 € (122 - 125 g/km CO <sub>2</sub> )	19 450 €	20 950 €	-	-
	Hybride 116h 0 € (87 - 98 g/km CO <sub>2</sub> )	21 950 €	23 450 €	25 950 €	26 450 €

### Note EuroNCAP

5 étoiles

### Pays de fabrication

France



# LES LENDEMAINS CHANTENT





# QUI

**Synonyme d'ennui, la voiture à batterie électrique ? Pas avec ces deux-là, qui s'attellent à faire mentir les oiseaux de malheur avec des arguments très... électrisants.**

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

**L**a fin programmée du moteur thermique laisse les amateurs d'automobiles perplexes. Comment leur passion peut-elle survivre à la disparition des vocalises des 4 cylindres, V6, V8, V12 et à leur incomparable variété ? La crainte de

l'uniformisation est d'autant plus légitime que rien ne ressemble plus à un moteur électrique qu'un autre moteur électrique. C'est cependant faire fi de deux réalités : le fait que les mécaniques thermiques elles-mêmes, toutes ou presque suralimentées désormais, étouffées par les systèmes de dépollution, ne proposent

plus, pour la plupart, les délices d'antan. Pour autant, les constructeurs ont tout intérêt à faire perdurer le plaisir automobile, toujours plus facile à vendre. C'est la raison d'être du nouveau Ford Mustang Mach-E, qui exploite le mythe américain des années 60 au profit de l'architecture 100 % électrique dont il a la primeur. Avec sa ligne de coupé à quatre portes surélevée, il joue sur son style suggestif et... ça marche ! Les passants se retournent sur son passage comme s'il s'agissait d'une Lamborghini. Comme quoi, il n'est pas indispensable de faire vrombir un gros V8 pour attirer l'attention... Issu d'un modèle thermique très diffusé, le XC40 préfère, lui, →







Le dessin de la planche de bord du Ford, organisé autour de l'imposant écran central, est clairement inspiré de Tesla. L'ergonomie n'est cependant pas aussi limpide que sur la Model 3.

la discrétion. Mais c'est justement le contraste entre son apparence commune et sa fiche technique spectaculaire qui donne de l'intérêt à l'animal. Elle n'annonce rien moins que 408 ch dans ce petit SUV de 4,43 m ! Vous comprenez mieux pourquoi nous avons choisi d'opposer ce modèle inclassable au Ford Mach-E, certes plus imposant, mais fort de 351 ch. Les deux misent sur une double motorisation électrique permettant de proposer une transmission intégrale. En revanche, au jeu de la course aux kilowattheures, l'américain prend de l'avance avec sa batterie de presque 100 kWh bruts, contre seulement 78 kWh pour le suédois.

### SUR LA ROUTE

Celui qui a été abreuvé du discours sécuritaire de Volvo, le premier à avoir bridé ses modèles à 180 km/h, n'est sûrement pas préparé à ce qui se produit lorsqu'il écrase pour la première fois la pédale d'accélérateur du XC40 Recharge. La violence de la poussée, amplifiée par la position de conduite élevée, est littéralement à couper le souffle. Le chiffre de 5,3 s qui s'affiche sur notre chronomètre pour le 0 à 100 km/h ne traduit pas vraiment la soudaineté de l'accélération. Elle est telle que nous déconseillons de mettre ce Volvo entre des mains inexpérimentées.

**Sous ses airs sages, le XC40 cache un tempérament de dragster, totalement hors normes dans sa catégorie.**

C'est ce qui le rend attachant. Toutefois, malgré cette fougue, il n'opte pas pour des trains



### FORD MUSTANG MACH-E

- ❶ La commande rotative de sélection de rapport est simple d'utilisation. Toutefois, il est encore nécessaire d'appuyer sur un bouton Start pour démarrer le Mach-E, contrairement au XC40.
- ❷ Tout ou presque se pilote via l'écran central, qui se révèle un peu trop vertical par rapport au regard du conducteur.



roulants de sportive. Certes, il assure une adhérence remarquable grâce à sa transmission intégrale et à ses pneumatiques efficaces, mais il ne cherche pas à jouer les bêtes de circuit. Sa direction relativement démultipliée et sa suspension assez souple contrastent avec ses performances. Il brille avant tout par une déconcertante facilité de conduite. Pas besoin d'appuyer sur un bouton Start pour le faire démarrer : il suffit de placer le levier de vitesses sur la position D du sélecteur. Et inutile d'appuyer sur la pédale du milieu pour freiner : la décélération peut aussi être modulée par l'accélérateur jusqu'à l'arrêt au lever de pied, à l'instar de ce que propose la Nissan Leaf avec la conduite dite "à une ➔







Identique à celle des modèles thermiques, la présentation du XC40 peut paraître plus classique que celle du Mach-E. Pourtant, ici aussi, tout ou presque passe par l'écran tactile central.



#### **VOLVO XC40**

- ❶ Même si la dalle de l'écran central est petite, elle commande un tout nouveau système multimédia conçu avec Google, dont la simplicité d'utilisation apparaît remarquable.
- ❷ Le démarrage de la voiture s'effectue en actionnant le levier de vitesses. Évident, mais il fallait y penser.

**LA FINITION DU XC40 APPARAÎT PLUS LUXUEUSE AVEC DU CUIR VÉRITABLE, DES MATÉRIAUX PLUS FLATTEURS ET, SURTOUT, UN DESIGN PLUS AGRÉABLE À L'ŒIL ●●●**





pédale". Très bien calibré, ce système s'approprie très rapidement et rend la vie encore plus simple. Le Ford distille des sensations radicalement différentes.

**Moins violent, le Ford Mustang Mach-E se montre plus progressif dans ses accélérations.**

Elles sont d'ailleurs moins vigoureuses avec 1,1 s d'écart sur le 0 à 100 km/h. Plus bas, plus long, mais pas beaucoup plus lourd (40 kg de plus que le Volvo), il se révèle pourtant nettement plus précis et sportif dans sa tenue de route, comme le suggère son long capot. Doté de suspensions plus fermes, il se montre aussi plus joueur à la limite, s'autorisant quelques petites dérives contrôlées lorsque le conducteur le lui demande poliment. Il faut cependant savoir raison garder car, avec 4,72 m de long et surtout près de 1,90 m de large, le Mach-E, en bon américain, en impose sur les petites routes, ce qui laisse peu de marge en cas d'excès d'optimisme. Moins confortable que le XC40, même en utilisant les réglages de la suspension pilotée, plus exigeant envers son conducteur, il est doté du système One Pedal, mais celui-ci apparaît moins finement mis au point et moins facile à doser que celui du suédois, surtout en ville. Quant au bruit censé reproduire le son du V8 à travers les haut-parleurs, il est heureusement désactivable, car son imitation a de quoi faire s'étouffer de rage plus d'un membre du club Mustang.



**FORD MUSTANG MACH-E**

❶ Plus long, l'américain propose un espace impressionnant aux places arrière. Malgré la ligne de toit fuyante, la tête des passagers, même des grands gabarits, ne touche pas, y compris avec le toit panoramique.

❷ Le coffre propose un volume confortable de 500 dm<sup>3</sup>, auxquels s'ajoutent 90 dm<sup>3</sup> à l'avant. Son seuil de chargement est néanmoins élevé.

**FORD MUSTANG MACH-E**

**PLUS**

Autonomie  
Comportement ludique  
Style valorisant

**MOINS**

Ergonomie complexe  
Suspensions un peu fermes  
Gabarit imposant







#### VOLVO XC40

- ❶ Le suédois offre un rapport encombrement/habitabilité remarquable : malgré 29 cm de moins en longueur, il propose une habitabilité assez comparable, avec simplement un peu moins d'espace aux jambes à l'arrière, mais une garde au toit supérieure.
- ❷ De même, son coffre est presque aussi grand : il ne rend que quelques décimètres cubes et, en prime, il est plus accessible que celui du Ford.

#### VOLVO XC40

##### PLUS

Performances ébouriffantes  
Simplicité d'utilisation  
Rapport encombrement/habitabilité

##### MOINS

Autonomie limitée  
Consommation  
À ne pas mettre entre toutes les mains

Le domaine dans lequel le Ford prend clairement le large, c'est celui de l'autonomie. Non seulement sa batterie bénéficie d'une capacité supérieure, mais sa consommation est inférieure de 1,2 kWh/100 km en moyenne par rapport au Volvo, selon nos mesures. Un sens de la modération qui lui permet de frôler les 400 km d'autonomie et, ainsi, de figurer au sommet de la hiérarchie des électriques... juste derrière les Tesla Grande Autonomie, qui restent invaincues. Le Volvo arrive loin derrière, ou plutôt s'arrête bien avant, avec seulement 325 km de rayon d'action, très en dessous de la moyenne.

#### VIE À BORD

Constructeur automobile historique aux États-Unis, Ford ne compte pas se laisser dépasser par Tesla. C'est sans doute la raison pour laquelle le Mach-E tient tant à mettre en avant ses technologies. Cela commence par le déverrouillage des portes via un smartphone si ce dernier a été configuré, puis leur ouverture grâce à un petit bouton placé sur le montant de la portière. À l'intérieur, l'immense dalle centrale de 15,5 pouces annonce d'emblée la couleur. Celle-ci permet d'accéder à tous les menus du système multimédia et des réglages de l'auto, lesquels, s'ils s'avèrent plutôt intuitifs, se révèlent un peu trop nombreux et exigent un réel temps d'adaptation. D'autant que le bas de l'écran, très vertical, n'est ni très accessible, ni particulièrement lisible. ➔



Même si son style est plus spectaculaire, le Ford se montre plus homogène que le Volvo. Son autonomie supérieure lui permet d'arriver plus vite à destination, malgré des performances un peu moins tonitruantes.



## L'avis de Camille Pinet



L'interprétation du mythe Mustang était pour le moins osée, mais le Mach-E gagne son pari.



**PLUS BAS, PLUS LONG, MAIS PAS BEAUCOUP PLUS LOURD, LE MACH-E SE RÉVÈLE POURTANT BEAUCOUP PLUS PRÉCIS ET SPORTIF DANS SA TENUE DE ROUTE, COMME LE SUGGÈRE SON LONG CAPOT ●●●**

À bord du Volvo, dont l'habitacle est identique à celui des modèles thermiques, la technologie est à la fois moins bavarde et beaucoup plus intuitive. Conçu avec Google, son système multimédia ne regorge pas de possibilités, mais il facilite la vie au quotidien grâce à des menus bien pensés, qui permettent d'accéder à la fonction voulue en un tournemain. Une vraie réussite. Enfin, la finition du XC40 apparaît plus luxueuse grâce à l'usage du cuir véritable (en option), de matériaux un peu plus flatteurs et, surtout, d'un design plus agréable à l'œil. Sans démeriter, le Ford donne tout aux écrans et manque franchement de fantaisie. Il se rattrape par ses rangements nettement plus volumineux et, par dessus tout, son habitabilité, même si le Volvo, au vu de ses 29 cm de moins, se défend honorablement en ne concédant au Mach-E que 44 dm<sup>3</sup> de volume de coffre au total et 2 cm en espace aux jambes. En revanche, le Ford fait valoir une largeur aux

coudes bien plus importante, ce qui se révèle précieux à l'arrière, malgré une banquette moins confortable. Les deux rivaux font pratiquement jeu égal en matière de modularité grâce à une banquette 2/3-1/3 rabattable en plancher presque plat. Paradoxalement, c'est le plus SUV des deux, le XC40, qui propose le seuil de coffre le plus bas.

**BUDGET**

C'est bien connu, la batterie est l'élément de loin le plus coûteux dans une voiture électrique. Le Mach-E, qui appartient par ailleurs au segment supérieur, est donc sans surprise un peu plus onéreux, mais la différence est moins importante qu'attendu, puisqu'elle ne s'élève qu'à 3 010 €. À noter d'ailleurs que nos deux concurrents sont privés de bonus écologique puisque leurs tarifs dépassent la barre fatidique des 60 000 €. Néanmoins, l'équipement de série du Volvo apparaît nettement plus complet : il

intègre le toit ouvrant panoramique, le hayon mains-libres, la caméra 360° et la conduite semi-autonome, tous facturés en sus par Ford. Ne figurent d'ailleurs en option que le cuir des packs d'accessoires, le vitrage arrière surteinté et la peinture spéciale. En matière de recharge, tous deux peuvent encaisser jusqu'à 150 kW





## L'avis de Camille Pinet

Un XC40 qui se prend pour une Tesla... il fallait y penser. Volvo l'a réalisé, et c'est réussi !

**80%**  
Quotient Émotionnel



de puissance, ce qui leur permet de récupérer jusqu'à 80 % de leur batterie en 40 minutes. Le Ford est toutefois le seul à proposer l'accès gratuit pendant un an au réseau Ionity, ainsi que des tarifs préférentiels auxquels n'a pas droit le Volvo. En contrepartie, celui-ci offre gratuitement une carte d'accès au réseau Plugsurfing. ■

## VERDICTS

**SUR LA ROUTE : FORD**  
**LA VIE À BORD : FORD**  
**BUDGET : VOLVO**



# FORD MUSTANG MACH-E 351 ch AWD Extended Charge VOLVO XC40 Recharge Twin 408 ch Pro 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.

	Ford Mustang Mach-E	Volvo XC40
<b>Moteur/Transmission</b>		
Puissance maxi	■ 351 ch	■ 408 ch
Couple maxi	■ 580 Nm	■ 660 Nm
Type	2 moteurs électriques	2 moteurs électriques
Puissance fiscale	12 CV	12 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1
Batterie/capacité nette	■ lithium-ion/88 kWh	■ lithium-ion/75 kWh
<b>Châssis</b>		
Diamètre de braquage	■ 12,1 m	■ 11,8 m
Pneumatiques AV - AR	225/55 VR 19	235/50 - 255/45 R 19
<b>Dimensions/Poids</b>		
L/l/h/empattement	4,72/1,89/1,63/2,99 m	4,43/1,87/1,66/2,71 m
Poids/tractable freiné	2214/750 kg	2174/1500 kg
<b>Performances</b>		
1 000 m d.a.	■ 27,4 s	■ 25,8 s
0 à 100 km/h	■ 6,4 s	■ 5,3 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 4,8 s	■ 3,8 s
Vitesse maxi	■ 184 km/h	■ 180 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/63 m	■ 10/32/66 m
<b>Habitabilité/Coffre</b>		
Longueur aux jambes AR	■ 32 cm	■ 30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 152/149 cm	■ 146/143 cm
Volume de coffre	■ 500 + 90 dm <sup>3</sup> (AV)	■ 509 + 37 dm <sup>3</sup> (AV)
<b>Niveau sonore</b>		
À 90/130 km/h	■ 64,8/66,4 dB	■ 65,2/67,8 dB

## LE BUDGET

	Ford Mustang Mach-E	Volvo XC40
<b>Prix</b>	■ <b>65 500 €</b>	■ <b>62 490 €</b>
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (0 g/km)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	69 750 €	64 800 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 3 ans, 100 000 km

(1) Bonus et options inclus.

## Équipements communs ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim auto bizona, caméra de recul, chargeur à induction, détecteurs de pluie/luminosité, frein de parking auto, jantes alliage de 19 pouces, phares à LED adaptatifs, régul./lim. de vitesse, rétros rabattables électriquement, sièges AV électriques et chauffants, surveillance d'angles morts, système multimédia avec écran tactile/ GPS/Apple CarPlay et Android Auto/prise USB...

## Options

**Ford Mustang** : pack Technologie : syst. audio à 10 HP, hayon mains-libres, conduite semi-autonome (1 950 €); pack Technologie Plus : pack Technologie + toit pano (2 950 €), peinture métal. (1 000 €)...

**Volvo XC40** : câble de recharge pour prise (540 €), jantes 20 pouces + pack Design ext. (2 050 €), pack Aventure (540 €), peinture métal. (350 €), sellerie cuir (1 570 €), vitrage AR surteinté (390 €)...

<b>Consommations</b>		
Moyenne	■ 22,3 kWh/100km	■ 23,5 kWh/100km
Autonomie moyenne	■ 399 km	■ 325 km
Autonomie ville/route/autoroute	■ 419/440/338 km	■ 348/365/262 km
Temps de charge prise domestique/7,4/11 kW	■ 43 h/15 h/10 h	■ 32 h/11 h/7 h
<b>Note EuroNCAP</b>	<b>En cours</b>	<b>5 étoiles</b>
<b>Pays de fabrication</b>	<b>États-Unis</b>	<b>Belgique</b>

## LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL FORD MUSTANG MACH-E

Très différents dans leur approche, Ford et Volvo se rejoignent dans leur vision ludique de la motorisation électrique. Véritable dragster en habits de ville, le XC40 se révèle sans doute le plus attachant. Mais s'il faut désigner un gagnant, c'est le Mach-E qui l'emporte grâce à son autonomie bien supérieure et à son comportement routier plus précis.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# LES EXPERTS AJ

Hyundai a beau mettre le paquet sur l'électrification de sa gamme, il n'oublie pas le diesel. Le nouveau Tucson ne boude pas le mazout et tente même de le parer de vertus grâce à une micro-hybridation. Verdict de nos Experts.



YANN LEFEBVRE

Les teintes sombres dominent, mais la présentation est flatteuse. Le large écran tactile central permet d'accéder à une foule de réglages possibles.



YANN LEFEBVRE

Étonnamment, le Tucson diesel affiche un volume de coffre inférieur à celui de ses homologues hybride et essence (495 dm<sup>3</sup> contre respectivement 603 et 505 dm<sup>3</sup> selon nos relevés).



DENIS MEUNIER

Chez Hyundai, le diesel fait de la résistance. Les gros rouleurs apprécieront, surtout à l'usage (6,2 l/100 km de moyenne).

## HYUNDAI TUCSON

1.6 CRDi 136 ch DCT-7 Hybrid  
48 V Executive - **44 000 €**  
Malus écologique : 190 à 260 €  
(139 à 143 g/km CO<sub>2</sub>)



DENIS MEUNIER

Le Tucson privilégie clairement le confort au dynamisme. Ce n'est pas un mauvais parti sur une version qui n'impressionne guère non plus par sa puissance.





**Franck Lagorce**  
(Pilote)

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



**Mélina Priam**  
(Journaliste)

- Des centaines de voitures essayées en 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.

“  
Ce Tucson est agréable à vivre lors d'un long trajet sur autoroute, mais je ne le lancerais pas à l'assaut d'un col.  
”

**L'avis du pilote**



Pour être honnête, je suis un peu déçu. Par le moteur, qui manque de puissance pour un engin de ce format. Heureusement, la boîte automatique, douce et bien gérée, le seconde parfaitement. **Je suis aussi déçu par la tenue de route, vraiment pataude.** Le Tucson est assez lourd (NDLR : 1 626 kg) et très souple en suspension. C'est à l'avantage du confort sur longue distance, mais les mouvements de caisse sont très présents dès que je hausse un peu le rythme sur une petite route. En outre, le freinage manque de mordant à l'attaque de la pédale et, une fois de plus, vu la masse, le système entre tout de suite dans l'ABS et a du mal à immobiliser l'auto qui, en prime, louvoie un peu. C'est vraiment dommage car, à bord, j'ai été agréablement surpris. Le design original est plaisant, moderne. Et il n'y a rien à redire concernant l'ergonomie. Tout est bien conçu pour servir la conduite, ce qui amplifie sans doute ma déception. Toutefois, un détail m'interpelle : l'inversion des boutons R et D de la boîte. Ma logique serait d'avoir le D à l'avant et le R à l'arrière, et non l'inverse comme ici.

“  
Le diesel n'a pas dit son dernier mot. Pour les gros rouleurs, c'est encore et toujours un choix économique pertinent.  
”

**L'avis de la journaliste**



Il faut savoir reconnaître les petits signes : il suffit d'enclencher le mode Sport pour comprendre que ce n'est pas le truc de ce Tucson. Une fois que l'on a compris cela, son confort et sa douceur de conduite ne sont pas déplaisantes. Même avec un modeste diesel de 136 ch. À une époque où beaucoup tournent le dos à ce carburant, Hyundai maintient l'offre et prend même soin de lui ajouter une micro-hybridation, laquelle, si elle ne joue qu'à la marge sur la consommation, apporte plus de souplesse et de rondeur au moteur. L'assistance électrique pacifie les transitions de couple et adoucit l'intervention du stop/start. **En consommation, le Tucson figure parmi les bons élèves, avec une moyenne de 6,2 l/100 km ;** contrairement à d'autres, son appétit est moindre en ville (5,9 l/100 km) que sur autoroute (6,5 l/km). Si certains seront choqués de voir le coréen s'afficher à près de 44 000 €, il faut préciser que l'équipement de cette version est vraiment pléthorique, avec des raffinements dignes de la catégorie supérieure.

“  
J'aime beaucoup l'ambiance. La sensation d'espace est une invitation au voyage, mais sur le mode d'une conduite sereine et apaisée.  
”

**L'avis du taxi**



J'aime beaucoup cet intérieur ! Je trouve le style très réussi, et les détails vraiment léchés, comme la ceinture de caisse soulignée par une jolie baguette chromée courant le long des contre-portes, puis sur la planche de bord. L'ensemble central formé par l'immense écran tactile et les commandes laquées noires fait aussi son petit effet : ce n'est pas luxueux, mais cela dégage un certain raffinement. J'apprécie que toutes les commandes ne passent pas par l'écran central : la prise en main en est facilitée. **Mais ce que j'adore, c'est la sensation d'espace et la visibilité optimale.** Ce n'est pas qu'une impression car, à l'arrière, les passagers sont à l'aise et la banquette assure un bon confort, même à trois. Le coffre est généreux et accessible. Ce Tucson est une vraie invitation au voyage ! Mais en mode conduite de bon père de famille ou de... taxi ! Sa priorité, c'est le confort et l'agrément à bord. Et comme il n'incite absolument pas à une conduite dynamique, je trouve que la puissance de ce diesel, très bien insonorisé, suffit au quotidien.



[illegible]

1 n° du Guide de  
L'Auto-Journal/an

**7,20 € /mois  
seulement !  
au lieu de ~~12,51 €\*~~**

# -42%



## 2 Les versions numériques

## 1 La montre cardio/podomètre

Ce bracelet connecté compatible Bluetooth® suit votre activité tout au long de la journée. Il vous indique l'heure, la date, la distance parcourue, le nombre de pas, les calories brûlées, mesure votre fréquence cardiaque et votre tension artérielle, analyse la qualité de votre sommeil...

Écran d'affichage OLED couleurs. Bluetooth 4.0. Batterie rechargeable 70mAh, charge : 5V. Compatible: IOS et Android.



**Valeur**  
**30 €**

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

**1 - Je choisis mon offre d'abonnement:**

# M042 # D1133388

☐ 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.

(1)

**MES CADEAUX:** la montre cardio/podomètre 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%

**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**



Disponible sur  
kiosquemag.com

## 2 - J'indique mes coordonnées:

Tél.:                      Mobile:

Email :

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

M. Mme

Date de naissance :

\*\*Nom :

**\*\*Prénom :**

\*\*Adresse

**\*\*CP:**

**\*\*Ville:**

Dater et signer obligatoirement :

A: \_\_\_\_\_

Date :

Signature :



# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

## Hybride ou diesel, mon futur SUV?

Je parcours 25 000 km/an, avec principalement des allers-retours de 95 à 100 km journaliers sur réseau secondaire pour rejoindre l'autoroute (quasi-intégralité du trajet) et finir sur quelques kilomètres en ville avec un Nissan Qashqai 2.0 dCi 150 ch. Je souhaite le remplacer par un SUV compact. Je m'interroge sur la pertinence d'un modèle essence à technologie hybride, quel qu'il soit... Quels modèles neufs ou d'occasion récents pourriez-vous me conseiller? **T. L.**

D'un point de vue économique, avec un tel kilométrage annuel, vous avez tout intérêt à opter pour un hybride non rechargeable ou un diesel. Sur autoroute, un SUV hybride rechargeable n'est d'aucune utilité. Sa petite batterie fond comme neige au soleil et le poids de celle-ci finit par générer une surconsommation sans apporter d'agrément supplémentaire. Pour rester classique, Peugeot 3008 1.5 BlueHDi 130 (ou autre modèle de la famille). Pour passer à l'hybride, Toyota Yaris Cross ou C-HR, Renault Captur E-Tech hybride et, bien évidemment, le nouveau Qashqai e-Power commercialisé dans les prochaines semaines.



Peugeot 3008

YANN LEFEBVRE

## Minigloutonne

Je viens d'acquérir une Mini Cooper de 136 ch automatique de 2018. Je m'interroge sur la consommation, environ 10 l/100 km. Je roule le plus souvent en ville et sur de petits trajets. Est-ce normal ou mon véhicule est-il mal réglé? **N. B.-L.**

Nous avons mesuré la consommation de votre voiture à 8,2 l/100 km en ville. Mais j'ai bien peur que celle-ci fluctue assez vite en fonction du style de conduite. Une lectrice m'a déjà posé cette question il y a quelques mois : sa consommation flirtait avec les 10 l/100 km, mais elle possédait une version All4. Vous n'avez pas grand-chose à perdre à la faire contrôler.



SYLVAIN ROBIN/ADOBE STOCK

## Les voitures rouillent-elles encore?

Je me demandais avant d'acheter une voiture s'il était encore nécessaire de la traiter contre la rouille ou si ce phénomène avait disparu sur les véhicules modernes? **G. R.**

Il reste des traitements spécifiques pour les corps creux, mais toutes les voitures sont aujourd'hui conçues avec des aciers inoxydables ou galvanisés à 95 %. Ce qui permet aux constructeurs de les garantir sur plus de dix ans en matière de résistance à la corrosion. Mercedes va même jusqu'à trente ans.

YANN LEFEBVRE



Mini Cooper



CITROËN



Citroën, avec sa position de généraliste, va devoir se méfier en bas de gamme de l'arrivée de Fiat.

PEUGEOT



Peugeot a bien fait d'axer sa politique sur la montée en gamme qualitative tout en restant dans la sphère des généralistes.

DS COMMUNICATION

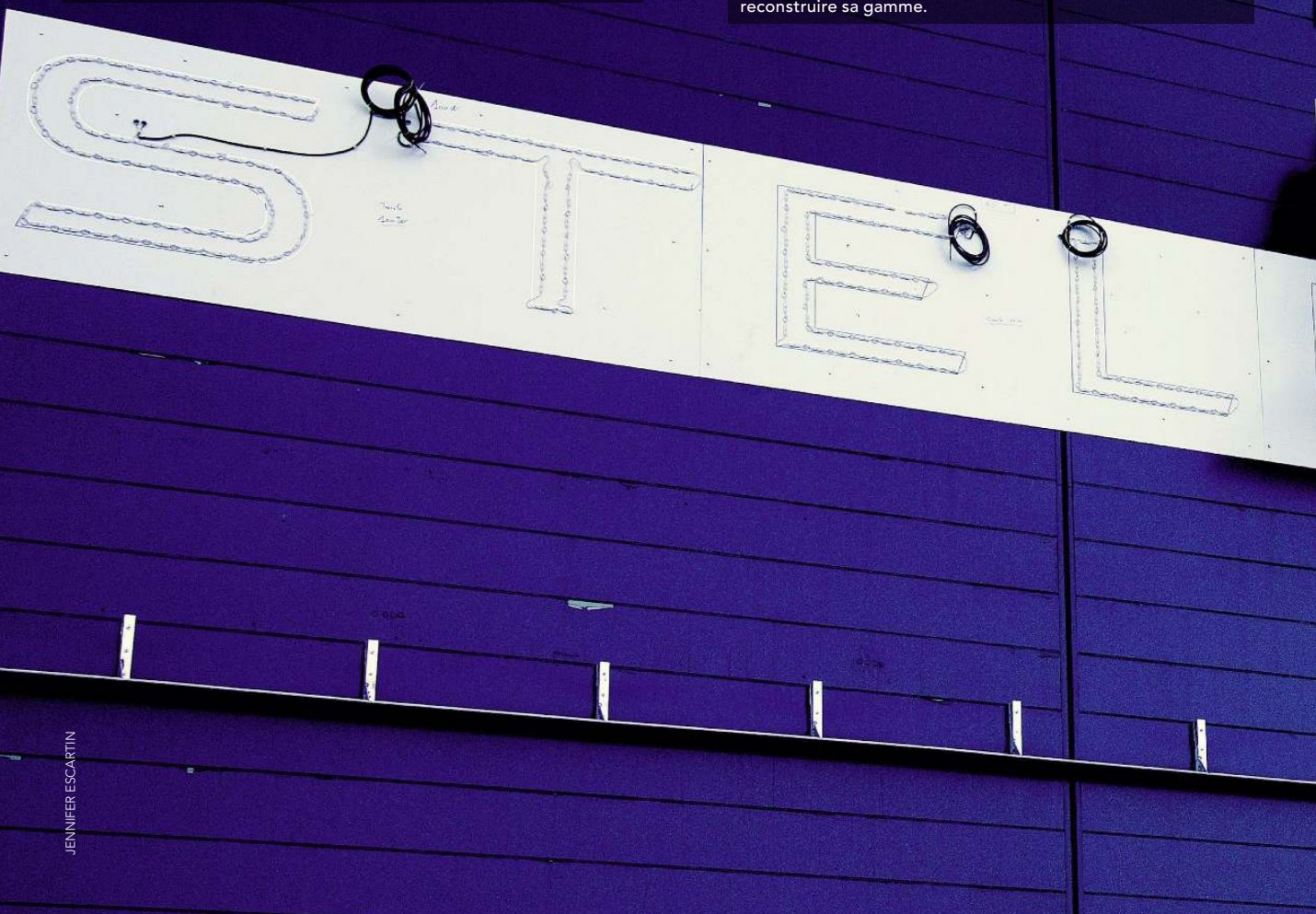


La jeune marque DS, jusqu'alors solitaire dans l'univers de l'avant-garde, accueille deux marques dans le pôle Premium : Lancia et Alfa Romeo.

FIAT



Fiat, une marque reconnue pour ses petites voitures, va pouvoir bénéficier de plates-formes performantes pour reconstruire sa gamme.



JENNIFER ESCARTIN



# STELLANTIS : LA COURSE FOLLE!

Né de la fusion des groupes PSA et FCA\*, Stellantis entre désormais dans le vif du sujet. Il lui faut intégrer Fiat aux côtés de Citroën et Opel, booster Alfa Romeo dans le pôle Premium et exhumer Lancia. Bienvenue dans les coulisses d'une course folle et inédite!

Par Christophe Bonnaud



\* PSA Peugeot Citroën est devenu le groupe PSA en avril 2016 et a intégré FCA, Fiat Chrysler Automobiles, en janvier 2021 dans une fusion qui a donné naissance au groupe Stellantis.



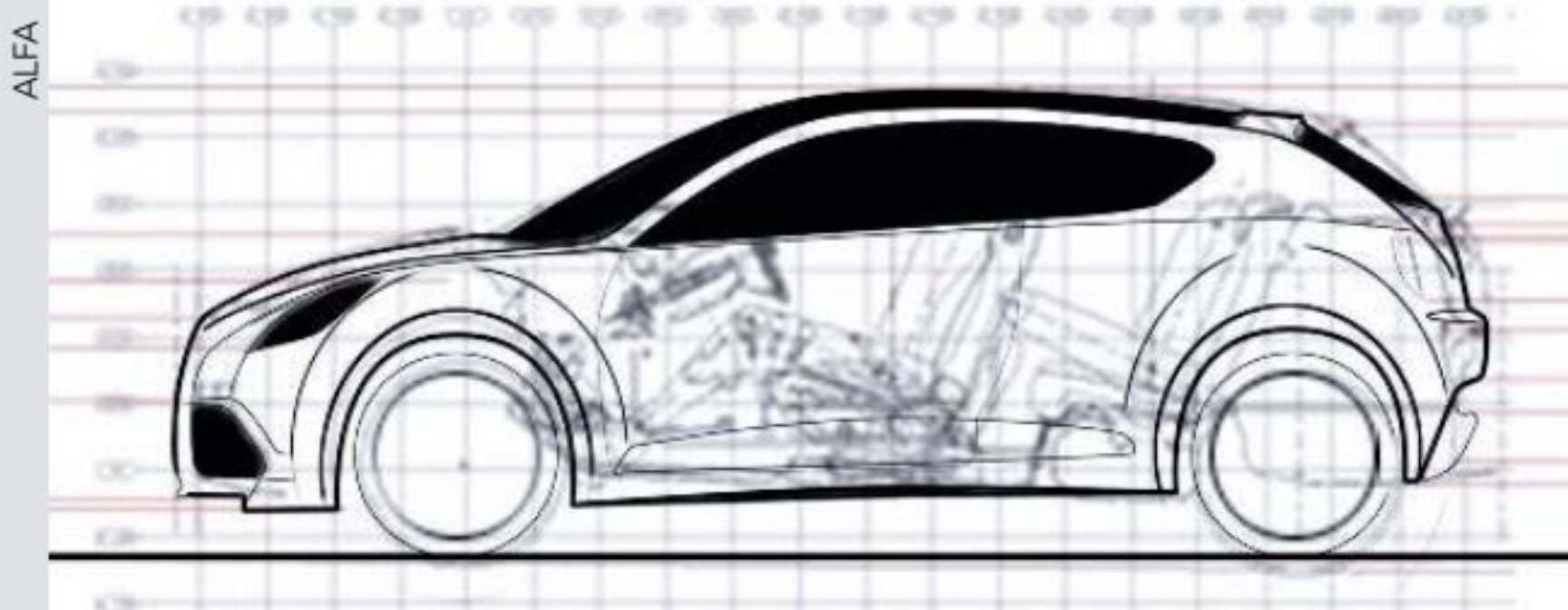


Carlos Tavares tout sourire : Stellantis est leader en Europe des 30, et en Amérique du Sud sur le 1<sup>er</sup> trimestre 2021. 1 477 000 véhicules vendus dans le monde sur cette période.

En grossissant la photo de l'étagère du bureau (improvisé...) de Carlos Tavares, on découvre deux ouvrages Alfa Romeo, un dédié à la Stratos de Lancia ainsi qu'un livre Abarth.



Parmi les 16 marques\* de la fusion des groupes PSA et FCA, Stellantis a récupéré dans la corbeille de mariage une coquille vide : Lancia. Carlos Tavares, le P.-D.G. de la nouvelle entité, aurait pu la laisser mourir. Mais c'est tout le contraire. Il a décidé de relancer la marque italienne, aujourd'hui moribonde et présente principalement sur le marché italien avec l'Ypsilon. Ce pari incroyable – certains disent insensé – semble être un sacré challenge, mais il n'est que la pointe de l'iceberg dans le repositionnement des gammes du nouveau groupe. Depuis le début de l'année, la fusion a donné naissance à un ensemble de près de 400 000 collaborateurs et à un portefeuille de marques qui, globalement, se scinde en deux armées : d'un côté celle qui vise les États-Unis et l'Amérique latine, de l'autre, celle implantée en Europe et en Asie. Citroën, DS, Peugeot, Opel, Vauxhall, Fiat, Alfa Romeo, Abarth et Lancia vont désormais devoir cohabiter sous le même toit et sous la responsabilité – côté design – de Jean-Pierre Ploué. Il est loin le temps où ce dernier pouvait s'enorgueillir d'avoir enfanté le design de la Twingo avec son ami Thierry Métroz. L'homme a pris une sacrée envergure ! Son acolyte et collègue de (belles) galères, Ralph Gilles, s'occupe des autres labels de Stellantis outre-Atlantique. Les marques "européennes" de Stellantis ont toutes leur directeur, mais il manque pour deux d'entre elles un responsable de design.



Alfa Romeo attend avec impatience son SUV compact Tonale. Il est désormais loin le temps des berlines MiTo (ci-dessus) et Giulietta. La nouvelle stratégie les fera-t-elle renaître ?

Ce qui peut paraître anodin à première lecture est en fait crucial : avec la mutualisation des plates-formes et des motorisations électriques, la différenciation de ces innombrables marques ne pourra s'opérer que par le biais du design. Simple ? Pas sûr. Lorsqu'un client lambda regarde aujourd'hui une Peugeot 208 et une Opel Corsa, sans doute ne voit-il pas qu'il s'agit de la même voiture, habillée différemment.

### Un pôle de marques premium

La future Opel Astra jouera cette partition avec le soubassement de la nouvelle Peugeot 308. Des clones au style pourtant différent. La limite est ténue pour offrir à chacune des prochaines nouveautés de Stellantis sa propre identité. Heureusement, l'ex-groupe PSA a une vraie expérience dans ce domaine et, sous l'impulsion des directeurs de produit et de design, a su concevoir des documents extrêmement précis sur l'orientation stylistique et le positionnement de chacune des marques. Mais réitérer l'opération avec les nouveaux arrivants s'avère plus complexe. Pour Lancia, il s'agit d'une véritable renaissance puisque la marque était jusqu'alors associée, au sein du groupe FCA, avec Fiat dans le pôle des voitures urbaines et compactes. Dès aujourd'hui, elle bascule dans le pôle Premium créé à l'occasion de la naissance du géant Stellantis. Elle y côtoiera DS et Alfa Romeo. D'ores et déjà, les grandes lignes d'une stratégie agressive de ce pôle inédit ont été tracées. Ces trois marques pourront bénéficier de leur propre plate-forme pour leur permettre une différenciation encore plus affirmée envers leurs cousines généralistes. Au sein de ce pôle Premium, DS s'adressera aux clients friands d'avant-gardisme et Alfa Romeo amènera sa légitimité sportive mâtinée des codes du premium. Sur une échelle de prix, Lancia ouvrira le bal des premiums, suivie de DS puis d'Alfa Romeo. Mais comment faire de Lancia, la coquille vide italienne, une marque premium ? D'abord, ➔

\* Pour l'ex-groupe FCA : Jeep, Chrysler, Dodge, Ram, Fiat, Abarth, Lancia, Alfa Romeo, Maserati et Leasys. Pour l'ex-groupe français : Citroën, Opel, Vauxhall, Peugeot, DS et Free2Move.



# STELLANTIS



*"Non importa  
quanta  
strada hai fatto  
ma come."*

Lancia Lybra. Aspettatevi di più.

Dès aujourd'hui, Lancia bascule dans le pôle Premium créé à l'occasion de la naissance du géant Stellantis.



Harrison Ford et même Brigitte Bardot ont posé aux côtés de modèles Lancia. Aujourd'hui, il faut tout reconstruire. L'ADN du "nouveau" Lancia devrait puiser sa source dans la Delta, le modèle emblématique né en 1979.



## ATOUTS ET FAIBLESSES DES MARQUES GÉRÉES EN EUROPE

### Citroën

#### PLUS

- Stratégie assumée de vraie généraliste
- Audace esthétique

#### MOINS

- Marque bientôt coincée entre Fiat et Opel
- Attention à la mutualisation des produits Inde-Europe

### Peugeot

#### PLUS

- Montée en gamme assumée et concrète
- Identité claire

#### MOINS

- Montée en gamme freinée par Lancia ?
- Envolée des tarifs ?

### DS

#### PLUS

- Stratégie claire
- Design assumé et efficace

#### MOINS

- Arrivée de Lancia dans le pôle
- Gamme encore jeune

### Opel/Vauxhall

#### PLUS

- Gamme renouvelée rapidement
- La "Deutsche Qualität" fonctionne encore

#### MOINS

- Pour l'heure, des Peugeot rhabillées
- Coincée entre Citroën et Peugeot

### Fiat Europe

#### PLUS

- Surfe sur la vague "500"
- Marque typique de la mobilité urbaine

#### MOINS

- Gamme pauvre
- Trop d'icônes oubliées...

### Lancia

#### PLUS

- Aura encore tenace
- Appartenance au pôle Premium

#### MOINS

- Tout est à reconstruire !
- Équipe aujourd'hui inexistante

### Alfa Romeo

#### PLUS

- Une pépite qui se suffit à elle-même
- Appartenance au pôle Premium

#### MOINS

- Gamme à reconstruire
- Quid de l'aspect sportif ?



Carlos Tavares, le P.-D.G. du groupe, n'a pas l'intention de laisser des mois à ses équipes pour façonner les plans produits de toutes les marques de Stellantis.

avec un produit culte inspiré de la Delta. Car c'est vraisemblablement avec cette icône que la marque va définir son ADN des années 2025-2030. Si Lancia a bien un patron en la personne de Luca Napolitano, il lui manque un patron du design. Vu le travail titanesque à opérer en urgence, cet homme providentiel ne peut venir que de l'interne. Carlos Tavares et Jean-Pierre Ploué trouveront sans doute cette perle rare dans leurs équipes, habituées à ce type de challenge. Ce sera ainsi une deuxième pièce maîtresse de l'échiquier Stellantis après la nomination d'Alejandro Mesonero (ex-Seat et ex-Dacia) à la tête du design Alfa Romeo.

### Le design, un point clé

De quoi relancer les deux projets avortés de renaissance des Alfa GTV et 8C ? On assiste de fait depuis près d'un an à un mercato dans l'univers du design qui n'a rien à envier à celui du monde du football ! Et ce n'est pas terminé puisqu'il reste encore une place à pourvoir chez Stellantis pour prendre la direction du style Fiat Europe. Le profil du futur "monsieur design Fiat" doit présenter une connaissance accrue du fonctionnement d'un constructeur généraliste, ne pas nécessairement être italien, être disponible rapidement et, évidemment, savoir gérer ses équipes. Pas la peine d'aller chercher forcément très loin puisque, à une quinzaine de kilomètres de là, chez Renault à Guyancourt, l'énorme restructuration du design, sous la responsabilité de Laurens van den Acker et avec la volonté de Luca de Meo, a laissé des traces. Anthony Lo, ex-responsable du design extérieur, a claqué la porte pour remplacer Moray Callum et devenir ainsi vice-président du

## C'EST LE CHANTIER DANS CETTE MAISON !

Quand la famille s'agrandit, il faut pousser les murs ou accepter d'être plusieurs à coucher dans la même chambre. Chez Stellantis, il va falloir jouer fin pour loger Fiat, Citroën et Opel dans la même pièce – celle des constructeurs généralistes – et, dans l'autre, Lancia, DS et Alfa Romeo. Dans cette chambre Premium, DS va devoir freiner les ardeurs de Lancia – par le bas –, sans trop s'inquiéter d'Alfa Romeo, marque assez singulière pour ne gêner personne. Peugeot, avec sa vocation de généraliste "montée en gamme", semble tranquille dans le clic-clac du salon. Citroën a peut-être le plus à souffrir, car elle devra vendre des modèles généralistes plus cher que ceux de Fiat, sans pouvoir chatouiller sa cousine Opel. Souhaitons que M. et M<sup>me</sup> Stellantis ne fassent plus d'enfants, car les chambres vont manquer...



MONIQUE DUPONT SAGORIN

Jean-Philippe Imparato, ex-patron de Peugeot, prend les commandes d'Alfa Romeo. Il a trouvé un plan produit vidé de deux projets iconiques : le coupé GTV et la 8C (à gauche). Mais la renaissance passera par la vente de crossovers...

PHOTOS ALFA



FIAT





MARQUE	DIRECTEUR	DIRECTEUR DESIGN	POSITIONNEMENT
FIAT	Olivier François	à pourvoir à l'extérieur	Access
CITROËN	Vincent Cobée	Pierre Leclercq	Généraliste
OPEL/VAUXHALL	Michael Lohscheller	Mark Adams	Généraliste
PEUGEOT	Linda Jackson	Matthias Hossann	Généraliste montée en gamme
LANCIA	Luca Napolitano	à pourvoir en interne	Premium
DS	Béatrice Foucher	Thierry Métroz	Premium avant-garde
ALFA ROMEO	Jean-Philippe Imparato	Alejandro Mesonero	Premium sport

ALFA



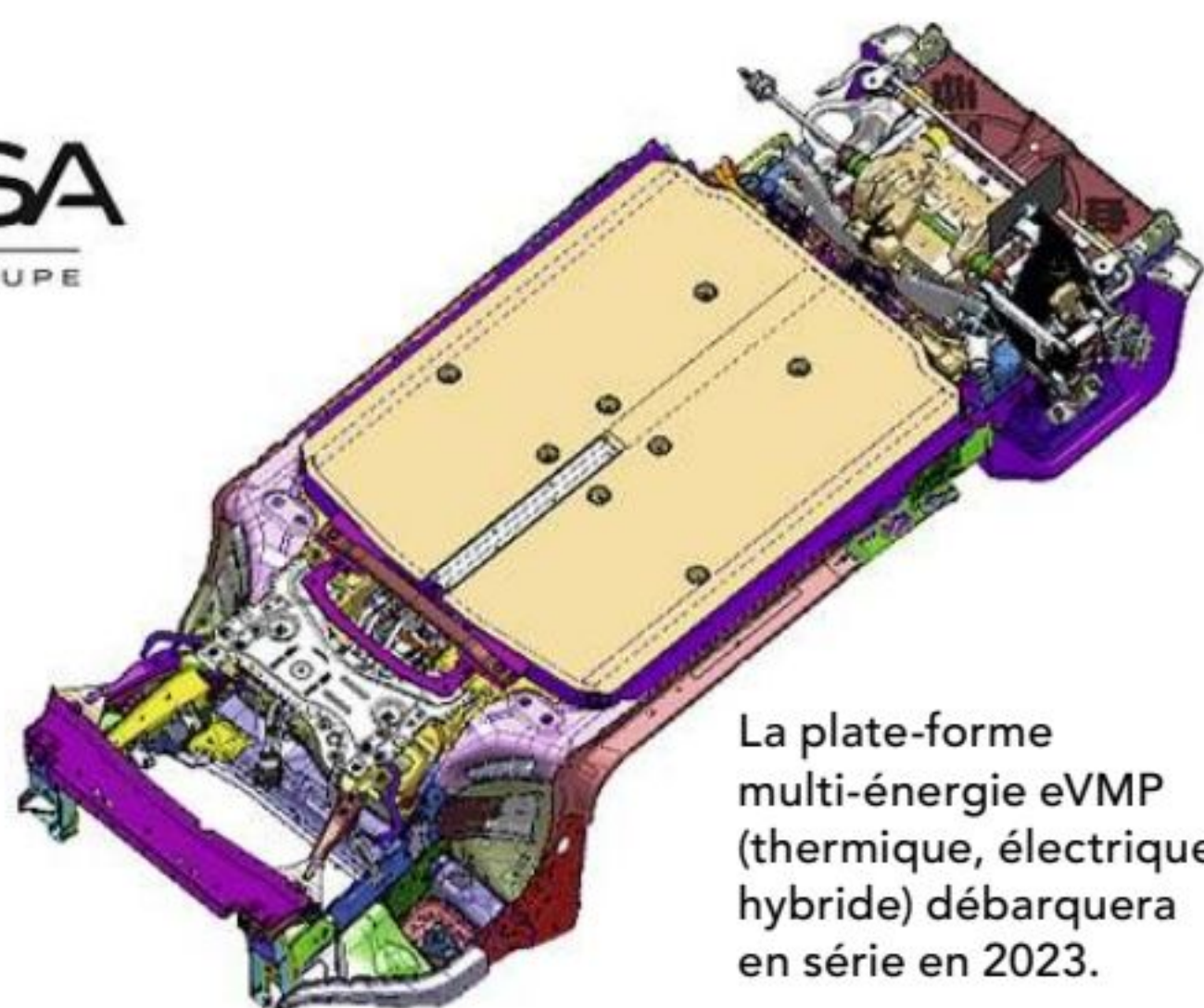
Lancia a déjà étudié plusieurs projets de berline compacte. Sans suite...

FIAT

Le prototype Fiat Centoventi de 1919 était une voiture 100% électrique.



PSA  
GROUPE



La plate-forme multi-énergie eVMP (thermique, électrique, hybride) débarquera en série en 2023.



À gauche, la Fiat 500 a sa propre gamme électrique. À droite, Luca Napolitano devant la Panda est aujourd'hui patron de la marque Lancia.

FIAT



design monde de Ford! D'autres pointures pourraient suivre ce mouvement. Quand on sait que Gilles Vidal a pu passer de Peugeot à Renault en moins de six mois, on peut s'attendre à tout! Quels qu'ils soient, les deux nouveaux patrons de design Lancia et Fiat n'auront pas le temps de visiter la maison. Il leur faudra présenter des propositions concrètes des futurs modèles de leurs plans produits respectifs avant la fin de l'année! Carlos Tavares n'a pas l'intention de laisser des mois à ses équipes pour façonner les plans de *toutes* les marques de Stellantis. C'est là qu'interviennent les atouts de cette

fusion. Les équipes des marques bien implantées, comme Peugeot, DS ou encore Citroën, voire Opel, permettront à certains de leur personnel – technique, design et autre – d'œuvrer à l'accélération du processus de construction (pour Lancia) et de reconstruction (pour Fiat) des gammes futures. Cette force incroyable devrait permettre à Lancia, à Fiat mais aussi à Alfa Romeo d'être opérationnelles à très court terme. Souvenez-vous que la Corsa, dont la conception était figée sur une plate-forme Opel avant le rachat de la marque par PSA, a été intégralement repensée sur la plate-forme de la Peugeot 208 en moins de trois ans. Ce qui indique que la présentation d'une nouvelle Lancia compacte premium d'ici à 2023 est tout à fait envisageable! D'autant que ce calendrier du plan produit s'aligne avec celui de l'introduction de nouvelles plates-formes 100% électriques pour les segments C, D et E, c'est-à-dire des compactes aux voitures haut de gamme. Deux soubassements distincts seront disponibles : le "Medium", destiné aux marques généralistes Opel et Peugeot sur le segment des compactes (segments C et D), et le "Large", capable de couvrir les segments D et E, en partie réservés au pôle Premium (Lancia, DS et Alfa Romeo). Ainsi, les futures DS ou Lancia n'auront plus forcément les mêmes points durs d'architecture à gérer que les futures Peugeot. À partir de 2025-2026, Stellantis ajoutera une plate-forme inédite, toujours en 100% électrique, pour les urbaines et les compactes. Fiat, Citroën, Peugeot, Opel en bénéficieront largement pour leur entrée de gamme, et également pour les compactes chez Fiat et Citroën. Être un géant empêche-t-il l'agilité? Non, car Stellantis ne veut pas être le plus grand, mais "cherche à devenir meilleur" en conservant son agilité et une "créativité sans limites". Le moment est venu de le prouver! ■





# TOURS DE CHAUFFE À MONACO

Alors qu'elle avait dû annuler son traditionnel Grand Prix l'an dernier à cause de la crise sanitaire, la principauté de Monaco est fin prête à accueillir à nouveau, dimanche 23 mai, la F1 et du public. En guise d'échauffement, elle vient d'ailleurs d'organiser deux épreuves riches en rebondissements... et en dépassements!

Par Alain Pernot

Les Monégasques sont fans de sport automobile et composent chaque année de manière complice avec les désagréments provoqués par l'organisation du Grand Prix qui demeure le plus glamour de l'année. L'an dernier, son annulation avait créé un vide dans les rituels de la Principauté. Une grande première depuis 1955! Alors, comme pour compenser ce manque, les passionnés ont

droit cette année à une triple ration de course avec, en six semaines, la succession du Grand Prix historique (25 avril), de l'e-Prix (8 mai) et, enfin, du Grand Prix de Formule 1 (23 mai). Un sacré défi logistique que le commissaire général de l'Automobile Club de Monaco, Christian Tornatore, nous décrit : "Le défi majeur a été de démonter à temps les structures du Grand Prix historique, qui s'est tenu quinze

jours avant, pour permettre l'installation de toutes celles de la Formule E, qui occupent tout le quai Antoine I<sup>er</sup>. Et là encore, il a fallu très vite démonter la Formule E pour laisser place aux équipes de Formule 1."

**Contrairement aux précédents e-Prix, la Formule électrique a évolué cette année sur le même tracé que sa grande sœur... Ou presque.**

"La FIA ne souhaitait pas que le circuit de la Formule E soit exactement identique à celui de la Formule 1, peut-être pour ne pas comparer les chronos des différentes formules, poursuit Tornatore. Elle a retenu deux de nos propositions : la modification du virage de Sainte-Dévote et une adaptation de la chicane du port. Finalement, elle a préféré garder le même virage que la F1 pour Sainte-Dévote. Si nous avions entrepris de rétablir la courbe comme lors du premier Grand Prix de 1929, nous n'aurions pas pu bénéficier d'échappatoire à cet endroit." La Formule E a donc roulé sur une piste de 3 320 m un peu différente du tracé de la F1 (3 337 m).

Pour le directeur sportif de la Formule E, Frédéric Espinos, cet élément est primordial : "Nous sommes contents d'être sur le grand circuit. Cela montre l'évolution de la discipline depuis la première saison. Avec la première génération



L'e-Prix de Formule E a prouvé qu'il était possible de doubler à Monaco! Ici, Frijns (à gauche) qui ravit provisoirement la tête à Da Costa.



GERMAIN HAZARD / DPPI



Monaco sera le premier Grand Prix de F1 à accueillir du public cette saison. 6500 spectateurs ont déjà assisté à la Formule E et au GP historique.

de voitures, cela n'aurait pas du tout été envisageable de courir sur le grand circuit. Avec les progrès de la seconde, c'est un peu la suite logique. Pour une discipline jeune comme la Formule E, venir dans un lieu aussi chargé de tradition est très important. Ça aide à asseoir cette légitimité que nous visons. L'ACM a démontré qu'il était capable d'organiser trois courses d'affilée, et nous serions ravis d'instaurer un rituel annuel en ce qui nous concerne."

Bien sûr, la pandémie a ajouté ses contraintes : "Le contexte sanitaire a complexifié l'exercice, poursuit Christian Tornatore, car toutes les personnes qui devaient accéder à la zone du paddock et à la voie des stands ont dû passer des tests PCR toutes les 48 heures pour pouvoir rester dans cette zone protégée." Elle a aussi limité l'accueil du public. Pour la Formule E et le GP historique, 6500 spectateurs ont pu accéder gratuitement aux tribunes.

Ceux qui ont suivi le Grand Prix historique et l'e-Prix ne l'ont pas regretté. Le spectacle a été

**“ La FIA ne souhaitait pas que le circuit de la Formule E soit exactement identique à celui de la Formule 1. ”**

Christian Tornatore, commissaire général de l'ACM

total, comme pour rattraper la saison dernière. Le Grand Prix historique a offert aux Monégasques un joli voyage dans le temps avec six plateaux allant de l'avant-guerre jusqu'aux années 1980.

**La prime de l'attraction revient à Jean Alesi et à René Arnoux au volant de Ferrari 312 B3 datant de 1974.**

Avec son habituelle générosité, l'Avignonnais a ravi le public en signant le deuxième chrono du plateau F, derrière Marco Werner (triple vainqueur des 24 Heures du Mans) sur une Lotus 77. Au départ, l'ancien pilote Ferrari a pris un meilleur envol et s'est emparé du commandement. Malheu-

reusement, Alesi s'est fait percuter par son adversaire dans l'avant-dernier tour, laissant la victoire à Michael Lyons sur une McLaren M26.

Deux semaines plus tard, la Formule E ambitionnait d'offrir au public un spectacle à la hauteur de celui proposé par ces glorieuses aînées. "Nous espérons bien démontrer qu'il est possible de dépasser sur ce circuit où les grands prix de Formule 1 sont souvent des processions", nous confiait avant le départ Frédéric Espinos. Pari tenu! La course a été ébouriffante, y compris en tête. Robin Frijns (Envision Virgin Racing) et António Félix Da Costa (DS Techeetah) se sont livrés à une spectaculaire passe d'armes à laquelle s'est mêlé Mitch Evans (Jaguar Racing). C'est finalement le champion en titre Da Costa qui a pris le dessus dans les dernières encablures! Pour fêter ça, il a sauté dans la piscine en combinaison... du haut du plongoir de 5 m!

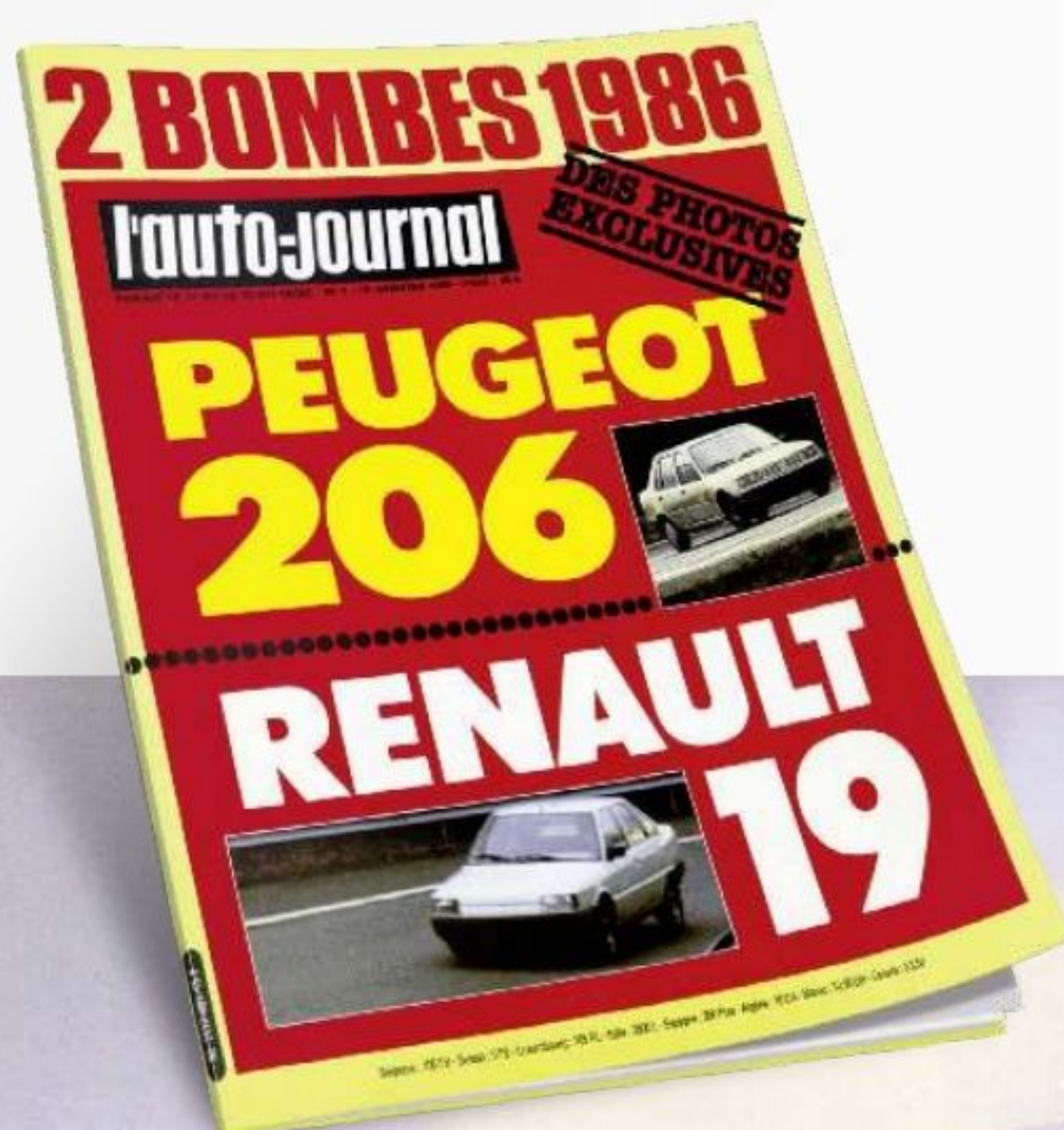
Le Grand Prix de Formule 1 de Monaco sera le premier de la saison à accueillir du public. 7500 chanceux seront en effet autorisés à prendre place dans les tribunes. "Nous sommes tous attachés à ce qu'il se déroule dans les meilleures conditions possibles, à la fois pour ce qu'il représente sur le plan économique et pour l'image de la Principauté", a précisé le ministre d'État de Monaco Pierre Dartout. ■

Grâce à un excellent départ, Jean Alesi (sur une ancienne Ferrari de Niki Lauda) a dominé le GP historique... Jusqu'à ce qu'il se fasse rentrer dedans par la Lotus de Werner.



JEAN-FRANÇOIS OTTONELLO/PHOTOPOR







# L'ALFA ROMEO 90 2.5 INJECTION À L'ESSAI

Au milieu des années 80, Alfa Romeo est déjà en difficulté, si bien que le lancement d'un nouveau modèle reste un grand moment, attendu par tous les passionnés. C'est dans ce contexte que débarque la 90, une berline cossue, de mœurs plus bourgeoises que sportives, y compris avec le V6 maison...

Par Jean-Pierre Joyeux (1985) / Thomas Riaud (2021)

## Extraits...

■ "Avec un nom prestigieux, Alfa Romeo possède encore une place dans le cœur des nostalgiques, alors que les amateurs de l'automobile contemporaine tirent leurs impressions d'une légende intemporelle, voire immortelle."

■ "Lorsque Milan ou Naples annonce une nouveauté, l'arrivée d'une Alfa Romeo sur le marché excite l'intérêt et réveille tout de même quelques passions."

■ "L'Alfetta s'est éteinte, usée, vieillie, enfin remplacée. L'Alfa 90 prend le relais avec une aisance et une présentation qui n'est, ni plus ni moins, qu'un sévère "pied de nez" à l'adresse d'un passé archi-démodé."

■ "L'époque actuelle n'est pas aux révolutions mécaniques. On taille un nouvel habillage avec l'arrière-pensée d'un Cx amélioré, on donne aux matériaux modernes les formes du jour, mais on ne se permet plus dans l'Europe profonde d'alimenter les recherches techniques avec des budgets de banquiers."

■ "À côté des versions essence, le diesel est représenté avec une 2400 cm<sup>3</sup> suralimentée par turbocompresseur. La palette bourgeoise de cette 90 serait évidemment incomplète sans la présence d'un groupe puissant, en l'occurrence le 6 cylindres en V réputé pour sa musique, son muscle et son mariage réussi avec le GTV."



À l'instar de la carrosserie, la planche de bord est taillée à la serpe. Voulant paraître "moderne" à l'époque, elle est, pour le coup, complètement démodée aujourd'hui!

“ Esthétiquement parlant, l'Alfa Romeo 90 apparaît disgracieuse. Aérodynamiquement, il est regrettable de n'avoir pu tirer un meilleur parti de la forme en coin. ”



## ↑ Ses qualités

### BEAU MOTEUR

“Voilà un beau moteur, dont la classe fait beaucoup pour entretenir les dorures d’un blason un peu défraîchi. Ce seul organe viendrait à manquer et le monde Alfa serait dépeuplé.”

### TRÈS BON FREINAGE

“Avec des disques ventilés à l’avant et des disques à l’arrière, le système de freinage assure de très bons ralentissements.

Les distances d’arrêt sont satisfaisantes avec un bon équilibre et une attaque à la pédale confortable et rassurante.”

### VITESSE MAXIMALE

“En bref et en chiffres. Vitesse maximale à Montlhéry et sans correction selon nos critères habituels : en 4<sup>e</sup>, 207,1 km/h et, en 5<sup>e</sup>, 198,2 km/h. Alfa annonce plus de 200 km/h avec une grande honnêteté.”

## ↓ Ses défauts

### COMPORTEMENT SUR SOL MOUILLÉ

“En bonne propulsion, la 90 réagit assez vivement et le survirage est un plaisir qui n’est contrôlable que par des conducteurs avertis. Aborder un virage serré sans tenir compte de quelques règles élémentaires amènera, à n’en point douter, bien des soucis à ceux qui taquinent les émotions.”

### CONTENANCE RÉSERVOIR

“Les déplacements sont limités, pas l’autonomie, bien que la consommation soit dans l’ensemble satisfaisante. Le rayon vital de la voiture ne dépasse pas raisonnablement 400 à 450 km.”

### REPRISES

“Les résultats obtenus en reprises, décevants, sont en étroite relation avec la démultiplication finale, d’une part, et le poids, d’autre part, mesuré par nos soins à 1 268 kg, soit 100 kg de plus que la valeur constructeur.”



❶ L'Alfa Romeo 90 dispose d'un coffre vaste et profond, mais que son seuil de chargement est haut placé! ❷ L'italienne bénéficie d'une habitabilité correcte et offre quatre belles places, avec des sièges fermes et enveloppants très bien dessinés.



“ Acceptable sur le sec à la condition d’y mettre du doigté et de la réserve, le comportement devient très délicat sur chaussée humide. ”





❶ Adieu les jolis compteurs circulaires placés sous une double casquette, remplacés par cet affichage en "escalier" doublé d'indicateurs électroniques. Pas une réussite... ❷ À l'image du reste de la voiture, la boîte à gants est très cubique! ❸ Ce V6 2.5 Busso, du nom de son ingénieur, figure parmi les meilleurs 6 cylindres au monde, et est assurément l'un des plus beaux. Il délivre ici 156 ch à 5600 tr/mn. ❹ Cet angle n'est pas le plus flatteur pour cette Alfa, qui se voit greffer une malle anguleuse et assez inélégante. Cela profite au moins à la contenance, donnée à 436 dm<sup>3</sup>.



## Extraits...

■ "Autres chiffres, autre agilité : 400 m départ arrêté, 16 s; 1000 m, 29,8 s. La barre des 30 s est franchie; un très bon point pour une grande routière. C'est net, plaisant."

■ "Voilà une voiture que, personnellement, j'aime regarder de face, et mes réserves pour la vue de profil se transforment en désapprobation si je considère la silhouette de trois quarts arrière ou carrément celle de dos."

■ "Cette Alfa est une berline de luxe affublée d'un arrière qui déçoit et de jantes en alliage sans caractère. Dommage, car j'estime que les puristes doivent se sentir frustrés."

■ "Les sièges, les coloris, la forme du tableau de bord et son dessin sont respectables et rassurants. Seule concession aux impératifs de la mode 1980, l'affichage lumineux du tableau de bord par des échelles à pointillés croissants, doublés d'une indication numérique de vitesse instantanée, le tout dans un vert plus ou moins soutenu."

■ "Avec cette sportive à demi, je conseillerais aux pères de famille de n'envisager les 156 ch que sur les autoroutes allemandes, aux hommes d'affaires pressés d'éviter certaines départementales du Massif central, et à ceux qui en voudraient plus de conserver un certain entraînement."



Par Thomas Riaud

## Vu d'aujourd'hui

Tel le phénix, Alfa Romeo a su à maintes reprises renaître de ses cendres, bien aidé, il est vrai, par l'amour indéfectible de ses nombreux fidèles. Aujourd'hui, la marque traverse une nouvelle période difficile, avec une gamme réduite à seulement deux modèles, dont la sublime et attachante Giulia, descendante directe de cette 90 que personne ne regrettera. À l'exception bien évidemment de son V6 Busso, un joyau mécanique sacrifié sur l'autel des normes antipollution, dont les ultimes versions ont fait le bonheur des Alfa 147 et 156 GTA...



# CITROËN C4

Avec la C4, Citroën est revenu en 2020 sur le segment le plus vendu en Europe, celui des compactes, sur lequel règne la Volkswagen Golf. Mais à la manière Citroën, autrement dit décalée, avec un modèle qui ne laisse pas indifférent par son design et un positionnement de reine du confort. Nous avons passé la gamme C4 au peigne fin.

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre

**A**près quelques années d'absence, la C4 "tout court" est de retour avec sa troisième génération et vient affronter des Golf, 308, Mégane, Focus, etc. Mais Citroën revient avec ses propres armes : un design atypique qui place la C4 à la frontière de plusieurs segments (berlines, coupés et SUV), et un modèle qui clame haut et fort ses prestations

en confort. Les quatre butées hydrauliques et les sièges Advanced Comfort (au moelleux supérieur à la moyenne) sont au programme et nos essais ont confirmé que cette C4 était la plus confortable de la catégorie. Elle utilise la même plate-forme que la 208, du segment inférieur, ce qui ne la pénalise pas pour grand-chose sauf en matière de motorisations, plafonnées

à 155 ch (comme la Peugeot) : une puissance pas très élevée pour la catégorie, même si cela permet de couvrir le cœur de marché, en essence comme en diesel. Pas d'hybride (rechargeable ou non) au catalogue, mais une version 100% électrique, appelée ë-C4, qui reprend la base technique de l'e-208, quitte à se montrer un peu juste en autonomie.

## LA GAMME

	Moteurs/Prix	Live	Feel	Feel Pack ♥	Shine	Shine Pack	Bonus/Malus écologique
Essence	1.2 PureTech 100 BVM6	20 900 €	23 400 €	–	–	–	0 € (de 120 à 132 g/km de CO <sub>2</sub> )
	1.2 PureTech 130 BVM6/EAT8	–	24 900/26 900 €	26 400/28 400 €	27 300/29 300 €	–/30 500 €	Malus 0 à 75 € (de 120 à 134 g/km de CO <sub>2</sub> )
	1.2 PureTech 155 EAT8	–	–	–	–	31 750 €	Malus 50 à 150 € (de 133 à 137 g/km de CO <sub>2</sub> )
Électrique	Moteur électrique 136 ch	–	35 600 €	36 700 €	37 600 €	38 800 €	Bonus 7 000 € (0 g/km de CO <sub>2</sub> )
Diesel	1.5 BlueHDi 110 BVM6	23 200 €	25 700 €	27 200 €	28 100 €	–	0 € (de 113 à 117 g/km de CO <sub>2</sub> )
	1.5 BlueHDi 130 EAT8	–	28 700 €	30 200 €	31 100 €	32 300 €	0 € (de 120 à 124 g/km de CO <sub>2</sub> )







Le style de la planche de bord se montre nettement plus classique que le design extérieur. La qualité de présentation est correcte, mais moins soignée que dans une Peugeot 308.

## LES TRANSMISSIONS

### BOÎTE MANUELLE

La boîte manuelle, toujours à 6 rapports, n'est proposée que sur les petites motorisations essence ou diesel. La commande de boîte souffre d'un débattement un peu long. En revanche, la version PureTech 130 avec boîte manuelle est l'une des meilleures en reprises dans sa catégorie.

### BOÎTE AUTOMATIQUE

Déjà largement utilisée dans le groupe, cette transmission est une réussite par son compromis douceur et rapidité, et va comme un gant à cette C4. Elle se commande via un très bel interrupteur en métal guilloché situé en bas de la console centrale, beaucoup plus aérée qu'avec la boîte manuelle.

**L/l/h/empattement : 4,36/1,80/1,52/2,67 m**

MOTEURS ESSENCE	PURETECH 100	PURETECH 130 BVM6/ÉAT8 ♥	PURETECH 155
Puissance maxi (ch à tr/mn)	102 à 5 500	131 à 5 500	155 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 750	230 à 1 750	240 à 1 750
<b>Performances</b>			
Vitesse maxi (km/h)	184 <sup>(1)</sup>	190/193	204
Accélération 0 à 100 km/h (s)	11,2 <sup>(1)</sup>	10,2/10,4	9,2
Reprise 90 à 130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> ou D (s)	NC	9,4/12/5,3/9,6 (D)	8
<b>Budget</b>			
Consommation moyenne (l/100 km)	5,4 à 5,6 <sup>(1)</sup>	6,6/7,2	7

(1) Donnée constructeur.

MOTEUR ÉLECTRIQUE	136 CH (100 kW)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 de 3 700 à 10 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 de 300 à 3 700
Batterie (kWh)	50
<b>Performances</b>	
Vitesse maxi (km/h)	152
Accélération 0 à 100 km/h (s)	10,1
Reprise 90 à 130 km/h en Drive (s)	9,3
<b>Budget</b>	
Autonomie (km)	266
Consommation moyenne (kWh/100 km)	17,6

MOTEURS DIESEL	BLUEHDI 110	BLUEHDI 130
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 3 500	131 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 750	300 à 1 750
<b>Performances</b>		
Vitesse maxi (km/h)	193 <sup>(2)</sup>	187
Accélération 0 à 100 km/h (s)	10,5 <sup>(2)</sup>	10,7
Reprise 90 à 130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> ou D (s)	NC	10
<b>Budget</b>		
Consommation moyenne (l/100 km)	4,3 à 4,5 <sup>(2)</sup>	5,3

(2) Donnée constructeur.

## LES MOTEURS

### ESSENCE

#### 1.2 PureTech 100

Toutes les motorisations essence de la C4 utilisent la même base : un 3 cylindres 1.2 turbocompressé. Vu la vocation absolument pas sportive de ce modèle, la variante la moins puissante peut suffire. C'est avec elle que la C4 est la plus abordable, avec un prix juste en dessous des 21 000 €.

#### 1.2 PureTech 130 ♥

Cette déclinaison gagne 30 ch, mais aussi 25 Nm de couple, et laisse le choix entre boîte manuelle ou automatique. C'est notre motorisation favorite, surtout associée à cette dernière, même si la sonorité du 3 cylindres se fait parfois un peu trop entendre en charge...

#### 1.2 PureTech 155

Il s'agit de la motorisation la plus puissante de la gamme. Mais ne vous y trompez pas, il n'est absolument pas question de sport, la voiture restant très portée sur le confort. Ce moteur nous paraît donc superflu, d'autant qu'il n'est disponible qu'avec la finition haut de gamme Shine Pack, donc chère.

### ÉLECTRIQUE

#### 136 ch (100 kW)

La C4 100 % électrique reprend l'ensemble moteur-batterie des e-208 et e-2008. L'autonomie réelle n'atteint pas 300 km, c'est dommage. En revanche, le silence de fonctionnement ne fait que rehausser le niveau de confort.

### DIESEL

#### 1.5 BlueHDI 110

La gamme diesel utilise une seule base mécanique : un 4 cylindres 1.5 turbo. La variante la moins puissante est uniquement proposée avec la transmission manuelle, qui peut suffire vu l'absence de prétentions dynamiques de la Citroën C4.

#### 1.5 BlueHDI 130

Cette fois, la boîte automatique est imposée avec cette motorisation dotée du plus fort couple de la gamme, soit 300 Nm. Hélas, les versions diesel sont un peu trop bruyantes et dégradent le confort. Dommage pour cette C4 dont c'est la vocation première.



## ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, alerte de franchissement de ligne, allumage automatique des feux de croisement, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, climatisation manuelle, détecteur de fatigue, feux avant diurnes à LED, freinage automatique d'urgence, radio/MP3 avec 4 HP, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs à réglages électriques, siège conducteur réglable en hauteur, surveillance de la pression des pneus, volant réglable en hauteur et en profondeur.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Live	Feel	Feel Pack ♥	Shine	Shine Pack
Accès à bord et démarrage mains-libres	–	350 €	350 €	Série	Série
Affichage tête haute	–	–	Série	Série	Série
Android Auto et Apple CarPlay	–	Série	Série	Série	Série
Caméra de recul	–	250 €	Série	Série	Série
Chargeur à induction	–	–	500 €	150 €	Série
Chargeur embarqué 11 kW (sur C4 électrique)	–	300 €	300 €	300 €	300 €
Climatisation automatique bizona	–	Série	Série	Série	Série
Détecteur de pluie	–	Série	Série	Série	Série
Écran central tactile 10 pouces	–	Série	Série	Série	Série
Feux avant 100% LED	–	Série	Série	Série	Série
Freinage automatique d'urgence avec détection cyclistes	250 €	250 €	250 €	Série	Série
GPS	–	600 €	Série	Série	Série
Highway Driver Assist <sup>(1)</sup>	–	–	–	–	Série
Jantes alliage 18 pouces	–	–	Série	Série	Série
Pack Drive Assist <sup>(2)</sup>	–	–	–	Série	Série
Projecteurs antibrouillard avant	–	Série	Série	Série	Série
Radar de recul	–	Série	–	–	–
Radio 6 HP	–	Série	Série	Série	Série
Réglage lombaire pour le siège conducteur	–	Série	Série	Série	Série
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	–	–	Série	Série	Série
Rétroviseur intérieur automatique jour/nuit	–	–	Série	Série	Série
Sellerie cuir	–	–	–	–	Série
Sièges Advanced Comfort	–	–	Série	Série	Série
Sièges avant chauffants	–	200 €	200 €	200 €	Série
Sièges avant massants avec siège conducteur à réglages électriques	–	–	–	–	400 €
Suspensions avec butées hydrauliques progressives	Série <sup>(3)</sup>	Série	Série	Série	Série
Tiroir de planche de bord	–	–	Série	Série	Série
Toit ouvrant vitré	–	–	–	900 €	900 €

(1) Conduite autonome de niveau 2 avec centrage dans la voie. (2) Comprend l'aide au stationnement avant et latérale, la commutation automatique des feux de route, le régulateur adaptatif jusqu'à l'arrêt (sur EAT8), la surveillance des angles morts. (3) Sauf sur C4 PureTech 100.



- ❶ L'espace aux jambes est supérieur à celui proposé dans une 308. En revanche, le profil de la C4 limite la garde au toit aux places arrière, qui se révèle inférieure à celle disponible à bord de la Peugeot.
- ❷ Petite déception concernant le volume de coffre, qui se situe juste dans la moyenne de la catégorie des compactes avec 380 dm<sup>3</sup>, alors que certaines concurrentes de la C4 dépassent les 450 dm<sup>3</sup>!
- ❸ À bord, certains détails se révèlent soignés, à l'image de cet élément en métal guilloché qui commande la boîte de vitesses. Du plus bel effet!

## LES FINITIONS

## LIVE

La finition d'entrée de gamme doit se passer des sièges Advanced Comfort, des suspensions à butées hydrauliques sur la motorisation PureTech 100, mais aussi de l'écran central 10 pouces en couleurs (5 pouces monochrome à la place), et n'a droit qu'à des enjoliveurs de 16 pouces. Un peu chiche!

## FEEL (LIVE + 2 500 €)

Beaucoup de raffinements arrivent avec ce niveau, puisque la climatisation devient automatique bizona, l'écran central passe à 10 pouces en couleurs, tandis qu'à l'extérieur, les roues grimpent à 18 pouces et les feux avant sont 100% LED. C'est mieux!

FEEL PACK ♥  
(FEEL + 1 500 €)

Cette finition apporte plusieurs éléments, dont deux très importants dans la C4 : les sièges dits "Advanced Comfort" au moelleux supérieur, qui participent au confort de la voiture, et l'affichage tête haute, qui complète de façon opportune un petit combiné de 5 pouces forcément limité. C'est la livrée que nous vous conseillons.

## SHINE (FEEL PACK + 900 €)

Ici, la C4 gagne surtout des équipements d'aides à la conduite avec, notamment, le régulateur de vitesse adaptatif et la surveillance des angles morts. Le freinage automatique d'urgence, disponible sur toute la gamme, gagne ici en perfectionnement : il fonctionne également la nuit et peut détecter les cyclistes.

## SHINE PACK (SHINE + 1 200 €)

Nous arrivons au haut de gamme de la C4. C'est le seul niveau avec la sellerie cuir de série, la conduite autonome de niveau 2 ou encore la recharge par induction. Il n'y a également que cette finition qui donne accès, en option, aux sièges avant massants avec siège conducteur électrique.





Il y a de quoi hésiter avec cette vue de profil : la C4 est-elle une berline, un SUV, un coupé ?



La C4 tient ses promesses en matière de confort, mais il y a une contrepartie : elle manque de dynamisme sur petites routes.

## LES PRINCIPALES OPTIONS

**PACK COLOR** (série ou option gratuite ou 150 € selon la couleur choisie, la teinte de la carrosserie et la finition)

Il s'agit d'inserts de couleur autour des antibrouillards avant et sur les protections de bas de caisse. Ils permettent de personnaliser légèrement votre C4 par de petites touches colorées allant du noir au bleu, en passant par le rouge et le sable. À noter, comme vous pouvez le voir ci-contre dans le choix des peintures, que la teinte de série sans supplément pour la carrosserie est nacrée (le Brun Caramel), alors que le Blanc Banquise, une teinte opaque pourtant moins chère à fabriquer, est une option payante (200 €). Les mystères du marketing...

### CHARGEUR EMBARQUÉ 11 KW TRIPHASÉ

(300 €, sur électrique seulement)

De série, la C4 électrique embarque un chargeur rapide de 100 kW en courant continu (DC) pour les charges rapides sur autoroute, et un chargeur de 7,4 kW en courant alternatif monophasé pour les charges domestiques ou de centres commerciaux, par exemple. Une puissance suffisante pour recharger en une nuit à la maison. En option, le chargeur 11 kW en courant alternatif triphasé permet de charger plus vite sur des bornes publiques, mais pour en tirer parti à votre domicile, il faudra changer une grosse partie de votre installation électrique, les habitations n'utilisant que rarement le triphasé. Cette option ne nous paraît donc pas indispensable, surtout avec le chargeur rapide présent pour les trajets sur autoroute.

**DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ**

## LES TEINTES

### Peinture opaque



Blanc Banquise  
(200 €)

### Peintures métallisées



Gris Acier  
(650 €)



Gris Platinum  
(650 €)

### Peintures nacrées



Brun Caramel  
(série)



Bleu Island  
(650 €)



Noir Obsidien  
(650 €)



Rouge Elixir  
(650 €)

## LES JANTES



Enjoliveurs Spring  
16 pouces  
(série sur Live)



Enjoliveurs Aerotech  
18 pouces (série sur  
Feel, sauf électrique)



Jantes alliage Crosslight  
18 pouces diamantées  
(série sur électrique)



Jantes alliage Aeroblade  
18 pouces diamantées  
(série sur Feel Pack,  
sauf électrique)



Jantes alliage Aeroblade  
Dark 18 pouces (série  
sur Shine et Shine Pack,  
sauf électrique)



### NOTRE CHOIX

## CITROËN C4 1.2 PURETECH 130 EAT8 FEEL PACK

(28 400 € hors options, malus 0 €)

L'électrique est chère et en petit manque d'autonomie, le diesel se fait trop entendre et gâche une partie de l'atout maître de ce modèle : le confort. Reste à choisir parmi les moteurs essence : les 155 ch paraissent superflus, les 100 ch un peu justes, d'autant qu'ils ne donnent pas accès à la boîte auto. Le bon choix nous semble être cette version 130 ch en boîte auto, associée à la finition Feel Pack, la première à donner accès aux sièges Advanced Comfort et, donc, à vous faire profiter de tout le confort de cette C4.



# FORD MONDEO IV

La Ford Mondeo a connu son heure de gloire avant de tomber aux oubliettes. Sur le marché de l'occasion, les tarifs de cette grande familiale en fin de parcours commercial sont assez attractifs.

Par Didier Laurent

**D**epuis son lancement, fin 2014, la Mondeo n'a jamais vraiment connu de restylage. En revanche, elle a évolué pour tenter de rester dans le coup d'un point de vue stylistique, et a vu son équipement s'enrichir. La version hybride, qui fait partie de nos recommandations avant tout pour son agrément de conduite, présente un très bon rapport coût d'achat/fonctionnement, notamment grâce à une consommation mesurée. Si vous effectuez principalement de longs trajets, un diesel se justifie également. Ceux qui veulent à tout prix une berline à hayon plutôt qu'un volet de coffre devront néanmoins se détourner de l'hybride, qui n'existe qu'en quatre portes avec un coffre nettement plus petit (les batteries amputent son volume). À noter, cependant, qu'une version hybride break SW est apparue en 2019. La finition Vignale, qui tente de faire entrer la Mondeo dans un monde plus "premium", peut séduire. Mais le cuir présent sur la planche de bord et les sièges contraste avec les plastiques bas de gamme à d'autres endroits de l'habitacle. En outre, la présentation de ce dernier date un peu, s'agissant d'un modèle développé au début des années 2010. Toutefois, la Mondeo est une voiture agréable à conduire et une bonne routière. Si son style vous convient, elle peut constituer une bonne compagne et à bon prix.

FORD MONDEO IV		Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.0 Ecoboost 125	125	7,4	Un bloc à 3 cylindres impossible à trouver en occasion. Depuis l'arrivée de cette 4 <sup>e</sup> génération, les automobilistes se sont tournés vers l'essence hybride.
	1.5 Ecoboost 160	160	5,8 <sup>(1)</sup>	La proposition, elle aussi très rare, est honnête. Achetable sur le papier, mais son intérêt est limité, hormis peut-être son prix.
	Hybrid	187	6,5	Un bon attelage, économe à la pompe et très agréable à conduire. Le coffre est plus petit que sur les versions thermiques, mais le break SW gomme ce défaut. Mais si vous ne faites que de l'autoroute, l'hybride n'a aucun intérêt et le diesel s'impose.
Diesel	1.5 TDCi	120	6,6 <sup>(1)</sup>	Un diesel honnête, peut-être un peu juste pour la grande Mondeo. Comme les prix sont bas, autant viser l'étage supérieur.
	2.0 TDCi	150	6,6 (6,7 en BVA)	Voilà qui est déjà plus sérieux et mieux adapté à la taille et au poids de la Mondeo. Bonne combinaison avec la boîte automatique à double embrayage Powershift.
	2.0 TDCi	180/ 190	7,1 (180 ch 4WD)	Plus de tonus par le biais d'une cartographie différente, proposant également une transmission intégrale. Une version qui passe en EcoBlue 190 ch en 2019.
	2.0 TDCi biturbo	210	6,9	Deux turbos pour une version diesel sportive qui vaut le détour. Si vous achetez une Mondeo pour faire de longs trajets, c'est une bonne solution.

(1) Données constructeur.



## LES INFOS CLÉS

Essence :  
trop peu d'offres

Diesel : à partir de 12 000 €\*

Hybride rechargeable :  
à partir de 16 000 €\*

Génération : 4<sup>e</sup>

Commercialisation :  
octobre 2014

Restylage :  
évolutions au fil du temps

Type de carrosserie :  
berline et break

Nombre d'exemplaires en  
circulation : 20 000

\* Moins de 100 000 km.





## LA TECHNIQUE

## Moteur

Puissance maxi	187 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	173 Nm à 4000 tr/mn
Type	4 cylindres essence, turbo
Cylindrée	1998 cm <sup>3</sup> /7 CV
Transmission	aux roues AV
Boîte/nombre de rapports	BVA/6

## Châssis

Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques	215/60 R 16

## Dimensions

L/l/h/empattement	4,87/1,91/1,48/2,85 m
Poids/tractable freiné	1677 kg/NC

## LA CONDUITE

## Performances/Freinages

1000 m d.a.	30,2 s
0 à 100 km/h	9 s
90 à 130 km/h (en Drive)	7,4 s
Vitesse maxi	192 km/h
Freinage 50/90/130 km/h	10/32/65 m

## LA VIE À BORD

## Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	154/153 cm
Volume coffre	566 dm <sup>3</sup> (469 dm <sup>3</sup> en hybride)

## LE BUDGET

Assurance : 782 € <sup>(1)</sup>	Carte grise : 233,10 € <sup>(2)</sup>
----------------------------------	---------------------------------------

## Consommations

Moyenne	6,5 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,4/6,4/6,8 l/100 km
Autonomie/réservoir	815 km/51 l

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

## Coût de l'entretien

Amortisseurs AV <sup>(3)</sup>	282 €	Distribution	423 €
Amortisseurs AR <sup>(3)</sup>	282 €	Embrayage	461 €
Disques AV <sup>(3)</sup>	316 €	FAP <sup>(5)</sup>	non
Disques AR <sup>(3)</sup>	122 €	Pneus <sup>(3)</sup>	200 €
Plaquettes AV <sup>(4)</sup>	173 €	Feu AV <sup>(6)</sup>	328/416 €
Plaquettes AR <sup>(4)</sup>	99 €	Feu AR <sup>(6)</sup>	704/639 €
Filtre à air	30 €	Bouclier AV	613 €
Filtre à huile	18 €	Bouclier AR	496 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(3) La paire. (4) Le jeu. (5) Sur diesel uniquement.

(6) Droit et gauche.

## LE BILAN FIABILITÉ

Les conclusions de notre enquête sont plutôt bonnes en ce qui concerne la tranquillité d'usage. Ce n'est pas le sans-fautes, mais la partie électronique, toujours plus complexe, notamment sur les hybrides, n'affiche pas un taux d'avaries supérieur à la moyenne.

## LES PANNES

## IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

## MOTEURS DIESEL

Démarrage difficile, notamment à froid. Un défaut de la batterie (manque de puissance, usure rapide) peut être à l'origine de ce phénomène. Un rappel a eu lieu sur une pièce (un capteur) qui peut éventuellement avoir une incidence relative.

## VANNE EGR

Elle est chargée de la fonction "dépollution" des moteurs diesel, mais il arrive qu'elle s'encrasse ou se bouche. Le problème se manifeste le plus souvent par une perte de puissance ou par des à-coups de fonctionnement à l'accélération, plus particulièrement à bas régime. Une fumée noire à l'échappement peut aussi indiquer ce dysfonctionnement assez courant. Attention, une vanne EGR encrassée est synonyme de contre-visite au contrôle technique.

## AUTRES DÉFAILLANCES

## CARDANS

Bruits, usure et parfois desserrage... les trois problèmes sont liés. Une note technique a été éditée pour quelques exemplaires de la version hybride, mais ce souci affecte un plus grand nombre de voitures, généralement produites avant 2018.

## LES RAPPELS

## MAJEURS

## PHARES (JUILLET 2016)

Sur 3 461 Mondeo vendues en France entre octobre 2014 et juin 2016 (et 74 740 dans le monde), la fonction d'allumage automatique et de commutation entre feux de croisement et pleins phares peut se montrer défaillante. Le boîtier de gestion de la fonctionnalité doit être reprogrammé.

## BATTERIE (AOÛT 2019)

Le capteur de surveillance de batterie BMS (Battery Monitor Sensor) peut

## BOÎTE AUTOMATIQUE

La transmission Powershift offre un bon confort d'utilisation, mais peut être victime de bugs. À-coups de fonctionnement et passages des rapports désorganisés sont les avaries les plus couramment signalées. Il s'agit d'un défaut sur un capteur, qui nécessite le plus souvent un remplacement et une reprogrammation du boîtier de gestion de la boîte.

## FREIN À MAIN ÉLECTRIQUE

Sur les modèles construits jusqu'à la mi-2017, il arrive qu'il ne se désengage que partiellement, voire pas du tout. Une note correctrice a été envoyée au réseau en septembre 2017. Il s'agit d'un problème électronique, qui se résout par une reprogrammation du boîtier de gestion du frein à main électrique.

## CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

Risque d'usure prématurée, nécessitant son remplacement. Le dysfonctionnement se manifeste généralement par des bruits, voire des points durs dans le volant. Cependant, rien de dangereux.

se montrer défaillant. À l'origine, une potentielle fuite d'acide de batterie autour de la borne négative. Au fil du temps, du sulfate de cuivre peut, en effet, se former et affaiblir la résistance à la masse. Un court-circuit peut alors se produire et générer un incendie. Sur le marché français, 17 118 exemplaires sont concernés, ce qui signifie l'ensemble des Mondeo vendues en France à cette époque. Au niveau mondial, 321 899 voitures ont dû être corrigées.

## MINEURS

## TOIT EN VERRE (SEPTEMBRE 2018)

Sur un nombre très limité de modèles (seulement 159 exemplaires en France et 561 au total), le verre composant le toit panoramique peut ne pas correspondre aux normes du constructeur et se briser. L'opération en après-vente consiste à remplacer le toit en verre.

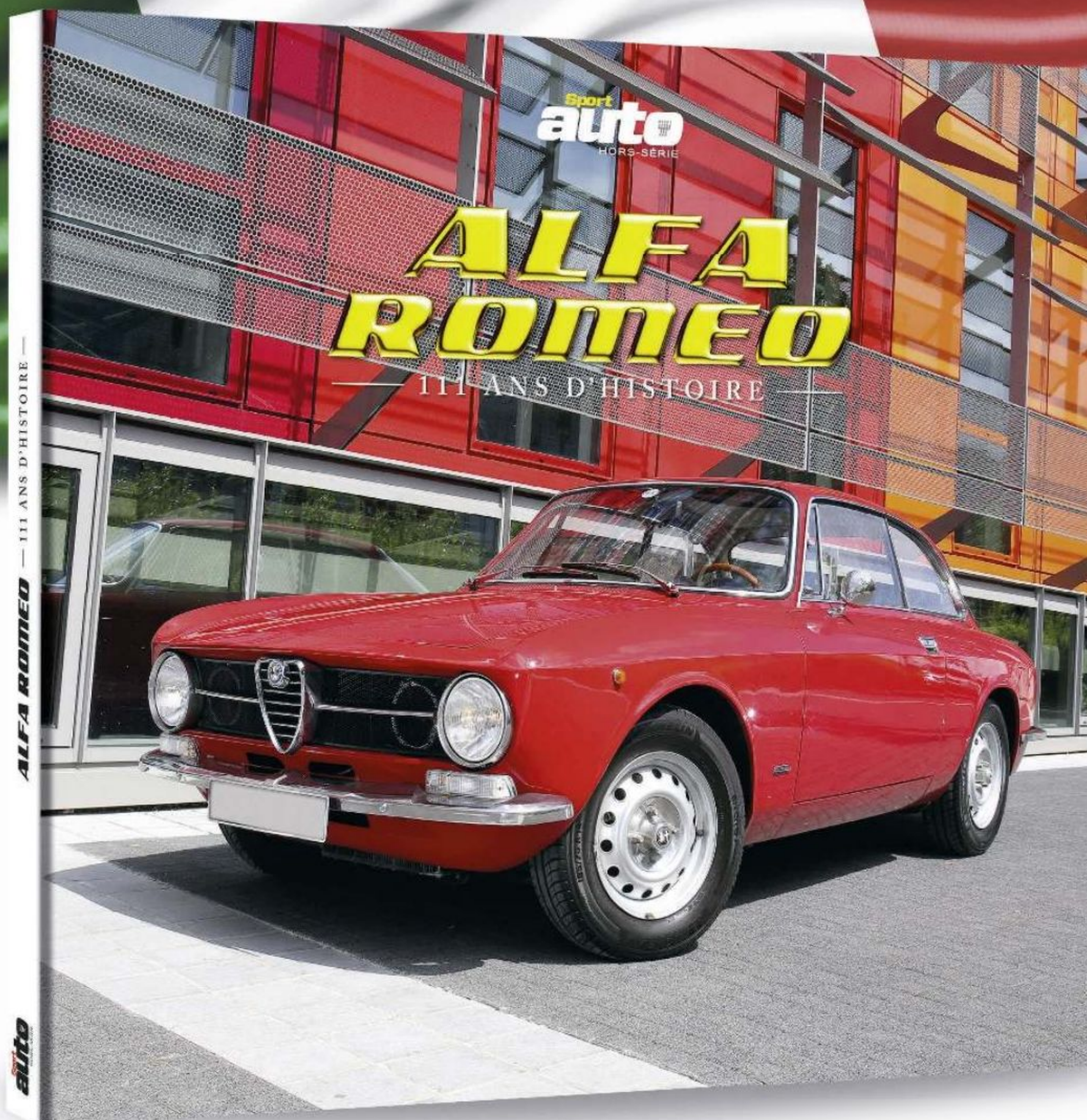
## BOÎTE DE VITESSES (AOÛT 2019)

En principe, ce rappel ne concerne pas les Ford Mondeo vendues en France, mais 9 329 exemplaires écoulés sur les autres

marchés. Si la voiture que vous visez a été importée, il convient de vérifier si cette action de rappel, qui consiste à repositionner des câbles liés à la boîte de vitesses 6F35, a bien été effectuée. Les acheteurs potentiels peuvent en savoir plus sur l'exemplaire qu'ils projettent d'acheter sur le site [www.etis.ford.com](http://www.etis.ford.com). Grâce au numéro de série figurant sur la carte grise, vous pourrez découvrir les programmes d'entretien pour chaque moteur, ainsi que les campagnes de rappel concernant la voiture qui vous intéresse.



# REVIVEZ 111 ANS D'HISTOIRE



*Ce hors-série unique vous invite à découvrir tous les modèles Alfa Romeo produits par la marque milanaise depuis 111 ans. Tous témoignent qu'une Alfa Romeo n'est pas une voiture comme les autres. Certaines, à l'image des élégants Spider Duetto et Coupé Bertone ou de la sublime Montreal, ont marqué à jamais l'histoire de l'automobile.*

***Laissez-vous embarquer dans la légende !***

**EN VENTE ACTUELLEMENT**

Suivez-nous sur



Pour une info en continu



# LE PRIX DU NEUF **aj**

ALFA ROMEO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	 2 370	23 950
1.6 JTDm 120 ch	6	 230	26 750
2.0 JTDm 170 ch Ti TCT	NC	 400	34 450
Surcoût Ti : "base" + 4 150 €			
Surcoût Sprint : Ti + 0 €			
Surcoût Veloce : Sprint + 3 450 €			

GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	 7 086	40 900
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto.	NC	 12 012	57 500
Quadrifoglio	41	 30 000	88 900
2.2 Diesel 136 ch Auto.	7	 125	37 200
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	8	 125	43 500
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	 125	45 500
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	 1 629	57 000
Surcoût Super : "base" + 4 400 €			
Surcoût Sprint : Super + 4 400 €			
Surcoût Sprint 110 ans : Sprint + 1 200 €			
Surcoût Ti : Sprint + 3 000 €			

STELVIO			
2.0T 200 ch Super Q4 Auto.	12	 18 905	51 100
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	 20 396	62 700
Quadrifoglio	NC	 30 000	98 000
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	 1 386	42 000
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	 1 504	49 100
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	 3 119	61 000
Surcoût Super : "base" + 4 700 €			
Surcoût Sprint : Super + 4 600 €			
Surcoût Sprint 110 ans : Sprint + 1 200 €			
Surcoût Ti : Sprint + 3 300 €			
Surcoût Veloce : Ti + 500 €			

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

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



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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1 SPORTBACK			
25 TFSI	5	0	21 500
30 TFSI Design	6	0	24 810
35 TFSI Design S tronic	7	 230	28 570
40 TFSI S line S tronic	11	 1 276	34 160
Surcoût Entry : "base" + 1 200 €			
Surcoût Design : "base" + 2 400 €			
Surcoût Advanced : Design + 1 100 €			
Surcoût Advanced 2 : Advanced + 0 €			
Surcoût S line : Advanced + 3 000 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €			
A1 CITYCARVER			
25 TFSI Design	5	0	25 400
30 TFSI Design	6	0	26 310
35 TFSI Design S tronic	8	 310	30 070
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €			

Q2			
30 TFSI	6	0	28 320
35 TFSI Design	8	 50	33 150
SQ2	19	 8 671	54 700
30 TDI	6	0	30 250
35 TDI Design S tronic	8	0	37 480
Surcoût Design : "base" + 2 800 €			
Surcoût Advanced : Design + 1 700 €			
Surcoût S line : Advanced + 2 300 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 1 600 €			
Surcoût S line Plus : Design Luxe + 1 100 €			

A3 SPORTBACK			
30 TFSI	8	0	28 630
30 TFSI Mild Hybrid S tronic	6	0	30 780
35 TFSI	8	0	29 640
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	0	31 790
S3	20	 6 724	56 740
40 TFSI e	8	 2 000	38 680
45 TFSI e Competition	8	 2 000	45 110
30 TDI	6	0	29 640
35 TDI S tronic	8	0	34 570
40 TDI S line Quattro S tronic	11	 400	45 980
Surcoût Design : "base" + 3 150 €			
Surcoût S line : Design + 4 650 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 900 €			

A3 BERLINE			
Surcoût : Sportback + 550 €			
TT			
40 TFSI S tronic	11	 818	43 040
45 TFSI S tronic	14	 1 629	48 290
TTS	19	 5 715	64 490
RS	28	 16 149	78 940
Surcoût S line : "base" + 5 400 €			

TT ROADSTER			
Surcoût : coupé + 3 030 €			
Q3			
35 TFSI	8	 360	35 280
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	 11 488	48 580
RS	29	 28 107	71 3300
45 TFSI e	8	 2 000	46 150
35 TDI	8	 50	38 210
40 TDI Design Quattro S tronic	10	 2 205	48 050
Surcoût Design : "base" + 2 900 €			
Surcoût S line : Design + 3 800 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €			

Q3 SPORTBACK			
35 TFSI	8	 540	38 280
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	 12 012	50 980
RS	29	 29 070	73 200
45 TFSI e	NC	 2 000	49 150
35 TDI	8	 50	41 210
40 TDI Design S tronic	10	 2 370	50 460
Surcoût Design : "base" + 2 300 €			
Surcoût S line : Design + 3 800 €			

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

A4			
35 TFSI Mild Hybrid	8	 125	34 350
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	 240	43 830
30 TDI Mild Hybrid S tronic	7	0	39 560
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	0	44 800
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	 75	47 250
S4 TDI	23	 1 901	76 160
Surcoût Design : "base" + 3 600 €			
Surcoût S line : Design + 5 225 €			
Surcoût Avus : S line + 1 400 €			

A4 AVANT			
RS4	34	 30 000	96 940
Surcoût : berline + 1 700 €			

A4 ALLROAD			
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16	 6 724	53 630
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11	 330	52 550
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Design Tiptronic	17	 7 086	59 990
Surcoût Avus : Design + 7 500 €			





A5 COUPÉ			
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	 230	47 040
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	 230	50 710
RS 5	34	 21 966	97 570
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	0	49 220
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	 75	52 150
S5 TDI	23	 6 039	81 410
Surcoût S line : Design + 6 300 €			
Surcoût Avus : S line + 1 100 €			

A5 SPORTBACK			
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	 210	43 440
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	 280	50 710
RS 5	34	 25 349	97 570
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	0	45 620
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	 150	52 150
S5 TDI	23	 6 724	81 410
Surcoût Design : "base" + 3 600 €			
Surcoût S line : Design + 6 300 €			
Surcoût Avus : S line + 1 100 €			

A5 CABRIOLET			
40 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	11	 1 629	62 410
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	 10 011	69 030
S5	24	 19 641	86 680
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	 260	60 920
40 TDI 204 ch Mild Hybrid S line S tronic	11	 740	63 850
Surcoût Avus : S line - 620 €			

NOUVEAU Q5			
45 TFSI Mild Hybrid S line	16	 10 488	63 020
50 TFSI e Design	NC	0	62 990
55 TFSI e S line	NC	0	70 950
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	 400	49 890
40 TDI Mild Hybrid Design	11	 2 544	55 880
50 TDI Mild Hybrid S line Quattro Tiptronic	17	 25 349	70 430
SQ5 TDI	22	 27 166	80 800
Surcoût Design : "base" + 3 100 €			
Surcoût S line : Design + 4 900 €			
Surcoût Avus : S line + 4 000 €			

Q5 SPORTBACK			
SQ5 TDI	22	 27 166	83 500

A6			
45 TFSI S tronic	14	 1 761	55 150
50 TFSI e Quattro	12	0	63 150
55 TFSI e Compétition Quattro	12	0	74 300
35 TDI S tronic	8	 190	49 300
40 TDI S tronic	11	 190	52 850
S6 TDI	23	 18 188	85 460
Surcoût S line : "base" + 7 900 €			
Surcoût Avus : S line + 500 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €			



216d Premiere	6	0	31 150
218d Premiere	7	0	33 250
Surcoût Lounge : Premiere + 1 950 € à + 2 850 €			
Surcoût Sport : Lounge + 2 600 € à + 3 250 €			
Surcoût Luxury : Sport + 1 350 € à + 1 400 €			
Surcoût M Sport : Sport + 1 150 € à + 1 500 €			
SÉRIE 2 GRAN TOURER			
Surcoût : Active Tourer + 1 550 € à + 2 000 €			
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ			
218i	7	0	31 150
220i	9	M	125 37 350
M235i xDrive	19	M	1 761 55 550
216d	6	0	33 850
218d	8	0	34 050
220d	10	0	40 250
Surcoût M Sport : "base" + 6 350 €			
X1			
sDrive18i Lounge Auto.	7	M	210 33 950
sDrive20i Lounge DKG	11	M	400 40 550
xDrive25e Lounge	17	B	2 000 46 750
sDrive16d Lounge	6	0	34 500
sDrive18d Lounge	8	0	37 100
xDrive20d Lounge	10	M	400 44 500
Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €			
X2			
sDrive18i Premiere	7	M	170 34 050
sDrive20i Premiere	11	M	310 40 650
M35i Auto.	19	M	3 119 58 200
xDrive25e Premiere	7	B	2 000 48 300
sDrive16d Premiere	6	0	34 450
sDrive18d Premiere	8	0	37 200
xDrive20d Premiere Auto.	10	M	330 44 550
Surcoût Lounge : Premiere + 5 050 €			
Surcoût M Sport : Lounge + 2 350 € à + 2 750 €			
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €			
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 COUPÉ			
840i xDrive	23	M	12 012 102 100
M850i xDrive	49	M	30 000 129 150
M8 Competition	55	M	30 000 173 450
840d xDrive	20	M	1 901 104 300
Surcoût M Sport : "base" + 5 300 €			
Surcoût M Sport Technic : M Sport + 4 150 €			
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ			
Surcoût : coupé - 1 750 € à - 3 050 €			
SÉRIE 8 CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 8 000 €			
X5			
xDrive40i Lounge Auto.	23	M	17 490 75 000
M50i	44	M	30 000 98 550
M Competition	56	M	30 000 145 400
xDrive45e Lounge	15	0	84 350
xDrive25d Lounge	12	M	7 086 66 050
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	3 784 73 100
xDrive40d Lounge	22	M	8 254 78 300
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €			
X6			
xDrive40i Lounge	23	M	16 149 81 700
M50i	44	M	30 000 101 800
M Competition	56	M	30 000 148 200
xDrive30d Lounge	16	M	3 552 79 800
xDrive40d Lounge	2	M	8 254 85 000
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €			
Surcoût M Sport : xLine + 850 €			
NOUVEL IX			
xDrive40	NC	0	86 250
xDrive50	NC	0	103 500
X7			
xDrive40i	23	M	30 000 98 000
M50i	44	M	30 000 121 550
xDrive40d	22	M	16 149 97 000
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €			
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €			

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**

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
ë-C4 136 ch Feel	4	B	7 000 35 600
Surcoût Feel : Live + 2 500 €			
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 700 €			
Surcoût Shine : Feel Pack + 900 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 200 €			
GRAND C4 SPACETOURER			
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	M	190 30 300
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	6	0	32 500
2.0 BlueHDi 160 ch Shine Auto.	9	M	650 38 750
Surcoût Shine : Feel + 2 650 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 500 €			
C5 AIRCROSS			
1.2 PureTech 130 ch Live	7	M	310 26 050
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







STONIC			
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	0	19 690
1.0 T-GDi 120 ch MHEV Active	6	0	22 790
Surcoût Active : Motion + 1 800 €			
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €			
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 800 €			
E-SOUL			
136 ch Motion	1	B	7 000 36 090
204 ch Motion	1	B	7 000 40 090
Surcoût Active : Motion + 2 000 €			
Surcoût Design : Active + 2 000 €			
Surcoût Premium : Design + 2 000 €			
CEED			
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	0	21 690
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	0	22 190
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	0	25 290
GT DCT	11	M	1 901 33 990
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7	0	25 990
Surcoût Active : Motion + 2 100 €			
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €			
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 300 €			
CEED SW (BREAK)			
Hybride Rechargeable Active	5	B	2 000 36 590
Surcoût : 5 portes + 1 000 €			
PROCEED			
1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6	0	28 290
1.5 T-GDi 160 ch GT Line	8	0	29 290
GT DCT	12	M	1 901 36 590
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €			
XCEED			
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	0	25 590
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	0	27 590
1.6 T-GDi 204 ch Premium DCT	11	M	1 629 37 190
Hybride Rechargeable Active	5	B	2 000 36 590
1.6 CRDi 136 ch MHEV Active	7	0	32 090
Surcoût Active : Motion + 900 €			
Surcoût Design : Active + 1 500 €			
Surcoût Premium : Design + 5 000 €			
NIRO			
Motion	5	0	29 190
Eco plug-in Motion	4	B	2 000 36 190
e-Niro 136 ch Motion	1	B	7 000 37 100
e-Niro 204 ch Motion	1	B	7 000 41 100
Surcoût Active : Motion + 2 000 €			
Surcoût Design : Active + 2 000 €			
Surcoût Premium : Active + 2 000 €			
SPORTAGE			
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7	M	330 28 490
Surcoût Black Edition : Motion + 4 000 €			
Surcoût GT Line : Motion + 5 600 €			
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 600 €			
SORENTO			
Eco plug-in Motion	10	B	2 000 48 990
Surcoût Active : Motion + 4 000 €			
Surcoût Design : Active + 4 000 €			
Surcoût Premium : Design + 4 000 €			
STINGER			
GT	25	M	30 000 63 190

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

LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
RANGE ROVER EVOQUE			
P200 FlexFuel AWD Auto.	11	NC	46 050
P250 AWD Auto.	15	NC	50 300
P300 AWD Auto.	19	NC	54 950
P300e	11	NC	52 550
D165	9	NC	39 750
D200 AWD Auto.	11	NC	48 500
Surcoût S : "base" + 5 150 €			
Surcoût Nolita Edition : S + 4 200 €			
Surcoût SE : S + 5 300 €			
Surcoût HSE : SE + 5 100 €			
Surcoût Autobiography : HSE + 7 500 €			

DISCOVERY SPORT			
P200 AWD Auto.	12	M	21 171 45 860
P300e	11	0	51 860
D165	9	NC	39 510
D165 MHEV AWD Auto.	9	NC	44 650
D200 AWD Auto.	11	NC	47 590
Surcoût S : "base" + 5 410 €			
Surcoût Urban Edition : S + 2 980 €			
Surcoût SE : S + 4 080 €			
Surcoût HSE : SE + 4 980 €			
DISCOVERY			
P300	19	NC	61 600
P360	24	NC	67 800
D250	14	NC	62 600
D300	19	NC	67 600
Surcoût S : "base" + +6 100 €			
Surcoût SE : S + 4 400 €			
Surcoût HSE : SE + 7 800 €			
RANGE ROVER VELAR			
P250	16	M	22 761 58 900
P400	28	NC	71 500
P400e	19	NC	71 900
D200	11	NC	61 600
D300	19	NC	69 300
Surcoût S : "base" + +6 400 €			
Surcoût SE : S + 4 100 €			
Surcoût Edition : SE + 7 600 €			
Surcoût HSE : SE + 9 600 €			
DEFENDER 90			
P300	19	NC	55 000
P400	28	NC	64 100
D200	11	NC	51 800
D250	14	NC	56 000
D300	19	NC	61 300
Surcoût S : "base" + 5 800 €			
Surcoût SE : S + 3 700 €			
Surcoût HSE : SE + 5 900 €			
Surcoût First Edition : HSE + 700 €			
Surcoût X : HSE + 20 100 €			
DEFENDER 110			
Surcoût : 90 + 5 800 €			
P400e	19	NC	73 400
RANGE ROVER SPORT			
2.0 Si4 300 ch S	21	M	30 000 71 200
P400 SE	NC	NC	90 800
5.0 S/C 525 ch HSE Dynamic	43	M	30 000 102 800
SVR	51	M	30 000 136 900
P400e SE	18	0	91 700
D250 S	NC	NC	74 000
D300 SE	NC	NC	82 900
D350 HSE Dynamic	NC	NC	99 300
Surcoût SE : S + 3 600 €			
Surcoût HSE : SE + 5 900 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €			
Surcoût HSE Silver : HSE + 6 300 €			
Surcoût HSE Dynamic Stealth Edition : HSE Dynamic + 6 900 €			
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dynamic + 13 200 €			
Surcoût SVE Carbon Edition : SVR + 17 900 €			
RANGE ROVER			
P400 HSE	NC	NC	115 200
5.0 S/C 525 ch Vogue	45	M	30 000 129 900
SVAutobiography Dynamic	50	M	30 000 182 400
P400e Vogue	18	0	125 700
D300 HSE	NC	NC	109 000
D350 Vogue	NC	NC	123 800
Surcoût Vogue : HSE + 8 600 €			
Surcoût Westminster : Vogue + 6 700 €			
Surcoût Westminster Black : Westminster + 1 200 €			
Surcoût Autobiography : Vogue + 18 900 €			
Surcoût 50th Anniversaire : Autobiography + 11 910 €			
Surcoût SVAutobiography Dynamic : Autobiography + 49 900 €			
Surcoût SVAutob. Dyn. Stealth Edition : SVAutob. Dyn. + 3 700 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	7	0	36 990
300e Pack	4	B	2 000 49 990
Surcoût Pack : "base" + 1 000 €			
Surcoût Luxe : Pack + 4 000 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 3 500 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 8 500 €			
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 500 €			
RC			
F	37	M	30 000 89 990
Surcoût Track Edition : F + 30 000 €			

NX			
300h Pack	8	M	1 504 45 990
Surcoût Design : Pack + 3 000 €			
Surcoût Luxe Plus : Design + 4 000 €			
Surcoût Executive Innovation : Luxe Plus + 7 200 €			
Surcoût F-Sport Executive : Luxe Plus + 7 100 €			
ES			
300h	9		0 49 990
Surcoût Luxe : "base" + 4 500 €			
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 7 000 €			
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 4 000 €			
RX			
450h Pack	15	M	3 784 68 990
Surcoût Luxe : Pack + 6 500 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €			
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €			
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €			
RX L			
Surcoût : RX + 3 000 €			
LS			
500h	19	M	5 105 102 990
Surcoût Executive + : "base" + 34 000 €			
Surcoût Executive Innovation : Executive + 6 000 €			
LC			
500 Sport+	35	M	30 000 124 990
500h Executive	19	M	7 086 114 990
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €			
LC CABRIOLET			
500 Sport+	35	M	30 000 130 990

MASERATI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GHIBLI			
3.0	23	M	30 000 75 200
S Q4	31	M	30 000 91 950
Diesel	17	M	16 810 71 350
Surcoût Granlusso : "base" + 11 750 €			
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €			
LEVANTE			
Q4	25	M	30 000 81 250
S Q4	33	M	30 000 95 250
GTS	45	M	30 000 138 000
Trofeo	51	M	30 000 158 000
Diesel	18	M	30 000 76 200
Surcoût Granlusso : "base" + 13 700 €			
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €			
Surcoût Royale : Gransport + 20 200 €			
QUATTROPORTE			
S Q4	30	M	30 000 119 650
Diesel	17	M	18 188 103 550
Surcoût Granlusso : "base" + 11 650 €			
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €			

MAZDA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
2			
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch 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 €			
CX-3			
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 €			
MAZDA3 (5 PORTES)			
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6		0 24 900
2.0 SkyActiv-X M Hyb. 186 ch Sportline	NC		NC 31 600
Surcoût Style : "base" + 2 300 €			
Surcoût Sportline : Style + 1 900 €			
Surcoût Inspiration : Sportline + 300 €			
Surcoût Exclusive : Sportline + 1 400 €			
MAZDA3 BERLINE			
Surcoût : 5 portes + 0 €			
CX-30			
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	M	75 26 900
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 186 ch Sportline	NC		NC 34 000
Surcoût Style : "base" + 2 900 €			
Surcoût Sportline : Style + 1 900 €			
Surcoût Inspiration : Sportline + 300 €			
Surcoût Exclusive : Inspiration + 1 800 €			
NOUVEAU MX-30			
e-SkyActiv 143 ch	NC	B	7 000 33 900
Surcoût Modern Confidence : "base" + 3 900 €			
Surcoût Industrial Vintage : Modern Confidence + 0 €			
MX-5			
1.5 SkyActiv-G 132 ch 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 €			



CLASSE C COUPÉ				
200 Avantgarde Line Auto.	10		280	46 350
43 AMG 4Matic Auto.	29		30 000	76 000
63 AMG S Auto.	42		30 000	111 800
220 d Avantgarde Line Auto.	10		0	49 850
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	14		360	55 850
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 850 €				
CLASSE C CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 800 €				
GLC				
43 AMG 4Matic	25		30 000	73 000
63 AMG S 4Matic+	42		30 000	112 000
300 e Avantgarde Line 4Matic	10		0	62 000
200 d Avantgarde Line	9		360	54 450
220 d Avantgarde Line 4Matic	11		400	58 300
300 d Avantgarde Line 4Matic	14		1 761	60 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	22		7 084	68 700
300 de Avantgarde Line 4Matic	10		0	63 800
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 000 €				
GLC COUPÉ				
43 AMG 4Matic	25		30 000	76 600
63 AMG S 4Matic+	42		30 000	115 600
300 e AMG Line 4Matic	10		0	67 300
220 d AMG Line 4Matic	11		740	63 900
300 d AMG Line 4Matic	14		2 544	66 400
400 d AMG Line 4Matic	22		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		18 641	91 650
63 S AMG 4Matic+	NC		18 641	139 800
300 e Avantgarde Line	NC		0	63 450
220 d Avantgarde Line	NC		125	56 600
400 d Avantgarde Line 4Matic	NC		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		1 901	64 900
CLASSE E COUPÉ				
300 AMG Line	NC		1 761	66 000
53 AMG 4Matic+	NC		19 641	96 800
220 d AMG Line	NC		150	63 100
400 d AMG Line 4Matic	NC		4 279	78 800
CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 900 €				
CLS				
53 AMG 4Matic+	NC		21 171	100 600
220 d AMG Line+	NC		230	75 150
400 d AMG Line+ 4Matic	23		4 279	95 000
GLE				
450 Avantgarde Line	25		17 490	79 950
53 AMG 4Matic+	33		30 000	96 650
63 S AMG 4Matic+	NC		30 000	149 150
350 e Avantgarde Line	NC		0	82 600
300 d Avantgarde Line	15		8 254	69 700
350 d Avantgarde Line	17		7 851	70 700
400 d Avantgarde Line	22		9 103	76 700
350 de Avantgarde Line	NC		0	83 200
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 300 €				
GLE COUPÉ				
400 4Matic Auto.	NC		30 000	74 900
43 AMG 4Matic Auto.	26		30 000	91 600
63 AMG 4Matic Auto.	48		30 000	134 500
63 S AMG 4Matic Auto.	51		30 000	145 000
350 d 4Matic Auto.	16		30 000	72 700
Surcoût Executive : "base" + 6 100 €				
Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €				
CLASSE S				
350d Executive	NC		15 506	100 600
400d Executive 4Matic	NC		21 171	107 800
Surcoût AMG Line : Executive + 7 350 €				
SL				
400 Auto.	25		20 396	106 750
500 Executive Auto.	35		30 000	136 650
Surcoût Executive : "base" + 7 900 €				
GLS				
580 Executive	NC		30 000	125 100
63 AMG 4Matic+	NC		30 000	164 750
400 d Executive	22		21 966	100 100
Surcoût AMG Line : Executive + 4 550 €				
AMG GT COUPÉ 4 P.				
43 4Matic+	26		30 000	107 800
53 4Matic+	33		30 000	124 800
63 S 4Matic+	58		30 000	175 450

AMG GT				
GT	35		30 000	132 050
GT S	41		30 000	151 050
GT C	47		30 000	162 850
GT R	52		30 000	179 650
GT R Pro	NC		30 000	223 450

AMG GT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 12 700 €				

CLASSE G				
500 Executive Line Auto.	32		30 000	116 350
63 AMG Auto.	51		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		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		125	27 900
Cooper S	11		740	32 200
John Cooper Works	20		1 629	45 000
One D	6		0	28 900
Cooper D	8		0	30 900
Cooper SD	10		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		210	27 400
Cooper	7		240	29 400
Cooper S	11		540	34 100
John Cooper Works	NC		NC	46 900
Cooper SE	6		2 000	40 600
One D	6		0	30 400
Cooper D	8		0	32 400
Cooper SD	10		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		2 000	39 990
Surcoût Intense : Invite + 3 500 €				
Surcoût Intense Edition : Intense + 1 500 €				
Surcoût Instyle : Intense + 4 000 €				

NISSAN				
--------	--	--	--	--

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

TYPE	CV	B/M *	PRIX
MICRA			
1.0 IG-T 92 ch Visia Pack	5	0	16 990
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 700 €			
Surcoût Made in France : Acenta + 1 200 €			
Surcoût N-Sport : Acenta + 2 300 €			
Surcoût Tekna : N-Sport + 0 €			
JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6	0	20 490
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €			
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût Enigma : N-Connecta + 3 550 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 000 €			
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €			

LEAF				
150 ch Visia	6		7 000	33 900
217 ch Acenta	6		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		260	28 990
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8		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		1 276	36 700
Surcoût N-Tec : N-Connecta + 600 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 600 €				

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

GT-R				
3.8 570 ch Premium Edition	49		30 000	103 000
Nismo	53		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	
------	--



508				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack Auto.	NC	<div></div>	50	35 300
1.6 PureTech 180 ch Active Pack Auto.	10	<div></div>	310	37 300
1.6 PureTech 225 ch GT Pack Auto.	13	<div></div>	1 276	48 800
HYbrid 225 ch Allure Pack	8	<div></div>	2 000	46 500
Peugeot Sport Engineered	NC		0	67 100
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	6		0	37 300
Surcoût Allure Pack : Active Pack + 2 900 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 2 100 €				
Surcoût GT Pack : GT + 3 000 €				
508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				
RIFTER				
1.2 PureTech 110 ch Active Pack	7	<div></div>	310	23 700
1.2 PureTech 130 Allure Pack Auto.	7	<div></div>	1 629	28 750
1.5 BlueHDi 100 ch Active Pack	5	<div></div>	280	24 650
1.5 BlueHDi 130 Style	7	<div></div>	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	<div></div>	15 506	56 010
T	19	<div></div>	16 149	66 890
S	24	<div></div>	28 107	70 580
GTS 4.0	30	<div></div>	30 000	84 620
GT4	32	<div></div>	30 000	99 379
718 BOXSTER				
2.0	19	<div></div>	15 506	60 049
T	19	<div></div>	16 149	68 929
S	24	<div></div>	29 070	72 620
GTS 4.0	30	<div></div>	30 000	86 660
Spyder	32	<div></div>	30 000	96 500
Edition 25 ans	NC		NC	96 918
911 COUPÉ (TYPE 992)				
Carrera	27	<div></div>	30 000	106 334
Carrera S	34	<div></div>	30 000	123 935
Turbo	51	<div></div>	30 000	188 135
Turbo S	61	<div></div>	30 000	221 135
GT3	NC		NC	170 014
911 TARGA (TYPE 992)				
4	27	<div></div>	30 000	130 655
4S	34	<div></div>	30 000	146 255
911 CABRIOLET (TYPE 992)				
Carrera	27	<div></div>	30 000	122 734
Carrera S	34	<div></div>	30 000	138 334
Turbo	51	<div></div>	30 000	201 815
Turbo S	61	<div></div>	30 000	234 814
TAYCAN				
Propulsion	NC		0	86 254
4S	8		0	109 414
Turbo	10		0	156 334
Turbo S	10		0	189 934
PANAMERA				
2.9	21	<div></div>	30 000	95 597
4S	NC	<div></div>	30 000	120 317
GTS	37	<div></div>	30 000	142 756
Turbo S	58	<div></div>	30 000	187 036
4 E-Hybrid	NC		0	115 276
4S E-Hybrid	33		0	132 316
Turbo S E-Hybrid	NC		0	193 037
PANAMERA SPORT TURISMO				
Surcoût : berline + 2 880 € à + 13 320 €				
MACAN				
2.0	16	<div></div>	30 000	62 779
S	25	<div></div>	30 000	68 419
GTS	26	<div></div>	30 000	81 020
Turbo	33	<div></div>	30 000	94 939
CAYENNE				
3.0	24	<div></div>	30 000	78 657
S	34	<div></div>	30 000	96 297
GTS	35	<div></div>	30 000	116 337
Turbo	47	<div></div>	30 000	145 977
E-Hybrid	21		0	94 853
Turbo S E-Hybrid	42		0	175 377
CAYENNE COUPÉ				
3.0	23	<div></div>	30 000	85 737
S	33	<div></div>	30 000	101 817
GTS	35	<div></div>	30 000	120 772
Turbo	46	<div></div>	30 000	151 497
E-Hybrid	20		0	99 667
Turbo S E-Hybrid	42		0	179 097

RENAULT				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
TWINGO				
1.0 SCe 65 ch Life	4		0	12 350
Electric Life	2	B	5 765	21 350
Surcoût Zen : Life + 2 050 €				
Surcoût Limited : Zen + 0 €				
Surcoût Intens : Zen + 1 200 €				
Surcoût Vibes : Intens + 1 000 €				
ZOE				
R110 Life	1	B	7 000	32 500
R135 Zen	1	B	7 000	34 800
Surcoût Zen : Life + 1 700 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 000 €				
CLIO V				
1.0 SCe 65 ch Life	4		0	15 300
1.0 TCe 90 ch Zen	5		0	19 050
E-Tech 140 ch Zen	5		0	23 400
Surcoût Zen : Life + 2 500 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 400 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 1 400 €				
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 900 €				
CAPTUR				
1.0 TCe 90 ch Zen	5		0	21 750
1.3 TCe 140 ch Zen	7		0	23 600
E-Tech 145 ch Zen	5		0	27 100
E-Tech plug-in 160 ch Intens	5	B	2 000	34 850
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 200 €				
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 500 €				
MÉGANE				
1.3 TCe 140 ch Intens	7		0	29 000
R.S. EDC	NC	M	9 550	42 900
1.5 Blue dCi 115 ch Limited	6		0	29 200
Surcoût Intens : Limited + 1 400 €				
Surcoût Edition One : Intens + 3 800 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 4 000 €				
Surcoût R.S. Trophy : R.S. + 5 000 €				
MÉGANE ESTATE				
E-Tech plug-in Hybride 160 ch Intens	5	B	2 000	39 500
Surcoût : berline + 1 000 €				
SCÉNIC				
1.3 TCe 115 ch Zen	6	M	260	28 900
1.3 TCe 140 ch Limited	7	M	260	32 100
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	400	36 600
Surcoût Black Edition : Intens + 2 400 €				
GRAND SCÉNIC				
Surcoût : Scénic + 600 €				
KADJAR				
1.3 TCe 140 ch Zen	8	M	260	29 300
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	9	M	240	35 800
1.5 Blue dCi 115 ch Team Rugby	6		0	20 990
Surcoût Limited : Zen + 1 600 €				
Surcoût Intens : Zen + 3 500 €				
Surcoût Black Edition : Intens + 2 400 €				
NOUVEL ARKANA				
1.3 TCe 140 ch Zen EDC	NC		0	29 700
E-Tech 145 ch Zen	NC		NC	31 200
Surcoût Intens : Zen + 2 400 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 600 €				
TALISMAN				
1.3 TCe 140 Zen	7	M	50	34 800
1.3 TCe 160 ch Zen EDC	8	M	125	37 300
2.0 Blue dCi 160 ch Limited EDC	8	M	540	39 300
2.0 Blue dCi 190 ch Intens EDC	10	M	540	44 800
Surcoût Limited : Zen + 700 €				
Surcoût Intens : Zen + 3 500 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 6 700 €				
TALISMAN ESTATE				
Surcoût : berline + 1 200 €				
KOLEOS				
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	818	43 100
2.0 Blue dCi 190 ch Intens X-Tronic 4x4-i	10	M	4 543	47 400
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €				
ESPACE				
2.0 Blue dCi 160 ch Zen	8	M	3 552	47 000
2.0 Blue dCi 190 ch Intens	10	M	4 026	54 500
Surcoût Intens : Zen + 5 000 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 700 €				
ROLLS-ROYCE				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Ghost	49	M	30 000	291 600
Ghost Black Badeg	NC	M	30 000	343 770
Wraith	NC	M	30 000	314 400
Wraith Black Badge	NC	M	30 000	367 200

Dawn	NC	M	30 000	351 000
Dawn Black Badge	NC	M	30 000	403 800
Phantom	NC	M	30 000	456 000
Cullinan	NC	M	30 000	330 000
Cullinan Black Badge	NC	M	30 000	384 600
SEAT				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Mii (5 PORTES)				
electric	2	B	5 918	21 920
Surcoût Plus : "base" + 1 150 €				
IBIZA				
1.0 80 ch Référence	4		0	16 190
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5		0	18 420
1.0 EcoTSI 110 ch Style	6		0	19 120
1.5 TSI ACT 150 ch FR DSG	8	M	190	25 290
Surcoût Style : Référence + 1 710 €				
Surcoût Urban : Style + 950 €				
Surcoût Xcellence : Style + 1 470 €				
Surcoût FR : Xcellence + 1 900 €				
Surcoût FR Xclusive : FR + 2 680 €				
ARONA				
1.0 EcoTSI 95 ch Référence	5		0	16 900
1.0 EcoTSI 110 ch Style	6		0	21 300
1.5 TSI ACT 150 ch FR	7		0	27 000
Surcoût Style : Référence + 3 800 €				
Surcoût Urban : Style + 1 385 €				
Surcoût Xcellence : Style + 2 800 €				
Surcoût FR : Xcellence + 1 000 €				
LEON				
1.0 TSI 110 ch Référence	6		0	21 490
1.0 eTSI 110 ch Style DSG	6		0	25 990
1.5 TSI 150 ch Xcellence	8		0	28 490
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8		0	30 490
eHybrid 204 ch Xcellence	8	B	2 000	34 950
2.0 TDI 115 ch Référence	6		0	24 990
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	30 740
Surcoût Style : Référence + 2 500 €				
Surcoût Urban : Style + 660 €				
Surcoût Xcellence : Style + 2 500 €				
Surcoût FR : Xcellence + 2 450 €				
LEON SPORTSTOURER				
Surcoût : 5 portes + 1 500 €				
ATECA				
1.0 TSI 110 ch Reference	6	M	150	23 900
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	240	29 000
2.0 TDI 115 ch Style	6		0	31 300
2.0 TDI 150 Style	8		0	33 100
Surcoût Style : Reference + 3 500 €				
Surcoût Urban : Style + 1 290 €				
Surcoût Xperience : Style + 4 270 €				
Surcoût FR : Xperience + 2 150 €				
TARRACO				
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	740	34 290
eHybrid 245 Xcellence	NC	B	2 000	46 770
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	230	37 290
2.0 TDI 200 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	3 331	46 820
Surcoût Urban : Style + 1 530 €				
Surcoût Xcellence : Style + 4 180 €				
Surcoût FR : Xcellence + 1 920 €				
SKODA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
FABIA				
1.0 MPI 60 ch Clever	4		NC	16 540
1.0 TSI 95 ch Clever	5		NC	18 340
Surcoût Monte-Carlo : Clever + 500 €				
FABIA COMBI (BREAK)				
Surcoût : berline + 600 €				
Surcoût Style : Monte-Carlo + 510 €				
KAMIQ				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 300
1.0 TSI Evo 110 ch Active	NC		NC	21 250
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 140
Surcoût Young Edition : Active - 800 €				
Surcoût Ambition : Active + 2 440 €				
Surcoût Scoutline : Ambition + 2 030 €				
Surcoût Style : Scoutline + 1 240 €				
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 870 €				
SCALA				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 330
1.0 TSI EVO 110 ch Active	NC		NC	21 330
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 170
Surcoût Ambition : Active + 2 440 €				
Surcoût Style : Ambition + 3 310 €				
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 850 €				



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

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

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

TOYOTA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
AYGO (5 PORTES)				
1.0 WT-i x-play	4		0	14 840
Surcoût x-look : x-play + 500 €				
Surcoût x-clusiv zen : x-look + 1 650 €				
YARIS				
1.0 WT-i 70 ch France	4		0	17 750
1.5 WT-i 120 ch France	5		0	18 950
GR Pack Premium	15	M	7 851	35 600
116h France	5		0	21 450
Surcoût Design : France + 1 500 €				
Surcoût Iconic : Design + 2 500 €				
Surcoût Collection : Iconic + 0 €				
Surcoût Première : Collection + 500 €				
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €				

C-HR				
1.8 Hybride Dynamic	4		0	30 500
2.0 hybride Edition	7		0	34 000
Surcoût Edition : Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Distinctive : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Graphic : Distinctive + 0 €				
Surcoût GR Sport : Graphic + 2 000 €				
Surcoût Collection : Graphic + 1 500 €				
COROLLA				
122h Active	4		0	28 250
184h Design	7		0	32 050
Surcoût Dynamic : Active + 800 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût GR Sport : Design + 1 200 €				
Surcoût Collection : GR Sport + 1 300 €				
COROLLA TOURING SPORTS				
Surcoût : berline + 1 000 €				
PRIUS				
Dynamic	4		0	30 950
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3	B	2 000	40 600
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 700 €				
Surcoût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €				
Surcoût Solar : Dynamic Pack Premium + 1 000 €				
PRIUS +				
136h Active	4		0	33 250
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €				
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €				
RAV4				
Hybride Active	9		0	37 900
Hybride Rechargeable Design AWD	9		0	52 650
Surcoût Dynamic : Active + 2 150 €				
Surcoût Lounge : Dynamic + 5 900 €				
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €				
Surcoût Black Edition : Lounge + 1 000 €				
NOUVELLE MIRAI				
Hydrogène	4	B	6 000	67 900
NOUVELLE CAMRY				
Hybride 218 ch Dynamic	9		0	39 100
Surcoût Design : Dynamic + 5 600 €				
Surcoût Lounge : Design + 3 100 €				
HIGHLANDER				
Hybride 244 ch Lounge AWD	10	M	1 276	62 500
LAND CRUISER (3 PORTES)				
204 D-4D LeCap	11	M	30 000	39 990
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	
UP! (5 PORTES)				
1.0 65 ch Lounge	4		0	15 00
GTI	6		0	19 690
e-Up! 2.0	2	B	6 410	23 740
Surcoût Active : Lounge + 600 €				
POLO				
1.0 80 ch	4		0	17 260
1.0 TSI 95 ch	5		0	18 170
1.0 TSI 110 Carat	6		0	22 685
1.5 TSI EVO 150 ch R-Line Exclusive DSG	8	M	330	27 750
Surcoût 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		150	26 710
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8		260	28 890
R	19		10 488	49 250
2.0 TDI 115 ch Lounge	6		150	30 630
2.0 TDI 150 ch Lounge	8		210	32 620
Surcoût Active : Lounge + 1 550 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 530 €				
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 000 €				
Surcoût R-Line : Carat Exclusive + 0 €				
T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 110 ch Style	6		280	34 540
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8		818	39 000
Surcoût R-Line : Style + 4 470 €				
GOLF				
1.0 TSI 110 ch Life	6			26 980
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6			29 850
1.5 TSI ACT 130 ch Life	7			28 600
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7			31 430
1.5 eTSI 150 ch Life DSG	8			32 665
GTI	14		2 726	43 210
GTI Clubsport 45	19		2 918	49 990
R	20		4 818	50 260
eHybrid 204 ch Style	8		2 000	40 710
GTE	8		2 000	45 665
2.0 TDI 115 ch	6			28 760
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8			35 100
GTD	11		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			29 345
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6			32 050
1.5 TSI 130 ch Life	7			30 985
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7			33 685
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8			36 995
2.0 TDI 115 ch Life	6			33 180
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8			37 210
Surcoût Style : Life + 2 060 €				
Surcoût R-Line : Style + 490 €				



# Passez au deux roues avec votre permis auto !

**TOP ventes**

## Auto Plus Scooters & motos

**PASSEZ AU DEUX ROUES AVEC VOTRE PERMIS AUTO**

**SPÉCIAL PERMIS B**

**AVEC VOTRE PERMIS AUTO TOUT EST PERMIS OU PRESQUE !**

**HORS-SÉRIE N°1**

### GUIDE DE L'ACHETEUR 2021

**TOUS LES MODÈLES DU MARCHÉ FRANÇAIS**

**NOUVEAU HORS-SÉRIE !**

**NOTRE SÉLECTION**

**ÉLECTRIQUE**  
▶ UNE OPTION SÉRIEUSE POUR LA VILLE  
▶ UNE OFFRE DE PLUS EN PLUS IMPORTANTE

**S'ÉQUIPER**  
▶ CASQUES, BLOUSONS, GANTS, CHAUSSURES  
**NEUF / OCCASION**  
▶ CE QU'IL FAUT SAVOIR

**LES MODÈLES PHARES À L'ESSAI THERMIQUES ET ÉLECTRIQUES**

**120 PAGES EXCLUSIVES**

**L 14647 - 88 H - F : 5,90 € - RD**

**VESPA GTS** **BRIXTON RAYBURN** **PEUGEOT TWEET** **HONDA FORZA**

En vente **actuellement**



**UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :**

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

**ISO 9001**  
BUREAU VERITAS  
Certification

N° FR020282-1



★★★★★  
**4.7/5**  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 2129 AVIS\*

*Ancien* **Moderne**

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

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

**Quattro**  
**ASSURANCES**

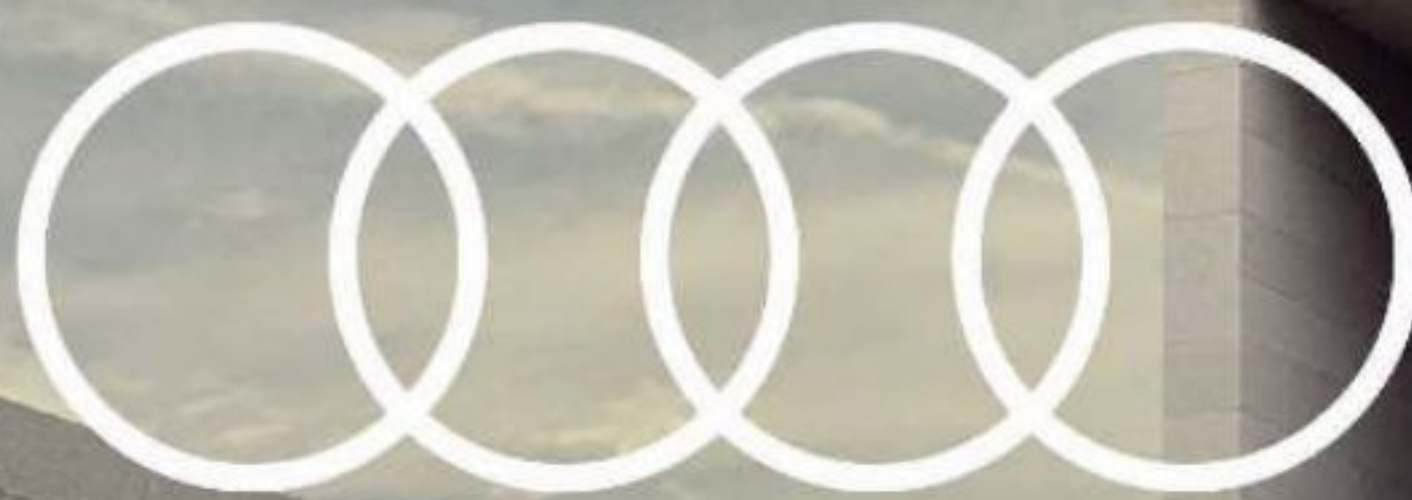
NOUS VOUS GARANTISSONS  
UN SUIVI PERSONNALISÉ

**ROULEZ ASSURÉ  
EN QUELQUES CLICS**

**05 65 100 100  
WWW.QUATTRO.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 4 500 € après déduction du bonus écologique de 2 000 €
[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 additionnelle. 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 additionnelle, 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 additionnelle 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-UQ9M0-22 ([www.orientas.fr](http://www.orientas.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)



# Pourquoi mon moteur s'encrasse

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



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

**LIQUI  
MOLY**  
Le propre de votre moteur



À découvrir dans notre prochain numéro

# N° 1085

du 3 juin 2021

FLORIAN GROUT



## 1<sup>er</sup> Essai : Mercedes EQA

Après l'EQC et en attendant l'EQS, Mercedes poursuit son offensive électrique par le bas avec le pendant de son plus petit SUV, le GLA. Mais même haut sur pattes, un engin 2 roues motrices électrique est-il bien raisonnable pour aller à la montagne ? Les belles routes autour du lac d'Annecy nous le diront.

## 1<sup>er</sup> Essai : Jeep Compass restylé

Vous adorez le jeu de 7 erreurs ? Le Jeep Compass aussi. Il s'offre un très, très léger repoudrage de nez. Mais promis, il réserve quelques surprises à bord avec une belle remise à niveau de ses technologies.



ALBERTO GIORGIO ALQUATI

FLORIAN GROUT



## Comparatif : la Dacia Spring face à ses rivales

Une voiture électrique neuve pour moins de 13 000 €, c'est possible. Merci l'État et merci Dacia. Mais une l'électrique à la sauce low cost n'impose-t-elle pas trop de concessions ? Pour le savoir, nous avons comparé la Spring aux autres petites citadines abordables, la Seat Mii et la Renault Twingo.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

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

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

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

## ÉDITEUR

ÉDITIONS MONDADORI AXEL SPRINGER (SNC)

40, avenue Aristide-Briand - 92220 Bagneux Cedex

Directeur de la publication : Gautier Normand

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

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.fr

E-mail: autojournal@reworldmedia.com

## RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (01 41 33 55 94)

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

Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly

Essais : 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 Fontelles

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

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

Trafic : Véronique Alex (01 41 33 50 56)

## MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54

Directeur de publicité : Marc Queille

Commerciale : Julie Aldabo

Assistante/maquettiste : Sylviane Ragusa

Maquettiste : Alexandre Guillard

## MARKETING

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

## ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud

Chef de produit : Agnès Tran

Directeur des ventes : Christophe Chantrel

Responsable diffusion marché : Philippe Merrien

## ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? **Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 03 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h).** Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - 59898 Lille Cedex 9. Abonnement France : 101,59 € (1 an, 25 numéros). Prix de vente incluant TVA à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 106,50 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 154,50 CHF (1 an, 25 numéros).

## FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat

Directrice de la fabrication : Isabel Delanoy

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

Responsable service prépresse : Sylvain Boularand

(01 41 33 29 88) Adjoint responsable service prépresse : Christophe Guérin (01 41 33 49 19)

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

## AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne

Taux de fibres recyclées : 0 %

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

Date du dépôt légal : mai 2021

Prix de vente : 3,90 €

Date de parution : 20 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](http://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 SEAT **Ateca** Urban



## Vivez intensément.

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

**SEAT Ateca Urban 1.0 TSI 110 ch BVM6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 6,4 - 6,6. Émissions de CO<sub>2</sub> WLTP (min - max g/km) : 146 - 150.**

À partir du 1<sup>er</sup> septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>. À partir du 1<sup>er</sup> septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC.

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

Conditions sur [seat.fr](http://seat.fr)