SEPM TOP ventes

Du 17 juin au 14 juillet 2021

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1086

VOLKSWAGEN POLO

AUDI A6 E-TRON

OPEL GRANDLAND

BMW SÉRIE 4 GRAN COUPÉ

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

Allemandes

Thermiques, hybrides ou électriques… elles osent tout !

FACE-À-FACE

Renault Captur E-Tech / Hyundai Kona Hybrid

Et si l'hybride simple était la bonne solution ?

1ER ESSAI

AUDI Q5 SPORTBACK

Plus d'élégance, mais pas moins de place

DOSSIER OCCASION

C'est l'été, roulez surclassé… sans vous ruiner !

ENQUÊTE

SURPRISE : LES DIESELS GARDENT LA COTE !

L 14595 - 1086 S - F: 3,90 € - RD

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

NOUVEAU

RENAULT ARKANA

hybride par nature

239€ à partir de /mois[1]

LLD sur 49 mois, 1er loyer de 3 200€
sous condition de reprise

4 ans de garantie, assistance 24/24 et entretien inclus pour 1€/mois[2]

© p.johall

modèle présenté : nouveau Renault arkana e-tech hybride r.s. line 145 avec option peinture métallisée à 308€/mois[3], sous condition de reprise, 1er loyer de 3 200 €, pack zen Renault inclus pour 1€/mois[2]. (1) exemple pour nouveau Renault arkana e-tech hybride zen 145. (1)(3) locations longue durée, hors assurances facultatives, sur 49 mois/40 000 km maximum, sous condition de reprise d'un véhicule roulant. restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. sous réserve d'étude et d'acceptation par diac, sa au capital de 415 100 500€ - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93160 noisy-le-grand - siren 702 002 221 rcs bobigny. (2) pack zen Renault comprenant l'entretien, l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1er des deux termes atteint) inclus dans le loyer pour 1€/mois. voir détail du pack zen en points de vente et sur renault.fr. offres non cumulables, réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'un nouveau Renault arkana neuf du **01/06/2021 au 31/07/2021**.

gamme nouveau Renault arkana : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) : 4,9/6,1. émissions co_2 min/max (g/km) (procédure wltp) : 111/138. sous condition d'homologation définitive.

Renault recommande Castrol

renault.fr

Une voiture mal entretenue, ça peut vous coûter bien plus qu'une voiture mal entretenue.

FORFAITS ECONOMY À PARTIR DE 99 €*
Le Service Entretien pour votre Volkswagen de plus de 5 ans.

Scannez pour découvrir nos offres

Prix client TTC (TVA : 20 %) conseillé au 01/01/2021, pièces et main-d'œuvre comprises. Offre réservée aux particuliers et non cumulable avec toute autre offre en cours, valable dans le réseau Volkswagen participant en France métropolitaine. Pour les modèles Fox, Polo essence de 2010 à 2014, Golf VI essence (hors moteurs 211-235 et 270 ch), Golf Plus de 2009 à 2014 essence (hors moteurs 122 ch) et New Beetle essence (hors moteurs de 102 ch). Offre comprenant le changement de l'huile 502 00/505 00 ou 505 01 tous les 15 000 km ou 1 an selon le modèle de véhicule, du filtre à huile, du bouchon et les contrôles prévus dans le plan d'Entretien Constructeur, pièces et main-d'œuvre incluses. **Economy : Économie.**

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons 832 277 370 – **DDB**

N° 1086
Du 17 juin au 14 juillet 2021

Renault Captur, Hyundai Kona : deux SUV hybrides non rechargeables/P. 48

BMW Série 4 i4/P. 16

SOMMAIRE

Découvrir

12 Nouveautés : le forcing allemand
Audi A6 e-tron; Porsche Macan; BMW Série 4 i4; BMW Série 4 Gran Coupé; BMW iX; Mercedes EQ; Opel Grandland; Opel Astra; Volkswagen Polo; Volkswagen ID Buzz…
30 **Lexus NX**

Comprendre

34 Occasion : **la cote des diesels en hausse**

Conduire

42 **Audi Q5 Crossback** 40 TDI 204 ch
48 **Renault Captur** 1.6 E-Tech 145 ch/ **Hyundai Kona** 1.6 GDI Hybrid 141 ch
56 **Citroën C3 Aircross** 1.2 PureTech 130 ch
60 Occasion : roulez surclassé !
BMW Série 3; Mercedes Classe C; Alfa Romeo Giulia; Skoda Superb; Volkswagen Arteon; Lexus GS; Audi A7 Sportback; Jaguar XF; Maserati Ghibli
68 **MG ZS** 143 ch
70 **Porsche 911** GT3 510 ch
74 Les Experts : **Dacia Spring** 44 ch
77 Le chef des essais vous répond

Vibrer

78 **Les femmes en course classique**
84 Le sport automobile aux **JO… virtuels !**
86 Rétro : **Peugeot 505** (1985)

S'offrir

93 Configurateur : **Peugeot 3008**
95 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
103 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces

Porsche 911 GT3/P. 70

Volkswagen Polo restylée/P. 26

Roulez surclassé en occasion : Jaguar XF/P. 67

Lexus NX/P. 30

Citroën C3 Aircross/P. p. 56

Audi Q5 Sportback/P. 42

MG ZS/P. 68

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…

NOUVEAU 3008
HYBRIDE RECHARGEABLE

Time to change

A partir de 29g de CO_2/km** - PEUGEOT i-Cockpit® avec système de vision de nuit *** - Jusqu'à 59 km d'autonomie en 100% électrique

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte WLTP (1) (en l/100 km) : de 1,2 à 1,4 ; **Émissions de CO_2 WLTP (1) (en g/km) : de 29 à 32.

(1) Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO_2 et d'autonomie indiquées sont conformes à la procédure d'essai WLTP sur la base de laquelle sont réceptionnés les véhicules neufs depuis le 01/09/2018. Cette procédure WLTP remplace le cycle européen de conduite (NEDC) qui était la procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO_2 mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO_2 et d'autonomie peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs, tels que : la fréquence de recharge, le style de conduite, la vitesse, les équipements spécifiques, les options, les types de pneumatiques, la température extérieure et le confort thermique à bord du véhicule. Veillez à vous rapprocher de votre point de vente pour plus de renseignements. Plus d'informations sur peugeot.fr. *** De série, en option ou indisponible selon version. Time to change = il est temps de changer. Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles

AH-008-VX

Audi Service

Vivez la ville à votre façon.

Audi electric kick scooter
powered by Segway*

À
899€(1)

Découvrez-la sur **Audi-shop.fr**
ou flashez le QR code

Envie de liberté ?

> 3 modes de conduite

> Jusqu'à 65 km d'autonomie(2)

> Récupération d'énergie au freinage pour une autonomie prolongée

Accessoires :

Casque taille M et L(3)

Sac de transport(4)

Sac en bandoulière(5)

* Trottinette électrique Audi conçue par Segway. (1) Tarif conseillé client au 20/11/2020, hors accessoires. Référence 89A-050-001. (2) L'autonomie réelle peut varier et dépend du style de conduite. (3) Références : taille M : 4KE-050-320 ; taille L : 4KE-050-320-A. Tarif : 100 €. (4) Référence 4KE-071-156. Tarif : 79 €. (5) Référence 4KE-071-156-A. Tarif : 40 €. Tarifs exprimés en TTC dans la limite des stocks disponibles. Pour tout renseignement, rapprochez-vous de votre conseiller client chez votre Partenaire Audi Service.

Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.

ÉDITO

ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 94 et sur www.kiosquemag.com

CLÉMENT CHOULOT

BOMBE À RETARDEMENT

Beaucoup d'entre vous, désormais, connaissent l'acronyme ZFE, pour Zone à faibles émissions. Il pourrait bien vite trouver une autre signification, et se muer en Zone à fort embrasement. Après l'expérience de l'écotaxe et de ses bonnets rouges, après l'irruption des gilets jaunes à la suite de l'augmentation du prix du gazole, il est assez sidérant que personne ne semble anticiper l'inévitable bronca liée aux ZFE. Le tout, à un an de l'élection présidentielle…

Croient-ils à ce point que cette mesure, lorsqu'elle entrera réellement en application, va passer sans une vague ? Se basent-ils sur l'absence actuelle de réaction, alors qu'elle est officiellement en vigueur depuis 2017 dans Paris, et début juin 2021 pour l'Île-de-France ? Ce serait faire preuve d'un incroyable aveuglement et d'un manque de sensibilité à la réalité de l'opinion. Soit les maux à l'origine des gilets jaunes et, qu'en haut lieu, on s'était promis de soigner en profondeur. Car près de la moitié des automobilistes concernés ne savent toujours pas de quoi il s'agit. Évidemment, si l'on interroge les habitants de l'Ile-de-France sur l'utilité d'interdire de circulation les véhicules polluants, on recueillera un large consensus. Mais il sera trompeur. Interrogeons les mêmes sur l'utilité d'interdire de circulation leur propre voiture. Les résultats risquent d'être différents. Tout cela explosera le jour où commencera vraiment l'application de la mesure, soit quand les premières amendes vont pleuvoir. Cela concerne plus de 240 000 véhicules immatriculés dans les 79 communes concernées, soit près de 12 % du parc. Une paille, et ce n'est qu'un début : en juillet 2022, avec l'interdiction des Crit'Air 3, plus de 640 000 véhicules y seront interdits ! Les ZFE lyonnaise et grenobloise font, pour l'instant, preuve de plus de discernement en visant uniquement les utilitaires. Le ministre des Transports a annoncé la mise en place de caméras de surveillance (et de verbalisation) des vignettes Crit'Air avant la fin de l'année, sur l'A86 qui ceinture la zone interdite. Si c'est bien le cas, ces caméras seront les détonateurs d'une déflagration incontrôlable.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Je me posais la question du rechargement dans les locations de vacances, avec ma "très chère" voiture électrique qui a fait le voyage de justesse : la location est à 330 km de chez moi. Surprise, je découvre dans les conditions générales de la location qu'il est interdit de brancher, entre autres, une voiture électrique. Il faudra donc que je trouve un quidam qui fera le voyage aller-retour de la location jusqu'à la borne la plus proche, ou que j'emporte une trottinette sur le toit, avec les bagages.

J-C Rocheteau

Cette contrainte, bien réelle, démontre que nous sommes encore loin de disposer de l'infrastructure indispensable à l'électrification généralisée, vers laquelle on nous pousse pourtant.

Mon coup de gueule du jour contre les consommations et les autonomies normalisées. NEDC vs WLTP ? Blanc bonnet et bonnet blanc ! On ne peut toujours pas se fier aux communications des constructeurs pour planifier ses voyages. J'en veux encore pour preuve votre article sur la Fiat 500 électrique dans le n° 1 084, où Mélina Priam se désole des 263 km d'autonomie, loin, très loin des 400 km annoncés. C'est lamentable !

Olivier Descroix

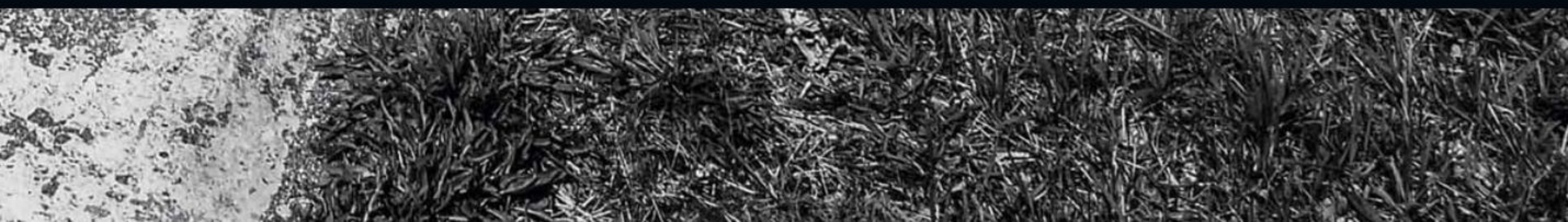
La norme WLTP se rapproche, certes, des conditions d'utilisation des automobilistes. Mais qu'il s'agisse de consommation ou d'autonomie électrique, le compte n'y est toujours pas. Raison de plus pour lire *L'Auto-Journal* et se fier à nos propres mesures, bien plus réalistes !

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

JEAN-CLAUDE AMILHAT

LA RONDE DE L'ARONDE

La Simca Aronde, jolie star française d'un constructeur aujourd'hui disparu, célèbre cette année ses 70 ans. Igor Bietry, Jean-Claude Amilhat, avec leurs complices Clément Brouzes et Jean-Jacques Lesage, ont eu envie de fêter l'événement à leur manière. En hommage aux records réalisés par Simca en 1957 (102 873 km à 112 ,8 km/h de moyenne), ils ont tourné 24 heures durant sur l'anneau de Montlhéry… avec une Aronde Montlhéry surnommée Josy. Igor et ses acolytes aiment bien baptiser leurs voitures et se lancer dans des projets gentiment loufoques, qu'il s'agisse de traverser la France avec Félicie, une Peugeot 202, ou de rejoindre les Alpes depuis Paris en plein hiver sur des vélomoteurs des années 50. Pas de record à l'arrivée cette fois, mais pas de panne non plus pour l'Aronde, revenue ronronner de jour comme de nuit sur le lieu historique de ses exploits.



LE FORCING ALLEMAND

Une pluie de nouveautés allemandes va rafraîchir votre été et animer les quatre saisons suivantes. Voici celles qui émergent de ce grand forcing. Une poussée qui va aller crescendo, comme l'œuvre de Vivaldi !

Par **Christophe Bonnaud** et **Nicolas Valeano**

Audi **A6 e-tron** P. 14

Porsche **Macan** P. 14

PHOTOS ADOBE STOCK

GERMAN!

Volkswagen **ID.Buzz** P. 28

BMW **i4** P. 17

Opel **Grandland** P. 22

AUDI

Audi A6 e-tron

À partir de **85 000 €***

Commercialisation : **2022**

* Estimation.

Berline pur jus

Ah ! La voiture électrique ! Le nirvana de ces années 2020 pour les architectes, designers et techniciens. Chez Porsche et Audi, l'éden a pour nom "PPE", la plate-forme développée sous la direction d'Audi en collaboration avec Porsche. Chez Audi, elle servira à l'A6 e-tron de série dès l'an prochain, mais aussi à l'A4 e-tron qui suivra un an plus tard. L'élément phare de ce nouveau soubassement technique est la présence d'un module de batterie d'environ 100 kWh avec une autonomie annoncée de plus de 700 km. Cette PPE pourra être combinée avec une seule machine électrique (à l'arrière) ou deux, pour servir les modèles Quattro. Dans ce cas, la puissance cumulée est de 350 kW, soit 475 ch avec un couple de 800 Nm. Grâce à la technologie 800 V, dix minutes suffisent pour recharger la batterie pour 300 km. Le seul point commun avec l'Audi A6 thermique actuelle, c'est la longueur de 4,96 m. Cette nouvelle architecture technique permettra à la future A6 d'abattre le 0 à 100 km/h en moins de 4 s sur les versions les plus puissantes. Autre atout des nouvelles voitures électriques : l'aérodynamique interne, moins perturbée par le refroidissement, qui permet d'afficher un Cx de 0,22. Pour demander moins à la climatisation, elle arborera une peinture "Heliosilver", toujours dans le but de réduire le CO_2.

PORSCHE

Porsche Macan

À partir de **78 000 €***

Commercialisation : **2023**

* Estimation.

Le premier SUV conçu chez Volkswagen sur la toute nouvelle plate-forme PPE (Audi-Porsche) devrait être le Macan 100 % EV, en 2023.

TOBIAS SAGEISTER

La berline Audi A6 e-tron, forte de ses deux motorisations électriques, revendiquera en haut de gamme pas moins de 475 ch!

Et aussi chez Audi...

L'année 2021 sera celle de l'Audi A4 e-tron, la plus accessible des Audi 100 % électriques, qui vient sur le marché des crossovers compacts avec deux silhouettes, dont la dynamique Sportback. Le Q4 e-tron sera suivi fin 2022 par le Q6 e-tron, sur la base du cousin Porsche Macan 100 % EV avec ses 475 ch. Mais avant, la limousine A8 enchérira son niveau d'équipements pour rétablir l'équilibre avec la nouvelle Mercedes Classe S. La RS 3 Sportback fait son apparition au catalogue avec le 2.5 TFSI de la RS Q3 Sportback et ses 400 ch.

Ne pas lâcher prise

Michael Steiner, membre du conseil exécutif de Porsche, a annoncé que la production du futur Macan débutera à la fin de l'année prochaine. Ce Macan sera 100 % électrique et viendra épauler l'actuel qui bénéficiera d'ici là d'un restylage. Les deux cohabiteront le temps nécessaire pour analyser le mix des ventes entre les deux chaînes de traction. Pour autant, la marche vers l'électrification de la gamme Macan est lancée et la conception de ce nouveau modèle sur la plate-forme PPE confirme que Porsche ne fera pas marche arrière. Cette technologie empruntée à l'A6 e-tron ci-dessus offrira entre autres la technologie 800 V et celle des recharges rapides, ainsi que des batteries jusqu'à 100 kWh. Sans oublier la technologie de paramétrage électronique de la transmission intégrale. Esthétiquement, le futur Macan électrique ne fera pas (trop) vieillir l'actuel et adoptera les codes des récentes Taycan et Taycan Cross Turismo, notamment dans le dessin des optiques.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Et aussi chez Porsche...

Les projets sont nombreux, et même surprenants, comme ce coupé 4 portes qui serait destiné à lutter contre la BMW i4 et la Tesla 3 et serait conçu sur la plate-forme PPE. Dans le plan produit, il existe aussi le renouvellement de la Panamera, qui sera thermique hybride rechargeable, laissant le tout-électrique à la Taycan. Quant à l'avenir de la 911, il passera d'abord par la présence de carburants synthétiques dès 2024 pour réduire les rejets de CO_2. S'il n'est pas question de 100 % électrique pour la 911, la future 718 Cayman se ralliera à la machine électrique…

BMW i4

À partir de **59 700 €** | Commercialisation : **novembre 2021**

L'anti-Tesla

Fermez les yeux et remémorez-vous les musiques des films *Pirates des Caraïbes*, *Interstellar* ou encore celles de la trilogie *Batman* de Christopher Nolan. Derrière ces mélodies, Hans Zimmer. C'est lui que BMW est allé chercher pour peaufiner son option "IconicSounds Electric", qui permet d'intégrer de nouvelles variantes sonores dans ses nouvelles i4 et iNext électriques. C'est donc au son de Hans Zimmer que BMW part à l'assaut de la Tesla 3 avec sa nouvelle i4. Sa silhouette de Gran Coupé sous-entend qu'elle veille aux aspects pratiques avec son coffre de 470 à 1 290 dm³. Elle emprunte en fait sa carrosserie à la nouvelle génération de Série 4 Gran Coupé qui diffère uniquement par sa chaîne de traction. Dès novembre, deux variantes de l'i4 seront disponibles : l'i4 eDrive40 propulsion de 340 ch avec une autonomie de 590 km, et la méchante i4 M50 de 544 ch, quatre roues motrices avec une autonomie de 510 km. Cette dernière reprend l'accastillage de la Série 4 Gran Coupé thermique M440i (6 cylindres 3.0 biturbo de 374 ch). L'i4 sera produite aux côtés des Série 3 et son soubassement emprunte des éléments à cette dernière. Cependant, dégagée des blocs thermiques, l'architecture électrique avec ses batteries situées dans le plancher entraîne un abaissement du centre de gravité qui se situe à plus de 5 cm en dessous de celui d'une Série 3. Modérons ceci en évoquant un poids de 2,2 tonnes pour l'i4 M50 de 544 ch, contre 1,7 tonne à la M3 Competition de 510 ch. L'i4 M50 vous fera payer un supplément pour la suspension M adaptative spécifique au modèle, la direction sport ou encore le système de freinage M Sport. Mais vous laisserez les critiques derrière vous avec une accélération – au son de Hans – de 3,9 s de 0 à 100 km/h pour la M50 (5,7 s pour l'eDrive40). À bord, l'i4 reste une BMW avec ses deux écrans (12,3 et 14,9 pouces) logés sous un verre galbé vers le conducteur. Avec un potentiel de charge rapide d'une puissance pouvant aller jusqu'à 200 kW, l'i4 vous laissera à peine le temps de déchiffrer le mode d'emploi des 40 assistances à la conduite, avec un temps de recharge de dix minutes pour gaver vos batteries d'environ 150 km, parfois salvateurs en fin de parcours.

PHOTOS : FABIAN KIRCHBAUER

Série 4 Gran Coupé

À partir de **49 700 €** | Commercialisation : **novembre 2021**

Toujours là !

La BMW Série 4 Gran Coupé de la seconde génération est habillée de la même carrosserie que celle de l'i4, mais sa chaîne de traction est thermique. Saluons l'arrivée de la M440i xDrive (374 ch, 68 800 €) aux côtés des 420i (184 ch à partir de 49 700 €) et 420d (190 ch à partir de 52 250 €).

Le Gran Coupé a la même carrosserie que l'i4, au bouclier près (i4 eDrive40). Elle fait le choix de moteurs essence et diesel.

TOM KIRKPATRICK

Conçue sur un dérivé de la plate-forme Série 3, l'i4 100 % électrique sera produite sur les mêmes chaînes de production.

LE MATCH BMW-TESLA

MODÈLE	Tesla 3 Standard +	i4 eDrive40	Tesla 3 Gde Auto	Tesla 3 Perfo	i4 M50
Silhouette	4 p. + hayon	4 p. + hayon	4 p. + hayon	4 p. + hayon	4 p. + hayon
Nombre de places	5	5	5	5	5
Longueur	4,69 m	4,78 m	4,69 m	4,69 m	4,78 m
Largeur	1,84 m	1,85 m	1,84 m	1,84 m	1,85 m
Hauteur	1,44 m	1,44 m	1,44 m	1,44 m	1,44 m
Empattement	2,87 m	2,85 m	2,87 m	2,87 m	2,85 m
Poids	1645 kg	2050 kg	1847 kg	1870 kg	2215 kg
Répartition AV/AR	NC	45/55	NC	NC	48/52
Aéro : SCx	0,50	0,55	0,50	0,50	0,58
Puissance	285 ch (1)	340 ch	350 ch (1)	490 ch (1)	544 ch
Transmission	propulsion	propulsion	intégrale	intégrale	intégrale
Batterie	55 kWh (1)	80,7 kWh	80 kWh (1)	80 kWh (1)	80,7 kWh
0 à 100 km/h	5,6 s	5,7 s	4,6 s	3,3 s	3,9 s
V. max. (lim. électron.)	225 km/h	190 km/h	230 km/h	261 km/h	225 km/h
Autonomie	448 km	590 km	615 km	570 km	510 km

(1) Estimation.

BMW iX

À partir de **86 250 €** | Commercialisation : **novembre 2021**

L'iX embarque deux types de batteries : 71 kWh et 105,2 kWh. La barre des 100 kWh deviendrait la référence du segment !

UWE FISCHER

Laboratoire roulant

Contrairement à la BMW i4, l'iX bénéficie d'une plate-forme inédite, composée en partie d'aluminium et d'éléments plastiques renforcés de fibres de carbone. La technologie de fabrication des coques des i3 et i8 est toujours d'actualité. Le gros SUV allemand sera livré en France en deux variantes à quatre roues motrices. L'iX xDrive40 avec ses 326 ch affichera une autonomie de 425 km, alors que l'iX xDrive50 avec ses 523 ch vous emmènera jusqu'à 630 km. La première est commercialisée à partir de 86 250 €, soit le tarif d'une X5 hybride rechargeable, la seconde sera disponible à partir de 103 500 € *(voir détail p. 33)*. À noter qu'une troisième version, l'iX M60 de 600 ch est programmée. Face à la X5 xDrive40e hybride, l'iX xDrive40 affiche un 0 à 100 km/h en 6,1 s pour un poids de 2,36 tonnes, contre 6,8 s et 2,18 tonnes à l'hybride rechargeable. L'iX 100 % électrique expose un gabarit semblable à la X5 (+ 6 cm) et on se demande s'il ne va pas finalement la remplacer à terme. La BMW iX xDrive50 est équipée d'une batterie de 105 kWh tandis que celle de l'iX xDrive40 propose 71 kWh. Avec une recharge pouvant encaisser jusqu'à 150 kW pour cette dernière, le temps de nourrir jusqu'à 80 % de la batterie est d'une demi-heure. Notons à bord l'arrivée des commandes haptiques expérimentées principalement sur le concept-car DS ASL.

ENES KUCEVIC

La M4 Competition, c'est un 6 en ligne de 510 ch, 280 km/h et une calandre bien ouverte pour faire respirer tout ça !

TOM KIRKPATRICK

Les nouveaux X3 *(ici)* et X4 s'offrent une version M Competition et conservent les labels M essence (360 ch) et diesel (340 ch).

Et aussi chez BMW...

Le cabriolet Série 4 M4 se dévergonde avec la M4 Competition xDrive de 510 ch qui affiche un 0 à 100 km/h en 3,7 s et trois modes de pilotage : 4 roues motrices (xDrive), 4 roues motrices "Sport" ou… pure propulsion. Chaud devant. Les SUV X3 et X4 sont restylés. Les gammes en profitent pour accueillir les versions M Competition de 510 ch (109 350 € et 111 650 €). Sont attendus dans les prochains mois un coupé Série 2 toujours à roues arrière motrices suivi par les versions familiales 5 et 7 places de l'Active Tourer. Enfin, des prototypes d'un grand SUV coupé réalisé sur la base du X7 – le X8 – circulent déjà.

HONDA

Enfin une citadine **hybride** économe en carburant, pas en espace.

LABO Auto Plus LABO

La plus sobre des citadines automatique :
À partir de **3,7 l/100 km en ville**.
Résultats des **tests indépendants réalisés par le labo Auto Plus**.

Nouvelles
JAZZ
e:HEV HYBRID

à partir de
199€/mois(1)

LLD 37 mois après un apport de 3 598€
Entretien & assistance 24/24 inclus(1)

JUSQU'À 10 ANS DE GARANTIE MOTEUR OFFERTE*

Consommations et émissions en cycle mixte WLTP des modèles présentés : Jazz e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive 4,6 l/100 km et 104 g de CO_2 /km – Jazz Crosstar e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive Bi-Ton 4,8 l/100 km et 110 g de CO_2 /km.(2)

---

(1) Exemple pour la Location Longue Durée incluant la prestation « maintenance/assistance », d'une **Honda Jazz e:HEV 1.5 i-MMD Elegance,** sur 37 mois et 30.000 km, apport à verser avant la livraison de **15% ou 3 598 € et 37 loyers de 199 €.** Modèles présentés : **Honda Jazz e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive** neuve option peinture métallisée, au prix **total de 26 360 € TTC**, **apport à verser avant la livraison de 15% ou 4282.20 € et 37 loyers de 245 €**. **Honda Jazz Crosstar e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive Bi-Ton** neuve, au prix total de **28 620 € TTC**, apport à verser avant la livraison **de 15% ou 4 679.48 € et 37 loyers de 269 €**. Loyers exprimés TTC. Restitution du véhicule à la fin du contrat avec paiement des éventuels frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Offre non cumulable, **réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/06/2021 dans le réseau Honda participant** en France métropolitaine, selon conditions générales en LLD et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, SA au capital de 66.000.000 €, RCS Nanterre n° 351 867 692, 15 Allée de l'Europe – 92588 CLICHY. Société de courtage d'assurances n° ORIAS 07 026 677 (www.orias.fr). *Sous réserve du suivi régulier de l'entretien Honda selon les préconisations constructeur et les indications de l'ordinateur de bord. Offre soumise à d'autres conditions disponibles sur auto.honda.fr. **Garanties des batteries: hybrides 5 ans, standards 3 ans.**(2) Consommation et émissions en cycle mixte WLTP corrélé selon la version : de 4,5 à 4,8 l/100km et de 102 g à 110 g de CO_2 /km.

MERCEDES

EQ : la famille en ordre de marche

D'ici à la fin de l'année prochaine, la gamme EQ 100 % électrique disposera de sept modèles spécifiques.

PHOTOS DAIMLER

Ola Källenius, patron de Mercedes depuis deux ans, affiche une stratégie claire : plus de profit et moins de modèles. C'est un peu comme Luca de Meo qui privilégie le profit aux volumes, voulus par son prédécesseur Carlos Ghosn. Paradoxalement, Källenius a adoubé la création d'une gamme de modèles 100 % électriques (EQ) qui prend de l'ampleur et confirme que "*l'électrification cohérente de l'ensemble du portefeuille de produits est un élément clé de l'axe stratégique Ambition 2029. En 2022, le portefeuille comprendra huit modèles Mercedes-EQ entièrement électriques*". Après le grand SUV EQC de 2019, l'EQS, berline de haut de gamme avec ses 333 et 524 ch – bientôt une version à 760 ch ! – et ses 770 km d'autonomie, a complété l'offre cette année, en compagnie des deux "petits" SUV compacts, l'EQA (à partir de 47 900 €) et l'EQB (7 places), tous deux dérivés des SUV compacts thermiques. Notons l'élargissement de la gamme des EQA avec deux versions à transmission intégrale : l'EQA 300 4Matic de 228 ch (53 538 € en Allemagne) et l'EQA 350 4Matic de 292 ch (56 215 €) avec une autonomie de 493 km. Suivront d'ici à l'année prochaine la berline EQE et son dérivé SUV ainsi que le dérivé SUV haut de gamme. Ola Källenius a décidé de maximiser les profits et valide la naissance de cette gamme qui aura forcément des conséquences sur les silhouettes thermiques, dont certaines vont disparaître comme vraisemblablement les berlines Classe A (CLA), CLA Shooting Brake ou encore la Classe B en fin de cycle…

La Mercedes-Maybach adopte le V8 de 503 ch et le V12 de 612 ch. Cette dernière est vendue (en Allemagne) 217 323,75 €. Appréciez les 75 centimes !

DAIMLER

Et aussi chez Mercedes…

Parallèlement à son discours électrisant sur sa gamme EQ, Mercedes choie les amateurs old-school avec le retour du roadster SL à capote en toile (le programme R232) présenté à l'automne, et en logeant le V12 "M279" sous le capot de la Mercedes-Maybach S680, une Classe S limousine dont l'empattement est allongé de 18 cm. À noter que le V12 associé à la transmission intégrale est une première. Quant à la Classe C *(voir* L'AJ *n° 1078)*, sa commercialisation est attendue pour l'été.

Renault care service

longue vie aux voitures à vivre

révision éco
99€ *à partir de

pour les véhicules de + de 3 ans

N°1 S.A.V. 2021 L'Automobile

qui mieux que Renault peut entretenir votre Renault ?

* prix conseillé pour le forfait révision éco, qui comprend la vidange, le remplacement du filtre à huile, 38 points de contrôle et la main-d'œuvre associée, pour une prestation réalisée avec de l'huile de type 10w40 (hors véhicules de ptac > 3,5 t et hors véhicules ayant plus de 6 litres d'huile). offre réservée aux particuliers sur les véhicules Renault de plus de 3 ans. vérifiez l'éligibilité de votre véhicule auprès du réseau Renault. **offre valable jusqu'au 31/12/2021.**

Renault recommande Castrol

devis-en-ligne.renault.fr

Opel Grandland

À partir de **29 500 €***

Commercialisation : **2021**

* Estimation.

La mutation

Chapeau bas aux designers qui ont réussi à transfigurer la proue du Grandland en adoptant le thème du Vizor, qui intègre, dans une calandre teintée de noir transparent, le logo, des technologies de guidage et les nouvelles optiques IntelliLux adaptatives composées de 168 LED. Ce tour de force a été réussi en ne changeant que le bouclier (soft nose). Ni le capot ni les ailes n'ont été touchés. Mais malgré le travail effectué, on devine très nettement les pièces de tôlerie de l'ancienne génération de Grandland, comme le capot et surtout les ailes avant. Ainsi, une pièce noire aux extrémités de cette nouvelle proue rejoint l'embouti du capot et de l'aile avant. Ce bricolage est néanmoins parfaitement exécuté ! Allez, ne chipotons pas et saluons la nouvelle identité de marque Opel qui se développe dans la gamme. Et c'est tant mieux, car il va falloir jouer des coudes dans la nébuleuse Stellantis pour affirmer une identité claire. À bord, on découvre le même jeu d'équilibriste : les designers n'ont pas touché aux contre-portes, ni au volant, ni même à la console, seul le corps de planche de bord est redessiné. Il intègre désormais le thème Pure Panel avec deux écrans réunis sous un même ensemble, légèrement incliné vers le conducteur et, miracle, le travail de trapéziste pour faire cohabiter les anciennes pièces et les nouvelles est là encore réussi ! Saluons aussi les sièges retravaillés. Évidemment, le crossover d'Opel conserve ses deux versions hybrides rechargeables, l'une deux roues motrices de 225 ch, l'autre avec deux machines et quatre roues motrices de 300 ch. Notons que le diesel est toujours de la partie. Opel devrait conserver son avantage tarifaire face à son cousin Peugeot 3008. Aujourd'hui, il existe une différence de prix de plus de 2 750 € entre un Grandland 225 ch Hybrid (Edition) et le Peugeot (Allure), mais la différence tombe à "seulement" 1 000 €, toujours à l'avantage d'Opel (Ultimate face à la Peugeot GT), avec la motorisation hybride de 300 ch.

Désormais, l'identité Opel impose l'appellation qui s'étend sur toute la largeur du hayon. Chaque marque de Stellantis a ses propres codes identitaires.

PHOTOS OPEL

Le nouveau corps de planche de bord est inédit et adopte le Pure Panel légèrement incliné vers le conducteur.

Le Grandland conserve les diesels, essence et les deux hybrides rechargeables (4x2 et 4x4).

Opel Astra

À partir de **23 000 €*** | Commercialisation : **fin 2021**

* Estimation.

Comme la Peugeot 308 à laquelle elle emprunte la plate-forme, l'Opel joue la carte de l'aérodynamique.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Avec le Grandland et le SUV Mokka, l'Astra sera la troisième à bénéficier de la nouvelle identité de marque.

La reconquête !

Cette fois, les ingénieurs, architectes et designers d'Opel ont eu tout leur temps pour concevoir la nouvelle Astra (sixième du nom depuis l'apparition du projet F en 1991) sur la plate-forme de la nouvelle Peugeot 308. Ce ne fut pas le cas pour la Corsa, dont le projet avait dû être adapté à la hâte sur la plate-forme de la 208. Du temps, il en fallait, car cette sixième génération doit reconquérir son public et remplacer d'ici au printemps prochain une Astra qui fut "voiture de l'année 2016" ! La bagarre interne chez Stellantis sera sympathique entre les cousines 308 et Astra pour découvrir laquelle des deux pourrait être à nouveau "voiture de l'année". Ces deux-là sont plutôt sœurs que cousines d'ailleurs, car côté style, leurs caractéristiques sont les mêmes : capot plat de type carrossier, pare-brise reculé, cellule habitacle appuyée sur le train arrière et traitement de l'aérodynamique sur la poupe identique sur les allemande et française qui toisent toutes deux 4,36 m ! Heureusement, l'Opel sera nantie de sa calandre Vizor, très différente de la grande grille flanquée du blason de tête de lion de la 308. Pour le reste, il faudra compter sur les équipements pour marquer une franche différence entre les deux berlines, car techniquement, elles disposeront des mêmes chaînes de traction avec des moteurs essence (110 et 130 ch), diesel (130 ch) et deux hybrides rechargeables (180 et 225 ch). La nouvelle Astra se situera légèrement en dessous des tarifs de la Peugeot. Avec les gammes 308 et Astra actuelles, le différentiel est, en accès, de 2 550 € à l'avantage de l'allemande. En revanche, celle-ci restera plus coûteuse qu'une Citroën C4 (à partir de 20 900 €) dans la galaxie Stellantis.

Secret Story

L'Astra sera présentée au public à l'occasion du prochain Salon de Munich, début septembre. Mais Opel commence à dévoiler quelques détails de sa future compacte. Outre la nouvelle interprétation de l'Opel Vizor, très proche de notre illustration, avec des projecteurs LED ultra-minces, le constructeur a publié une image de la planche de bord numérique Pure Panel, avec ses surfaces entièrement vitrées.

OPEL

Le Pure Panel de l'Astra diffère totalement de l'i-Cockpit de Peugeot. Chacun son innovation !

Et aussi chez Opel...

La petite Opel Corsa est dans le... Vizor ! Elle aussi bénéficiera de cette nouvelle façade technologique pour la rattacher à la gamme, certainement en même temps que sa cousine 208 évoluera vers une identité "à la 308", soit en 2023 au plus tard. Sans doute la Corsa aura-t-elle droit également à une variante sportive dérivée de la même 208 dans sa configuration PSE.

PRENEZ UNE GÉNÉRATION D'AVANCE

AIWAYS U5 ELECTRIC NATIVE*

Réservez votre essai
sur **ai-ways.fr**

AIWAYS U5 100% électrique

Le SUV familial de demain, dès maintenant **à partir de 39.300€ TTC****

Créée à partir d'une feuille blanche, Aiways développe une gamme 100 % électrique.
Sa structure en aluminium unique fait de l'Aiways U5 un poids plume dans sa catégorie. Plus agile et plus maniable, elle redessine les contours d'un intérieur totalement réinventé, avec son plancher plat offrant un espace intérieur totalement hors norme.
D'un design simple, élégant, technologique et intuitif, l'Aiways U5 vous fait entrer dans l'ère de l'automobile connectée. Évolutive grâce à ses mises à jour à distance, mais aussi sans superflu ni intermédiaire : l'essai, la livraison et l'entretien se font directement à domicile pour un prix exceptionnel.

410 km d'autonomie (WLTP) **- 80%** de recharge en **35 minutes**
Garantie **5 ans**, batterie **8 ans** ou **150 000 km.**
Pas d'entretien obligatoire pendant **5 ans** ou **100 000 km.**

Valeurs selon la norme WLTP : consommation d'énergie de 16.6 kWh/100 km - émissions de CO2 de 0g/km en phase de roulage.

Modèle présenté U5 premium : **43 230€ TTC**. *Née électrique.
** Sur le modèle standard, avant déduction du bonus éco de 7000€ et de la prime à la conversion. **Voir conditions de reprise sur service-public.fr**.

AIWAYS

VOLKSWAG

Volkswagen Polo restylée

À partir de **17 900 €***

Commercialisation : **juin 2021**

* Estimation.

Opération Golf

Plus que jamais, la Polo joue les petites Golf, une filiation qui saute aux yeux à la découverte du facelift qui arrive à la rentrée prochaine, s'inspirant de la dernière itération de sa grande sœur iconique. Un véritable lifting complet pour la face avant de la petite allemande de 4,05 m basée sur la plate-forme MQB A0, qui change ses boucliers, calandre, phares et antibrouillards. Elle reprend ainsi un dessin dans un esprit proche de la Golf, avec une signature lumineuse qui lui est propre toutefois, marquée sous ses projecteurs par deux bandes de LED. Celles-ci sont prolongées d'un bandeau lumineux dans la calandre, comme on a pu le voir sur les ID, Golf et Arteon. Une bouille qui ne passera pas inaperçue. Les projecteurs sont à LED sur toute la gamme, voire Matrix LED (à 8 pixels par phare), de série à partir de la finition Style. À l'arrière, on note un bouclier redessiné également et de nouveaux feux à LED qui débordent désormais sur le hayon et sont donc en deux parties, élargissant visuellement l'auto. Les versions d'entrée de gamme n'auront pas droit cependant aux clignotants à défilement de notre configuration d'exposition, en finition haut de gamme sportive R-Line. Toujours dans le style extérieur, cinq nouveaux types de jantes sont au programme, tandis que trois nouvelles couleurs rejoignent la palette et un toit contrasté noir fait son apparition (sur Style et GTI), c'est à la mode.

Prenant place côté conducteur, on remarque d'abord le nouveau volant en provenance de la Golf (une obsession décidément), cachant des capteurs capacitifs qui permettent de détecter la présence des mains sur le volant. Une fonction liée aux nouvelles possibilités de conduite assistée débarquant à bord de la petite Polo.

FRANCK CAMUZAT

Le système d'infodivertissement atteint 9,2 pouces pour le système haut de gamme Discover Pro.

GEN

Le prix d'appel passera de 17 260 € aujourd'hui à un peu moins de 18 000 €, avec un équipement plus complet : climatisation, alerte de franchissement de ligne active et feux LED désormais de série.

Ainsi le Travel Assist en option en haut de gamme permet-il désormais ici une conduite semi-autonome, calculée en relation avec la lecture des panneaux et les informations du système de navigation. Les versions équipées d'une boîte automatique y ajouteront la conduite assistée dans les bouchons. L'assistance au maintien de voie Lane Assist est, elle, de série, tout comme le freinage d'urgence en ville Front Assist. Pour la sécurité passive (et une note optimale aux crash-tests EuroNCAP), un airbag central entre les sièges avant fait son apparition, ainsi qu'un rétracteur de ceinture sous-abdominale.

La belle planche de bord moussée sur toutes les finitions intègre aussi de nouveaux inserts décoratifs, et on note l'adoption de commandes de climatisation tactiles, un nouveau levier de vitesses pour les versions automatiques, ainsi que l'arrivée de 4 prises USB-C. Les sièges reçoivent pour leur part de nouvelles selleries, dont le tissu écossais de notre version R-Line.

Sous le capot, on retrouve les quatre moteurs 3 cylindres 999 cm³ de la Polo actuelle : MPI 80 ch, TSI 95 ch turbo avec boîte DSG7 en option, TSI 110 ch turbo uniquement en DSG à l'avenir. Le TSI 150 ch disparaît du catalogue. Notons aussi le 1.0 TGI 90 ch fonctionnant au GNV.

Il manque à la gamme des moteurs une offre de micro-hybridation. Les premières livraisons auront lieu à la rentrée, tandis que la GTI arrivera à la fin de l'année, marquant le retour du moteur 2.0 TSI, avec 207 ch au compteur et boîte DSG.

La Polo est un modèle fondamental pour la marque en France où elle est numéro 1 avec 25 000 voitures vendues en année pleine.

Volkswagen ID.BUZZ

À partir de **49 000 €***

Commercialisation : **2022**

*Estimation.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Passé recomposé

L'un des pionniers des monospaces (sans même le savoir) sera de retour en 2022 sur les routes : l'ID.Buzz, qui réinterprète le Combi des années "yéyé", va devenir réalité. Et c'est Ralf Brandstätter, le patron de Volkswagen, qui le confirme : *"Chaque année, nous lancerons au moins un nouveau modèle électrique sur le marché. Après les ID.3 et ID.4, nous avons présenté l'ID.4 GTX, notre modèle électrique de performance. Le duo ID.6 X-ID.6 Crozz – conçu pour le marché chinois – va également rejoindre la gamme. L'ID.5 sera lancé fin 2021, suivi en 2022 par l'ID.Buzz, la nouvelle version électrique du modèle emblématique."* Ce minibus à 8 places va profiter d'un plancher totalement plat et d'un empattement flirtant avec les 3,30 m pour optimiser la modularité à bord. Un comble au moment où Renault abandonne le concept Espace ! Sous ses airs sympathiques, l'ID.Buzz cache un engin au gabarit généreux de près de 5 m de long ! La batterie de 111 kWh présente sur le concept sera sans doute revue à la baisse et l'ID.Buzz pourrait adopter différentes configurations (un ou deux moteurs EV, batteries de 60 à 100 kWh) à découvrir prochainement.

VOLKSWAGEN

Volkswagen songe déjà à l'étape d'après la génération des ID, dont l'ID.Buzz en haut. Ici, les premiers traits d'une berline conçue sur une nouvelle plate-forme programmée pour 2026 !

L'avis de *L'Auto-Journal*

La force de frappe de l'industrie automobile allemande est toujours là, malgré la crise traversée par tous les géants mondiaux. Cette main de fer se concrétise par un développement époustouflant de gammes 100 % électriques et par le maintien (pour combien de temps encore ?) de modèles thermiques bénéficiant des ADN sportif et dynamique des BMW, Porsche, Mercedes ou Audi. Mais avec le renouveau d'Opel, il y a désormais quelques phalanges bleu-blanc-rouge dans cette main de fer !

Et aussi chez Volkswagen…

Ralf Brandstätter a confirmé qu'une petite voiture d'entrée de gamme *"sera dévoilée en 2025. D'ici à 2030, au moins 70 % de toutes les nouvelles Volkswagen en Europe seront des véhicules électriques"*. Pour l'heure, l'ID.4 GTX dispose de 299 ch grâce à son architecture à deux moteurs électriques. La même qu'embarquera la prochaine (fin 2021) ID.5 GTX, une ID.4 à pavillon dynamique et fuyant dans sa partie arrière. En 2026, Volkswagen commencera le renouvellement de sa gamme ID avec son programme Trinity, qui débutera avec une berline de plus de 4 m de long. Elle établira de nouvelles normes en matière d'autonomie et de vitesse de recharge.

ASSURANCE AUTO

ALLEZ DE L'AVANT

ON ASSURE VOS ARRIÈRES.

Une garantie « protection corporelle du conducteur » pouvant aller jusqu'à 1 million d'euros, sans franchise.
Et ce, même en cas de covoiturage, location ou partage de véhicule.

AGIR CHAQUE JOUR DANS VOTRE INTÉRÊT ET CELUI DE LA SOCIÉTÉ

Le contrat d'assurance Auto est assuré par PACIFICA, filiale d'assurances dommages de Crédit Agricole Assurances. PACIFICA, S.A. au capital entièrement libéré de 442 524 390 € entreprise régie par le Code des Assurances. Siège social : 8-10, boulevard de Vaugirard – 75724 Paris Cedex 15. 352 358 865 RCS Paris. N° de TVA : FR 95 352 358 865. Les événements garantis et les conditions figurent au contrat. **05/2021 –** Édité par Crédit Agricole S.A., agréé en tant qu'établissement de crédit – Siège social : 12, place des États-Unis, 92127 Montrouge Cedex – Capital social : 8 750 065 920 € – 784 608 416 RCS Nanterre. Crédit photo : Getty Images. BETC

Génération rechar

Pour sa deuxième génération, le SUV familial signé Lexus conserve une silhouette proche de celle de son prédécesseur avec un design très marqué, typique de la marque premium. L'intérieur passe au tout-écran mais surtout, le NX gagne en puissance et propose pour la première fois une version hybride rechargeable.

Par **Nicolas Valeano**

Certaines nouvelles générations, même si elles sont entièrement redessinées, ne sont pas évidentes à reconnaître au premier coup d'œil en photo. Pour le Lexus NX, deuxième du nom, il aura fallu le voir sur scène pour comprendre l'évolution du design du SUV familial premium japonais qui gagne une carrosserie à la fois plus musclée et aux formes plus fluides, toujours avec une calandre extrêmement marquée et une ligne de toit arrondie terminée par une vitre arrière très horizontale. L'évolution la plus flagrante est à trouver à l'arrière avec l'apparition d'un bandeau reliant les feux, comme le petit modèle UX. Les dimensions du SUV hybride vendu à 170 000 exemplaires en Europe depuis 2014 évoluent peu, avec une longueur gagnant 20 mm (4,66 m en tout), l'empattement, 30 mm et la largeur, 20 mm. C'est la plate-forme du Toyota RAV4 de dernière génération qui est reprise ici, revue à la sauce Lexus et renommée GA-K. Les efforts des ingénieurs ont porté sur la rigidité avec l'ajout de renforts qui, avec une insonorisation particulièrement soignée, grèvent la masse de l'ensemble par rapport à son cousin technique.

Sous le capot, un retrouve naturellement une motorisation hybride, la grande spécialité maison. Passant de 197 ch à 242 ch, ce bloc de quatrième génération promet dans le même temps une baisse de ses émissions de CO_2 de 10 % et une consommation moyenne qui devrait descendre sous les 7 l/100 km. Il est proposé en version traction avant ou intégrale.

Lexus NX

À partir de **48 000 €*** | Commercialisation : **juillet 2021**

*Estimation.

La panoplie d'éléments de sécurité active de dernière génération est vaste, incluant une sécurité interdisant l'ouverture de la porte au cas où un vélo ou une auto arriverait dans l'angle mort.

PHOTOS LEXUS

gée

La face arrière est la partie la plus caractéristique de ce nouveau NX, qui utilise 95 % de pièces nouvelles. Il cède à la mode du bandeau lumineux à LED et à l'écriture du nom de la marque en toutes lettres au lieu du simple logo.

Mais la grande nouveauté est l'apparition dans la gamme Lexus de son premier modèle hybride rechargeable, qui reprend la chaîne cinématique inaugurée par le Toyota RAV4, forte de 306 ch et d'une batterie généreuse de 18,1 kWh. Elle permet une accélération identique de 6 s de 0 à 100 km/h mais l'autonomie électrique est un peu plus basse, avec environ 63 km WLTP mixte, à cause d'une masse plus élevée. Face aux Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC ou DS 7 Crossback, le NX est ainsi bien armé avec une motorisation capable de roulage en mode zéro émission qui devrait représenter 2/3 de ses ventes en France. Les versions badgées F Sport se reconnaissent à leur grille de calandre alvéolée et elles sont équipées d'une suspension adaptative et de deux modes sport.

Habitacle inédit

La qualité est une obsession de la marque premium de Toyota et ce modèle fabriqué au Japon présente bien, avec des revêtements doux au toucher et un habitacle aux matières de qualité. L'ambiance peut être modifiée grâce à un éclairage à LED de 64 tonalités de couleurs différentes et les commandes d'ouverture des portes sont désormais électriques. Au centre de la planche de bord trône un écran géant de 14 pouces (en haut de gamme), très fluide à manipuler mais son système d'opération nouvelle génération peine à se présenter aussi moderne que d'autres, mais les mises à jour à distance pourront le faire évoluer. Le volant inclut des touches sensitives multifonctions très agréables à utiliser et relayées visuellement de manière originale dans l'affichage tête haute, qui reproduit le pavé de boutons et les différentes fonctions, évitant au conducteur de quitter la route des yeux pour agir sur les différentes commandes. Malin. Le hayon offre une cinématique deux fois plus rapide (4 s) et silencieuse. Il donne accès à un coffre au volume inchangé de 555 l, identique en hybride rechargeable.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Fort d'un design séducteur, d'un équipement dernier cri et de motorisations hybrides et hybrides rechargeables reconnues, ce SUV familial premium devrait trouver une place dans ce marché très concurrentiel, à condition que sa politique tarifaire soit adéquate et que ses qualités dynamiques convainquent. Rendez-vous à la rentrée pour en savoir plus.

Les boutons au volant sont visualisés dans l'affichage tête haute pour que le conducteur puisse les manipuler sans quitter la route des yeux.

L'espace à l'arrière n'évolue pas mais la qualité de finition est au rendez-vous.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

BMW

i4 Où l'on reparle du coupé 4 portes électrique baptisé i4 *(voir p. 16 et suivantes)*. Voici les prix. **i4 eDrive40** (un électromoteur, 340 ch, propulsion, autonomie maximale de 590 km) : 59 700 et 63 350 € sous les finitions i4 et M Sport. Soustrayez 3 000 € pour le bonus dans le premier cas (2 000 € à compter du 1er juillet). **i4 M50** (deux électromoteurs, 544 ch, transmission intégrale, 510 km d'autonomie) : 71 650 € sous la finition M50. Bonus exclu. Les deux motorisations ravitaillent à l'aide d'un chargeur embarqué triphasé de 11 kW. La plupart des assistances à la conduite figurent dans la liste des options, regroupées en pack ou disponibles à l'unité. Comptez 550 € pour le régulateur de vitesse adaptatif toutes versions confondues, à titre d'exemple.

De à Z A

Par **Jean Bourquin**

BMW i4

Seat

Ibiza Acte un, l'Ibiza restylée ne carbure qu'à l'essence. D'hybridation, même légère, il n'est point question. Quant au diesel, n'en parlons plus… Acte deux, le restylage évoqué s'accompagne d'une refonte complète de la planche de bord, surplombée en son centre par un écran flottant de 8,3 pouces sur les deux premières finitions. Acte trois, ledit écran passe à 9,2 pouces à partir de la finition Xcellence, l'installation multimédia s'enrichissant par la même occasion de l'interface smartphone et de la recharge par induction de l'appareil. Acte quatre, la livrée FR s'enorgueillit du combiné d'instrumentation numérique. Toit ouvrant vitré de série en finition FR Xclusive.

Seat Ibiza

LA GAMME **SEAT IBIZA**

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.0 MPI 80 ch BVM5	NC	Reference/Style	16 215 €/18 415 €
1.0 EcoTSI 95 ch BVM5	0 €	Style/Xcellence	19 065 €/20 815 €
1.0 EcoTSI 110 ch BVM6	0 €	Style/Xcellence/FR/FR Xclusive	19 415 €/21 415 €/23 115 €/25 815 €
1.0 EcoTSI 110 ch BVR7	0/170 €	Style/Xcellence/FR/FR Xclusive	20 815 €/22 815 €/24 515 €/27 215 €
1.5 EcoTSI 150 ch BVR7	190/230 €	FR/FR Xclusive	25 915 €/28 615 €

iX Le SUV électrique iX tel que découvert dans notre dossier spécial Allemagne est disponible à la vente. Pour mémoire, les deux versions proposées font chacune appel à deux propulseurs (un sur chaque essieu), avec transmission intégrale à la clé. **iX xDrive40** (326 ch, batterie de 76,6 kWh, autonomie maximale de 425 km) : 86 250 €. **iX xDrive50** (523 ch, batterie de 111,5 kWh, autonomie maximale de 629 km) : 103 500 €. Bonus hors de propos. L'iX xDrive50 reçoit de série les quatre roues directrices et l'amortissement pneumatique avant/arrière.

BMW iX

WOLFGANG GROEGER-MEIER

Seat Arona

MIKEL PRIETO

Arona Le SUV Arona repasse lui aussi par la case restylage, de manière plus marquée toutefois. Sans surprise, sa planche de bord est calquée sur celle de l'Ibiza. En la circonstance, l'écran de 9,2 pouces et l'interface smartphone qui va avec sont de série dès la seconde finition Style. Projecteurs Full LED en livrée Xperience et dalle numérique à l'échelon le plus haut de la gamme. L'article est facturé 350 € sur les finitions Style et Xperience.

DS AUTOMOBILES

DS 4

LA GAMME **DS 4**

Motorisations/boîtes	Bonus/Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.2 PureTech 130 ch BVA8	Malus : 100/170 €	Bastille/Bastille +/ Performance Line/ Trocadéro/ Cross Trocadéro/Performance Line +/ Rivoli/Cross Rivoli	29 200 €/30 200 €/ 32 900 €/35 400 €/ 36 000 €/37 100 €/ 38 900 €/39 500 €
1.6 PureTech 180 ch BVA8	Malus : 330/650 €	Performance Line/Trocadéro/ Cross Trocadéro/Performance Line +/ Rivoli/Cross Rivoli	35 400 €/37 900 €/ 38 500 €/39 600 €/ 41 400 €/42 000 €
1.6 PureTech 225 ch BVA8	Malus : 400/983 €	Performance Line +/Rivoli/ Cross Rivoli	42 200 €/44 000 €/ 44 600 €
Diesel			
1.5 BlueHDi 130 ch BVA8	Malus : 0 €	Bastille +/Performance Line/ Trocadéro/Cross Trocadéro/ Performance Line +/Rivoli/ Cross Rivoli	31 200 €/33 900 €/ 36 400 €/37 000 €/ 38 100 €/39 000 €/ 40 500 €
Hybride rechargeable			
E-Tense 225 ch BVA8 (1)	Bonus : 2 000 € (2)	Bastille +/Performance Line/ Trocadéro/Cross Trocadéro/ Performance Line +/Rivoli / Cross Rivoli	38 200 €/40 900 €/ 43 400 €/44 000 €/ 45 100 €/46 900 €/ 47 500 €

(1) Bloc essence : 1.6 180 ch. Électromoteur : 81 ch. Autonomie mixte maximale en mode électrique : 55 km. (2) 1 000 € à compter du 1er juillet.

DS 4 Un prix d'appel sous les 30 000 €, la boîte automatique à 8 rapports pour seule et unique transmission quel que soit le cas de figure, un diesel maintenu dans le décor par principe, l'inévitable module hybride rechargeable et rien au-dessus de 225 ch : ainsi se résume la gamme de la nouvelle DS 4. Encore convient-il d'ajouter la carrosserie dite Cross, dont la garde au sol ne grimpe pas d'un millimètre. La DS 4 Cross emprunte à l'univers des SUV quelques éléments décoratifs, et on en reste là. Le tout se découpe en huit finitions, ou "ambiances" selon les termes du constructeur. Pour aller à l'essentiel, le combiné d'instrumentation numérique de 7 pouces et les modes de conduite sélectifs sont de série de bout en bout de la gamme. Les équipements qui distinguent la DS 4, pour leur part, font leur apparition à partir de la livrée Trocadéro. Citons, notamment, l'accès mains-libres dit ADML Proximity (déploiement des poignées de portes affleurantes), le pavé de commandes placé au bas de la console centrale gérable par gestes baptisé Smart Touch ou encore l'affichage tête haute en mode "réalité augmentée", alias Extended Head Up Display. Les projecteurs matriciels Matrix s'inscrivent au programme à compter de l'exécution Performance Line +. L'amortissement piloté par caméras interposées, lequel répond au nom de code Active Scan Suspension, est fourni d'office sur la DS 4 hybride rechargeable E-Tense 225 ch quelle que soit la finition. L'élément réclame un supplément de 1 100 € sur les versions de la DS 4 emmenées par les motorisations 100 % thermiques.

LA GAMME **SEAT ARONA**

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.0 EcoTSI 95 ch BVM5	0 €	Reference/Style/ Xperience	17 990 €/21 460 €/24 360 €
1.0 EcoTSI 110 ch BVM6	0 €	Style/Xperience/FR	21 960 €/24 860 €/25 860 €
1.0 EcoTSI 110 ch BVR7	75/190 €	Style/Xperience/FR	23 460 €/26 360 €/27 360 €
1.5 EcoTSI 150 ch BVR7	210/310 €	Xperience/FR	27 660 €/28 660 €
Bicarburation essence/GNV			
1.0 TGI 90 ch BVM6	0 €	Style/Xperience	23 660 €/26 560 €

INSOLENTE, LA COTE DES DIESELS ?

EN DÉPIT DE LA VOLONTÉ DES POUVOIRS PUBLICS ET DES DISCOURS EN VOGUE, LE DIESEL CONTINUE D'ATTIRER LES FOULES EN OCCASION. À TEL POINT QUE L'ON OBSERVE DÉSORMAIS UNE REMONTÉE DES PRIX DE CES MOTORISATIONS. UNE SITUATION AUSSI INATTENDUE QUE RATIONNELLE.

Par **Arnaud Murati**

ALFONS VEN/ADOBE STOCK

MAXPPP/PHOTOPQR

Tant que les ZFE ne vidéoverbalisent pas massivement, les Français roulent comme bon leur semble !

JOËL PHILIPPON/PHOTOPQR

Un moteur diesel va prochainement rééquiper la Renault Clio, tant la demande est importante.

YANN LEFEBVRE

Le diesel serait infréquentable, l'affaire est connue désormais. Chaque jour, les détracteurs du moteur à gazole ont des mots toujours plus durs pour décrier la motorisation hier encore préférée des Français. Mais ces derniers, sensibles aux positions des uns et des autres, savent aussi faire des choix éclairés. Surtout lorsqu'ils concernent leur portefeuille. Les statistiques parlent d'elles-mêmes : 57 % des voitures d'occasion vendues au cours des quatre premiers mois de 2021 étaient propulsées par un moteur diesel, selon les chiffres fournis par AAA Data. Soit 18 points de plus que pour les essence (39 %), tandis que les immatriculations en seconde main n'ont pas encore décollé pour les autres motorisations : 4 % de parts de marché pour l'hybride et 1 % seulement pour l'électrique. *"Logique"*, pourraient penser certains, puisque les diesels ont dominé le marché du neuf pendant une vingtaine d'années. Sauf qu'à cette raison arithmétique s'est ajouté un autre facteur : *"Aujourd'hui, nous constatons une remontée des valeurs résiduelles sur les véhicules diesel"*, signale Yoann Taitz, directeur des valeurs pour Autovista, une société dont le métier est de coter les véhicules usagés partout en Europe…

DE PLUS EN PLUS RARE AU CATALOGUE

Pour alimenter le marché de l'occasion, il faut évidemment commencer par diffuser des produits neufs. Or, depuis fin 2017, le marché a subi un retournement en France. La part des diesels n'y est plus majoritaire, pour se fixer à 24,2 % des ventes à ce jour. Ce qui entraîne un déséquilibre majeur : l'appétence en occasion est largement supérieure à la disponibilité des véhicules sur le marché ! *"On a une vraie demande de la part des gens qui vivent dans les territoires ruraux, ou qui vivent en périphérie des villes et qui ne sont pas concernés par les Zones à faibles émissions"*, note encore Yoann Taitz. À l'inverse, le volume de véhicules à essence vendus neufs (43,5 %) est supérieur à la demande (39 %) en occasion, ces derniers temps. Les automobilistes français ne boudent pas forcément les véhicules diesel neufs. Ils s'adaptent aussi à ce que les constructeurs leur proposent. Ainsi chez Renault par exemple : en 2019, la Clio disposait de 2 diesels et de 2 moteurs à essence au catalogue. En mai 2021, pour le même véhicule, 3 moteurs à essence et 1 hybride sont disponibles. Même schéma pour la Mégane : 3 moteurs à gazole et 4 à essence proposés en mai 2019 ; 1 seul diesel, 3 essence et 1 hybride en 2021. Même le SUV Kadjar a subi le même traitement : 2 diesels étaient à l'affiche voilà deux ans, il n'en reste plus qu'un aujourd'hui, qui est monté sur la série limitée Team Rugby. Signe des temps, le Kadjar en finition Business (réservée en général aux professionnels) n'est plus disponible qu'en essence… Cette raréfaction de l'offre en diesels neufs s'observe chez tous les constructeurs. Mais comme l'explique Dominique Gobin, directeur des ventes flottes et occasions de Hyundai France, *"en termes d'usage, il existe toujours un besoin de diesels pour les gros rouleurs"*. Le diesel garde donc tout son sens d'un point de vue économique, à tel point que Renault va rééquiper prochainement sa Clio d'un moteur à gazole, tandis que le Kadjar est sur la même voie.

UN MARCHÉ DE L'OCCASION SOUS TENSION

Il manque des autos ! Rarement le marché du véhicule d'occasion aura connu une telle pénurie : *"Ce que l'on n'avait pas anticipé, c'était le Covid*, note Dominique Gobin de Hyundai France, *les constructeurs ont procédé à moins d'immatriculations tactiques. Nous, par exemple, nous devions effectuer l'an dernier 2600 immatriculations auprès des loueurs de courte durée. Nous en avons réalisé 1600.* ➤

Le marché de l'occasion manque de véhicules pour satisfaire la clientèle.

Les diesels de plus de 10 ans sont les plus plébiscités par les Français : 27 % du marché !

MORAD HEGUI / ADOBE STOCK

ARNAUD SAUNIER

Même le Renault Kadjar, un SUV de segment C, ne possède plus qu'un diesel au catalogue.

Cette différence, ramenée à la taille du marché, cela fait beaucoup de véhicules !" Les retours de location alimentant essentiellement le commerce du véhicule d'occasion récent, la pénurie est palpable en ce moment sur les autos de moins d'un an : *"Toute cette tranche d'âge s'effondre de - 40 à - 50 %"*, analyse Hervé Miralles, le président d'Emil Fray France, le premier distributeur de l'Hexagone, pour qui *"l'enjeu, c'est de compenser cette baisse"*. La forte tension sur les produits récents a mécaniquement engendré un report des clients sur les véhicules les plus âgés : *"Depuis un an, ce sont les véhicules de plus de 15 ans qui augmentent le plus fortement"*, signale Yoann Taitz. Sur les quatre premiers mois de l'année, la part des véhicules d'occasion diesel de plus de 10 ans a effectivement progressé d'un point, pour se fixer à 27 % du marché. Les Français achètent majoritairement des diesels âgés. Or, *"quand on a un déficit global de l'offre, la tension est plus forte sur ce qui manque le plus"*, fait remarquer Jérôme Gautier, le directeur du commerce France de Citroën qui avoue que *"les diesels partent beaucoup plus vite que les essence"* au sein des stocks d'occasion dédiés aux distributeurs de la marque. Ce manque de véhicules d'occasion, purement conjoncturel, est d'ailleurs un phénomène mondial. Le quotidien *Les Echos* a signalé le 21 mai qu'aux États-Unis, *"jamais le marché des véhicules d'occasion n'avait été aussi flamboyant. En avril, les prix se sont envolés de 10 %, la plus forte progression enregistrée depuis que les données ont commencé à être compilées… en 1953"*. Et ce en raison de la pénurie de voitures à vendre.

> *"Les diesels partent beaucoup plus vite que les essence."*
>
> **Jérôme Gautier, directeur du commerce France de Citroën**

TIBO

Bientôt bannis des villes, les diesels vont vraisemblablement connaître une seconde jeunesse dans les campagnes.

DES COÛTS TOUJOURS FAVORABLES AU DIESEL

Il est un domaine où personne ne conteste le bien-fondé du diesel : son *Total Cost of Ownership* (TCO, coût total de détention), un calcul qui englobe absolument tous les facteurs de dépense liés à une auto pour les exprimer en mensualités. Le loueur de longue durée Athlon Car Lease propose un outil en ligne qui permet de comparer les véhicules entre eux. La simulation porte sur une détention de 48 mois et de 120 000 kilomètres effectués. Première comparaison, une Peugeot 308 Active Pack 110 PureTech affichée à 20 875 € par rapport à la même dotée du HDI 110 (21 833 €) : le TCO du diesel est de 834 € par mois contre 1 003 € pour l'essence. Ce sont à la fois l'assurance, l'entretien, les taxes et bien évidemment le carburant qui sont largement à l'avantage du moteur diesel. Seconde simulation selon les mêmes critères entre un Volkswagen Tiguan Allspace 1.5 TSI Evo Confortline (32 650 €) et le même véhicule affublé du bloc 2.0 TDI de 150 ch : 1 391 € de TCO par mois pour la version à essence, 1 290 € pour ce qui concerne le diesel. Le moteur à gazole permet d'économiser 36 € de carburant par mois par rapport à l'essence, soit 432 € par an d'épargnés uniquement lors des passages à la pompe. Les diesels actuels consomment environ 28 % de moins que les essence, selon la dernière étude sur le sujet de l'Institut français du pétrole et des énergies nouvelles (Ifpen). Mais en outre, le prix au litre demeure à l'avantage du gazole : 1,39 €, quand la même mesure de SP95 affiche un tarif de 1,53 €. Un prix inférieur de 10 %.

DES ZFE QUI NE VERBALISENT PAS ENCORE

Les marchands de véhicules sont unanimes : ceux qui craignent d'acheter un véhicule diesel ont pour principale inquiétude le fait de se voir interdits l'accès aux Zones à faibles émissions (ZFE). Paris et sa métropole ont déjà mis en place une ZFE, tout comme Lyon et Grenoble. Demain, ce sera Rouen, Toulouse, Nice, Marseille… La circulation des voitures les plus anciennes, qui plus est lorsqu'elles fonctionnent au gazole, est compromise à brève échéance. La métropole du Grand Paris envisage une interdiction des vignettes Crit'air 2 (donc des diesels) dès le 1er janvier 2024. Mais pour autant, aujourd'hui, même si des ZFE sont en place, aucune ne verbalise massivement. Les dispositifs de vidéoverbalisation prévus à cet effet devraient entrer en action à la fin de l'année au plus tôt, selon le ministre délégué aux Transports. Tant que les amendes ne pleuvent pas, les Français en profitent pour rouler comme bon leur semble… AAA Data, l'association qui se charge de collecter et de traiter toutes les statistiques de l'automobile en France, a ainsi relevé qu'à Paris, *"depuis le début de l'année, il s'est immatriculé 10 540 essence d'occasion de 25 ans et plus"* mais *"également, 7 342 diesels d'occasion d'avant 2006"*. Soit autant d'autos théoriquement interdites de circulation ! ■

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Voir les diesels les plus âgés être les véhicules les plus en vogue aujourd'hui pourrait presque faire sourire. Il est évident que les Français ne se soucient d'écologie que lorsque leurs moyens le leur permettent. Ce relatif renchérissement des diesels d'occasion ne devrait toutefois pas durer dans le temps. Dès que les ZFE seront armées de caméras de vidéoverbalisation, les moteurs à gazole migreront dans les campagnes, avant de disparaître définitivement du paysage.

CITROËN

AUTOMOBILES CITROËN : RCS PARIS 642 050 199

NOUVEAU C3 AIRCROSS

VIVE LA LIBERTÉ !

CITROËN ADVANCED COMFORT

UNE MODULARITÉ EXCEPTIONNELLE

JUSQU'À 520 L DE VOLUME DE COFFRE*

AVIS CLIENTS 4,4/5
CITROEN-ADVISOR.FR

PORTES OUVERTES DU 11 AU 14 JUIN**

Citroën préfère Total. *Selon version. **Selon autorisation préfectorale.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO_2 DE NOUVEAU CITROËN C3 AIRCROSS : WLTP DE 4,6 À 6,3 L/100 KM ET DE 120 À 143 G/KM.

ZONE ROUGE

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

PHOTOS : SB MEDIEN

Au vu de la forme de la voiture, le camouflage ne masque pas une certaine parenté avec la supercar hybride SF90 de 1 000 ch. Un hasard ?

Toute la partie arrière du prototype est factice, à l'exemple des sorties d'échappement portées à mi-hauteur. Comme sur la SF90…

FERRARI F171 : PREMIER V6 DEPUIS LA DINO

Il n'est pas tout seul, le V6 en question. Un électromoteur lui tiendra compagnie, pour une puissance combinée avoisinant les 700 chevaux.

Mise au point avant d'entrer dans le vif du sujet : le libellé "F171" est un nom de code. Le modèle de série ne s'appellera pas comme ça. D'aucuns devins, à ce sujet, prédisent la dénomination Dino, en référence à la plus célèbre des Ferrari. Nous émettons quelques réserves sur la question, mais pourquoi pas… Cela aurait un sens. Comme sa lointaine aïeule, la nouvelle entrante accueille un V6 dans ses entrailles, étant rappelé que ce type de mécanique est une exception pour Ferrari. Du côté de Maranello, on "cause" plutôt V8 ou V12. Seulement voilà, les temps changent, et réduire son empreinte carbone devient une nécessité absolue, y compris pour les marques de prestige. Ni une ni deux, le V6 3.0 susmentionné, gratifié de deux turbos, reçoit le soutien d'un électromoteur lui-même accompagné d'une batterie de traction rechargeable. Le module ainsi constitué libère aux alentours de 700 ch, sans plus de précisions à cette heure. Les roues arrière sont motrices et le rayon d'action en mode électrique ne s'étend pas au-delà de 30 km, pour ce que nous en savons.

La prochaine Ferrari adopte un module hybride rechargeable de 700 ch, à la louche, qui ne lui sera pas réservé. Attendu sous peu, le SUV Purosangue est lui aussi demandeur.

Une Ferrari, une vraie, en rien diminuée

La puissance supputée dit tout. La F171 n'est pas une Ferrari au rabais – ce qu'était, objectivement, la Dino des origines. Pour ne citer qu'elles, ses sœurs de gamme Roma, GTC4Lusso et F8 Tributo développent respectivement 620, 690 et 720 ch, pour situer le débat. Au reste, le complexe hybride rechargeable à base de bloc V6 est appelé à un bel avenir. Tout laisse à penser, en effet, que le SUV Purosangue en phase d'approche bénéficiera lui aussi de ses bienfaits. Quant à l'apparence physique de la voiture ici en photos, méfiance. En plus de l'épais camouflage qui ne cache pas une lointaine affinité avec la supercar SF90, quelques pièges agissent en trompe-l'œil. Nos espions le confirment, les sorties d'échappement et les ailes arrière surgonflées sont factices.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : printemps 2022

Prix : 250 000 €*

Concurrente : McLaren Artura

* Estimation.

476 439

C'EST LE NOMBRE DE VÉHICULES D'OCCASION ÉCOULÉS EN FRANCE EN MAI DERNIER.

Par rapport au mois de mai 2020, cela représente une progression de 47,3%. Et de fait, le marché de l'occasion se rapproche du niveau auquel il se situait deux ans plus tôt (487 119 VO écoulés en mai 2019). L'essentiel n'est pas là. Dans le lot, les véhicules âgés de 15 ans et plus ont capté 23% dudit marché. À méditer au moment où les Zones à faibles émissions (ZFE) se ferment aux véhicules Crit'Air 4 (diesels immatriculés avant le 1er janvier 2006).

GOODPICS/ADOBE STOCK

SUPERCAR

Rimac envoie un message au groupe Volkswagen

Nous avons déjà évoqué la question dans ces colonnes, le constructeur croate Rimac est le putatif acquéreur de la marque Bugatti, propriété du groupe Volkswagen à cette heure. Ce n'est pas encore acté, et en attendant, Rimac fait connaître toute l'étendue de son savoir-faire avec la supercar électrique baptisée Nevera. Les chiffres disent tout. Quatre électromoteurs, lesquels envoient 1914 ch et 2360 Nm de couple aux quatre roues, 412 km/h en vitesse de pointe et 1,97 seconde pour passer de 0 à 100 km/h : la Bugatti Chiron et son bloc W16 8.0 de 1500 ch fait à peine mieux en brûlant 22,3 l/100 km d'essence en cycle mixte. Pour l'anecdote, la Nevera parcourt 550 km sur une seule charge. En bref, si le groupe Volkswagen avait des doutes quant à la capacité de Rimac à maintenir Bugatti tout en haut de la pyramide, ceux-ci sont levés. C'est la morale de l'histoire.

1 914 ch fournis par quatre électromoteurs : la Nevera n'a rien à envier à la Bugatti Chiron.

PHOTOS : PHILIPP RUPPRECHT

ÉPURATION

Peugeot liquide le bloc 1.6 PureTech

Peugeot fait le ménage sous les capots de la 508 et du 3008. De fait, le 4 cylindres essence 1.6 PureTech, né THP et issu d'une collaboration entre l'ex-groupe PSA et BMW, passe à la trappe dans les deux cas. Au résultat, la 508 est désormais privée de toute motorisation 100% essence, partant du constat que les variantes de 180 et 225 ch du bloc précité constituaient jusqu'à présent sa seule offre en la matière. Entre le diesel 1.5 BlueHDi de 130 ch et le module hybride rechargeable de 225 ch, il n'y a plus rien. Du côté du 3008, il y a également comme un grand vide entre 130 et 225 ch, suite à la disparition de l'unité de 180 ch du moteur sacrifié. Par chance, l'éventuel acquéreur indisposé pas les odeurs de gazole et peu enthousiaste à l'idée de brancher sa voiture sur une borne durant des heures pourra toujours profiter des bienfaits du 3 cylindres essence 1.2 PureTech de 130 ch...

La 508 n'existe plus en motorisation 100% essence.

TIBO

Le 3008 reste disponible en simple essence en version 1.2 PureTech de 130 ch.

YANN LEFEBVRE

GIMS

"Compte tenu de ce timing très serré, les exposants sont d'ores et déjà invités à s'inscrire et à commencer la préparation de leur stand."

Sandro Mesquita, *directeur général du Geneva International Motor Show (GIMS).*

Ce n'était pas gagné d'avance. Outre la crise sanitaire qui l'a obligé à baisser le rideau à deux reprises consécutives, le rendez-vous annuel suisse était menacé de disparition pure et simple pour cause de bisbilles financiers entre les gestionnaires de l'événement et le propriétaire des lieux, Palexpo. Tout est bien qui finit bien. Le Salon de Genève ouvrira à nouveau ses portes en 2022, du 19 au 27 février.

RASSEMBLEMENTS

Rendez-vous en "présentiel"

Ça y est, nous pouvons à nouveau arpenter en "présentiel" les allées des manifestations et autres rassemblements consacrés à l'automobile. Non sans prendre quelques précautions. Voici une sélection pas du tout exhaustive.

CLASSIC DAYS

26 & 27 juin
Circuit de Magny-Cours (Nièvre)
www.classic-days.fr
Pass sanitaire obligatoire.
Un grand classique, c'est le mot, de la voiture ancienne, qui accueillera en invité d'honneur le pilote britannique Derek Bell. Née il y a 130 ans, la marque française Panhard sera également de la fête.

LES HAPPY DAYS

24 & 25 juillet
Port-sur-Saône (Haute-Saône)
www.autoretro-tds70.fr
Initialement programmé en avril dernier, ce rassemblement réunira des voitures et des motos âgées de plus de trente ans. Un concours d'élégance, des concerts et une *"élection pin'up"* (nous citons) rythmeront les deux journées.

MOTOR PASSION

10 au 12 septembre
Avignon (Vaucluse)
www.motor-passion.com
Ce Salon fait explicitement référence aux compétitions automobiles et motos organisées par le passé dans la ville d'Avignon. L'occasion de (re)découvrir des centaines de voitures de sport de tous types et de tous âges, regroupées en pôles. Certaines d'entre elles feront le show sur l'asphalte.

SALON DES VÉHICULES DE LOISIRS

25 septembre au 3 octobre
Parc des expositions de Paris-Le Bourget
Le Salon incontournable pour tous les amateurs de mobilité dite de loisirs. Qui tombe pile-poil au bon moment : les immatriculations de camping-cars, de caravanes et autres utilitaires transformés en maisons ambulantes ont progressé de 60 % en un an.

CALIFORNIA FESTIVAL

2 & 3 octobre
Lacanau (Gironde)
www.volkswagen-utilitaires.fr
Ça, c'est nouveau. Sous l'égide du constructeur lui-même, se tient en bord de mer un rassemblement dédié au mythique Combi Volkswagen, devenu California à l'orée des années 80. Au programme, activités "aventure" pour les enfants et leurs parents, concert et élection des Van Awards, dont le van le plus vintage ou encore le van le mieux restauré. 300 combis sont attendus.

RENAULT

581 931

C'ÉTAIT LE NOMBRE DE VÉHICULES ÉQUIPÉS D'UNE BATTERIE DE TRACTION RECHARGEABLE EN CIRCULATION EN FRANCE À LA FIN MAI.

Étaient recensés 393 934 véhicules électriques et 187 997 voitures hybrides rechargeables présents sur nos routes à la date du 31 mai. Durant ce même mois, les trois voitures électriques les plus vendues étaient la Renault Zoe (2 577 unités), la Tesla Model 3 (2 111) et la Peugeot e-208 (1 199). Du côté des hybrides rechargeables, le trio de tête se composait du Peugeot 3008 (1 708), du Renault Captur (875) et du SUV chinois MG EHS (590). Eh oui…

Un véhicule 100 % électrique capable de résister au froid polaire… Voici le Venturi Antarctica.

VENTURI

ÉLECTRIFICATION

ZFE en Antarctique !

Une Zone à faibles émissions s'ouvre dans les environs de la station Princesse Élisabeth sise en Antarctique (pôle Sud). Dès la fin de cette année, les chercheurs de la base scientifique belge pourront parcourir l'endroit à bord d'un engin bien nommé Antarctica, mis à leur disposition par la société monégasque Venturi. Ce véhicule d'exploration polaire recourt à la locomotion électrique, et, pour le coup, c'est une première. L'Antarctica mesure 3,46 m en longueur, embarque jusqu'à six personnes, accueille deux électromoteurs, atteint 25 km/h en vitesse de pointe et arpente 50 km sur une seule charge. Il reste en état de marche jusqu'à - 60 °C, convient-il de préciser.
À quand un essai dans les colonnes de *L'Auto-Journal* ?

SONDAGE

La voiture reste reine

C'est sous ce titre que L'Observatoire E. Leclerc des nouvelles consommations vient de publier un sondage consacré aux *"pratiques en termes de mobilité au quotidien"*. Nous citons. Ledit titre n'est pas complet. *"Malgré un coût prohibitif pour un Français sur deux"*, ajoute le communiqué disponible sur le site www.nouvellesconso.leclerc. Sur l'essentiel, la voiture reste le mode de déplacement privilégié pour 86 % des nos compatriotes. Et pour 68 % d'entre nous, il serait difficile, voire impossible, de se passer de voiture au quotidien. Cela posé, le sondage repère deux limites à l'usage de la voiture. Le coût engendré, comme susmentionné, qui empêche 46 % des sondés de prendre le volant autant qu'ils le voudraient. Les aspirations écologiques, ensuite : un Français sur quatre souhaiterait réduire l'usage de son automobile pour cette raison. *"Souhaiterait"* au conditionnel…

68 % des Français auraient du mal à se passer de l'automobile au quotidien.

YANN LEFEBVRE

Les chiffres du marché français en mai 2021

141 053

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

46,4 %

C'est la hausse des immatriculations enregistrée en mai dernier par rapport à mai 2020 (- 27,3 % par rapport à mai 2019).

8 828

C'est le nombre de Renault Clio ayant trouvé preneur en mai. Suivent la Dacia Sandero (6 296 unités), la Peugeot 208 (6 285), le Peugeot 2008 (6 244) et le Renault Captur (4 999).

43,2 %

La part de marché des motorisations essence de janvier à mai. Suivent les diesels (23,7 %), les hybrides simples (16 %), les hybrides rechargeables (7,7 %), les électriques (7,1 %) et les GPL (2,2 %).

Le Nissan Ariya n'arrivera en concessions qu'en 2022.

ARNAUD SAUNIER

PRODUCTION

Ils arriveront en retard

Ils sont deux, régulièrement convoqués dans les pages Découvrir de *L'Auto-Journal*. Ils débuteront leur carrière commerciale plus tard qu'annoncé. Qui, ils ? En premier lieu, vient le SUV électrique Nissan Ariya, dont la production est à l'arrêt pour cause de pénurie de microprocesseurs. Le nouvel arrivant n'entrera pas en concessions en septembre prochain comme c'était initialement prévu. Au mieux à la fin du premier trimestre 2022, dit-on chez Nissan, à une date indéterminée. Alfa Romeo, en revanche, donne la date à laquelle le SUV Tonale sera commercialisé : le 4 juin 2022. Soit six mois après le lancement programmé du temps où le groupe Stellantis était encore une vue de l'esprit. Depuis, les modules hybrides rechargeables qui devaient équiper le Tonale ont été jugés indignes de la mission impartie. Les remplacer par des unités plus musclées repousse l'entrée en production. Logique.

OFF

Où l'on reparle de la Ford Mondeo

FORD

Sa fin de carrière est annoncée pour mars 2022. Il a été question que la Mondeo soit remplacée par le crossover Evos découvert au récent Salon de Shanghai. Mais un tweet de Ford a fait savoir que ce modèle est réservé au seul marché chinois. La Mondeo aura, malgré tout, une descendance. Une poignée de berlines prototypes circule en ce moment même en Allemagne.

Électricité : Rolls-Royce se lance

Quelle que soit la marque, l'électrification d'une gamme n'est plus une surprise. En ce qui concerne Rolls-Royce, on se demande pourquoi la conversion prend autant de temps. Un propulseur électrique offre tout le confort nécessaire, à commencer par son silence de fonctionnement. D'ailleurs, la première Rolls électrique s'appellera Silent Shadow… Commercialisation dans le milieu de la décennie, sans plus de précision.

Le Peugeot 1008 viendra du Brésil

Le SUV urbain badgé Peugeot, nommé 1008 par commodité, a quelque chose de l'Arlésienne. On en parle beaucoup mais il n'est toujours pas là. On apprend au moins qu'il sera produit au Brésil et sera d'abord réservé au marché sud-américain. Il traversera l'Atlantique au plus tard en 2025, sous une formule exclusivement électrique.

JOLI MÉL DES GENRES

Bonne nouvelle : Audi nous refait le coup du SUV coupé. Après le Q3, c'est au tour du Q5 de se décliner en version Sportback. Une manière astucieuse pour Audi de relancer son Q5 et d'essayer de séduire les pères de famille qui n'auraient pas encore cédé à la mode SUV.

Par **David Bouillaux** Photos **Adrien Cortesi**

ANGE

Comme souvent chez Audi, conducteur et passager avant profitent d'une jolie présentation et d'une finition soignée.

Chacun le sait, les SUV sont devenus de véritables poules aux œufs d'or pour les constructeurs. Oui, mais voilà, passé l'effet nouveauté, il leur faut désormais entretenir la flamme. Différentes solutions existent, mais la plus marquante reste tout de même celle qui consiste à créer un coup de cœur stylistique. La plupart des marques de luxe allemandes comme BMW, Mercedes ou Porsche l'ont très bien compris et se sont engagées sur le créneau des SUV coupés, depuis quelques années déjà. Dès lors, impossible pour la marque aux anneaux de manquer le coche. Mais comme vous pouvez le constater, Audi y va mollo : difficile en effet de distinguer le Q5 "classique" de sa déclinaison Sportback. Le gabarit est identique et seule la très subtile chute de toit inclinée différencie cette dernière. Mais, de profil, ce détail change pas mal de choses et confère au Q5 Sportback une ligne à la fois élégante et sportive. Quoi qu'il en soit, notre modèle d'essai, doté d'une teinte spécifique

Le Q5 Sportback fait preuve d'une belle agilité. Sa conduite se révèle à la fois plaisante et reposante. Un chouette partenaire pour les longs trajets.

❶

❷

❸

❶ La qualité des images délivrées par les compteurs digitaux est assez étonnante. Une référence !
❷ Idéalement placé, l'écran tactile se distingue par sa réactivité mais aussi par la simplicité d'utilisation de son système multimédia.
❸ Outre l'excellente ergonomie des différentes commandes, il est possible de régler la plupart des fonctions à partir des boutons situés sur le volant. Pratique !

gris Quantum, de jolies jantes de 20 pouces et présenté en finition typée sport S line, ne laisse pas indifférent ! Le Q5 Sportback passe haut la main l'épreuve du style.

À l'intérieur, la principale interrogation reste l'habitabilité. Le look, c'est bien, mais il en faut davantage pour séduire les futurs acquéreurs, qui devront tout de même débourser 2 700 € de plus que pour un Q5 "tout court" ! Une fois installé à l'arrière, bonne surprise ! La ligne de toit plongeante n'influe pas de manière négative sur l'espace disponible au niveau de la garde au toit. Les plus grands devront toutefois baisser un peu la tête pour accéder à la banquette, mais une fois assis, ils seront plutôt à l'aise. L'architecture particulière du hayon du Q5 Sportback altère surtout le volume de coffre. Comptez 40 dm³ de moins par rapport au frangin, soit l'équivalent d'une petite valise cabine. Pas de quoi crier au scandale, d'autant qu'il dispose d'une pratique banquette coulissante qui permet, si besoin, de grappiller quelques décimètres cubes supplémentaires.

À l'avant, en revanche, aucun changement notable par rapport au Q5. L'ambiance et la présentation de la planche de bord sont toujours aussi plaisantes. L'ergonomie bien pensée des commandes est ici encore améliorée par la présence de l'imposante dalle numérique tactile de 10,1 pouces. Idéalement placée et légèrement tournée vers le conducteur, cette dernière s'apprécie pour sa simplicité d'utilisation et la réactivité de son système multimédia. C'est assez bluffant ! Derrière le ➝

Malgré la présence des roues de 20 pouces, les suspensions pilotées assurent un niveau de confort appréciable.

DE PROFIL, LA SUBTILE CHUTE DE TOIT CHANGE PAS MAL DE CHOSES ET CONFÈRE AU Q5 SPORTBACK UNE LIGNE À LA FOIS ÉLÉGANTE ET SPORTIVE •••

volant, l'instrumentation 100 % numérique de 12,3 pouces, le fameux Virtual Cockpit, n'est pas en reste. Entre l'excellente visibilité des informations et l'interface séduisante, difficile de trouver mieux sur le marché.

L'autre fait marquant concerne l'électrification des moteurs. Le Q5 Sportback se décline notamment en deux versions hybrides rechargeables : le 50 TFSI e de 299 ch et le 55 TFSI e de 367 ch *(voir encadré)*. Celles-ci ont l'avantage d'échapper aux malus, mais elles s'adressent surtout à ceux qui peuvent se brancher le plus souvent possible, afin de multiplier les temps de roulage en mode 100 % électrique. Car, une fois les batteries à plat, la consommation du moteur thermique, à savoir le 2.0 TFSI, peut rapidement grimper au-delà des 9 l/100 km et même plus sur des routes montagneuses, semblables à celles que nous avons pu rencontrer sur notre parcours d'essai. Les gros rouleurs auront donc tout intérêt, quoi qu'en disent certains, à se tourner vers l'un des diesels au menu d'Audi. Alors certes, les malus varient de 540 à 5 715 € selon la motorisation, la finition et les options cochées, mais lors des longs trajets, le diesel permet encore de réaliser quelques économies à la pompe.

Outre le 35 TDI de 163 ch, Audi propose le sensiblement plus musclé 40 TDI et ses 204 ch.

Ce diesel modernisé, obligatoirement associé à la boîte robotisée S tronic 7 et à la fameuse transmission intégrale Quattro, a pour particularité d'être aussi épaulé par une micro-hybridation de 12 V. Cette technologie vient soulager le 4 cylindres lors des phases d'accélération. Cependant, à l'usage, difficile d'en ressentir les effets. Doux et plutôt silencieux (sauf lors des fortes relances), le 2.0 se distingue aussi par sa sobriété (6,4 l/100 km selon Audi) et son couple plutôt généreux de 400 Nm disponible dès 1 750 tr/mn. Néanmoins, impossible pour lui de rivaliser avec les relances canon du 55 TFSI e et ses 367 ch ! Par ailleurs, l'association TDI et boîte S tronic manque parfois de réactivité lors des dépassements. Mais le Q5 Sportback convainc par son excellent comportement routier. Évidemment, une A5 Sportback fera preuve d'une plus grande précision, mais le SUV s'avère bien aidé par ses suspensions pilotées et sa direction à la fois douce et précise. Et malgré la présence des grosses roues de 20 pouces, le confort de suspension reste appréciable. Seuls les passagers un peu plus sensibles trouveront à redire sur les quelques trépidations ressenties sur les routes en mauvais état. Notez que ceux qui souhaitent un peu plus de sportivité pourront toujours se tourner vers la version SQ5 et son puissant V6 TDI 3.0 de 341 ch. Bref, finalement, le Q5 se met en quatre pour satisfaire tout le monde et ravira ceux qui aiment conduire. ■

❶ La ligne de toit plongeante oblige les grands adultes à baisser la tête avant de monter à bord.
❷ La version Sportback possède également une banquette coulissante qui permet d'accroître un peu le volume de coffre.

PLUS
Look séduisant
Modernité à bord
Douceur de conduite

—

MOINS
Volume de coffre en baisse
Légères trépidations (jantes 20 pouces)
Boîte parfois peu réactive

AUDI Q5 SPORTBACK
40 TDI 204 ch S tronic 7 Quattro S line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance	■	204 ch à 3800 tr/mn
Couple	■	400 Nm à 1750 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale		1968 cm³/11 CV
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		rob. double embrayage/7
Châssis		
Diamètre de braquage		NC
Pneumatiques		255/45 R 20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,69/1,89/1,66/2,82 m
Poids/tractable freiné		1900/2400 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	7,6 s
Vitesse maxi	■	222 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	510 dm³

LE BUDGET

Prix	■	63480 €
Malus écologique (CO_2)	■	2544 € (167 g CO_2/km)
Prix du modèle essayé (1)		78974 €
Garantie	■	2 ans (km illimité)

(1) Options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR + cam. de recul, banquette coulissante, chargeur du smartphone par induction, clim auto trizone, détect. pluie/luminosité, feux AR à LED, hayon électrique, instrum. de bord numérique de 12,3 pouces, jantes alu de 18 pouces, kit carrosserie spécifique S line, phares Matrix à LED, régul./limit. de vit., sièges sport, syst. multim. sur écran tactile/GPS/syst. audio/prises USB…

Options
Étriers de frein rouges (410 €), jantes 20 pouces (2150 €), roue de secours (250 €), sièges AV chauffants (470 €), système audio Bang & Olufsen (1000 €), toit ouvrant pano (1870 €)…

Consommations		
Mixte	■	6,4 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine		NC
Réservoir		70 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles (2)**
Pays de fabrication		**Allemagne**

(2) Note obtenue par le Q5.

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Ce Q5 Sportback est une réussite, notamment esthétique. Un bon compromis entre sportivité et élégance. Le coffre perd un peu de sa capacité, mais l'habitabilité demeure semblable à celle de la version classique. Pour le reste, le Q5 Sportback flatte le conducteur : il se révèle agréable, agile et assez confortable. Et nul doute que l'agrément et la sobriété du 2.0 TDI séduiront ceux qui effectuent de nombreux kilomètres.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

Malgré la découpe spécifique du hayon, cette déclinaison affiche les mêmes dimensions que son frère, le Q5.

En hybride rechargeable aussi !

Le catalogue Audi propose également deux versions hybrides rechargeables disponibles à partir de 65690 € pour l'entrée de gamme 50 TFSI e (299 ch) et 73650 € pour le 55 TFSI e et ses 367 ch. Exclusivement associé à la livrée S line, le 55 TFSI e reçoit un 2.0 turbo essence de 265 ch épaulé par un moteur électrique de 143 ch. Très alerte, cette motorisation étonne par ses performances ! En revanche, après une petite quarantaine de kilomètres, il faut impérativement recharger la batterie de 17,9 kWh (brut), sous peine de voir la consommation s'envoler. Sachez aussi que la présence de la batterie empiète sur le volume de coffre qui passe de 510 à 455 dm³.

RENAULT CAPTUR 1.6 E-Tech 145 ch BVA Initiale Paris
HYUNDAI KONA 1.6 GDI Hybrid 141 ch DCT-6 Executive

Sans prise

À l'instar de leurs homologues rechargeables, les hybrides "simples", dits "full hybrid", réduisent sensiblement les émissions de CO_2. Avec moins de contraintes (pas de prise), et pour un prix bien inférieur. Le très sobre Hyundai Kona en est l'un des meilleurs exemples. Mais attention, se dresse désormais sur sa route le premier SUV Renault du genre : le Captur E-Tech…

Par **Thierry Réaubourg** Photos **Arnaud Saunier**

de tête

Dotées de batteries plus compactes que celles de leurs homologues plug-in, c'est-à-dire rechargeables, les voitures hybrides "standards" produisent leur électricité en roulant, uniquement durant les phases de décélération et de freinage. Une régénération rapide qui leur permet d'effectuer entre 30 et 50 % de trajets urbains sans avoir recours au moteur thermique. Moins lourde et moins contraignante à l'usage que celle obligeant à brancher quotidiennement sa voiture, cette technologie a fait ses preuves depuis bien longtemps chez Toyota, et plus récemment en Corée du Sud, au sein des gammes Kia et Hyundai. En France, nous avons dû patienter jusqu'en 2011 pour découvrir un modèle de ce type : la Peugeot 3008 Hybrid4. Et la première Renault du genre, la Clio E-Tech, n'est apparue que l'an dernier ! Mieux vaut tard que jamais… D'autant qu'elle prête désormais sa chaîne de traction au Captur. Au menu, un 4 cylindres essence 1,6 l de 93 ch, un moteur électrique de 49 ch (alimenté par une batterie lithium-ion de 1,2 kWh) et un alterno-démarreur délivrant 20 ch, couplé à une originale boîte automatique à crabots à quatre rapports. Avec une puissance combinée de 145 ch, le SUV tricolore se pose en rival du Hyundai Kona Hybrid, animé de son côté par un 1 580 cm³ de 105 ch, une machine électrique de 44 ch (batterie de 1,56 kWh) et une boîte à double embrayage à six rapports. Puissance cumulée : 141 ch…

VIE À BORD

Comme son nouveau concurrent français, le Kona ne manque pas de personnalité. Las, l'audace affichée par le coréen à l'extérieur ne transparaît plus à l'intérieur. Bonjour, tristesse ! Un manque d'originalité hélas doublé de plastiques peu ➔

flatteurs, malgré quelques petits progrès réalisés à l'occasion de son restylage. Même la sellerie en cuir de notre finition Executive ne parvient pas à réchauffer l'atmosphère. Seules l'ergonomie soignée et la rigueur des assemblages donnent entière satisfaction. Même si tout n'est pas parfait à bord du Captur, qui use aussi de plastiques durs en parties basses, nous avons affaire à un SUV autrement plus douillet et chaleureux. Planche de bord moderne et qualitative, matériaux "tendance", sièges en cuir plus travaillés (dossiers matelassés, surpiqûres), inserts en aluminium : la finition Initiale Paris fait honneur au "chic à la française". Idem s'agissant du système d'infodivertissement, qui s'appuie sur un grand écran de 9,3 pouces, un peu plus ludique graphiquement et surtout plus intuitif que celui conçu chez Hyundai (10,25 pouces tout de même). Avantage encore à Renault côté rangements, avec des vide-poches dignes de ce nom, un immense tiroir en guise de boîte à gants et un grand fourre-tout sous la console centrale. Le Captur dispose également d'un accoudoir central coulissant quand celui du Kona est fixe : de petits détails, mais qui, au quotidien, facilitent la vie.

Autre atout et non des moindres en ce qui concerne le Renault : son habitabilité plus généreuse.

Certes il est un peu plus long : ceci explique cela. Mais pas que. Héritage de feu les monospaces, spécialités françaises par excellence, il dispose d'une botte secrète : sa banquette arrière coulissante. Celle-ci permet de moduler à l'envi l'espace au crédit des passagers ou du coffre. Une malle d'autant plus volumineuse que les batteries de cette version E-Tech occupent beaucoup moins de place que celles de la version rechargeable. Cette dernière rend en effet près de 50 dm^3 à son homologue et affiche finalement une capacité de chargement semblable à celle du Kona. Malgré ses dimensions très proches, le Hyundai manque ➛

Le Captur E-Tech laisse un peu trop entendre sa mécanique. Mais difficile de se plaindre du rapport prix-équipements de cette version.

RENAULT CAPTUR

❶ Intuitif, lisible et graphiquement moderne, le système multimédia proposé par Renault n'oblige pas à quitter la route des yeux. ❷ Levier atypique pour le SUV français, avec une position parking écartée de la grille traditionnelle (bouton séparé) et l'apparition d'un mode B ("Brake") permettant de profiter de davantage de frein moteur.

L'ambiance n'est pas à la fête. En revanche, la conduite du Kona est très agréable, grâce à une excellente boîte de vitesses et à des transitions thermique-électrique imperceptibles.

HYUNDAI KONA

❶ Étiré à l'horizontale, le généreux écran du Kona (10,25 pouces) manque un brin de fantaisie et surtout de clarté, certains menus obligeant à tâtonner. ❷ Grille classique au crédit de la boîte à double embrayage Hyundai, avec une position "P" là où on l'attend, contrairement à son homologue française.

RENAULT CAPTUR

PLUS

Confort général
Présentation et équipements "chics"

—

MOINS

Boîte longue et peu réactive
Moteur sonore dans l'effort
Quelques trépidations

HYUNDAI KONA

PLUS

Mécanique frugale
Riche dotation de série
Garantie de cinq ans !

—

MOINS

Présentation moins flatteuse
Suspension trop ferme
Aspects pratiques limités

Les suspensions du français, en dépit de quelques trépidations, se montrent plus prévenantes que celles de son rival.

RENAULT CAPTUR

❶ La banquette coulissante libère toujours autant d'espace pour les jambes dans cette version hybride qu'à bord des versions standards. ❷ Contrairement à la version hybride rechargeable dont la batterie encombre l'espace sous le plancher, le volume de coffre diminue à peine par rapport à celle d'un Captur thermique.

CES DEUX SUV JOUENT AU COUDE-À-COUDE EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS. LE KONA AJOUTE TOUTEFOIS UNE GARANTIE DE CINQ ANS •••

SUR LA ROUTE

En ville, le Kona Hybrid comme le Captur E-Tech prennent systématiquement leur élan en mode électrique. Et si le conducteur reste doux avec l'accélérateur, il est facile d'atteindre, voire de dépasser, les 50 km/h sans réveiller leur 4 cylindres. En revanche, contrairement au français, aucune touche ne permet au sud-coréen de rester bloqué sur le mode tout-électrique "EV" lorsque la batterie est suffisamment chargée. Et pas de position B ("Brake") non plus associée à la boîte de vitesses pour profiter pleinement d'un système de freinage régénératif plus marqué… Tout n'est pas parfait pour autant au volant du français, dont le système électrique et la transmission génèrent parfois des sons curieux à faible allure. Sans parler du désagréable "won-won" de l'avertisseur sonore destiné à prévenir les piétons, actif sous les 30 km/h, mais qui ne sert pas à grand-chose lorsqu'on avance au pas dans un embouteillage… Un bon prétexte pour monter le volume de l'excellente hi-fi Bose!

donc de coffre et de volume intérieur, exception faite de sa généreuse largeur aux coudes.

Grâce à leur hybridation, ces deux petits SUV évoluent en ville en silence jusqu'à 50 km/h, voire davantage avec le pied léger.

Nul besoin d'abuser de celle concoctée par Krell au volant du Kona, aux transitions électrique-thermique plus transparentes. Pourvu d'un moteur plus "rond" et nettement plus discret en phase de réveil que celui du Captur, le Hyundai offre surtout davantage de réactivité et un meilleur étagement de sa transmission robotisée à double embrayage. Jamais pressée de passer au rapport supérieur, notamment lorsqu'il s'agit de s'insérer sur une voie rapide, celle de Renault emballe également le moteur en rétrogradant parfois avec un peu trop de zèle, lorsque la route se met à se vallonner, par exemple. Il s'agit donc de garder le pied léger pour ne pas subir ces petites sautes d'humeur (plus sonores que remuantes, heureusement) et jouir d'une conduite zen. Car le Captur profite par ailleurs d'une direction douce, d'un freinage plus facile à doser en fin de course et d'un amortissement globalement moins remuant que celui du Kona.

Avec un peu plus de 1 400 kg sur la balance, ces hybrides n'ont rien de foudres de guerre.

Mais ils disposent néanmoins de suffisamment de "coffre" pour ne pas avoir à serrer les fesses lors d'un dépassement… Petit avantage malgré tout au Kona, un tantinet plus tonique. Notamment en mode Sport, dont bénéficie également son camarade, tous deux faisant alors virer au rouge leur instrumentation numérique. Mode qui s'accompagne d'un calibrage de direction plus ➛

HYUNDAI KONA
❶ Un peu plus court que le Captur, le Kona n'offre pas autant d'espace au niveau des genoux. Belle largeur aux coudes en revanche. ❷ En dépit d'un plancher modulable (deux positions), la soute coréenne manque de générosité. Et pas de banquette coulissante pour gagner quelques décimètres cubes.

L'avis de Thierry Réaubourg

Sa conduite ne m'a guère émoustillé. Mais il fait bon vivre à bord, surtout avec cette finition Initiale Paris. So chic !

60% *Quotient Émotionnel*

ferme chez Renault. Pas question de s'aligner au départ d'une course de côte pour autant, même si le comportement du français fait toujours référence pour son équilibre et son dynamisme. Le Kona n'est pas en reste, avec sa direction obéissante, ses meilleures distances de freinage et son essieu arrière multibras (bras tirés pour son adversaire), mais sur chaussée humide, son train avant n'apparaît pas aussi rigoureux que celui du Captur.

LA CONSOMMATION INDIQUÉE PAR L'ORDINATEUR DE BORD DU CAPTUR APPARAÎT POUR LE MOINS OPTIMISTE ●●●

BUDGET

En listant les équipements proposés de série par le Kona Executive, nous commencions à nous faire du mouron pour son rival tricolore… Sellerie en cuir, sièges électriques chauffants, régulateur de vitesse adaptatif : le Hyundai se montre tellement généreux que la liste des options se résume à la peinture métallisée et au toit ouvrant. Fort heureusement pour le Captur, Renault n'est plus le constructeur grippe-sou d'autrefois : la très chic finition Initiale Paris profite de la même dotation, à l'exception de l'affichage tête haute. Le SUV français propose même un volant chauffant, le système de créneau automatique (Park Assist), une caméra à vision 360° et la peinture biton. De quoi largement compenser les 550 € qui le séparent de son rival.

Mais c'est à la pompe que le Captur E-Tech est le plus attendu.

Il doit tenir tête au Kona, qui se pose comme la référence de sa catégorie, avec 5,7 l/100 km de sans-plomb en moyenne, 5,4 l/100 km sur route et seulement 5,2 l/100 km en ville. Mais alors que nous étions très optimistes durant nos essais routiers, l'ordinateur affichant un prometteur 5,6 l/100 km de moyenne après 450 km de parcours mixte, le couperet est tombé… Nos habituels cycles de mesures, effectués sur les pistes de Linas-Montlhéry, ont mis en lumière une réalité moins réjouissante : 6,4 l/100 km en moyenne, 6,5 l/100 km sur route et 6 l/100 km en agglomération. Des valeurs bien élevées pour un modèle hybride, hélas accréditées au volant d'un second Captur E-Tech, en finition R.S. Line… Il n'y a guère que l'autoroute pour permettre au français d'afficher la sobriété du Kona (6,6 l/100 km). On se console avec une belle autonomie, son réservoir contenant 10 litres de plus que la gourde coréenne (38 litres). La version hybride "standard" du SUV français se montre malgré tout plus attractive à l'achat que son homologue rechargeable, avec un surcoût raisonnable de 1 550 € par rapport à la version essence 1.3 TCe 140 ch EDC, contre 5 800 € pour l'E-Tech Plug-in 160 ch (son bonus de 1 000 € déduit). Les 40 km d'autonomie de cette dernière en électrique valent-ils la peine de dépenser les 4 250 € séparant les deux Captur "à piles" ? Loin de là… ■

RENAULT CAPTUR 1.6 E-Tech 145 ch BVA Initiale Paris
HYUNDAI KONA 1.6 GDi Hybrid 141 ch DCT-6 Executive

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

	Renault Captur	Hyundai Kona
Moteur/Transmission		
Puissance cumulée	145 ch (1)	141 ch (2)
Couple maxi	144 Nm à 3200 tr/mn + 205 et 50 Nm (élec.)	147 Nm à 4000 tr/mn + 170 Nm (élec.) (3)
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm³/5 CV	1580 cm³/5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	multimodes à crabots/15 combinaisons	robot. double embrayage/6
Batterie/capacité	lithium-ion/1,2 kWh	lithium-ion/1,56 kWh
(1) Maxi : 93 ch à 5600 tr/mn + 49 et 20 ch (élec.). (2) Maxi : 105 ch à 5700 tr/mn + 44 ch (élec.). (3) Cumulé : 256 Nm.		
Châssis		
Diamètre de braquage	11,4 m	11,2 m
Pneumatiques	215/55 R 18	235/45 R 18
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,23/1,80/1,50/2,64 m	4,17/1,80/1,57/2,60 m
Poids/tractable freiné	1446/750 kg	1440/1250 kg
Performances		
1000 m d.a.	33,1 s	32,4 s
0 à 100 km/h	11,2 s	10,4 s
90 à 130 km/h en Drive	10,2 s	10,3 s
Vitesse maxi	160 km/h	172 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/65 m	10/31/62 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	26/11 cm (4)	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	140/139 cm	148/145 cm
Volume de coffre	334/454 dm³ (4)	327 dm³
(4) Banquette coulissante reculée/avancée.		
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	48,8/64,4/68,8 dB	47,2/66,6/68,3 dB

LE BUDGET

	Renault Captur	Hyundai Kona
Prix	**33300 €**	**32750 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (114 g/km)	0 € (114 g/km)
Prix du modèle essayé (5)	34670 €	32750 €
Garantie	2 ans, km illimité	5 ans, km illimité
(5) Avec malus et options inclus.		

Équipements communs

6 airbags, AFIL active, accès et dém., aide park. AV/AR + cam. recul, chargeur induction, clim auto, dét. pluie/lum., ESP, frein. auto urg., GPS, instrum. num., Isofix, jantes alliage 18 pouces, lect. panneaux, full LED + codes/phares auto, régul./limit. vit. adapt., rétro int. jour/nuit auto, rétros rabat. élec., sell. cuir, sièges AV élec. (sauf passager sur Captur) et chauff., surv. angles morts, syst. multimédia avec écran tactile/Mirror Screen/hi-fi/prises USB, vitres AR surteintées, volant cuir multifonction. En plus sur Captur : banqu. coulis., Park Assist avec caméra à vision 360°, peinture biton, volant chauffant. En plus sur Kona : affichage tête haute, commandes de boîte au volant.

Options

Renault Captur : barres de toit (150 €), conduite semi-autonome (600 €), peinture métallisée/spéciale (550 €/770 €), roue de secours galette (180 €), toit ouvrant panoramique (900 €).

Hyundai Kona : peinture métallisée (950 €), toit ouvrant électrique (550 €).

	Renault Captur	Hyundai Kona
Consommations		
Moyenne	6,4 l/100 km	5,7 l/100 km
Ville/route/autoroute	6/6,5/6,6 l/100 km	5,2/5,4/6,6 l/100 km
Capacité du réservoir/autonomie	48 l/750 km	38 l/666 km
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Espagne**	**Corée du Sud**

VERDICTS

SUR LA ROUTE : HYUNDAI
LA VIE À BORD : RENAULT
BUDGET : HYUNDAI

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

HYUNDAI KONA

Le français ne manque pas d'arguments. Il parvient même à proposer un meilleur rapport prix-équipements que son rival. Moins chaleureux et fermement suspendu, le Kona creuse néanmoins l'écart avec un ensemble mécanique plus agréable au quotidien, une consommation très inférieure et une garantie de cinq ans pour mieux enfoncer le clou…

bon/ moyen/ mauvais dans sa catégorie

QUE DE LA

Le SUV urbain de Citroën a droit à son restylage de mi-carrière, qui se voit tout de suite avec un avant profondément remanié. Et qui constitue d'ailleurs l'essentiel des modifications…

Par **Cyril Biotteau** Photos **Florian Grout**

Un indice peut vous mettre la puce à l'oreille : le 6 d'EAT6. Un élément qui indique que le "nouveau" C3 Aircross conserve l'ancienne boîte automatique à six rapports, contrairement aux modèles Peugeot ou DS plus récents dotés de la version à 8 rapports lorsqu'ils reçoivent une boîte automatique (EAT8). Dès lors, vous comprendrez que le "nouveau" C3 Aircross repose toujours sur l'ancienne plate-forme des citadines du groupe PSA et non sur celle plus moderne utilisée par les actuelles 208, 2008 ou DS 3 Crossback. Il faut donc s'attendre à un restylage d'ordre essentiellement cosmétique. C'est le cas, mais cela n'a pas que des défauts.

Le plus gros changement se remarque sur l'avant, qui a perdu en bonhomie ce qu'il a gagné en agressivité (osons le mot) grâce à des surfaces sculptées, une impression visuelle d'élargissement ou encore la texture différente de la grille de calandre. Citroën voulait donner un côté davantage SUV, moins rondouillard : c'est réussi, sans changer ni les ailes ni le capot. Bravo pour la limitation des coûts. Les autres modifications ne sont pas légion à l'extérieur : le masque des feux arrière a été assombri et de nouvelles possibilités de personnalisation arrivent en même temps que de nouvelles jantes. Autrement dit, ce n'est pas le bouleversement.

Ça bouge davantage à bord avec de nouveaux sièges appelés Advanced Comfort (comme pour la C4) dotés d'une mousse plus épaisse, un rangement inédit en bout de console centrale et un écran central tactile qui passe de 7 à 9 pouces à partir de la finition Shine. À ce propos, notez que c'est juste l'afficheur qui grandit, le cadre en lui-même ne change pas. Écran éteint, vous ne verrez donc pas de différence. À part ça, l'agencement de la planche de bord n'évolue pas, la qualité assez moyenne des plastiques non plus, malheureusement. Un Renault Captur ou un Peugeot 2008 présentent nettement mieux. À l'arrière, rien de neuf. L'habitabilité est correcte par rapport à ➛

GUEULE !

L'agencement de la planche de bord n'a pas changé, pas plus que les plastiques assez moyens…

AUCUNE PRÉTENTION DE DYNAMISME, MÊME SI LE C3 AIRCROSS AFFICHE UN COMPORTEMENT ROUTIER PARFAITEMENT SAIN •••

ses concurrents et la possibilité d'avoir une banquette coulissante en option dans le pack Family (de série sur la finition haut de gamme Shine Pack) permet de profiter d'une modularité de bon aloi. Le coffre, lui, fait toujours partie des points forts : son volume de plus de 400 dm^3 est l'un des meilleurs de la catégorie.

En revanche, sous le capot, c'est simple : rien ne change.

Contrairement aux cousins du groupe, Peugeot 2008, DS 3 Crossback ou encore Opel Mokka, aucune version électrifiée n'est au programme. Pas même une petite micro-hybridation. La gamme se compose de deux moteurs à essence et de deux diesels. À l'heure où quelques constructeurs délaissent le mazout, certains apprécieront. Nous avions droit à la version la plus puissante de la gamme : le moteur essence de 130 ch obligatoirement associé à la boîte automatique à 6 rapports. Pas de folie donc, d'autant que ce C3 Aircross répond tout à fait à l'étiquette "roi du confort" du constructeur. Aucune prétention de dynamisme, même s'il affiche un comportement routier parfaitement sain. Les réglages de suspensions n'ont pas changé et le système à butées hydrauliques brille toujours par son absence. Le C3 Aircross privilégie le filtrage, le moelleux (aidé par les sièges), quitte à prendre un peu de roulis et tanguer. La direction très assistée participe à la sensation générale de douceur des commandes. Pour parfaire l'ensemble, l'insonorisation aurait pu filtrer un peu plus de bruits aérodynamiques sur autoroute, mais sur route ou en ville, la sonorité du 3 cylindres n'est pas envahissante. La boîte automatique privilégie elle aussi la douceur, au risque de se montrer un peu lente, mais vu la vocation de l'engin, cela ne constitue pas un problème. Dommage tout de même pour la longueur des rapports : les 130 km/h sont atteints en 3e ! Cela vise à limiter les consommations. Notre modèle d'essai est annoncé à 6,2 l/100 km de moyenne et engendre déjà un malus écologique. Pas bien méchant : 210 €, mais malus quand même. Ce léger surcoût est à rajouter au tarif de la finition Shine, avant-dernier niveau avant le haut de gamme Shine Pack, qui s'affiche à 25 500 € hors options avec la boîte automatique. Les prix débutent toutefois à moins de 19 000 € pour une version PureTech 110 ch. C'est là l'un des atouts du C3 Aircross face à des concurrents bien plus prétentieux : ses tarifs sont restés assez sages. En contrepartie, il n'est pas très généreux en équipements : il faut attendre notre niveau de finition pour bénéficier du freinage automatique d'urgence et la climatisation est automatique mais monozone. De plus, le Citroën n'a pas accès, même en option, à des équipements dernier cri tels que le régulateur adaptatif ou l'aide active au maintien dans la voie. Voilà l'un des inconvénients de l'utilisation d'une plate-forme ancienne. ■

PLUS
Confort général
Coffre généreux
Tarif raisonnable

MOINS
Plastiques peu flatteurs
Lacune d'équipements sur entrée de gamme
Pas à la pointe des dernières technologies

❶ L'un des principaux changements à l'intérieur vient de l'écran central qui passe de 7 à 9 pouces sur les finitions hautes. Mais seule la taille de l'afficheur augmente, pas celle du cadre. Ici, vous pouvez voir que la clim automatique est monozone…
❷ La molette ronde du milieu commande le Grip Control optionnel à 300 €, un système qui améliore la motricité mais ne remplace pas une vraie transmission intégrale!

L'avis de Cyril Biotteau

Pas très sexy, mais son moelleux et le fait qu'il ne prenne pas la grosse tête me le rendent sympathique.

45% *Quotient Émotionnel*

Pas de changement à l'arrière sauf pour les masques de feux assombris et le sabot de protection qui change de couleur : seuls les experts reconnaîtront!

CITROËN C3 AIRCROSS
1.2 PureTech 130 ch EAT6 Shine

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	130 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	■	230 Nm à 1750 tr/mn
Type		3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale		1199 cm³/7 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		automatique/6
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,8 m
Pneumatiques		205/60 R 16
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,15/1,76/1,60/2,60 m
Poids/tractable freiné		1205/870 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	9,2 s
Vitesse maxi	■	197 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	410 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**25500 €**
Malus écologique (CO_2)	■	210 € (140 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		28360 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, AFIL, antibrouillard AV LED, banquette arrière fractionnable 2/3-1/3, Bluetooth, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage automatique d'urgence, jantes alliage 16 pouces, phares AV diurnes à LED, rétros extérieurs rabattables électriquement, système multimédia avec écran central tactile 9 pouces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto, vitres AV électriques…

Options
Accès et démarrage sans clé (350 €), affichage tête haute (400 €), Grip Control (300 €), pack Family : banquette AR coulissante, stores AR (300 €), Park Assist : aides au stationnement AV/AR, surveillance angles morts (500 €), peinture métallisée (550 €), rétro intérieur électrochrome (50 €), toit noir (400 €).

Consommations		
Mixte	■	6,2 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine		NC
Réservoir	■	45 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles (2)**
Pays de fabrication		**Espagne**

(2) Note obtenue avant restylage.

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Le "nouveau" C3 Aircross n'est pas vraiment nouveau mais tient plutôt du "ravalement de façade" . Mais à part pour les fans d'équipements high-tech, le recours à une ancienne plate-forme n'est pas un problème. Elle permet de maintenir des tarifs décents et n'empêche en rien de garder le meilleur niveau de confort général du segment.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

UNE VOITURE ROULEZ

MICHAL BEDNAREK/ADOBE STOCK

PLUS GRANDE, PLUS CHIC… SURCLASSÉ !

En occasion, la décote des berlines est aujourd'hui bien plus forte que celle des SUV. Si vous êtes attaché à leur classicisme et à leur confort établi, voici neuf potentielles bonnes affaires, classées par budget.

Par **Didier Laurent**

Le malheur des uns fait le bonheur des autres. Au cours des dernières années, le segment des familiales et des berlines haut de gamme a fortement chuté, au profit des crossovers et des SUV. Mais si beaucoup d'automobilistes cherchent une conduite surélevée, certains ont peut-être envie, quelle que soit la carrosserie, de rouler surclassé ! Si vous appréciez particulièrement la ligne, les équipements et le niveau de confort de ces voitures parfois perçues comme démodées, vous avez aujourd'hui la possibilité de réaliser de bonnes affaires. Pour vous aider à faire le bon choix parmi ces modèles à prix cassé (ou presque) mais souvent statutaires, voici neuf propositions classées selon trois enveloppes budgétaires. Avec deux règles : pas de voiture de plus de sept ans et un plafond kilométrique fixé à 80 000 km. Prestations routières, praticité, fiabilité, qualité de construction, tout a été étudié avec attention pour vous permettre de faire le meilleur choix en fonction de vos envies et de votre budget.

20 000 € maximum pour une berline traditionnelle **p. 62**

30 000 € maximum pour une berline chic **p. 64**

40 000 € maximum pour une berline de luxe **p. 66**

20 000 € MAXIMUM POUR UNE

Berline traditionnelle

À ce prix, vous ne trouverez pas forcément les toutes dernières carrosseries. Mais l'esthétique de ces valeurs sûres évolue par touches, et le nouveau modèle ne démode pas systématiquement celui qu'il remplace. Par ailleurs, le niveau d'équipement est souvent élevé et les technologies embarquées sont encore dans le coup. C'est aussi le prix d'accès à des berlines allemandes réputées chères et dont l'entretien n'est pas nécessairement délirant grâce à des mécaniques sages et standardisées.

1re BMW SÉRIE 3 F30 (2012-2018)

Date de lancement : **mars 2012**
Date de restylage : **juillet 2015**
Dimensions extérieures (L/l/h) : **4,62 / 1,81 / 1,43 m**
Volume de coffre : **451 dm³**

Plus longue de 9 cm que sa devancière, cette sixième génération de BMW Série 3 fait un peu mieux du point de vue de l'habitabilité. Déclinée en break Touring, mais aussi en coupé, coupé-cabriolet (qui fera naître l'appellation Série 4), coupé 4 portes Gran Coupé et berline surélevée GT, elle a tout tenté pour continuer d'occuper le terrain. Dans tous les cas, la carrosserie tout comme l'habitacle semblent promis à un bon vieillissement. La berline d'origine, potentiellement équipée de moteurs à 3 cylindres, conserve sa noblesse mécanique au travers des versions 335i, 340i ou 330d, qui arborent toujours un 6 cylindres sous le capot. Sur la route, cette "béhème" est une bonne élève, même si elle s'est peu à peu détachée du comportement aiguisé qui a fait sa réputation. Elle progresse alors en confort, plus particulièrement sur les versions dotées de suspensions pilotées. Bon à savoir : certains modèles reçoivent des pneus à roulage à plat "runflat". Ils coûtent plus cher, sont plus bruyants et dégradent le confort.

Le choix de L'aj
BMW SÉRIE 3 318d Business
2016, 70 000 km, 18 500 €

FIABILITÉ/AGRÉMENT

Visez au moins une version 2016

Les plus gros ennuis techniques (distribution) concernent surtout les diesels et les moteurs essence 4 cylindres construits entre 2012 et 2015. Les défaillances de lève-vitres sont également courantes. Dans tous les cas, la fiabilité n'est pas "zéro défaut", mais la tranquillité d'usage est supérieure à partir de 2016. Nous avons porté notre choix sur une livrée diesel, très économe pour les longs voyages, mais une 320i bénéficiant d'une bonne réserve de puissance (et d'un moteur 4 cylindres contre 3 sur la 318i) reste un bon choix.

2e MERCEDES CLASSE C

Date de lancement : **mars 2014**
Date de restylage : **mai 2018**
Dimensions extérieures (L/l/h) : **4,69/1,81/1,44 m**
Volume de coffre : **503 dm³**

CLÉMENT CHOULOT

Le choix de L'aj
MERCEDES CLASSE C 200 d Business Executive
2016, 70000 km, 19500 €

FIABILITÉ/AGRÉMENT
Tranquillité d'usage avérée

La version 180d, équipée d'un moteur d'origine Renault, est à éviter. Non pas par manque de fiabilité mais d'agrément. La 200d (voire la 220d) est un meilleur choix. Dans tous les cas, le taux d'avaries est assez faible. Un point à surveiller : les boîtes automatiques 7G-Tronic et 9G-Tronic, surtout jusqu'en 2015. Mais une Mercedes s'achète et se revend mieux en boîte auto. Les boîtes sont en outre agréables. À noter que l'offre en break SW est assez fournie et valable.

Tout comme la BMW Série 3, dont elle est la concurrente directe, la Classe C a multiplié les carrosseries et a même été déclinée pour la première fois en cabriolet. C'est la quatrième génération de cette grande classique allemande, qui a gagné en habitabilité mais perdu en confort. Il est important de choisir les versions les plus haut de gamme pour bénéficier d'une sellerie mieux dessinée et plus moelleuse, voire de suspensions pilotées. En revanche, les impressions de conduite sont à leur meilleur niveau. Direction directe et instructive, tenue de route dynamique, cette génération de Classe C est bien plus agile que celle qu'elle a remplacée. Le niveau de finition est en rapport avec sa réputation et l'équipement s'est enrichi au fil des années. D'une manière générale, c'est une voiture qui tient bien dans le temps.

3e ALFA ROMEO GIULIA

Date de lancement : **septembre 2015**
Date de restylage : **septembre 2018**
Dimensions extérieures (L/l/h) : **4,64/1,87/1,43 m**
Volume de coffre : **388 dm³**

Le manque de légitimité d'Alfa Romeo sur le marché des grandes berlines, tout du moins dans un passé récent, fait que la cote de la Giulia fond comme neige au soleil. Pourtant, elle a bien des atouts à faire valoir, à commencer par un design distinctif, laissé à l'appréciation de chacun mais dont il convient de reconnaître l'élégance des lignes. Pénalisée par une gamme assez restreinte, la Giulia est par ailleurs loin de ses rivales en matière de finition et de technologie embarquée. Son habitabilité est correcte, mais ne figure pas parmi les meilleures du segment. En revanche, elle prend les devants en ce qui concerne le dynamisme sur route, l'agrément de conduite (c'est une propulsion et elle bénéficie d'une direction très directe) et le caractère mécanique. Elle mise tout sur son "cœur sportif", qui a longtemps été le slogan de la marque, et va même jusqu'à utiliser du carbone dans la composition de son châssis !

YANN LEBVRE

Le choix de L'aj
ALFA ROMEO GIULIA 2.2 180 ch (diesel) Super
2017, 80000 km, 19500 €

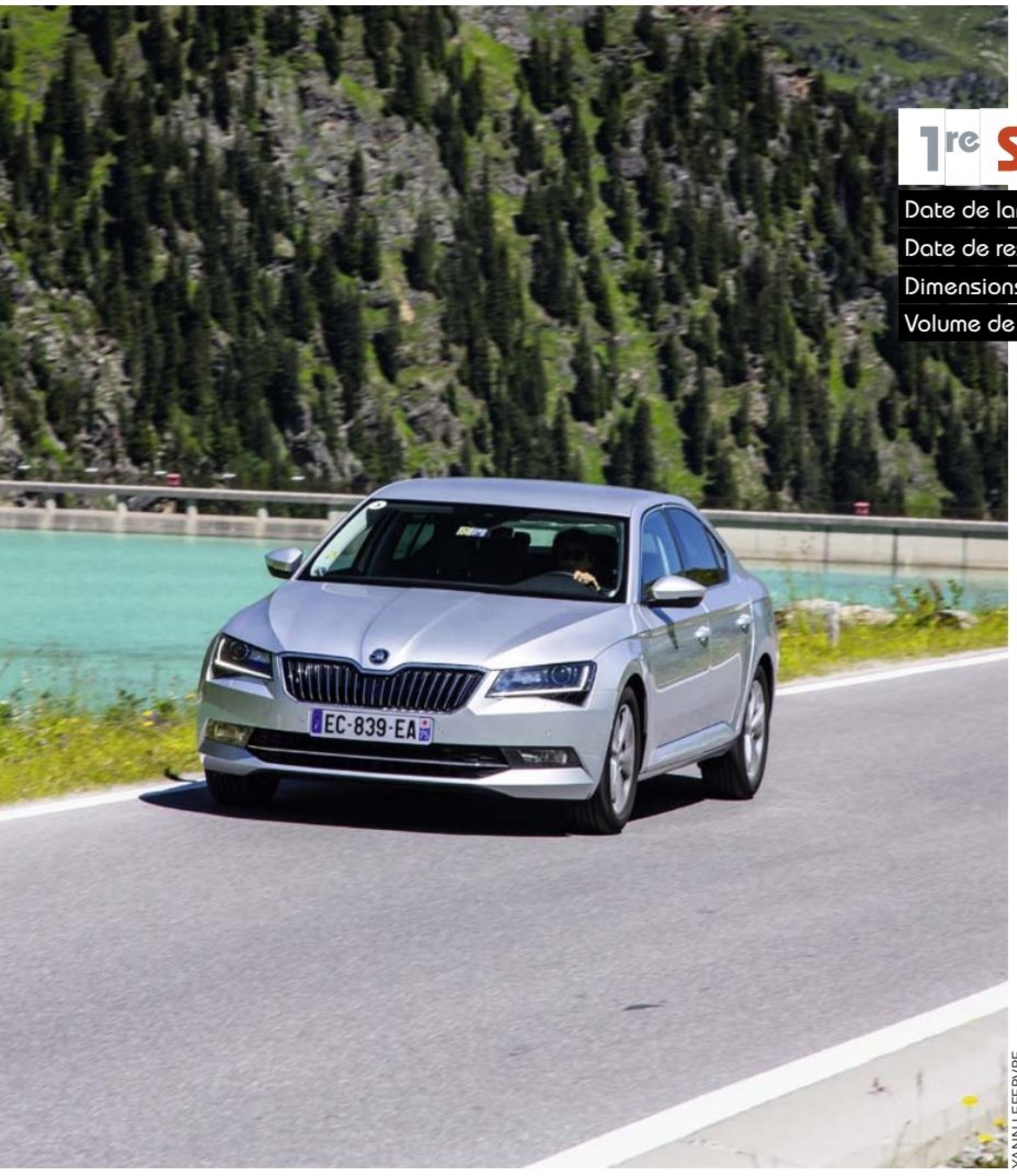
FIABILITÉ/AGRÉMENT
On peut lui faire confiance !

Alfa Romeo est depuis longtemps réputé pour son design alléchant et… son manque de fiabilité. Pourtant, hormis un système multimédia dépassé et quelques petits maux électroniques, cette belle italienne est globalement fiable. Pour vous rassurer, n'hésitez pas à sélectionner un modèle suivi à 100% dans le réseau. Grâce à sa forte décote en occasion, il est possible de se faire plaisir en matière de motorisation et d'équipement. Une version à essence de 200 ch, à un peu plus de 20000 € aujourd'hui, devrait pouvoir se négocier.

30 000 € MAXIMUM POUR UNE

Berline chic

Pour le prix d'une compacte neuve, voire un peu moins, il est aujourd'hui possible de s'offrir une grande berline statutaire, très logeable, bien motorisée et raisonnablement kilométrée. Il vous faudra alors simplement assumer l'image très conventionnelle et parfois dépassée que renvoient ces voitures, quelle que soit leur origine. Rouler exotique peut aussi vous tenter, et pourquoi pas !



YANN LEFEBVRE

1re SKODA SUPERB

Date de lancement : **juillet 2015**
Date de restylage : **juin 2019**
Dimensions extérieures (L/l/h) : **4,84/1,82/1,46 m**
Volume de coffre : **632 dm³**

On peut ici parler de "très bon plan", à condition que le label Skoda ne résonne pas en vous comme une sous-marque de Volkswagen, ce qui serait injuste. Par ailleurs, en marge du fait qu'elle partage ses soubassements et ses moteurs avec d'autres modèles du groupe allemand, la Superb offre des avantages qui lui sont propres : des places arrière royales, un coffre immense, et un niveau d'équipement supérieur pour un tarif inférieur. En outre, à quelques détails près, son niveau de finition n'a rien à envier aux références du segment. Bénéficiant d'un style plus statutaire qu'auparavant, cette limousine à prix cassé s'apprécie également depuis le volant, grâce à une tenue de route sans faille et à un niveau de confort supérieur à celui de la précédente génération. Bien équipée d'origine, la Superb d'occasion est souvent très bien dotée. De plus, son tarif bien placé permet d'aller plus haut en gamme et de trouver des exemplaires récents et peu kilométrés. Au chapitre des regrets, on pourra souligner un dynamisme "sage" et une maniabilité en rapport avec le gabarit. Mais on ne peut pas tout avoir.

FIABILITÉ/AGRÉMENT

L'essence peut valoir le détour

La Skoda Superb pioche ses motorisations dans la banque d'organes de Volkswagen. Dotée de blocs 1.6 TDI pas toujours fiables et potentiellement d'une boîte DSG7 défaillante, elle peut néanmoins se choisir en 2.0 TDI (150 ou 190 ch). Elle est plutôt rare en essence, mais peut valoir le détour. Une version 1.8 TSI 180 ch peut même constituer une bonne affaire avec un excellent rapport qualité-prix. La transmission 4x4, qui a connu quelques soucis en début de carrière, ne pose plus de problème à partir de 2016.

Le choix de L'aj
SKODA SUPERB 2.0 TDI 190 ch Laurin & Klement
2018, 60 000 km, 28 000 €

2e VOLKSWAGEN ARTEON

Date de lancement : **juin 2017**
Date de restylage : **2020**
Dimensions extérieures (L/l/h) : **4,87/1,87/1,46 m**
Volume de coffre : **657 dm³**

L'Arteon est un coupé 4 portes qui se rapproche visuellement davantage de l'Audi A5 Sportback que de la Passat CC, lancée par Volkswagen en 2008 et qui n'a pas connu une grande carrière commerciale. L'angle d'attaque de l'Arteon, c'est sans aucun doute la sportivité. Tout du moins dans ses lignes extérieures, car à bord on retrouve justement la planche de bord de la Passat dont elle dérive, et l'austérité qui va avec. Sur les versions équipées, en option ou de série sur R-Line Exclusive, la dalle numérique de 12,3 pouces à la place des compteurs fait bon effet. Par ailleurs, le niveau de finition est bon, tout comme la dotation générale, en rapport avec le prix assez élevé de cette familiale stylée. À bord, l'espace est convenable – plutôt pour deux à l'arrière – et le coffre, qui bénéficie d'un hayon et non d'un couvercle de malle, est non seulement volumineux mais pratique à utiliser.

THOMAS ANTOINE/AGE TEAM

Le choix de L'aj
VOLKSWAGEN ARTEON
2.0 BiTDI 240 ch 4Motion DSG7 R-Line
2017, 75 000 km, 29 000 €

FIABILITÉ/AGRÉMENT
Un TDI peut donner satisfaction

Le choix, vaste en diesel et maigre en essence, oriente les débats. Compte tenu de l'esprit du véhicule, notre recommandation va vers un 2.0 TDI le plus musclé possible associé à une boîte DSG et à une finition R-Line, qui va au bout de la démarche dynamique de la voiture. Visez au moins une puissance de 190 ch et si possible une 2.0 BiTDI de 240 ch, qui vient de série avec quatre roues motrices et la boîte DSG7. Les problèmes de fiabilité ne sont pas inexistants, mais ils restent rares.

3e LEXUS GS (2012-2020)

Date de lancement : **juin 2012**
Date de restylage : **avril 2016**
Dimensions extérieures (L/l/h) : **4,88/1,84/1,46 m**
Volume de coffre : **525 dm³**

Sa conduite est moins dynamique que son design extérieur, mais elle est apaisante. Sa boîte à variateur dissuade aussi de mettre trop souvent le pied au plancher. Bien équipée, assez bien insonorisée (quelques bruits aérodynamiques se font entendre, néanmoins), la GS sait également recevoir avec une sellerie de qualité. Son confort de suspension peut être perçu comme trépidant à petite vitesse, mais l'appréciation globale demeure correcte. Sa planche de bord ne fait pas dans la fantaisie, même si le grand écran central de 12,3 pouces fait sensation. À l'arrière, si la place centrale est sacrifiée (elle est étroite et handicapée par un tunnel de transmission très haut), l'espace ne manque pas. Bon à savoir : la banquette ne peut pas se rabattre, mais le volume de coffre reste convenable.

LEXUS

Le choix de L'aj
LEXUS GS 300h Luxe
2018, 45 000 km, 29 000 €

FIABILITÉ/AGRÉMENT
Hybride, forcément

La Lexus GS est un peu seule sur son marché avec uniquement deux motorisations hybrides mettant en scène un 4 cylindres (300h) ou un V6 (450h). Cette dernière est minoritaire (mais valable), car cette berline a d'abord été achetée en neuf pour ses qualités fiscales (pas de malus, à l'époque). Côté fiabilité, c'est la partie infodivertissement qui cause le plus de soucis (écran, système en lui-même). La partie mécanique ne connaît pas d'avaries et les pièces d'usure tiennent plus longtemps que la moyenne.

40 000 € MAXIMUM POUR UNE

Berline de luxe

Sur le marché de l'occasion, un tel budget permet d'aller chercher des motorisations plus nobles, des technologies évoluées ou des marques auxquelles on ne pense pas spontanément. C'est aussi une belle manière de se démarquer au volant d'une machine exclusive qui apporte des sensations différentes et une autre expérience de conduite au quotidien.

1re AUDI A7 SPORTBACK (2010-2018)

Date de lancement : **juin 2010 (Type 4G)**

Dates de restylage : **2014 et 2016**

Dimensions extérieures (L/l/h) : **4,97 / 1,91 / 1,42 m**

Volume de coffre : **458 dm³**

YANN LEFEBVRE

Malheureusement, avec 40 000 € il est inenvisageable d'aller chercher la toute dernière A7 Sportback, apparue en 2018. En revanche, il est possible de faire de belles affaires sur les derniers modèles de la première génération, toujours dans le coup sur le plan stylistique et technologique. À l'intérieur, tout n'est pas forcément aux standards actuels, notamment avec un compteur qui demeure à aiguilles et un écran moins bien intégré à la planche de bord. Mais de nombreuses commandes restent en accès direct et le style est tout à fait agréable. Les matériaux employés dans la constitution de la planche de bord sont de bonne facture et vieillissent bien. La voiture est par ailleurs plaisante à conduire, parfaitement insonorisée et dispose d'une gamme de motorisations très large. Le coffre, qui s'ouvre par le biais d'un hayon, est pratique à utiliser et libère une bonne capacité de chargement. En revanche, les places arrière sont plutôt taillées pour deux que pour trois.

Le choix de L'aj

AUDI A7 SPORTBACK

V6 TDI 272 S-Line Quattro S-Tronic 7

2017, 60 000 km, 37 000 €

FIABILITÉ/AGRÉMENT

Optez pour un modèle de 2016 ou 2017

Les problèmes les plus courants sont d'ordre électronique. En fin de carrière, le niveau de fiabilité mécanique a largement progressé. Attention, toutefois, aux soucis de pompe à eau et de distribution sur les 2.0 TDI ou de programmation sur la boîte automatique. Les V6 diesel sont recommandables. En essence, bon rapport qualité-prix-performances de la version 2.0 TFSI 272 ch. Dans tous les cas, préférez les modèles 2016 ou 2017, qui bénéficient des derniers ajustements extérieurs et de nouveaux équipements.

CLÉMENT CHOULOT

2e JAGUAR XF

Date de lancement : **septembre 2015**
Date de restylage : **octobre 2020**
Dimensions extérieures (L/l/h) : **4,95/1,86/1,64 m**
Volume de coffre : **542 dm³**

Évidemment, le coût d'entretien d'une Jaguar n'est pas le même que celui d'une Skoda ou même d'une Volkswagen, et il faut prendre ce critère en considération. Mais accéder à un tel modèle de luxe et à un label aussi prestigieux pour un prix modéré est une véritable aubaine. Jaguar est descendu en gamme pour tenter de gagner de nouveaux clients à l'aide de moteurs 4 cylindres diesel de 163 et 180 ch, qu'il faudra éviter. Ce qui explique également la finition médiocre des versions de base, où les plastiques rigides côtoient les vis apparentes. Pour contourner cet obstacle, il faudra viser des versions haut de gamme et bien motorisées, qui restent accessibles. D'autant que la XF offre un réel plaisir de conduite avec un comportement routier précis et dynamique. C'est même l'une des références sur ce point.

Le choix de L'aj
JAGUAR XF 3.0
V6 300 Portfolio 2017,
65 000 km, 35 000 €

FIABILITÉ/AGRÉMENT
Offrez-vous un V6 !

Sur les modèles à essence, peu répandus, le turbo peut rencontrer des avaries. En diesel, c'est plutôt la vanne EGR (recirculation des gaz) qui pose problème, surtout sur les voitures qui enchaînent les petits trajets. La partie électronique aussi connaît des défaillances qui touchent principalement les fonctions de confort (climatisation, radio, GPS). Choisir un modèle V6, essence ou diesel haut de gamme, peut mettre à l'abri des mauvaises surprises.
En diesel, préférez le 3.0 au 2.7 (co-développé avec PSA), plus récent et plus agréable.

CLÉMENT CHOULOT

3e MASERATI GHIBLI

Date de lancement : **avril 2013**
Date de restylage : **octobre 2017**
Dimensions extérieures (L/l/h) : **4,97/1,95/1,46 m**
Volume de coffre : **440 dm³**

Maserati est une marque qui peut faire peur par son exclusivité, son réseau de distribution et d'entretien réduit ou tout simplement ses prix. La Ghibli, en adoptant un moteur diesel emprunté au Jeep Grand Cherokee, s'est ouvert un marché qui lui était jusqu'alors inaccessible. Dérivée de la grande Quattroporte, elle affiche néanmoins une longueur de près de 5 m. Le niveau de finition est assez tape-à-l'œil, les cuirs sont très beaux et le niveau général de construction est inférieur à celui d'une allemande – mais plus gai. Le choix de certains boutons de commande fait plus Fiat que Maserati, mais l'ensemble est attachant. L'habitabilité est correcte et le coffre bien dimensionné. Au volant, les moteurs sont plaisants et le châssis est vivant. C'est une voiture à fort quotient émotionnel !

Le choix de L'aj
MASERATI GHIBLI
3.0 V6 S Q4
2015, 80 000 km, 39 500 €

FIABILITÉ/AGRÉMENT
V6, et pourquoi pas essence ?

Vous avez le choix entre un V6 diesel ou essence, ce dernier étant fabriqué chez Ferrari (ce qui n'est pas un gage de fiabilité). La technique n'est pourtant pas un problème. Toutefois, la batterie s'épuise vite si vous ne roulez pas tous les jours. Les reprogrammations de boîte et de boîtier de gestion moteur (à-coups de fonctionnement) sont assez fréquentes, mais les pièces maîtresses restent solides. Le diesel est très frugal en carburant, le V6 biturbo beaucoup moins, mais quitte à s'inscrire dans une démarche de plaisir…

L'ANGLAIS QUI VENAIT DE CHINE

Malgré son badge hérité de l'ancienne marque britannique, ce SUV électrique est la première tentative sérieuse d'une marque chinoise en France. Avec le prix pour principal argument.

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

L'avis de Camille Pinet

Apposer le mythique badge anglais MG sur un modèle au style aussi générique est presque une trahison pour moi.

30% *Quotient Émotionnel*

DE LA PLACE À REVENDRE

Le ZS n'a pas été conçu exclusivement pour être électrique, mais il parvient tout de même à proposer un rapport encombrement-habitabilité très correct. L'espace offert aux passagers arrière est généreux et le volume de coffre surpasse nettement celui de ses concurrents. Enfin, malgré quelques détails clinquants, la finition apparaît satisfaisante.

LES DOIGTS DANS LA PRISE

Non seulement l'emplacement de la prise dans la calandre impose de se baisser pour y accéder, mais aucun témoin ne précise l'état de la charge ni du verrouillage. Ceci fait perdre du temps au moment de connecter ou de déconnecter le ZS. Il encaisse jusqu'à 85 kW de puissance de recharge sur borne rapide, mais il faudra payer l'électricité au prix fort, car MG ne participe pas au réseau Ionity.

ÉTRANGES LACUNES

Certes, cette version Luxury inclut de série le toit ouvrant et le siège conducteur électrique. Néanmoins, l'absence de volant réglable en profondeur et d'une climatisation automatique surprennent. Le système multimédia dont l'écran est placé trop bas présente une ergonomie pour le moins fantasque. Mais le prix de la voiture qui défie toute concurrence pousse à pardonner.

UN FIL À LA PATTE

Avec 44,5 kWh, ce MG dispose d'une batterie importante, mais gare à sa consommation élevée qui a vite raison de son autonomie, même en ville, où il se révèle le plus gourmand de sa catégorie selon nos mesures. Seul le Mazda MX-30, doté d'une batterie bien plus petite, dispose d'un rayon d'action inférieur. En revanche, le MG brille en performances.

PAS SI RIDICULE

Les premiers modèles importés affichaient un comportement peu sûr, mais MG a corrigé la donne. S'il ne se révèle pas passionnant à conduire, le petit nouveau assure un niveau d'adhérence très correct et sa suspension souple offre un confort plutôt satisfaisant. Seuls les effets de couple importants dans la direction, par ailleurs peu précise, trahissent son retard face aux autres références.

MG ZS
143 ch
Luxury

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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	■	143 ch
Couple maxi	■	353 Nm
Type		électrique
Puissance fiscale		5 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		BVA/1
Batterie/capacité	■	lithium-ion/44,5 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,5 m
Pneumatiques		215/50 R 17
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,32/1,81/1,65/2,59 m
Poids/tractable freiné		1545 kg/impossible
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	■	31,2/8,8 s
90-130 km/h en Drive	■	7,9 s
Vitesse maxi	■	152 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/33/67 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	143/142 cm
Volume de coffre	■	455 dm³
Niveau sonore		
À 90/130 km/h	■	66/70,5 dB

LE BUDGET

Prix	■	**31990 €**
Bonus écologique (CO_2)	■	6000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		26640 €
Garantie	■	7 ans, 150000 km

(1) Options et bonus inclus au 1er juillet 2021.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, banq. fractionnable, cam. recul, clim, détec. pluie/lum., frein. auto urg., jantes alliage 17 pouces, régul. vit. adapt., rétros rabat. élec., siège cond. élec./chauf., toit ouvrant, surv. angle mort, syst. multimédia écran tactile 8 pouces/GPS/USB/Android Auto et Apple CarPlay, volant réglable en hauteur…

Options

Peinture métal. (650 €).

Consommations		
Moyenne	■	19,9 kWh/100 km
Ville/route/autoroute	■	260/257/175 km
Autonomie moyenne	■	230 km
Temps de charge 7,4/50 kW (80% de charge)	■	7 h 30/40 mn environ
Note EuroNCAP		**3 étoiles**
Pays de fabrication		**Chine**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★☆☆

MG à la sauce chinoise procède comme beaucoup de nouveaux avant lui : se faire un nom grâce à un rapport prix/prestations imbattable. Objectif atteint avec le ZS ! Mais le réseau commercial est balbutiant, et quid de sa fiabilité ? Gare aussi à la valeur de revente, qui risque de s'effondrer.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

ÉVIDEMMENT

Au fil des ans, la 911 s'embourgeoise, grossit, édulcore sa conduite. Elle est pourtant plus performante, plus efficace. Mais d'aucuns lui reprochent un manque d'âme. Pour ces insatisfaits, Porsche a dans sa gamme, depuis plus de vingt ans, la GT3, une 911 allégée, atmosphérique, capable de tours de piste comme de balades bucoliques. Évidemment, c'est de loin notre préférée.

Par **Sylvain Vétaux** Photos **Juergen Tap**

Il y a des autos sur lesquelles tout le monde se retourne, d'autres dont le patronyme suffit à évoquer la quintessence de la conduite. La GT3 est de celles-là. N'est-ce pas présomptueux de coller à cette 911 bodybuildée l'étiquette de "reine du plaisir automobile"? Pas vraiment. Depuis son lancement à l'été 1999, cette pistarde homologuée mijote une recette que tout amateur ne peut que savourer. Au premier abord, l'assiette peut sembler moins garnie que pour une Carrera classique (pas de turbos), mais elle est plus goûtue en raison de liaisons au sol peaufinées et d'un moteur atmosphérique dont les montées en régime ont fait la renommée de ce modèle. Voilà le plat que nous sert Porsche depuis plus de deux décennies, et qui est à ce point plébiscité que sa GT3 est l'engin préféré des amateurs de *track days*. Que la nouvelle venue, basée sur la génération 992, soit une réussite n'est pas une surprise. Plus le temps passe et plus Porsche réalise l'inconcevable, à savoir offrir des sensations mécaniques mémorables (à une époque où même les sportives s'adoucissent) tout en facilitant la prise ➛

Porsche a décidé de proposer sa GT3 avec une transmission manuelle (option gratuite) très agréable à utiliser. Mais pour qui veut grappiller le moindre dixième de seconde, c'est la PDK, plus véloce, qu'il faut choisir.

LA GT3 A RÉUSSI À SE BONIFIER TOUT EN CONSERVANT SON ÂME : UNE PISTARDE POUR LE QUOTIDIEN OU UNE SPORTIVE POUR LA PISTE. NOUS NE SAVONS PLUS BIEN ●●●

en main et en accroissant les performances. Mais cette itération marque un tournant dans l'histoire, que l'on souhaite encore longue, de la GT3.

Pour que la reine des sensations fortes passe un cap supplémentaire en matière de dynamisme, il a fallu revoir les liaisons au sol.

Ce sont désormais des triangles superposés qui officient à l'avant. La solution est reconnue en compétition automobile, éprouvée chez de nombreux constructeurs prestigieux, mais Porsche n'y avait pour l'instant pas succombé. Andreas Preuninger, le directeur du blason GT chez Porsche, l'assure : *"L'auto est devenue à la fois plus réactive sur les changements de cap et mieux campée sur ses appuis."* Sachant que la GT3 faisait office de référence en matière de précision de conduite, nous avons du mal à cerner comment les ingénieurs ont pu améliorer ce qui était déjà au-dessus du lot. Et pourtant. Si la direction, à assistance électromécanique, ne plaira pas à tous les aficionados, il faut reconnaître que tourner le volant de la GT3 fait partie des expériences automobiles les plus réjouissantes. Elle ne braque pas : elle tranche ! Les placements sont si réactifs qu'il faut même revoir un peu ses habitudes.

On comprend qu'avec une direction si précise et instantanée, la nouvelle GT3 n'ait eu besoin que de 6 mn 59 s et quelques 927 dixièmes pour boucler la Nordschleife. C'est une minute de moins que le temps établi par l'immense Walter Röhrl au volant de la génération 996 ! Pour donner une idée du potentiel dynamique de la GT3, le cru 2021 est juste 3 secondes plus lent qu'une… 918 Spyder, forte de près de 900 ch ! Pour qui cherche un toucher de route agile, virevoltant et terriblement efficace, impossible de ne pas citer cette 992 en exemple. Les roues arrière braquent légèrement plus qu'avant (2° au lieu de 1,5°) et génèrent des placements de la poupe immédiats.

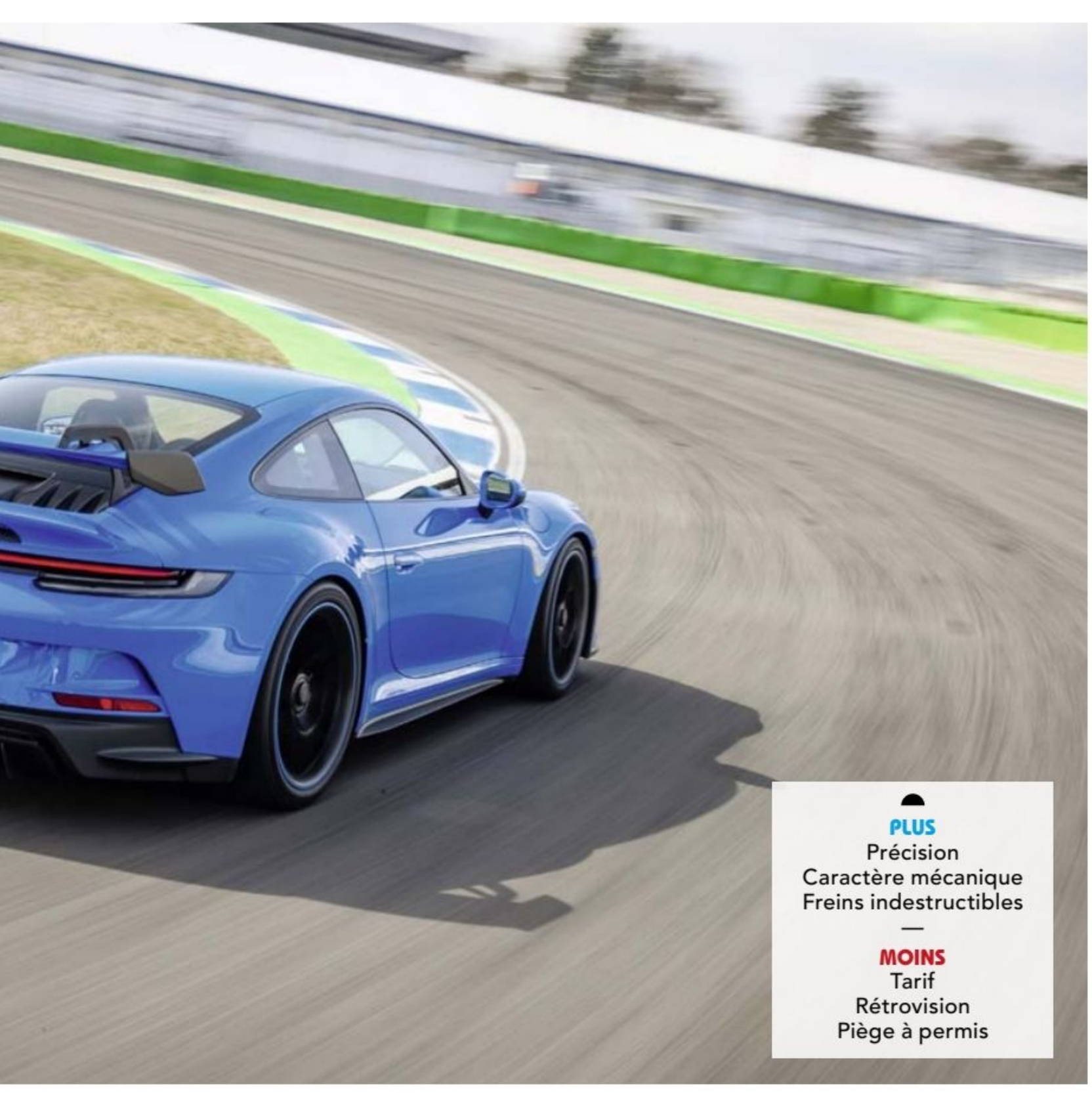
Mais le meilleur reste à venir. Esthétiquement, la GT3 n'est qu'une 992 grimée d'un gros

Malgré sa plastique très "24 Heures du Mans", la GT3 est bel et bien homologuée. Son aileron col de cygne est réglable sur quatre positions.

aileron. Ce dernier, en forme de col de cygne pour éviter les turbulences, participe aux 350 kg d'appui à 300 km/h. Sous le bouclier avant, une réglette permet elle aussi de privilégier appui frontal ou pénétration dans l'air. Ajoutez à cela des barres antiroulis ajustables et autres multiples éléments personnalisables, et vous conviendrez que la GT3 soigne les puristes. Et surtout les mélomanes.

L'écart de puissance (10 ch) avec la précédente génération est anecdotique…

Mais qu'importe : cette auto n'est pas née pour battre un avion de chasse au démarrage mais pour hérisser les poils des bras. Avec un 0 à 100 km/h ridiculisé en 3,4 s, cette 911 de piste n'est pas pantouflarde. Elle est surtout… volubile. Le flat 6 de 4 l, repris de la précédente (mais avec un carter d'huile en plastique et un recalibrage de l'électronique), est le moteur qui équipe les 911 GT3 Cup de compétition, avec un papillon des gaz par cylindre. Si les 510 ch sont obtenus à 8400 tr/mn, les six pistons acceptent de valser jusqu'à… 9000 ! Le régime de rotation est dément, comme la sonorité qui émane d'un échappement fait d'acier, d'Inconel et de titane. Pourtant, l'arrivée des deux filtres à particules aurait dû museler les rugissements du fauve, mais Porsche a su faire de cette contrainte une force. Des soupapes électroniques se chargent de jouer les modulateurs de fréquence. Au choix : rock sous 5000 tr/mn, heavy metal jusqu'à 7000 ou totalement hystérique à l'approche de la zone rouge. Il n'y a qu'un moteur atmosphérique pour nous faire vibrer de la sorte, surtout lorsqu'il est couplé à une transmission manuelle. Car oui, la GT3 donne le choix dans la boîte. Toutefois, pour qui veut chasser le chrono sur circuit ou utiliser son auto dans les bouchons, la PDK (à 7 vitesses et non 8 comme sur une Carrera) est recommandée. Mais le maniement du levier, bien guidé et rapide, ajoute à ce décorum la touche finale faisant de la GT3 un engin qui, s'il s'est bonifié au fil du temps, a toujours su conserver son âme : une pistarde pour le quotidien ou une sportive pour la piste. Nous ne savons plus bien… ■



PLUS
Précision
Caractère mécanique
Freins indestructibles

MOINS
Tarif
Rétrovision
Piège à permis

ESSAI PORSCHE 911
GT3 510 ch
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 510 ch à 8400 tr/mn
Couple maxi	■ 470 Nm à 6100 tr/mn
Type	6 cyl. à plat, essence
Cylindrée / puissance fiscale	3996 cm³ / NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	robotisée à double embrayage / 7
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,4 m
Pneumatiques AV - AR	255/35 ZR 20 - 315/30 ZR 21
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,57 / 1,85 / 1,28 / 2,46 m
Poids / tractable freiné	1435 kg / NC
Performances	
0 à 100 km/h	■ 3,4 s (1)
Vitesse maxi	■ 318 km/h (2)

(1) 3,9 s avec BVM. (2) 320 km/h avec BVM.

Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	■ 132 dm³

LE BUDGET

Prix	■ **173562 €**
Malus écologique (CO_2)	■ 30000 € (283 g/km)
Prix du modèle essayé (3)	231702 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(3) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim auto bizone, contrôles de stab. et de trajec., détec. pluie/lum., jantes de 20 et 21 p., pack Clubsport, régul./lim. de vitesse, sellerie cuir, sièges élec., syst. multimédia avec écran tactile, GPS, Apple CarPlay et Android Auto, prise USB, volant cuir multifonction.

Options

Affichage des limit. de vitesse (420 €), aide au parking AV/AR avec cam. recul (1248 €), autocollants décoratifs (468 €), ceintures de sécurité colorées (276 €), extincteur (192 €), freins carb.-céram. (9264 €), jantes noires (1200 €), levage de l'essieu avant (3156 €), pack intérieur carbone (4584 €), peinture spéciale (3600 €), phares matriciels à LED PDLS+ (3546 €), réservoir de 90 l (192 €), sièges baquets intégraux en carbone (5400 €), toit en carbone (3588 €)…

Consommations	
Mixte	■ 12,4 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■ 17,3 / 9,5 l/100 km
Réservoir	■ 64 l (90 l en option)
Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Allemagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★★

Qu'attend-on d'une Porsche 911 ? Au volant de cette GT3, tout y est, du dynamisme extraordinaire à la transmission exemplaire, en passant par le grip ahurissant et, bien sûr, cette sonorité que l'on croyait révolue en 2021. Pour qui aime les sportives pures et dures, la 7e génération de GT3 est une évidence.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Après le carton des Duster et Sandero, Dacia entend démocratiser la voiture électrique. Mais la tâche est ardue. Nos Experts sont allés vérifier si la petite Spring de 44 ch ne faisait pas trop de concessions, vu son prix défiant toute concurrence.

NICOLAS SOLER

La présence d'un écran tactile sur cette version haut de gamme évite à la présentation de paraître trop indigente, mais les plastiques durs sont de rigueur.

ARNAUD SAUNIER

Mieux vaut avoir des petites jambes pour s'installer à l'arrière et un popotin un peu rembourré, car ce n'est pas la banquette qui l'est.

FLORIAN GROUT

Le petit gabarit (3,74 m) de la Spring et son autonomie restreinte limitent son utilisation à un strict usage urbain. Elle ne dépasse guère les 200 km d'autonomie.

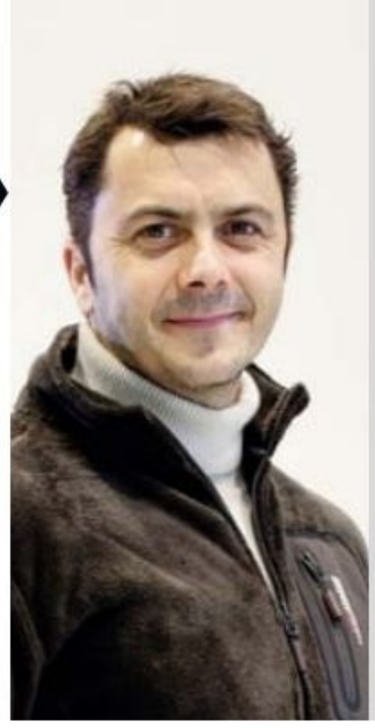
DACIA SPRING

44 ch/27,4 kWh - **18 490 €**

Bonus écologique : 4 992 € (0 g/km CO_2)

FLORIAN GROUT

Avec 44 ch seulement sous le capot, la Spring ne réalise aucune prouesse en performances et son comportement routier ne suscite guère d'enthousiasme.



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 vingt 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.

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

> Je ne comprends pas la stratégie de Dacia. J'ai l'impression d'être revenu quinze ans en arrière et de conduire une voiture au rabais, limite dangereuse.

L'avis du pilote — 5% Quotient Émotionnel

Certains sont surpris qu'un ex-pilote de F1 défende les voitures électriques. Pourtant, à mon sens, c'est l'avenir, notamment le développement de l'hydrogène pour régler le problème du ravitaillement! Mais cette évolution ne doit pas être faite au rabais, au détriment de la sécurité et du confort. Or là… c'est la première fois que je conduis une voiture électrique qui n'a ni puissance ni couple et fait du bruit en permanence. Cette Spring n'est pas faite pour aller sur la route : passé 80 km/h, elle n'a plus rien dans le ventre, c'est dangereux. S'ajoute un comportement routier qui ne met pas en confiance, avec une tenue de cap qui donne l'impression d'être un fétu de paille. Doubler un camion s'apparente au *Salaire de la peur*! Ne parlons pas du freinage : une catastrophe! En plus, il n'y a aucune régénération d'énergie : un non-sens! Et en ville, ce ronron incessant finit par être stressant. La direction est déroutante : souple, certes, et la Spring est maniable, mais je n'ai jamais fait autant de tours de volant pour braquer, tant la démultiplication est importante. Sur route, le moindre mouvement la fait dévier de sa trajectoire. Illogique! Je ne m'étendrai pas sur le confort : il est inexistant!

> Le principe d'une voiture neuve à tout prix a ses limites. Mieux vaut une Zoe d'occasion qu'une Spring neuve!

L'avis de la journaliste — 40% Quotient Émotionnel

Essayer d'imposer la voiture électrique comme solution n'est déjà pas simple quand elle coche les cases de la performance, de l'agrément de conduite, du confort ou d'un haut niveau de technologie. Mais quand, en plus, elle n'a plus rien de tout cela, c'est mission impossible. Il semblerait que pour effectuer cette transition il faille accepter d'investir un minimum. Débourser près de 13000 € (grâce à l'aide de l'Etat) pour rouler "propre" est finalement bien excessif. Trop cher en tout cas pour être assis sur une planche de bois, renoncer à toute notion d'agrément et de confort, ne pas pouvoir régler sa position de conduite en fonction de sa morphologie (le volant ne s'ajuste pas), être contraint de ne circuler qu'en ville car ni la puissance ni l'autonomie – nos mesures ne nous ont pas permis d'aller au-delà de 200 km – n'autorisent vraiment à aller sur route dans de bonnes conditions de sécurité, et passer plus de temps à recharger qu'à conduire. Un vélo-cargo électrique peut faire le job, et pourtant Dieu sait que je déteste ces engins! Ou alors une Renault Zoe d'occasion : voilà la bonne idée!

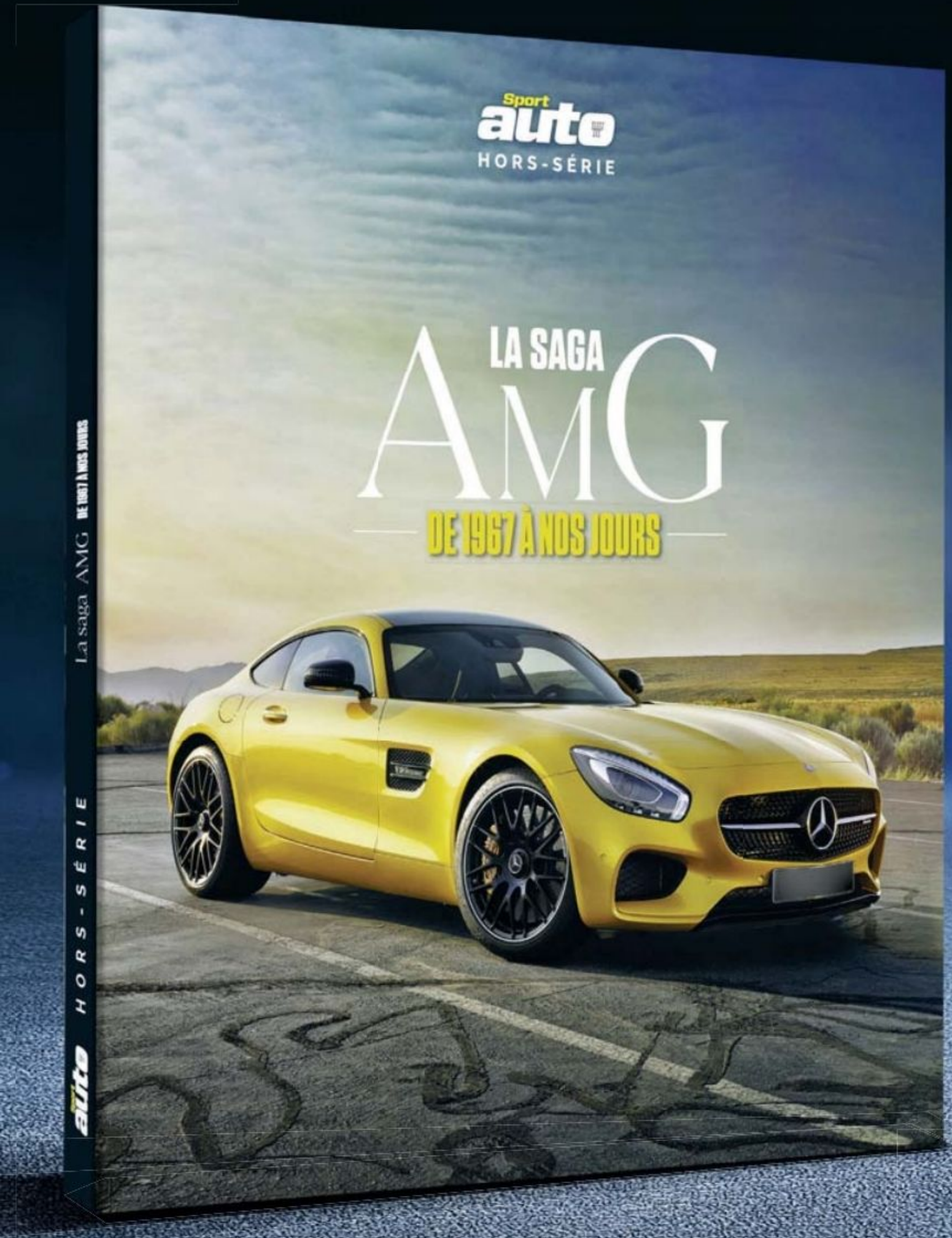
> Monter à bord de cette Spring, c'est un retour dans le temps en matière de confort : l'insonorisation est inexistante et les sièges sont raides comme la justice d'une dictature.

L'avis du taxi — 20% Quotient Émotionnel

C'est rustique! Dans le genre présentation épurée, difficile de faire mieux ou… pire. Mais ici, ce n'est pas très design. Je crois que cela fait plus de vingt ans que je n'avais plus vu une tirette pour régler la ventilation! Il n'y a vraiment que le strict minimum. Encore que, sur cette version, il ne faille pas se plaindre, il y a la climatisation, un écran tactile avec GPS et même une caméra de recul – à l'image un peu floue toutefois. Mais du point de vue des rangements de base, c'est zéro pointé. À la place des sièges, ils auraient installé des bancs en bois, c'était pareil ; ils n'ont aucun maintien. Ils sont inconfortables à souhait et les suspensions sont dans la même veine. L'insonorisation est catastrophique : quand il pleut, les bruits de roulement sont assourdissants. S'installer à l'arrière est une punition ; le coffre sert tout juste à ranger les câbles de recharge, et en prime le seuil de chargement est haut. Mais surtout, je ne suis vraiment pas rassuré au volant. Je ne prendrais pas la route avec cette auto, elle est réellement à réserver à un usage urbain.

Sport auto HORS-SÉRIE

ENTREZ DANS L'UNIVERS DES HAUTES PERFORMANCES !



Qu'il s'agisse d'une compacte, d'une berline, d'un coupé, d'un cabriolet, d'une limousine ou bien d'une GT, quasiment aucune « Classe » Mercedes n'échappe au phénomène AMG. Découvrez l'histoire de ce label, des années tuning à la fin des sixties jusqu'à l'époque actuelle, en passant par les phases de coopération et le rachat par Daimler-Benz en 1999. Un cas à part sur la planète automobile. Généreusement illustré et documenté, cet ouvrage vous livre tous les secrets d'Aufrecht, Melcher et Grossaspach.

EN VENTE
ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur Pour une info en continu

CLÉMENT CHOULOT

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Seat Leon

Un modèle plus plaisant que ma C4 ?

Je réfléchis à remplacer ma Citroën C4 1.2 PureTech 130 ch Shine par une voiture à peu près équivalente en termes de vie à bord et de budget, mais avec davantage de plaisir au volant et de fiabilité, et idéalement avec une boîte auto. Quels modèles me conseilleriez-vous ? Le choix est restreint côté berlines traditionnelles (j'élimine la Peugeot 308 en raison de la fiabilité des PureTech), Seat Leon ou Skoda Scala 1.5 TSI 150 ch éventuellement mais j'angoisse des commandes de clim tactiles, et j'ai l'impression qu'il faut se tourner vers les SUV (Ford Puma 1.0 155 ch, Seat Ateca ou Skoda Kamiq 1.5 TSI 150 ch), ou vers le premium mais pas le même budget… Ah et je n'aime pas beaucoup les Renault… *X.G.*

YANN LEFEBVRE

En fait, vous avez déjà fait votre marché. Et votre sélection me semble intéressante.
Par ordre d'intérêt, voici mon choix :
Seat Leon 1.5 TSI 150.
Ford Puma 1.0 155.
Skoda Kamiq 1.5 TSI 150.
J'ajouterais à cette liste une Mazda (CX-3 ou CX-30) et une Toyota (Yaris Cross).

10000 km en Sandero ?

Est-il prévu de bientôt voir la Sandero III dans vos pages (au-delà des articles déjà parus), soit au travers d'un essai longue durée 10000 km (Eco-G 100) ou via votre rubrique Configurateur ? *L.G.*

Vous avez pu lire dans notre dernier numéro *(L'AJ n° 1085)* notre configurateur consacré à la Dacia Sandero. Nous avons aussi prévu un essai longue durée avec une version Stepway Eco-G, programmé dans le n° 1088 du 15 juillet prochain.

Dacia Sandero

NICOLAS SOLER

THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

Quel espace pour les jambes à l'arrière ?

Pour qualifier l'espace habitable dévolu aux passagers arrière, vous continuez à mesurer l'espace entre le devant de l'assise de la banquette arrière et le dossier du siège avant, ce qui est une hérésie. En effet, il suffirait alors au constructeur de réduire la longueur de l'assise (ce qui serait encore plus inconfortable) pour favoriser votre appréciation, alors que cela n'aurait en fait aucune influence sur la place disponible pour caser ses jambes sans toucher le dossier des sièges avant ! La bonne mesure est évidemment la longueur de dossier à dossier, elle seule traduit la véritable aisance aux places arrière. *I.B.*

Notre mesure n'est pas plus mauvaise qu'une autre, à condition de la comparer à la profondeur d'assise de la banquette. Ce que nous faisons régulièrement. Pas toujours je vous l'accorde. Elle a surtout l'avantage d'afficher une valeur (en général entre 10 et 30 cm) qui est facile à se représenter lorsqu'on évoque l'espace aux jambes.

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

ET D

DES FILLES ES MOTEURS

Les femmes et le sport automobile, vaste sujet. Mais on constate qu'en VHC, les compétitions classiques, leur présence est bien plus forte que dans la course moderne. Nous avons demandé à trois "grands témoins" au féminin, une pilote, une navigatrice, une organisatrice, de nous ouvrir les coulisses de leur art.

Par **Robert Puyal** Photos **Cathy Dubuisson**

"Femme au volant…", et on connaît la suite. De longues décennies de machisme automobile, qui ont peut-être contribué à écarter les femmes du pilotage. Difficile à savoir, mais assurément, elles sont peu nombreuses à avoir laissé leur trace dans les palmarès. Aujourd'hui encore, pas de femmes en Formule 1, très peu en Endurance ou en Rallye, un peu davantage en IndyCar. Et si quelques noms viennent tout de suite à l'esprit, Maria Teresa De Filippis, Michèle Mouton, Jutta Kleinschmidt ou Danica Patrick, la quasi-absence d'une moitié de la population sur les grilles de départ saute aux yeux. Pourtant, quand la compétition se fait moins âpre, qu'il ne s'agit plus de s'écharper pour un titre de champion du monde mais plutôt de s'affronter amicalement dans les compétitions historiques, les machines les plus fortes en saveur et en puissance sont souvent conduites par des femmes. Nous avons demandé à trois d'entre elles, une pilote, une navigatrice et une organisatrice de courses VHC, de nous dire ce qu'elles pensent de tout ça.

"Chez Alpine, j'étais mal à l'aise, j'avais du mal à me faire admettre comme femme coéquipière."
Une victoire au Monte-Carlo, deux en Corse, ont dû y remédier…

PHOTOS DPPI

Biche Petit

Sous ce prénom attendrissant, le caractère affirmé d'une grande figure du Rallye international. Actrice déterminante, au côté de Jean-Claude Andruet qu'elle navigue, des victoires d'Alpine qui amèneront la marque au titre de championne du monde, elle est revenue régulièrement, à l'occasion de compétitions historiques ou modernes, retremper sa passion. Un œil malicieux sur un milieu qui a tellement évolué, mais peut-être pas encore assez !

« Mon père et ma mère faisaient du rallye sur une petite Auto-Union. Ils avaient acheté deux karts, puis un troisième pour moi. Beaucoup de gens de la course passaient à la maison. À l'époque, Andruet courait sur Alpine avec Jean Todt, étudiant, qui n'avait pas toujours le temps pour reconnaître. Je me suis retrouvée à prendre les notes. Et pour la Coupe des Alpes, j'ai fait aussi le rallye. Beaucoup de mal à se faire admettre, en tant que femme coéquipière ! Pourtant, j'avais pris des cours de mécanique, je savais faire plein de trucs sur le moteur. J'ai couru avec Lucette Pointet, Marie-Claude Beaumont, qui conduisait très bien, Marianne Hoepfner, on battait beaucoup d'hommes. Et puis Andruet m'a demandée pour le Tour de Corse 72, que l'on a gagné ; Alpine m'a acceptée. Et nous avons gagné le Monte-Carlo 73.

"FERRARI NE VOULAIT PAS. NOUS AVONS GAGNÉ"

Entre-temps, nous avions fait le Tour Auto avec la Daytona, Enzo Ferrari ne voulait pas en entendre parler, il n'y avait jamais eu de femme chez Ferrari. Nous avons gagné et une énorme bouteille de parfum m'attendait chez moi, de la part d'Enzo. Eau Sauvage, un parfum pour homme ! Histoire de dire que j'étais une femme mais qu'il s'en foutait. J'ai remercié parce que j'ai de l'éducation mais bon… Le parfum doit être encore au grenier.

Un jour, Jean-Claude me propose le Tour de Corse historique d'Yves Loubet, en 2009, sur une Porsche. Ça m'a plu. Andruet, toujours le même. On a limé la route cinq fois en reconnaissance. Toujours la même attaque, il n'aime pas quand il y en a un devant. Je n'ai pas eu du tout l'impression d'un sport au rabais. Voitures magnifiques, camions d'assistance.

J'ai eu l'occasion de refaire un rallye "moderne" en WRC en 2011, avec Maurizio Verini. J'ai été sidérée, ambiance épouvantable, les pilotes ne se parlent pas ! À l'époque on partageait la même table… Ensuite j'ai couru en VHC sur Alfa avec Catherine Labbé. Toujours assez peu de filles, surtout parmi les pilotes. Pourtant, il n'y a pas de raison, une femme peut absolument être aussi rapide : Michèle Mouton l'a prouvé. En tout cas, à celles qui voudraient débuter, je conseille le VHC. Au moins, l'ambiance est bonne ! »

Carol Quiniou

Pilote, Carol a écumé les compétitions historiques et disputé aussi bien des courses en GT qu'en monoplace ou en barquette. Une carrière surtout sur circuit, donc, où il s'agit souvent de savoir s'imposer sur la trajectoire idéale, quitte à chiffonner la voiture et peut-être l'amour-propre de ses adversaires masculins.

« En Californie, où j'ai grandi, on peut conduire à 16 ans. Mon père bricolait des Ford, des Pontiac GTO, des Firebird, mon goût pour la vitesse était déjà là. On avait monté avec mon petit copain une Austin-Healey Frogeye. Je faisais San Diego-Sacramento à 90 mph *(plus de 140 km/h, N.D.L.R.)*.

"Courir, c'est un moment magique, tu es dans l'instant, tu ne penses pas. C'est là que tu fais les meilleurs temps!"

"COMME DES MÉTRONOMES"

J'ai découvert les anciennes à Montlhéry, avec des Anglais, aux Coupes de l'Âge d'Or. Pas forcément dans les règles mais qu'est-ce qu'ils s'amusent ! Et c'est ce qui est important pour moi. J'ai commencé sérieusement, par l'école Winfield, au Castellet. J'étais non seulement la seule femme mais aussi la plus âgée ; un élève m'a dit que je pourrais être sa mère. Raison de plus pour me parler gentiment ! À un moment donné, je fais une grosse faute, le moniteur, Gérard Bacle, m'engueule : *"Tu conduis comme une gonzesse !"* J'enlève l'intégral et… en effet *(rires)*. Je me suis accrochée, grâce au soutien de mes amies. Sur Terrier Mk2 (une sorte de Lotus Seven bien plus légère !), Lotus 23 (prototype), Lotus 59 (Formule Ford). J'ai eu des équipiers et surtout des équipières, avec qui nous partagions une 911 2 litres en Endurance. Des relais de 2 h 10 ! C'est là que tu t'améliores. On tournait comme des métronomes ! Dijon, c'est "mon jardin".

Être une femme pilote ? Il y a toujours des adversaires pour dire : *"Elle va se lasser, c'est une lubie, etc."* Beaucoup moins chez les Anglais, parce qu'il existe le BWRDC (British Women Racing Drivers Club), sans équivalent en France. Sa présidente, Helen Bashford-Malkie, a été mon équipière et m'a beaucoup appris, notamment à reconnaître la piste, à pied, c'est ce qui est le mieux !

Sinon, il faut se faire respecter, peu à peu. Un jour à Dijon avec la Lotus 23, un Italien dont je tairai le nom, me rattrape, évidemment, avec sa superbe Ferrari 512, juste avant la Cuvette, un endroit que j'adore. Soudain je ne le vois plus dans mes rétros. Il était dans l'herbe, voiture cassée ! À la fin de la course, il vient vers moi, clairement pour me casser la g… En découvrant que j'étais une femme, évidemment, il se ravise. Mais ce qui m'a touchée, c'est que les autres pilotes ont pris ma défense et affirmé que je n'avais jamais gêné personne… Ces temps-ci, la course me manque ! »

Isabel Lebon

Organisatrice et directrice de course au sein de l'agence Peter Auto, Isabel regarde surtout courir les autres. Mais elle démontre sa passion et paye de sa personne en accompagnant chaque année les équipages ouvreurs du Tour Auto, navigatrice des pilotes Gérard Larrousse, François Chatriot ou Ari Vatanen. De quoi prouver que l'on a pas froid aux yeux.

« Mon premier souvenir de voiture ? Une nuit passée aux 24 Heures du Mans, enfant. Le souvenir d'une fête, d'un moment qui dure. Quand je dors au camping du Houx, pendant Le Mans Classic, je retrouve le bruit, l'agitation, les moteurs… L'intérêt pour l'automobile, c'est peut-être l'atavisme. J'ai appris que mon grand-père faisait des courses de côte, des rallyes sur Hotchkiss, BMW, etc. Quand j'ai intégré l'agence Peter, pour les courses de l'Âge d'Or-Lanvin, il y avait quelques femmes à l'ASAVE*, comme Huguette Goupy, mais globalement le milieu, très masculin, n'accueillait les jeunes femmes ni avec plaisir ni avec beaucoup de délicatesse. 100 % testostérone. Je peux dire que les choses se sont vraiment améliorées. Chez Peter, on a toujours été une équipe mixte. Patrick Peter, malgré le côté rugueux qu'il peut avoir, n'est pas du tout un macho. Et puis l'agence a été développée par Patrick et Sylviane Peter conjointement.

"PLUS DE FEMMES SUR LES VOITURES LES PLUS DIFFICILES"

Côté concurrentes, il y avait beaucoup de copilotes, épouses ou maîtresses des pilotes (c'était avant Internet). Des femmes pilotes ? Au Tour Auto, de plus en plus, surtout en catégorie régularité. Peu en catégorie Compétition (c'est-à-dire vitesse), question de confiance en soi plus que de compétences. Beaucoup plus de couples se partagent le volant. Au Mans Classic, c'est paradoxalement sur le plateau 1 (période 1923-39), où les voitures sont le plus difficiles à conduire, qu'il y a davantage de femmes. La majorité des filles pilotes sont des filles de leur père. Elles "s'autorisent à conduire" parce que leur père les a initiées. Peu de jeunes femmes qui viennent spontanément à la voiture. Au début, certains, d'emblée, ne te font pas confiance parce que tu es une femme ; réflexe macho. À nous, les filles, de montrer notre compétence, de parler le même langage. J'ai passé les diplômes de directeur de course sur route. L'autorité s'exerce plutôt mieux, même, parce qu'il n'y a pas le problème de rivalité homme-homme. Aujourd'hui c'est très bien accepté. Y a-t-il une raison pour qu'une femme soit moins rapide qu'un homme ? Oui. Notre capacité à se mettre en danger est moindre, notre instinct de survie doit être plus fort. Et puis un parent encourage moins une fille qu'un fils à prendre des risques.

"Dans mon métier, le fait d'être une femme est un plus. Je crois que je suis passée au-delà de voir ça comme un inconvénient."

Pourtant je copilote aussi les ouvreurs du Tour Auto, j'adore. J'ai une confiance absolue en Larrousse, Chatriot ou Vatanen, et je me rends compte que j'ai un seuil de résistance au danger extrêmement haut. L'organisation est bien plus simple sur circuit mais au point de vue personnel, je préfère le Rallye. Il n'y a rien de mieux au monde que l'adrénaline au départ d'une spéciale. »

** Association Sportive Automobile des Véhicules d'Époque.*

2021 IOC-TM IOC & USOPC ET SONY

LE SPORT AUTO AUX JO... VIRTUELS !

En guise d'avant-propos aux Jeux olympiques qui auront lieu du 23 juillet au 8 août, le CIO organise pour la première fois des JO virtuels. Le sport automobile fait partie des disciplines retenues et un Français a même décroché sa place en finale !

Par **Alain Pernot**

Pour cette première approche, le Comité international olympique s'est appuyé sur le jeu Gran Turismo et sur des circuits fictifs.

Lors des sélections, Baptiste Beauvois a réalisé la deuxième performance mondiale.

Vu l'ampleur prise par l'eSport ces dernières années, le Comité international olympique ne pouvait pas ignorer plus longtemps ce phénomène très populaire chez les plus jeunes. La vénérable institution se jette donc pour la première fois dans le grand bain du sport sur ordinateur. Que les amateurs de sueur et d'exploits physiques se rassurent : cette Olympic Virtual Series ne remplace pas les traditionnels JO, elle s'y ajoute. Cinq sports ont été retenus pour cette nouveauté : la voile, le base-ball, le cyclisme, l'aviron… et le sport automobile !

Même si elle n'est que virtuelle, cette incursion des sports mécaniques dans la sphère olympique est un événement. Parmi les différentes plates-formes existantes, le CIO a opté pour le jeu grand public Gran Turismo, au détriment des jeux de simulation plus réalistes qui ont généralement la préférence des vrais pilotes de course. La phase de qualification, ouverte aux plus de 18 ans, s'est déroulée du 13 au 23 mai. Elle a permis de sélectionner seize finalistes qui s'affronteront le 23 juin. Parmi eux, un Français : Baptiste Beauvois.

Ce nordiste de 25 ans est l'un des meilleurs spécialistes de ce jeu.

Il a d'ailleurs été enrôlé en début d'année par Romain Grosjean dans son équipe R8G eSports : *"J'ai toujours été passionné par le sport automobile et je me suis mis au jeu Gran Turismo en 2018, juste pour m'amuser. Puisque je me débrouillais bien, je me suis un peu plus impliqué à partir de 2019. Désormais, j'enchaîne les courses dans les principales compétitions officielles. J'en ai à peu près une par semaine, mais je ne fais pas que ça à longueur de journée, comme d'autres ! Je garde les pieds sur terre : pour moi, l'important ça reste mon boulot et ma famille. J'ai besoin de m'oxygéner…"*

Après s'être distingué dans des compétitions organisées à Sydney, New York ou Monaco (sous les yeux de Lewis Hamilton et de Max Verstappen !), Baptiste Beauvois n'a pas résisté à l'appel lancé par le CIO. *"Je ne m'attendais pas du tout à un tel événement. Dès que j'en ai pris connaissance, je me suis dit :* « Il faut absolument que j'en sois ! » *Je me suis donc inscrit à la phase qualificative qui s'est déroulée à distance. Le but était de signer le meilleur chrono possible sur un circuit urbain fictif reprenant de vraies routes de Tokyo. Interdiction de toucher les barrières, sinon le tour était annulé. Tout le monde disposait de la même voiture, une Toyota GR Supra Racing Concept, et de mêmes réglages. Nous pouvions faire autant de tentatives que nous souhaitions sur une période de dix jours. Pour me qualifier, il me fallait être le meilleur Français et parmi les sept meilleurs Européens. Pour y arriver, j'ai poussé le curseur à la limite : je n'ai jamais autant joué de ma vie !"*

Et cet engagement a payé : malgré un bon coup de stress lors de la dernière heure, le nordiste (dont le pseudo est "TsuTsu") a signé le 2e chrono européen en 1 minute 55 secondes et 102 centièmes, soit 5 centièmes derrière l'Italien Gallo. Toutes zones géographiques cumulées, seul un Canadien a réussi à s'intercaler entre ces deux hommes. *"Ceux qui se sont qualifiés sont des noms connus depuis trois ans,* constate sans surprise le *gamer* français. *Il y a toutefois un nouveau : un Grec inconnu est parvenu à se glisser dans les sept qualifiés européens !"* Peut-être a-t-il été galvanisé par les origines des JO ?

Après une telle performance, le Français aura assurément une belle carte à jouer lors de la finale qui sera diffusée le 23 juin. *"Elle va se dérouler sur la même journée en trois parties,* nous explique le poulain de Romain Grosjean. *D'abord, deux courses d'une vingtaine de minutes puis une troisième épreuve de 45 minutes qui comptera double. Là encore, il s'agira de trois circuits virtuels avec les mêmes voitures pour tout le monde, chaque fois des Toyota. J'aurais préféré des circuits connus, ça aurait été plus sympa pour le public."* Baptiste Beauvois aborde sa première finale olympique avec sérénité : *"Je suis super-confiant. Bien sûr, on ne sait jamais ce qui peut se passer le jour J, mais je sais ce que je vaux et je vais donner le meilleur de moi-même. En plus, les trois combos voitures-circuits proposés me conviennent bien. Je suis conscient de représenter mon pays. Ça met la pression, mais je vais essayer de la transformer en bonne pression."* À défaut de monter réellement sur le podium, les trois premiers de la compétition recevront une vraie médaille olympique.

Il est probable que Felipe Massa suivra avec beaucoup d'intérêt cette première rencontre entre l'univers du sport automobile et les JO. L'ancien pilote Ferrari, désormais président de la commission de Karting au sein de la FIA, milite en effet pour que le Karting électrique fasse son entrée aux JO. Mais pas en virtuel ! ■

> *"Je suis conscient de représenter mon pays. Ça met la pression, mais je vais essayer de la transformer en bonne pression."*
> Baptiste Beauvois

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

EN MESURES

L/l/h :
4,57 / 1,73 / 1,44 m

Poids : 1 231 kg

Puissance :
108 ch DIN
à 5 250 tr/mn

1 000 m d.a. :
33,1 s

V. max. :
178,8 km/h

Consommation à 90 km/h :
6,85 l/100 km

La 505 s'inscrit bien dans la tradition des grandes berlines Peugeot lancée avec la 504, en disposant des phares en amande et en restant fidèle à la propulsion !

LA PEUGEOT 505 SR *À L'ESSAI*

Au milieu des années 1980, Peugeot revient de loin et se refait une santé grâce à la talentueuse 205, qui connaît un succès inespéré dans toute l'Europe. Un engouement loin d'être partagé avec les autres modèles, vieillissants, notamment la berline 505 qui doit faire du neuf avec du vieux…

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

Extraits…

■ "Les catalogues de l'année modèle 1986 n'ont pas fait le plein de nouveautés, c'est le moins que l'on puisse dire. Chez Peugeot, la 505 a subi quelques transformations pour tenter de masquer ses rides."

■ "La version SR gonfle son moteur et change de tableau de bord. Une cure de rajeunissement pour raccrocher un marché de voitures de 2 litres en pleine évolution."

■ "Pour enrayer les transferts de clientèle, les responsables du produit ont surtout misé sur l'esthétique et accessoirement sur la mécanique."

■ "La 505 SR conserve son ancienne cylindrée de 1971 cm^3, mais le moteur XN1A se voit gratifié de quelques chevaux supplémentaires. Une remise à jour qui méritait d'être analysée sur les pistes d'essai et sur la route."

■ "Les aptitudes du moteur ont bénéficié d'une amélioration de puissance de 8 ch qui s'élève dorénavant à 108 ch au régime légèrement supérieur de 5250 tr/mn. Dans cette opération, le couple a également pris de l'embonpoint et propose maintenant 17,2 mkg au maximum pour un régime inchangé de 3000 tr/mn."

■ "Ces chevaux supplémentaires permettent d'obtenir une vitesse maximale honorable sur la piste de Montlhéry et une très bonne célérité sur l'autoroute."

Le tableau de bord modifié de la 505 "phase 2" s'inspire de toute évidence des productions germaniques. L'ergonomie est globalement bien pensée.

" Le groupe PSA a, compte tenu de la virulence de la concurrence, du mal à maintenir ses grosses berlines à la pointe des ventes. "

➚ Ses qualités

AUTONOMIE

"Le bilan de consommation est raisonnable pour cet exemple même de berline familiale de bonne réputation qui possède, soit dit en passant, une excellente autonomie grâce aux 70 dm^3 du réservoir."

VITESSE MAXIMALE

"Peugeot annonce 175 km/h et nous avons réalisé à Montlhéry 178,8 km/h en 4e et 174,9 km/h en 5e. L'essai m'ayant donné l'occasion de franchir les frontières du Rhin, j'ai pu constater que le compteur se stabilisait souvent sur 190, ce qui représente largement plus de 180 chrono contre 170 précédemment."

DIRECTION

"La boîte de vitesses se révèle très maniable et la direction est à l'abri des critiques. Une démultiplication saine et un effort au volant voisin de 2 kg en toutes circonstances sont deux bonnes raisons d'apprécier les manœuvres au volant."

➘ Ses défauts

PRIX

"Si la 505 connaît du mieux, le prix reste limité, mais l'augmentation de celui-ci semble avoir dépassé quelques bornes. Vendue 86 900 F les derniers mois du millésime 85, la 505 SR coûte désormais 92 600 F."

AÉRODYNAMIQUE

"Ces prestations ne doivent apparemment rien à l'aérodynamique puisque Peugeot ne mentionne aucun gain sur ce chapitre qui, je le rappelle, inscrivait un Cx pas trop fameux de 0,39 pour l'ancien modèle."

REPRISES

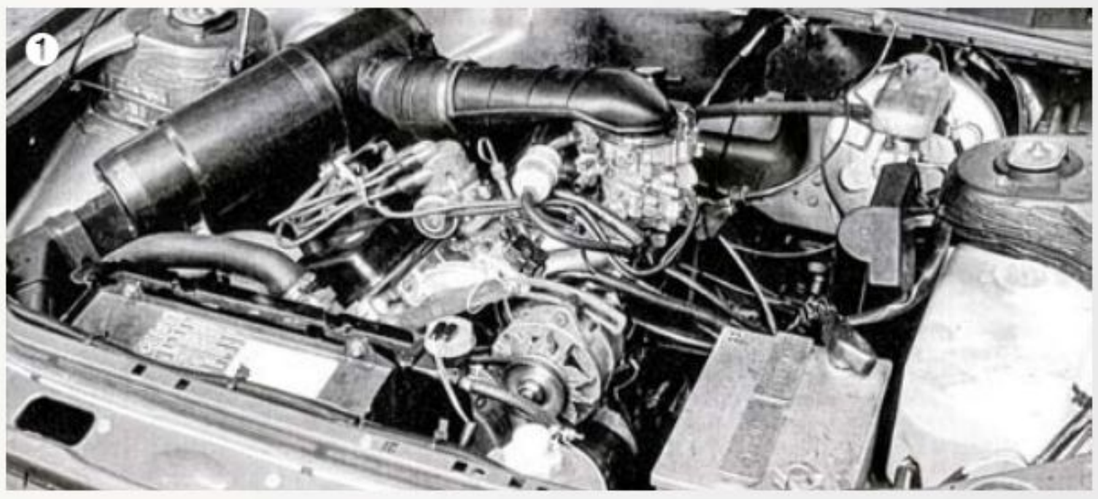
"Nous avons arrêté le chronomètre sur 17,5 s aux 400 m et 33,1 s aux 1 000 m. Des prestations sans ambitions. Le constat sur les reprises est identique, les mêmes distances étant respectivement franchies en 19,3 et 36,2 s à partir de 40 km/h en 4e et 19,2 et 37,5 s depuis 50 km/h en 5e."

1

❶ La 505 "phase 2" adopte des boucliers plus enveloppants et des feux redessinés.
❷ Cette grande routière offre une habitabilité généreuse tant devant que derrière, et les sièges sont bien dessinés.

❷

"Côté confort, la suspension me semble au bon niveau de fermeté, au point que les très longues distances sont couvertes sans fatigue."



❶ La placide 505 SR reçoit un 1 971 cm³ poussé à 108 ch par l'adoption d'une culasse à 4 entrées et d'un nouvel arbre à cames. ❷ Le style intérieur n'est pas très souriant; pourtant, les garnissages intérieurs, rappelés au niveau des portières, sont sympathiques. ❸ Le seuil de chargement est haut placé, mais ce coffre profond peut engloutir 408 dm³ de bagages.

Extraits…

■ "En usage routier, les montées en régime sont assez lentes et la présence d'un « trou » entre la seconde et la troisième donne quelquefois du fil à retordre sur les routes de montagne."

■ "En dépit de son poids et de son aérodynamique défavorables, les consommations sont intéressantes au regard de la cylindrée. La courbe fait assez bonne mesure avec les consommations officielles, et nous avons relevé 6,83 l à 90 km/h, 8,95 l à 120 km/h et 17,4 l à près de 175 km/h."

■ "Voiture débonnaire destinée à être menée placidement, la 505 SR se comporte avec sûreté à condition de ne pas trop lui en demander sur le mouillé."

■ "Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une propulsion, qui comme toutes ses semblables ne manque pas de charme mais s'avère sensible aux appuis marqués à grande vitesse, susceptibles d'entraîner des décrochages brutaux du train arrière, surtout lorsque la pluie s'en mêle."

■ "La motricité présente certaines faiblesses et l'on se met parfois à rêver du pont autobloquant réservé aux versions haut de gamme."

■ "Les distances d'arrêt de nos essais techniques gagneraient à être plus courtes. Au-delà de 1 200 kg et pour un prix catalogue supérieur à 90 000 F, des freins arrière à disque ne seraient pas du luxe!"

Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

Après la 505, dernière grande Peugeot réputée indestructible, le constructeur a négocié le virage de la modernité, en ne proposant que des tractions, de conception moins robuste. Aujourd'hui, le marché des routières et des familiales a bien changé, devant composer avec des SUV. De ce point de vue, Peugeot est bien loti, avec le duo 3008-5008. Mais la marque n'en délaisse pas pour autant le segment des traditionnelles berlines, avec la belle 508, déclinée comme ce fut le cas de la 505 également en break…

PEUGEOT 3008

Difficile de toucher à une telle star : pourtant, le roi des SUV a été restylé fin 2020 avec une face avant largement remaniée tandis que les motorisations n'ont plus grand-chose à voir avec celles de son lancement en 2016. Tour d'horizon.

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

L'eau a beaucoup coulé sous les ponts depuis l'arrivée de la deuxième génération de 3008. Lancé à l'époque avec quatre motorisations diesel de 100, 120, 150 et 180 ch, il n'en compte plus qu'une aujourd'hui, forte de 130 ch. En contrepartie, le 3008 actuel propose deux versions hybrides rechargeables, qui n'existaient pas précédemment, dont une déclinaison qui monte à 300 ch avec un moteur électrique sur l'essieu arrière : c'est donc un 3008 avec quatre roues motrices, le seul de la gamme ! Quant aux blocs essence, il y a eu moins de chamboulement de leur côté puisque la gamme en compte toujours deux, comme au lancement, même si le plus puissant monte maintenant à 180 ch contre 165 à l'époque (après une éphémère version 1.6 THP 225 restée deux ans au catalogue seulement…). Outre les évolutions de moteur, le design a changé lors du restylage de la fin 2020 avec un avant qui reçoit les fameux crocs, comme le 2008. À l'intérieur, le célèbre i-Cockpit est conservé, mais évolue par petites touches, telles que la taille de l'écran central. Et l'un des autres points forts du 3008, son compromis châssis, n'a pas été modifié non plus : tant mieux ! De quoi lui permettre, avec un équipement lui aussi rafraîchi, de garder son attractivité sur le segment ultra-concurrentiel des SUV !

LA GAMME

	Moteurs / Prix	Active	Style	Allure / Allure Pack ❤	Roadtrip	GT ❤ / GT Pack	Bonus / Malus écologique
Essence	1.2 PureTech 130	31 450 €	32 150 € (1)	34 350 (1) / 34 850 € (1)	35 500 € (1)	37 050 (1) / 41 200 € (2)	Malus de 210 à 450 € (140 à 149 g/km CO_2)
Essence	1.6 PureTech 180 EAT8	–	–	–	–	41 700 / 43 800 €	Malus de 983 à 1 172 € (155 à 157 g/km CO_2)
Hyb. recharg.	Hybrid 225	–	–	45 500 / 46 000 €	46 650 € (1)	48 200 / 50 300 €	Bonus 2 000 € (30 à 32 g/km CO_2)
Hyb. recharg.	Hybrid4 300	–	–	51 000 / 51 500 €	52 150 € (1)	53 700 / 55 800 €	Bonus 2 000 € (29 à 31 g/km CO_2)
Diesel	1.5 BlueHDi 130	33 850 €	34 550 € (1)	36 750 (1) / 37 250 € (1)	35 500 € (1)	39 450 (1) / 43 600 € (2)	Malus de 0 à 170 € (130 à 138 g/km CO_2)

(1) Disponible en boîte manuelle ou en boîte automatique EAT8 (supplément 2 050 €). (2) Les versions GT Pack sont d'office livrées avec la boîte EAT8.

❤ NOS COUPS DE CŒUR

L'intérieur évolue par plus petites touches que l'extérieur, l'un des changements les plus évidents venant de l'écran central tactile plus grand : 10 pouces au lieu de 8 précédemment, avec une meilleure résolution.

LES TRANSMISSIONS

BOÎTE MANUELLE

Toujours à 6 rapports, elle n'est disponible que sur les blocs 130 ch essence ou diesel et permet une économie de 2 050 € par rapport à la boîte automatique EAT8. Le levier de vitesses de cette boîte est nettement moins esthétique que celui de la boîte auto. Cette boîte n'est pas disponible sur la finition GT Pack.

BOÎTE AUTOMATIQUE

L'excellente EAT8 est une boîte à convertisseur à 8 rapports qui permet dans tous les cas des gains en performances ou en consommation par rapport à la même version en boîte manuelle. Si vous le pouvez, donc, n'hésitez pas, d'autant qu'elle est également douce et agréablement gérée.

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

MOTEURS ESSENCE	1.2 PURETECH 130 BVM6/EAT8	1.6 PURETECH 180 EAT8 ❤
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500	180 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750	250 à 1 650
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	185/187	207
Accélération 0 à 100 km/h (s)	11,4/10,8	9,1
Reprise 90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou D (s)	10,4/12,8/19,5 ou 10,8	8,4
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	7,4/7,4	8,2

MOTEURS HYBRIDES RECHARGEABLES	HYBRID 225 ❤	HYBRID4 300 ❤
Puissance cumulée (ch)	225 (1)	300 (2)
Couple maxi (Nm)	300 à 3 000 (thermique) + 320 (élect.) (3)	300 à 3 000 (thermique) + 320 (élect AV) + 166 (élect. AR) (4)
Autonomie électrique (km)	40	40
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	225 (5) (140 km/h en électrique)	235 (5) (139 km/h en électrique)
Accélération 0 à 100 km/h batt. pleine/vide (s)	8,8/8,8	6/6,4
Reprise 90-130 km/h en D batt. pleine/vide (s)	6,4/6,6	5,2/5,4
Budget		
Consommation moyenne batt. vide (l/100 km)	7,6	8

(1) Puissance maxi : 180 ch à 6 000 tr/mn (thermique) + 110 ch (élect). (2) Puissance maxi : 200 ch à 6 000 tr/mn (thermique) + 110 ch (élect. AV) + 113 ch (élect. AR). (3) Couple cumulé : 360 Nm. (4) Couple cumulé : 520 Nm. (5) Données constructeur.

MOTEUR DIESEL	1.5 BLUEHDI 130 BVM6/EAT8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 750
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	180/186
Accélération 0 à 100 km/h (s)	11,6/11,4
Reprise 90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou Drive (s)	11,5/14,8/18,6 ou 10,8
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	6,2/5,8

LES MOTEURS

ESSENCE

1.2 PureTech 130

La plus petite motorisation du 3008 utilise un bloc 3 cylindres de 130 ch, disponible en boîte manuelle ou automatique. Suffisant dans l'absolu, plutôt bien insonorisé, il permet d'accéder à des versions pas trop chères de la star des SUV, mais les 130 ch ne rendent pas hommage à l'excellent châssis.

1.6 PureTech 180 ❤

Cette version passe à 4 cylindres et gagne en agrément même si le couple progresse peu par rapport à la motorisation inférieure. Uniquement disponible en boîte automatique et avec la finition GT (ou GT Pack), il permet des performances correctes. Ce n'est pas le plus rapide de la gamme, mais son rapport puissance-poids contenu en fait l'un des plus agréables à conduire.

HYBRIDES RECHARGEABLES

Hybrid 225 ❤

Comme son nom l'indique, la puissance cumulée de cette version atteint 225 ch, délivrés aux seules roues avant. Elle est obtenue via le 1,6 l PureTech 180 associé à un moteur électrique de 110 ch. La batterie a une capacité de 13,2 kWh et permet d'atteindre 40 km en mode tout-électrique.

Hybrid4 300 ❤

Cette fois, la puissance cumulée atteint 300 ch obtenus en associant le 1,6 l PureTech poussé à 200 ch à un moteur électrique de 110 ch à l'avant et à un autre moteur électrique de 113 ch sur l'essieu arrière. Le couple cumulé atteint 520 Nm : très généreux ! De quoi relancer (très) facilement, mais ce n'est pas un sportif pour autant, à cause d'un poids élevé.

DIESEL

1.5 BlueHDi 130

Le seul diesel restant dans la gamme est plutôt sage avec 130 ch. Il est disponible en boîte manuelle ou automatique et se montre aussi performant que le bloc 130 ch essence, en plus cher mais en plus sobre : ne convient qu'aux gros rouleurs, qui risquent quand même de le trouver un peu court…

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

4 vitres électriques, 6 airbags, alerte de franchissement de ligne, Bluetooth, climatisation automatique bizone, combiné d'instruments numérique, frein de stationnement électrique, freinage automatique d'urgence, phares et essuie-glaces automatiques, radar de recul, radio avec 6 HP, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseur intérieur électrochromatique.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Active	Style	Allure/ Allure Pack ❤	Roadtrip	GT ❤/ GT Pack
Accès et démarrage mains libres	–	–	–/série	série	série/série
Android Auto et Apple CarPlay	–	série	série/série	–	série/série
Caméra de recul et aide au stationnement avant	–	série	série/série	série	série/série
Caméra 360°	–	–	–/600 €	600 €	600 €/série
Chargeur à induction pour smartphone	–	–	–	–	100 €/100 €
Chargeur embarqué 7,4 kW (sur Hybrid 225 et Hybrid4 300)	–	–	300 €/300 €	300 €	300 €/300 €
Écran central tactile 8 pouces	série	–	–	–	–
Écran central tactile 10 pouces avec GPS Europe	–	1 200 €	série/série	série	série/série
Feux avant 100% LED	–	–	–	–	série/série
Grip control	–	–	410 €	410 €	410 €/gratuit
Hayon électrique	–	–	–/450 €	450 €	450 €/série
Jantes alliage 17 pouces	série	série	–	–	–
Jantes alliage 18 pouces	–	–	série/série	série	série/–
Jantes alliage 19 pouces	–	–	–	–	–/série
Pack Drive Assist (1)	–	–	–/400 €	400 €	série/–
Pack Drive Assist Plus (2)	–	–	–/600 €	600 €	série/série
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	–	série	série/série	série	série/série
Sellerie cuir (3)	–	–	2 500 €/2 500 €	2 500 €	2 500 €/1 600 €
Sièges avant chauffants	200 €	200 €	200 €/200 €	200 €	200 €/série
Sièges avant à réglages électriques, chauffants et massants	–	–	–	–	900 €/série
Système audio hi-fi Focal 515 watts avec 10 HP	–	–	–	–	850 €/série
Système de vision de nuit	–	–	–	–	1 400 €/1 400 €
Toit noir	–	–	–	série	série/série
Toit ouvrant panoramique avec vélum	–	–	–	–	1 200 €/1 200 €

(1) Uniquement avec BVM, comprend le régulateur de vitesse adaptatif. (2) Uniquement avec EAT8, comprend le régulateur de vitesse adaptatif et maintien au centre de la voie. (3) Inclut les sièges avant électriques, chauffants et massants.

❶ Les places arrière ne se montrent pas les plus généreuses du segment pour l'espace aux jambes, mais le passager du milieu appréciera l'absence de tunnel central.
❷ Le coffre, en revanche, s'avère très généreux pour le segment avec un volume de 547 dm³ et dispose d'un plancher modulable en hauteur.
❸ C'est dommage : si l'écran central est plus grand qu'auparavant, l'affiche du GPS apparaît en plus petit et il y a toujours au moins deux actions à effectuer pour régler la température de climatisation.

LES FINITIONS

ACTIVE

L'entrée de gamme n'est disponible qu'avec les motorisations 130 ch essence ou diesel, et uniquement en boîte manuelle. Cette finition reçoit déjà un équipement décent avec la climatisation automatique bizone et même une peinture métallisée de série. À ce niveau de gamme, l'écran central est de 8 pouces.

STYLE (ACTIVE + 700 €)

Il s'agit d'une série spéciale pérenne qui devrait accompagner ce 3008 jusqu'à sa fin de vie. Ce niveau est basé sur l'Active en y ajoutant entre autres Android Auto et Apple CarPlay, l'aide au stationnement avant, la caméra de recul, et permet surtout l'accès à la boîte automatique.

ALLURE (STYLE + 2 200 €)/ ALLURE PACK ❤ (ALLURE + 500 €)

Avec le niveau Allure, le 3008 gagne plusieurs éléments, dont des roues de 18 pouces et l'écran de 10 pouces avec GPS. Ce niveau constitue l'entrée de gamme pour les motorisations hybrides rechargeables. Le petit cran supérieur Pack y ajoute un éclairage d'ambiance, l'accès à bord et démarrage mains-libres. C'est selon nous le meilleur rapport prix-équipements.

ROADTRIP (ALLURE PACK + 650 €)

Autre série spéciale pérenne, ce niveau n'apporte que des éléments de design par rapport à la finition Allure Pack, dont le toit noir à l'extérieur et une sellerie partiellement en Alcantara.

GT ❤ (ROADTRIP + 1 550 €)/ GT PACK (GT + 2 100 €)

La conduite autonome de niveau 2 fait son apparition en même temps que plusieurs éléments de style, dont de l'Alcantara sur la planche de bord avec surpiqûres. Mais c'est avec le niveau GT Pack que les jantes passent à 19 pouces, le hayon devient électrique tout comme les sièges qui en profitent pour devenir massants.

❤ NOS COUPS DE CŒUR

Cette version du 3008 dispose du "Black Pack", qui lui octroie le toit noir accompagné de jantes 19 pouces noires également, un pack uniquement proposé sur la finition GT Pack en option pour 300 €.

À l'arrière, les feux à LED restent désormais allumés en permanence et les clignotants sont à défilement : *le* truc tendance du moment !

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK DRIVE ASSIST PLUS

(600 € sur Allure Pack et Roadtrip, de série sur GT et GT Pack)

Uniquement proposé avec la boîte automatique, ce pack intègre le régulateur de vitesse adaptatif jusqu'à l'arrêt (il fonctionne donc dans les embouteillages) et le maintien actif au centre de la voie. Un combo qui commence à être répandu, et constituera peut-être un atout lors de la revente.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

GRIP CONTROL

(410 € sur Allure, Allure Pack, Roadtrip, GT, gratuit sur GT Pack)

À défaut de quatre roues motrices (sauf sur l'Hybrid4 300), Peugeot propose un système de motricité renforcée avec cinq modes (neige, boue, route…) qui peut aider de temps en temps. Ce système est incompatible avec les versions hybrides (même Hybrid 225) et impose des roues de 18 pouces (ce qui implique une sous-monte pour la finition GT Pack normalement en 19 pouces, d'où la gratuité pour cette finition) chaussées de pneus M+S, qui dégradent légèrement la tenue de route sur bitume. Une option discutable, car pour la montagne rien ne vaut de vrais pneus neige, et qui de toute façon ne transformera pas votre 3008 en franchisseur. Pour un citadin qui va une semaine par an au ski, pas la peine…

SELON VOTRE UTILISATION

NOTRE CHOIX

PEUGEOT 3008 1.6 PureTech 180 EAT8 GT

(41 300 € + 983 € de malus, hors options)

Pour profiter de l'excellent châssis du 3008, les moteurs 130 ch paraissent trop justes. Dans tous les cas, choisissez une boîte automatique EAT8, agréable et efficiente. Les versions hybrides rechargeables sont recommandables mais chères. Le 3008 PureTech 180 nous paraît un bon choix, même s'il est dommage qu'il ne soit pas accessible avec d'autres finitions que GT ou GT Pack.

LES TEINTES

Peintures métallisées

Bleu Célèbes (série)

Gris Artense (650 €)

Gris Platinium (650 €)

Noir Perla Nera (650 €)

Peintures spéciales (830 €)

Bleu Vertigo

Blanc Nacré

Rouge Ultimate

LES JANTES

Jantes alliage 17 pouces Chicago (série sur Active et Style)

Jantes alliage 18 pouces Detroit Gris Storm (série sur Allure/Allure Pack et Roadtrip)

Jantes alliage 18 pouces Detroit Noir Onyx (série sur GT)

Jantes alliage 19 pouces San Francisco Noir Onyx mat (série sur GT Pack)

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

Profitez de l'offre LIBERTÉ

L'Auto-Journal sans engagement

1 jeudi sur 2 dont un Spécial Salon / an

+

4 n° de L'Auto-Journal évasion / an

+

1 n° du Guide de L'Auto-Journal / an

7,20 €/mois seulement !

au lieu de ~~12,51 €~~*

-42%

+ vos 2 cadeaux

1 Le coffret de 4 couteaux Opinel

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

4 couleurs : bleu azur, mandarine, vert pomme et aubergine.

2 Les versions numériques

Visuels non contractuels.

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

Je choisis l'offre d'abonnement, mon mode de paiement et j'indique mes coordonnées :

 # M042 # 1133404

☐ **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 : le coffret de 4 couteaux Opinel et les versions numériques.

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

IBAN :

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

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

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

MES CADEAUX : **les versions numériques.** (2)

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

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

C'est simple, rapide et 100% sécurisé

KiosqueMag Disponible sur kiosquemag.com

Tél. : Mobile :

Email :

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

☐ M. ☐ Mme Date de naissance :

**Nom :

**Prénom :

**Adresse :

**CP : **Ville :

Dater et signer obligatoirement :

À : _____

Date :

Signature :

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

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

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

ALPINE

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

ASTON MARTIN

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

AUDI

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
A1 SPORTBACK				
25 TFSI	5		0	21 500
30 TFSI Design	6		0	24 810
35 TFSI Design S tronic	7	M	230	28 570
40 TFSI S line S tronic	11	M	1 276	34 190
Surcoût Entry : "base" + 1 200 €				
Surcoût Design : "base" + 2 400 €				
Surcoût Advanced 2 : Design + 1 100 €				
Surcoût S line : Design + 4 100 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €				
A1 CITYCARVER				
25 TFSI Design	5		0	25 400
30 TFSI Design	6		0	26 310
35 TFSI Design S tronic	8	M	310	30 070
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €				
Q2				
30 TFSI	6		0	28 320
35 TFSI Design	8	M	50	33 150
SQ2	19	M	8 671	54 700
30 TDI	6		0	30 250
35 TDI Design S tronic	8		0	37 480
Surcoût Design : "base" + 2 800 €				
Surcoût Advanced : Design + 1 700 €				
Surcoût S line : Advanced + 2 300 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 600 €				
Surcoût S line Plus : Design Luxe + 1 100 €				
A3 SPORTBACK				
30 TFSI	8		0	28 630
30 TFSI Mild Hybrid S tronic	6		0	30 780
35 TFSI	8		0	29 640
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8		0	31 790
S3	20	M	6 724	56 740
40 TFSI e	8	B	2 000	38 680
45 TFSI e Competition	8	B	2 000	45 110
30 TDI	6		0	29 640
35 TDI S tronic	8		0	34 570
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	400	45 980
Surcoût Design : "base" + 3 150 €				
Surcoût S line : Design + 4 650 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 900 €				
A3 BERLINE				
Surcoût : Sportback + 550 €				
TT				
40 TFSI S tronic	11	M	818	43 040
45 TFSI S tronic	14	M	1 629	48 290
TTS	19	M	5 715	64 490
RS	28	M	16 149	78 940
Surcoût S line : "base" + 5 400 €				
TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 030 €				
Q3				
35 TFSI	8	M	360	35 280
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	11 488	48 580
RS	29	M	28 107	71 3300
45 TFSI e	8	B	2 000	46 150
35 TDI	8	M	50	38 210
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M	2 205	48 050
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €				
Q3 SPORTBACK				
35 TFSI	8	M	540	38 280
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	12 012	50 980
RS	29	M	29 070	73 200
45 TFSI e	NC	B	2 000	49 150
35 TDI	8	M	50	41 210
40 TDI Design S tronic	10	M	2 370	50 460
Surcoût Design : "base" + 2 300 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
NOUVEAU Q4 E-TRON				
35	NC	B	7 000	42 800
40	NC	B	3 000	48 700
Surcoût Executive : "base" + 6 800 €				
Surcoût S line : Executive + 3 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 700 €				
A4				
35 TFSI Mild Hybrid	8	M	125	34 350
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	240	43 830
30 TDI Mild Hybrid S tronic	7		0	39 560
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	44 800
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	75	47 250
S4 TDI	23	M	1 901	76 160
Surcoût Design : "base" + 3 600 €				
Surcoût S line : Design + 5 225 €				
Surcoût S Edition : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus : S line + 1 400 €				
A4 AVANT				
RS4	34	M	30 000	96 940
Surcoût : berline + 1 700 €				
A4 ALLROAD				
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16	M	6 724	53 630
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11	M	330	52 550
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Design Tiptronic	17	M	7 086	59 990
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
A5 COUPÉ				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	230	47 040
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	230	50 710
RS 5	34	M	21 966	97 570
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	49 220
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	75	52 150
S5 TDI	23	M	6 039	81 410
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €				
Surcoût Avus : S line + 1 100 €				
A5 SPORTBACK				
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	M	210	43 440
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	280	50 710
RS 5	34	M	25 349	97 570
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9		0	45 620
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	150	52 150
S5 TDI	23	M	6 724	81 410
Surcoût Design : "base" + 3 600 €				
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût Avus : S line + 1 100 €				
A5 CABRIOLET				
40 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	1 629	62 410
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M	10 011	69 030
S5	24	M	19 641	86 680
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M	260	60 920
40 TDI 204 ch Mild Hybrid S line S tronic	11	M	740	63 850
Surcoût Avus : S line - 620 €				
NOUVEAU Q5				
50 TFSI e Design	NC		0	62 990
55 TFSI e S line	NC		0	70 950
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	M	400	49 890
40 TDI Mild Hybrid Design	11	M	2 544	55 880
SQ5 TDI	22	M	27 166	80 800
Surcoût Design : "base" + 3 100 €				
Surcoût S line : Design + 4 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
NOUVEAU Q5 SPORTBACK				
50 TFSI e Design	16		0	65 690
55 TFSI e S line	16		0	73 650
35 TDI Design	9	M	540	56 190
40 TDI Design	11	M	2 544	59 080
SQ5 TDI	22	M	27 166	83 500
Surcoût S line : Design + 4 400 €				
Surcoût Avus : S line + 4 500 €				
A6				
45 TFSI S tronic	14	M	1 761	55 150
50 TFSI e Quattro	12		0	63 150
55 TFSI e Compétition Quattro	12		0	74 300
35 TDI S tronic	8	M	190	49 300
40 TDI S tronic	11	M	190	52 850
45 TDI Quattro S tronic	14	M	2 544	60 070
50 TDI Quattro S tronic	17	M	4 543	63 310
S6 TDI	23	M	18 188	85 460
Surcoût S line : "base" + 7 900 €				
Surcoût Avus : S line + 500 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €				
A6 AVANT				
RS 6	52	M	30 000	133 600
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
40 TDI	11	M	898	62 490
45 TDI	14	M	4 279	66 710
50 TDI	17	M	7 462	69 950
55 TDI	23	M	13 682	74 600
Surcoût Avus : "base" + 11 700 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S tronic	14	M	1 629	66 710
RS 7	52	M	30 000	139 000
55 TFSI e Compétition Quattro	13		0	86 100
40 TDI S tronic	11	M	190	64 650
50 TDI Quattro S tronic	17	M	4 543	75 480
S7 TDI	23	M	18 188	94 590
Surcoût S line : "base" + 6 500 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 000 €				
NOUVELLE E-TRON GT				
Quattro	NC		0	101 500
RS	NC		0	140 700
Surcoût Extended : Quattro + 20 500 €				
Surcoût S Extended : RS + 15 500 €				
E-TRON				
50 Quattro	9		0	72 300
55 Quattro	9		0	83 880
S	19		0	96 600
Surcoût Avus : "base" + 14 300 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €				
Surcoût Edition One : Avus Extended + 740 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
E-TRON SPORTBACK				
50 Quattro	9		0	74 900
55 Quattro	9		0	86 480
S	19		0	99 200
Surcoût Avus : "base" + 14 300 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
A8				
55 TFSI Quattro Tiptronic	23	M	25 349	101 810
60 TFSI e Avus	22		0	129 100
S8	49	M	30 000	158 800
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	6 039	96 320
Surcoût Avus : "base" + 14 100 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €				
Q7				
SQ7	43	M	30 000	121 800
55 TFSI e Advanced	22		0	81 515
60 TFSI e Competition	22		0	95 815
50 TDI Advanced	18	M	29 070	74 480
Surcoût S line : Advanced + 7 550 €				
Surcoût Avus : S line + 1 600 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 350 €				
Q8				
55 TFSI Tiptronic	23	M	30 000	81 300
SQ8	43	M	30 000	125 500
RS Q8	53	M	30 000	159 900
55 TFSI e Advanced	22		0	86 770
60 TFSI e Compétition	22		0	101 700
45 TDI Tiptronic	14	M	30 000	77 200
50 TDI Tiptronic	18	M	30 000	80 600
Surcoût S line : "base" + 6 900 € / Advanced + 7 800 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 600 €				
R8				
V10 RWD	46	M	30 000	149 750
V10 Performance Quattro S tronic	56	M	30 000	218 330
R8 SPYDER				
Surcoût : coupé + 14 400 €				

BENTLEY

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

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i3				
170 ch	3	B	7 000	39 950
S	3	B	7 000	43 550
Surcoût Edition WindMill : "base"/S + 2 850 €				
SÉRIE 1				
116i	6		0	24 850
118i	7		0	27 750
120i	9	M	150	33 750
128ti	16	M	1 172	46 550
M135i xDrive	19	M	2 544	52 950
116d	6		0	27 600
118d	7		0	30 650
120d	10		0	36 850
Surcoût Lounge : "base" + 1 750 €				
Surcoût Edition Sport : Lounge + 3 250 €				
Surcoût M Sport : Edition Sport + 3 100 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
218i Lounge	7	M	2 049	32 650
220i Lounge Auto.	10	M	1 629	38 650
M240i Auto.	22	M	8 671	55 150
M2 Competition	46	M	30 000	68 150
Surcoût Sport : Lounge + 3 650 €				
Surcoût M Sport : Sport+ 2 600 €				

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

SÉRIE 2 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Premiere Auto.	5	M	240	26 500
218i Premiere Auto.	7	M	240	29 800
225xe Premiere	5		0	40 650
216d Premiere	6		0	31 150
218d Premiere	7		0	33 250
Surcoût Lounge : Premiere + 1 950 € à + 2 850 €				
Surcoût Sport : Lounge + 2 600 à + 3 250 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 350 € à + 1 400 €				
Surcoût M Sport : Sport + 1 150 € à + 1 500 €				
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
M4 Compétition xDrive	NC		NC	115 550
Sucoût M Sport : "base" + 5 050 €				
NOUVELLE I4				
eDrive40	NC	B	3 000	59 700
M50	NC		0	71 650
Z4				
sDrive20i	11	M	1 629	46 650
sDrive30i	15	M	1 629	55 050
M40i	23	M	6 039	68 000
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Sucoût M Sport : Sport + 2 100 €				
X3				
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	4 543	48 400
M40i Auto.	25	M	17 490	76 300
M Competition	41	M	30 000	108 850
xDrive30e Lounge	8		0	59 700
sDrive18d Premiere Auto.	7	M	240	45 300
xDrive20d Lounge Auto.	10	M	898	53 000
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	1 629	59 800
M40d Auto.	21	M	3 331	75 700
iX3 Inspiring	7		0	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-montlhery.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 + 600 €				
Surcoût Shine : Feel + 1 150 €				
C3				
1.2 PureTech 83 ch Live	4		0	15 600
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6		0	19 250
1.5 BlueHDi 100 ch Feel	5		0	19 600
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	30 600
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	6		0	32 800
2.0 BlueHDi 160 ch Shine Auto.	9	M	650	39 050
Surcoût Shine : Feel + 2 650 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 350 €				
C5 AIRCROSS				
1.2 PureTech 130 ch Live	7	M	310	26 450
Hybrid 225 ch Feel	10	B	2 000	40 350
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6		0	28 800
Surcoût Feel : Live + 2 600 €				
Surcoût C-Series : Feel + 2 250 €				
Surcoût Shine : Feel + 3 500 €				
Surcoût Shine Pack : Feel + 1 650 € à + 3 700 €				
BERLINGO TAILLE M				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	310	23 000
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	898	28 100
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M	100	23 950
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack	7	M	170	28 250
Surcoût Feel : Live + 1 350 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 350 €				
Surcoût Rip Curl : Feel Pack + 1 100 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 400 €				
BERLINGO TAILLE XL				
Surcoût : Taille M + 1 000 €				

CUPRA

TYPE	CV		B/M*	PRIX
NOUVELLE LEON				
2.0 TSI 300 ch DSG	19	M	3 557	40 310
e-Hybrid 204 ch	8	B	2 000	39 750
e-Hybrid 245 ch	8	B	2 000	41 070
NOUVELLE LEON SPORTSTOURER				
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M	7 086	44 700
Surcoût : berline + 1 470 €				
ATECA				
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M	16 810	44 000
FORMENTOR				
1.5 TSI 150 ch	8		240	33 050
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M	10 980	44 670
e-Hybrid 204 ch	8	B	2 000	41 150
e-Hybrid 245 ch VZ	8	B	2 000	45 040

DACIA

TYPE	CV		B/M*	PRIX
NOUVELLE SPRING				
Confort	NC	B	4 587	16 990
Surcoût Confort Plus : Confort + 1 460 €				
SANDERO				
1.0 SCe 65 ch Access	4		0	8 690
0.9 TCe 90 ch Confort	5		0	12 690
Surcoût Essentiel : Access + 1 200 €				
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €				
SANDERO STEPWAY				
0.9 TCe 90 ch Essentiel	5		0	12 590
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €				
LODGY				
1.3 TCe 100 ch Esentiel	6	M	150	14 400
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	150	15 200
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5		0	16 250
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	5		0	17 050
LODGY STEPWAY				
1.3 TCe 130 ch	7	M	280	16 300
1.5 Blue dCi 115 ch	6		0	18 150
Surcoût 15 ans : "base" + 200 €				
DUSTER				
1.0 TCe 90 ch Access	6	M	170	12 490
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	230	17 100
1.3 TCe 150 ch Confort	8	M	230	18 700
1.5 Blue dCi 95 ch	5		0	15 300
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	6		0	17 800
Surcoût Essentiel : Access + 2 810 €				
Surcoût Confort : Essentiel + 1 100 €				
Surcoût Evasion : Confort + 350 €				
Surcoût Prestige : Confort + 1 100 €				
Surcoût 15 ans : Prestige + 50 €				

DS AUTOMOBILES

TYPE	CV		B/M*	PRIX
DS 3 CROSSBACK				
1.2 PureTech 100 ch Chic	5		0	24 900
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	6	M	150	27 900
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M	260	35 800
1.5 BlueHDi 110 ch Chic	6		0	25 900
1.5 BlueHDi 130 ch So Chic Auto.	6		0	31 700
E-Tense Chic	5	B	7 000	37 000
Surcoût So Chic : Chic + 2 800 €				
Surcoût Performance Line : So Chic + 200 €				
Surcoût Connected Chic : Performance Line + 2 500 €				
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €				
Surcoût Grand Chic : Performance Line+ + 1 700 €				
Surcoût Ines de la Fressange Paris : Grand Chic + 400 €				
NOUVELLE DS 4				
1.2 PureTech 130 ch Bastille Auto.	7	M	100	29 200
1.6 PureTech 180 ch Performance Line Auto.	10	M	330	35 400
1.6 PureTech 225 ch Performance Line + Auto.	13	M	450	42 200
E-Tense 225 ch Bastille +	10	B	2 000	38 200
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille + Auto.	7		0	31 200
Surcoût Bastille + : Bastille + 1 000 €				
Surcoût Performance Line : Bastille + + 2 700 €				
Surcoût Trocadero : Performance Line + 2 500 €				
Surcoût Cross Trocadero : Trocadero + 600 €				
Surcoût Performance Line + : Cross Trocadero + 1 100 e				
Surcoût Rivoli : Performance Line + + 1 700 €				
Surcoût Cross Rivoli : Rivoli + 600 €				
Surcoût La Première : Cross Rivoli + 5 100 €				
DS 7 CROSSBACK				
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	7	M	260	37 300
1.6 PureTech 180 ch So Chic Auto.	10	M	740	41 900
1.6 PureTech 225 ch Perf. Line + Auto.	12	M	1 901	48 900
E-Tense 225 So Chic	10		0	50 800
E-Tense 300 So Chic 4x4	12		0	56 300
1.5 BlueHDi 130 ch Chic Auto.	7	M	125	38 300
Surcoût So Chic : Chic + 2 100 €				
Surcoût Performance Line : So Chic + 700 €				
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 700 €				
Surcoût Grand Chic : Performance Line + + 2 600 €				
Surcoût Louvre : Grand Chic + 5 200 €				
DS 9				
1.6 PureTech 225 ch Performance Line +	NC	M	983	47 700
E-Tense 225 ch Performance Line +	NC		0	55 000
E-Tense 360 ch Performance Line + 4x4	NC		0	66 500
Surcoût Rivoli + : Performance Line + 2 900 € à + 4 000 €				

FERRARI

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

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

FIAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
500			
1.0 70 ch BSG Cult	NC	NC	15 490
Surcoût Dolcevita : Cult + 1 500 €			
Surcoût Dolcevita Plus : Dolcevita + 2 000 €			
Surcoût Sport : Dolcevita Plus + 0 €			
ABARTH 595			
595	8	M 1 901	20 490
595 Turismo	9	M 2 544	23 590
595 Competizione	10	M 3 331	26 990
Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 600 €			
500C (CABRIOLET)			
Surcoût : berline + 2 800 €			
ABARTH 595C			
Surcoût : berline + 2 500 €			
500 E			
Action	4	B 7 000	24 500
Surcoût Passion : Action + 3 000 €			
Surcoût Icone : Passion + 2 000 €			
Surcoût France Edition : Icone + 400 €			
Surcoût Icone Plus : Icone + 2 000 €			
Surcoût La Prima : Icone Plus + 3 400 €			
500 E 3+1			
Surcoût : berline + 2 000 €			
500 E CABRIOLET			
Surcoût : berline + 3 400 €			
500L			
1.3 MultiJet 95 ch Sport	5	M 50	22 990
PANDA			
1.0 BSG 70 ch City	4	0	11 990
Surcoût City Life : City + 1 500 €			
Surcoût Sport : City Life + 1 000 €			
PANDA CITY CROSS			
1.0 70 ch BSG	4	0	14 490
0.9 TwinAir 85 ch 4x4	5	M 1 901	19 690
Surcoût Pack : "base" + 500 €			
Surcoût Plus : Pack + 500 €			
PANDA 4X4			
0.9 TwinAir 85 ch	5	M 1 901	17 690
500X			
1.0 T3 120 ch Cult	NC	NC	21 990
1.3 T4 150 ch Cross DCT	NC	NC	26 990
1.3 MultiJet 95 ch Cross	NC	NC	26 490
1.6 MultiJet 130 ch Cross	NC	NC	28 490
Surcoût Cross : Cult + 2 000 €			
Surcoût Connect Edition : Cross + 3 000 €			
Surcoût Sport : Connect Edition + 0 €			
Surcoût Club : Sport + 2 000 €			
TIPO BERLINE			
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5	0	15 990
1.3 MultiJet 95 ch	5	0	18 490
1.6 MultiJet 130 ch Life	7	0	22 490
Surcoût Life : "base" + 2 000 €			
Surcoût Life Plus : Life + 2 000 €			
TIPO 5 PORTES			
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €			
TIPO CROSS			
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5	0	18 990
1.3 MultiJet 95 ch	5	0	21 490
1.6 MultiJet 130 ch	7	0	23 490
Surcoût Pack : "base" + 2 000 €			
Surcoût Plus : Pack + 2 000 €			
TIPO STATION WAGON			
Surcoût : 5 Portes + 1 500 €			

FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FIESTA (3 & 5 PORTES)			
1.1 75 ch Cool & Connect	4	0	16 750
1.0 Flexfuel 95 ch Cool & Connect	5	0	18 150
1.0 EcoB. 125 ch mHEV Cool & Connect	6	0	19 250
1.0 EcoBoost 155 ch mHEV ST-Line X	8	0	24 200
ST	11	M 1 276	26 950
Surcoût Titanium X : Cool & Connect + 2 600 €			
Surcoût ST-Line : Titanium X + 0 €			
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 1 100 €			
Surcoût Vignale : ST-Line X + 1 900 €			
FIESTA ACTIVE			
1.0 Flexfuel 95 ch	5	0	20 750
1.0 EcoBoost 125 ch mHEV	6	0	21 850
Surcoût X : "base" + 1 100 €			
ECOSPORT			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	7	0	20 900
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	0	23 100
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 000 €			
Surcoût Active : ST-Line + 0 €			
PUMA			
1.0 Flexfuel 125 ch Titanium	NC	nC	23 300
1.0 EcoBoost mHEV 125 ch Titanium	6	M 170	23 300
1.0 EcoBoost mHEV 155 ch Titanium	8	0	24 550
ST	11	M 983	33 850
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	6	0	24 900
Surcoût Titanium X : Titanium + 2 000 €			
Surcoût ST-Line : Titanium X + 0 €			
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €			
Surcoût ST-Line Vignale : ST-Line X + 2 100 €			
FOCUS			
1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line	6	NC	26 600
1.0 Flexfuel 125 ch mHEV ST-Line	6	0	27 600
1.0 EcoBoost 155 ch mHEV ST-Line	8	0	28 500
2.0 EcoBoost 280 ch ST	17	M 6 375	36 150
1.5 EcoBlue 120 ch ST-Line	6	0	28 100
2.0 EcoBlue 150 ch ST-Line	8	0	29 950
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 1 100 €			
FOCUS ACTIVE			
1.0 EcoBoost 125 ch	6	NC	26 600
1.0 Flexfuel 125 ch mHEV Auto.	NC	NC	27 600
1.5 EcoBoost 155 ch mHEV	8	0	28 500
1.5 EcoBlue 120 ch	6	0	28 100
2.0 EcoBlue 150 ch X Auto.	8	0	33 050
Surcoût X : "base" + 1 100 €			
FOCUS SW (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 000 € à + 1 200 €			
FOCUS SW ACTIVE			
Surcoût : berline + 1 000 € à + 1 200 €			
KUGA			
1 5 EcoBoost 120 ch Trend	7	M 740	27 000
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	7	M 540	31 000
2.5 Duratec FHEV 190 ch Titanium	6	0	37 000
2.5 Duratec PHEV 225 ch Titanium	13	B 2 000	40 000
1.5 EcoBlue 120 ch Trend	7	0	28 000
2.0 EcoBlue mHEV 150 ch Titanium	8	0	34 000
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium Intel. AWD	11	M 540	37 000
Surcoût Titanium : Trend + 3 000 €			
Surcoût ST-Line : Titanium + 2 000 €			
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 400 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 2 600 €			
MONDEO			
Hybrid 187 ch ST-Line	9	0	41 000
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M 330	41 850
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 000 €			
MONDEO SW			
Surcoût : berline + 1 000 €			
S-MAX			
2.5 Duratec 190 ch Hybrid ST Line	NC	NC	47 550
2.0 EcoBlue 150 ch ST-Line Auto.	NC	NC	43 550
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M 2 918	45 550
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 700 €			
GALAXY			
2.5 Duratec 190 ch Hybrid Titanium Bus.	NC	NC	49 550
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium Business	8	M 1 629	43 550
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium Business Auto.	NC	M 3 119	47 550
MUSTANG MACH-E			
Standard Range	9	B 3 000	48 990
Extended Range	12	B 3 000	56 500
Surcoût First Edition : "base" + 13 000 €			
EXPLORER			
ST-Line	32	0	77 000
Surcoût Platinum : ST-Line + 1 000 €			
MUSTANG FASTBACK			
GT	36	M 30 000	48 800
Bullitt	37	M 30 000	55 400
Mach 1	NC	NC	62 400
Surcoût 55 : "base" + 3 200 €			
MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût : Fastback + 4 000 €			
TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	M 818	14 500
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	15 500
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	M 125	16 120
Surcoût Trend : Ambiente + 510 €			
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €			
Surcoût Titanium : Sport + 0 €			
TOURNEO CONNECT			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	M 1 901	21 740
1.5 EcoBlue 100 ch Ambiente	NC	NC	23 380
1.5 EcoBlue 120 ch Trend	NC	NC	25 940
Surcoût Trend : Ambiente + 2 000 €			
Surcoût Titanium : Trend + 2 030 €			
TOURNEO CONNECT ACTIVE			
1.5 EcoBlue 100 ch	NC	NC	29 210
1.5 EcoBlue 120 ch	NC	NC	29 770

HONDA

GARAGE DU CLOS

91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti

91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle

www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
E			
136 ch	4	B 7 000	35 090
153 ch Advance 16"	4	B 7 000	38 090
Surcoût Advance 17" : Advance 16" + 0 €			
JAZZ			
1.5 i-MMD Elegance	5	0	22 020
Surcoût Executive : Elegance + 1 700 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 1 500 €			
JAZZ CROSSTAR			
1.5 i-MMD Exclusive	5	0	27 120
Surcoût Exclusive Bi-Ton : Exclusive + 950 €			
CIVIC (5 PORTES)			
1.0 i-VTEC Elegance	6	M 75	25 470
1.5 i-VTEC Sport Plus	10	M 190	32 130
Type-R GT	21	M 10 980	44 920
1.6 i-DTEC 120 ch Executive	6	0	28 670
Surcoût Elegance Sport Line : Elegance + 1 750 €			
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 2 350 €			
Surcoût Exclusive Sport Line : Exclusive + 1 180 €			
CIVIC (4 PORTES)			
1.5 i-VTEC Exclusive CVT	10	M 330	33 250
HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	M 400	25 100
Surcoût Executive : Elegance + 2 670 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 1 700 €			
Surcoût First Edition : Exclusive + 600 €			
CR-V			
Hybrid Comfort	7	M 1 074	35 780
Surcoût Elegance : Comfort + 3 750 €			
Surcoût Executive : Elegance + 3 120 €			
Surcoût Executive Toit Panoramique : Executive + 1 300 €			
Surcoût Exclusive : Executive Toit Panoramique + 4 200 €			
Surcoût Origin Edition : Exclusive + 2 250 €			
NSX			
3.5	41	M 30 000	197 500

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
i10			
1.0 67 ch Eco Initia	4	0	12 090
1.0 67 ch Intuitive BVR	4	0	14 750
1.2 84 ch N Line	4	0	16 800
1.0 T-GDi 100 ch N Line	5	0	17 600
Surcoût Intuitive : Initia + 1 760 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 1 600 €			
i20			
1.2 84 ch Initia	NC	0	15 950
1.0 T-GDi 100 ch hybrid 48V Intuitive	NC	0	20 000
Surcoût Intuitive : Initia + 2 150 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 2 300 €			
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €			
NOUVEAU KONA			
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6	0	24 050
Hybrid Initia	5	0	27 000
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Intuitive	7	0	26 050
Electric 204 ch Intuitive	1	B 7 000	39 900
Surcoût Intuitive : Initia + 2 100 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 2 350 €			
Surcoût Executive : Creative + 2 050 €			
i30			
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6	0	24 300
1.6 CRDi 115 ch Creative	6	0	28 500
Surcoût Creative : Intuitive + 1 900 €			
Surcoût N Line : Creative + 3 250 €			
i30 SW			
Surcoût : berline + 1 000 €			
i30 FASTBACK			
1.5 T-GDi 160 ch Hybrid 48V N Line DCT	8	M 150	32 550
IONIQ			
Hybrid Intuitive	5	0	28 050
Plug-in Intuitive	3	B 2 000	32 900
Electric Intuitive	1	B 7 000	35 200
Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €			
Surcoût Executive : Creative + 1 950 €			
NOUVELLE IONIQ 5			
170 ch Intuitive	3	B 7 000	43 600
218 ch Intuitive	4	B 3 000	46 800
306 ch HTrac Executive	5	B 3 000	59 900
Surcoût Creative : Intuitive + 3 200 €			
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €			
TUCSON			
1.6 T-GDi 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8	M 400	29 900
Hybrid 230 ch Intuitive	10	0	34 100
Plug-in 265 ch Creative HTrac	NC	B 2 000	43 900
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7	M 190	37 800
Surcoût Creative : Intuitive + 3 900 €			
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €			
NEXO			
Executive	1	0	79 900
SANTA FÉ			
Hybrid 230 ch Intuitive	10	M 280	41 900
Plug-in 265 ch Creative	NC	0	55 200
2.0 CRDi 202 ch Executive DCT	11	M 2 370	52 800
Surcoût Creative : Intuitive + 7 400 €			
Surcoût Executive : Creative + 4 500 €			

JAGUAR

TYPE	CV	B/M*	PRIX
E-PACE			
P200 FlexFuel MHEV Auto. AWD	11	NC	46 950
P250 MHEV Auto. AWD	15	NC	48 550
300 Sport MHEV	19	NC	65 000
P300e S	11	NC	58 800
D165	9	NC	39 000
D165 MHEV Auto. AWD	9	NC	44 250
D200 MHEV Auto. AWD	11	NC	47 800
Surcoût S : "base" + 4 650 €			
Surcoût SE : S + 2 700 €			
Surcoût HSE : SE + 7 050 €			
XE			
P250 S	15	M 5 404	46 940
P300 S AWD	19	M 12 552	52 730
D200 MHEV S	11	NC	45 810
Surcoût SE : S + 3 270 €			
Surcoût HSE : SE + 4 600 €			
F-PACE			
P250	15	NC	58 890
P400 MHEV	28	NC	71 560
P400e	19	NC	72 290
D165 MHEV	9	NC	54 940
D200 MHEV	11	NC	57 850
D300 MHEV	19	NC	66 690
Surcoût S : "base" + 4 290 €			
Surcoût SE : S + 3 880 €			
Surcoût HSE : SE + 5 700 €			
XF			
P250 S	15	NC	55 800
P300 S AWD	19	NC	61 870
D200 MHEV S	11	NC	51 900
Surcoût SE : S + 5 610 €			
Surcoût HSE : SE + 4 540 €			
XF SPORTBRAKE			
Surcoût : berline + 3 540 €			
F-TYPE COUPÉ			
P300	NC	NC	64 490
P450 R-Dynamic	NC	NC	93 020
R	NC	NC	126 400
Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 720 €			
Surcoût First Edition : R-Dynamic + 11 500 €			
F-TYPE CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 7 060 €			
I-PACE			
EV320 S	NC	0	70 350
EV400 S	10	0	79 990
Surcoût SE : S + 8 010 €			
Surcoût HSE : SE + 6 040 €			

JEEP

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.0 GSE T3 120 ch Longitude	7	M 400	24 350
1.3 GSE T4 150 ch Longitude BVR	8	M 540	27 000
1.3 GSE T4 190 ch 4xe Brooklyn Edition	7	B 2 000	38 700
1.3 GSE T4 240 ch 4xe Trailhawk	10	B 2 000	43 500
1.6 MultiJet 130 ch Longitude	7	0	26 500
Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 3 000 €			
Surcoût Limited : Longitude + 4 500 €			
Surcoût 80th Anniversary : Limited + 2 000 €			
Surcoût S : Trailhawk + 400 €			
NOUVELLE COMPASS			
1.3 GSE T4 130 ch Longitude	7	M 740	31 500
1.3 GSE T4 150 ch Longitude BVR	8	M 740	33 500
4xe 190 ch Longitude	NC	B 2 000	42 700
4xe 240 ch Trailhawk	NC	B 2 000	48 700
1.6 MultiJet 130 ch Longitude	7	M 100	33 500
Surcoût Limited : Longitude + 1 800 €			
Surcoût 80th Anniversary : Limited + 2 000 €			
Surcoût S : Limited + 4 000 €			

WRANGLER				
2.0 T 272 ch Sport Auto.	18	M	30 000	48 400
2.2 MultiJet Sport Auto.	12	M	30 000	48 150
Surcoût Sahara : Sport + 6 600 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 1 500 €				
Surcoût Overland : Rubicon + 2 450 €				
WRANGLER UNLIMITED				
4xe Sahara	NC		0	68 200
Surcoût : Wrangler + 2 500 €				
Surcoût 80th Anniversary : Rubicon + 700 €				
Surcoût First Edition : Rubicon + 2 000 €				

KIA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
PICANTO				
1.0 67 ch Motion	4		0	11 790
1.2 84 ch GT Line	4		0	15 690
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5		0	17 290
Surcoût Active : Motion + 1 500 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 500 €				
RIO				
1.2 84 ch Motion	4		0	14 990
1.0 T-GDi 100 ch Active	5		0	18 090
1.0 T-GDi 100 ch mHEV GT Line	5		0	20 490
1.0 T-GDi 120 ch mHEV GT Line	6		0	21 190
Surcoût Active : Motion + 1 800 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 800 €				
STONIC				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5		0	19 690
1.0 T-GDI 120 ch MHEV Active	6		0	22 790
Surcoût Active : Motion + 1 800 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 800 €				
E-SOUL				
136 ch Motion	1	B	7 000	36 090
204 ch Motion	1	B	7 000	40 090
Surcoût Active : Motion + 2 000 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Design + 2 000 €				
CEED				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5		0	21 690
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6		0	22 190
1.5 T-GDi 160 ch Active	8		0	25 290
GT DCT	11	M	1 901	33 990
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7		0	25 990
Surcoût Active : Motion + 2 100 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 300 €				
CEED SW (BREAK)				
Hybride Rechargeable Active	5	B	2 000	36 590
Surcoût : 5 portes + 1 000 €				
PROCEED				
1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6		0	28 290
1.5 T-GDi 160 ch GT Line	8		0	29 290
GT DCT	12	M	1 901	36 590
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €				
XCEED				
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6		0	25 590
1.5 T-GDi 160 ch Active	8		0	27 590
1.6 T-GDi 204 ch Premium DCT	11	M	1 629	37 190
Hybride Rechargeable Active	5	B	2 000	36 590
1.6 CRDi 136 ch MHEV Active	7		0	32 090
Surcoût Active : Motion + 900 €				
Surcoût Design : Active + 1 500 €				
Surcoût Premium : Design + 5 000 €				
NIRO				
Motion	5		0	29 190
Eco plug-in Motion	4	B	2 000	36 190
e-Niro 136 ch Motion	1	B	7 000	37 100
e-Niro 204 ch Motion	1	B	7 000	41 100
Surcoût Active : Motion + 2 000 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 000 €				
SPORTAGE				
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7	M	330	28 490
Surcoût Black Edition : Motion + 4 000 €				
Surcoût GT Line : Motion + 5 600 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 600 €				
SORENTO				
Eco plug-in Motion	10	B	2 000	48 990
Surcoût Active : Motion + 4 000 €				
Surcoût Design : Active + 4 000 €				
Surcoût Premium : Design + 4 000 €				
STINGER				
GT	25	M	30 000	63 190

LAMBORGHINI

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

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*		PRIX
RANGE ROVER EVOQUE				
P200 FlexFuel AWD Auto.	11		NC	46 050
P250 AWD Auto.	15		NC	50 300
P300 AWD Auto.	19		NC	54 950
P300e	11		NC	52 550
D165	9		NC	39 750
D200 AWD Auto.	11		NC	48 500
Surcoût S : "base" + 5 150 €				
Surcoût Nolita Edition : S + 4 200 €				
Surcoût SE : S + 5 300 €				
Surcoût HSE : SE + 5 100 €				
Surcoût Autobiography : HSE + 7 500 €				
DISCOVERY SPORT				
P200 AWD Auto.	12	M	21 171	45 860
P300e	11		0	51 860
D165	9		NC	39 510
D165 MHEV AWD Auto.	9		NC	44 650
D200 AWD Auto.	11		NC	47 590
Surcoût S : "base" + 5 410 €				
Surcoût Urban Edition : S + 2 980 €				
Surcoût SE : S + 4 080 €				
Surcoût HSE : SE + 4 980 €				
DISCOVERY				
P300	19		NC	61 600
P360	24		NC	67 800
D250	14		NC	62 600
D300	19		NC	67 600
Surcoût S : "base" + +6 100 €				
Surcoût SE : S + 4 400 €				
Surcoût HSE : SE + 7 800 €				
RANGE ROVER VELAR				
P250	16	M	22 761	58 900
P400	28		NC	71 500
P400e	19		NC	71 900
D200	11		NC	61 600
D300	19		NC	69 300
Surcoût S : "base" + +6 400 €				
Surcoût SE : S + 4 100 €				
Surcoût Edition : SE + 7 600 €				
Surcoût HSE : SE + 9 600 €				
DEFENDER 90				
P300	19		NC	55 000
P400	28		NC	64 100
D200	11		NC	51 800
D250	14		NC	56 000
D300	19		NC	61 300
Surcoût S : "base" + 5 800 €				
Surcoût SE : S + 3 700 €				
Surcoût HSE : SE + 5 900 €				
Surcoût First Edition : HSE + 700 €				
Surcoût X : HSE + 20 100 €				
DEFENDER 110				
Surcoût : 90 + 5 800 €				
P400e	19		NC	73 400
RANGE ROVER SPORT				
2.0 Si4 300 ch S	21	M	30 000	71 200
P400 SE	NC		NC	90 800
5.0 S/C 525 ch HSE Dynamic	43	M	30 000	102 800
SVR	51	M	30 000	136 900
P400e SE	18		0	91 700
D250 S	NC		NC	74 000
D300 SE	NC		NC	82 900
D350 HSE Dynamic	NC		NC	99 300
Surcoût SE : S + 3 600 €				
Surcoût HSE : SE + 5 900 €				
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €				
Surcoût HSE Silver : HSE + 6 300 €				
Surcoût HSE Dynamic Stealth Edition : HSE Dynamic + 6 900 €				
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dynamic + 13 200 €				
Surcoût SVE Carbon Edition : SVR + 17 900 €				
RANGE ROVER				
P400 HSE	NC		NC	115 200
5.0 S/C 525 ch Vogue	45	M	30 000	129 900
SVAutobiography Dynamic	50	M	30 000	182 400
P400e Vogue	18		0	125 700
D300 HSE	NC		NC	109 000
D350 Vogue	NC		NC	123 800
Surcoût Vogue : HSE + 8 600 €				
Surcoût Westminster : Vogue + 6 700 €				
Surcoût Westminster Black : Westminster + 1 200 €				
Surcoût Autobiography : Vogue + 18 900 €				
Surcoût 50th Anniversaire : Autobiography + 11 910 €				
Surcoût SVAutobiography Dynamic : Autobiography + 49 900 €				
Surcoût SVAutob. Dyn. Stealth Edition : SVAutob. Dyn. + 3 700 €				

LEXUS

TYPE	CV	B/M*		PRIX
UX				
250h	7		0	36 990
300e Pack	4	B	2 000	49 990
Surcoût Pack : "base" + 1 000 €				
Surcoût Luxe : Pack + 4 000 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 3 500 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 8 500 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 500 €				
RC				
F	37	M	30 000	89 990
Surcoût Track Edition : F + 30 000 €				
NX				
300h Pack	8	M	1 504	45 990
Surcoût Design : Pack + 3 000 €				
Surcoût Luxe Plus : Design + 4 000 €				
Surcoût Executive Innovation : Luxe Plus + 7 200 €				
Surcoût F-Sport Executive : Luxe Plus + 7 100 €				
NOUVELLE ES				
300h	9		0	50 490
Surcoût Luxe : "base" + 6 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 5 500 €				
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 4 000 €				
RX				
450h Pack	15	M	3 784	68 990
Surcoût Luxe : Pack + 6 500 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €				
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €				
RX L				
Surcoût : RX + 3 000 €				
LS				
500h	19	M	5 105	102 990
Surcoût Executive + : "base" + 34 000 €				
Surcoût Executive Innovation : Executive + 6 000 €				
LC				
500 Sport+	35	M	30 000	124 990
500h Executive	19	M	7 086	114 990
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €				
LC CABRIOLET				
500 Sport+	35	M	30 000	130 990

MASERATI

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

MAZDA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
2				
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Élégance	4		0	18 350
1.5 SkyActiv-G 90 ch Exclusive Édition Auto.	5	M	50	24 550
Surcoût Signature : Élégance + 1 800 €				
Surcoût Sélection : Signature + 950 €				
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 450 €				
CX-3				
2.0 SkyActiv-G 121 ch Élégance	7	M	210	22 900
Surcoût Signature : Élégance + 2 600 €				
Surcoût Sélection : Signature + 1 000 €				
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 200 €				
MAZDA3 (5 PORTES)				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6		0	24 900
2.0 SkyActiv-X M Hyb. 186 ch Sportline	NC		NC	31 600
Surcoût Style : "base" + 2 300 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 900 €				
Surcoût Inspiration : Sportline + 300 €				
Surcoût Exclusive : Sportline + 1 400 €				
MAZDA3 BERLINE				
Surcoût : 5 portes + 0 €				
CX-30				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	M	75	26 900
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 186 ch Sportline	NC		NC	34 000
Surcoût Style : "base" + 2 900 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 900 €				
Surcoût Inspiration : Sportline + 300 €				
Surcoût Exclusive : Inspiration + 1 800 €				
NOUVEAU MX-30				
e-SkyActiv 143 ch	NC	B	7 000	33 900
Surcoût Modern Confidence : "base" + 3 900 €				
Surcoût Industrial Vintage : Modern Confidence + 0 €				
MX-5				
1.5 SkyActiv-G 132 ch Élégance	7	M	240	29 100
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	M	1 074	35 800
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 700 €				
MX-5 RF				
Surcoût : MX-5 + 2 500 €				
Surcoût Seiza Edition : Sélection + 2 300 €				
6				
2.5 SkyActiv-G 194 ch Takumi Auto.	11	M	2 544	42 100
6 WAGON (BREAK)				
Idem berline				
CX-5				
2.0 SkyActiv-G 165 ch Élégance	10	M	1 901	32 300
2.2 SkyActiv-D 150 ch Dynamique	8	M	896	37 300
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection 4x4	10	M	4 279	44 150
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 600 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 3 650 €				
Surcoût Takumi : Sélection + 1 200 €				

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CLASSE A				
160 Style Line	6	M	50	28 900
180 Style Line	7	M	50	29 900
200 Style Line 7G-DCT	8	M	100	34 150
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	13	M	1 172	44 750
35 AMG 4Matic 7G-DCT	20	M	6 724	51 550
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	31	M	14 273	70 700
250 e Progressive Line	NC	B	2 000	42 550
180 d Style Line	6		0	31 200
200 d Style Line 8G-DCT	8		0	35 450
220 d Progressive Line 8G-DCT	11		0	42 850
Surcoût Progressive Line : Style Line + 2 600 €				
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 900 €				
CLASSE A BERLINE				
Surcoût : Classe A + 650 € à + 1 650 €				
CLASSE B				
160 Style Line Edition	6	M	100	32 050
180 Style Line Edition	8	M	100	33 050
200 Style Line Edition Auto.	9	M	150	35 050
250 Progressive Line Edition 4Matic Auto.	13	M	1 629	45 150
250 e Progressive Line Edition	NC	B	2 000	45 400
180 d Style Line Edition	6		0	34 350
200 d Style Line Edition Auto.	8		0	35 150
220 d Progressive Line Edition Auto.	11		0	43 250
Surcoût Progressive Line Edition : Style Line Edition + 2 100 €				
Surcoût AMG Line Edition : Progressive Line Edition + 2 100 €				
CLA COUPÉ				
180 Progressive Line	8		0	36 050
200 Progressive Line Auto.	9	M	75	40 300
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	M	898	48 300
35 AMG Matic 7G-DCT	20	M	4 818	55 300
45 S AMG 4Matic+ 8G-DCT	31	M	11 488	73 300
250 e Progressive Line	NC	B	2 000	45 600
180 d Progressive Line	6		0	37 350
200 d Progressive Line Auto.	8		0	41 600
220 d Progressive Line Auto.	11		0	46 400
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 950 €				
CLA SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Coupé + 1 200 €				
GLA				
200 Progressive Line 7G-DCT	9	M	400	42 300
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	13	M	3 331	51 400
35 AMG	19	M	9 103	57 100
45 AMG S	31	M	25 349	75 050
250 e Progressive Line	8	B	2 000	48 600
200 d Progressive Line 8G-DCT	8	M	170	43 200
220 d AMG Line 4Matic 8G-DCT	10	M	310	51 400
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 500 €				

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

NOUVEL EQA				
250 Progressive Line	NC	B	3 000	47 900
350 AMG Line 4Matic	NC	B	3 000	56 200
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €				
GLB				
200 Progressive Line	9	M	1 074	45 350
250 AMG Line 4Matic	13	M	4 818	54 750
35 AMG 4Matic	20	M	10 011	59 500
200 d Progressive Line	8	M	260	46 250
220 d AMG Line 4Matic	10	M	540	54 750
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 200 €				
CLASSE C				
180 Avantgarde Line Auto.	NC	M	983	42 600
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	330	46 100
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	30 000	74 650
63 AMG S Auto.	42	M	30 000	110 350
300 e Avantgarde Line	10		0	55 100
180 d Avantgarde Line	6		0	40 100
200 d Avantgarde Line Auto.	8		0	46 100
220 d Avantgarde Line Auto.	10		0	49 600
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	M	360	55 600
300 de Avantgarde Line	9		0	58 600
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 150 €				
CLASSE C BREAK				
Surcoût : berline + 1 200 €				
CLASSE C COUPÉ				
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	280	46 350
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	30 000	76 000
63 AMG S Auto.	42	M	30 000	111 800
220 d Avantgarde Line Auto.	10		0	49 850
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	14	M	360	55 850
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 850 €				
CLASSE C CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 800 €				
GLC				
43 AMG 4Matic	25	M	30 000	73 000
63 AMG S 4Matic+	42	M	30 000	112 000
300 e Avantgarde Line 4Matic	10		0	62 000
200 d Avantgarde Line	9	M	360	54 450
220 d Avantgarde Line 4Matic	11	M	400	58 300
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	M	1 761	60 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	M	7 084	68 700
300 de Avantgarde Line 4Matic	10		0	63 800
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 000 €				
GLC COUPÉ				
43 AMG 4Matic	25	M	30 000	76 600
63 AMG S 4Matic+	42	M	30 000	115 600
300 e AMG Line 4Matic	10		0	67 300
220 d AMG Line 4Matic	11	M	740	63 900
300 d AMG Line 4Matic	14	M	2 544	66 400
400 d AMG Line 4Matic	22	M	6 724	74 300
300 de AMG Line 4Matic	10		0	69 100
EQC				
400 AMG Line 4Matic	8		0	79 800
CLASSE E				
53 AMG 4Matic+	NC	M	18 641	91 650
63 S AMG 4Matic+	NC	M	18 641	139 800
300 e Avantgarde Line	NC		0	63 450
220 d Avantgarde Line	NC	M	125	56 600
400 d Avantgarde Line 4Matic	NC	M	3 552	74 800
300 de Avantgarde Line	NC		0	65 250
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 3 250 €				
CLASSE E BREAK				
Surcoût : berline + 2 200 €				
CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d	NC	M	1 901	64 900
CLASSE E COUPÉ				
300 AMG Line	NC	M	1 761	66 000
53 AMG 4Matic+	NC	M	19 641	96 800
220 d AMG Line	NC	M	150	63 100
400 d AMG Line 4Matic	NC	M	4 279	78 800
CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 900 €				
NOUVEAU CLS				
53 AMG 4Matic+	NC	M	21 171	103 200
220 d	NC	M	260	77 750
400 d	NC	M	4 279	97 600
GLE				
450 Avantgarde Line	25	M	17 490	79 950
53 AMG 4Matic+	33	M	30 000	96 650
63 S AMG 4Matic+	NC	M	30 000	149 150
350 e Avantgarde Line	NC		0	82 600
300 d Avantgarde Line	15	M	8 254	69 700
350 d Avantgarde Line	17	M	7 851	70 700
400 d Avantgarde Line	22	M	9 103	76 700
350 de Avantgarde Line	NC		0	83 200
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 300 €				

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

MG

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVEAU ZS				
Comfort	NC	B	7 000	29 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
NOUVEL EHS				
Hybride Rechargeable Comfort	NC	B	2 000	33 700
Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €				

MINI

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

MITSUBISHI

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MICRA				
1.0 IG-T 92 ch Visia Pack	5		0	16 990
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 700 €				
Surcoût Made in France : Acenta + 1 200 €				
Surcoût N-Sport : Acenta + 2 300 €				
Surcoût Tekna : N-Sport + 0 €				
JUKE				
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6		0	20 490
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Enigma : N-Connecta + 3 550 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 000 €				
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €				
LEAF				
150 ch Visia	6	B	7 000	32 900
217 ch Acenta	6	B	7 000	38 300
Surcoût Acenta : Visia + 1 500 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 3 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 150 €				
NOUVEAU QASHQAI				
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Visia	7	M	260	28 990
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M	240	34 590
Surcoût Acenta : Visia + 1 500 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €				
Surcoût Première Edition : N-Connecta + 2 750 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 300 €				
X-TRAIL				
1.7 dCi 150 ch N-Connecta	8	M	1 276	36 700
Surcoût N-Tec : N-Connecta + 600 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 600 €				
370 Z COUPÉ				
3.7 328 ch	23	M	30 000	33 500
Nismo	25	M	30 000	45 400
Surcoût Pack : "base" + 3 400 €				
GT-R				
3.8 570 ch Premium Edition	49	M	30 000	103 000
Nismo	53	M	30 000	210 000
Surcoût Black Edition : Premium Edition + 3 000 €				
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €				
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 10 000 €				

OPEL

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CORSA				
1.2 75 ch	4		0	15 250
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	18 100
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7		0	23 700
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	20 400
e Edition	1	B	7 000	31 300
Surcoût Design & Tech : "base" + 750 €				
Surcoût Edition : "base" + 1 700 €				
Surcoût GS Line : Edition + 2 200 €				
Surcoût Elegance : GS Line + 500 €				
Surcoût Ultimate : Elegance + 3 200 €				
CROSSLAND				
1.2 83 ch Edition	5	M	75	19 950
1.2 Turbo 110 ch Design & Tech	6		0	20 700
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7		0	23 065
1.5 Diesel 110 ch Design & Tech	6		0	22 300
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6		0	25 945
Surcoût Edition : Design & Tech + 465 €				
Surcoût Elegance : Edition + 955 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 1 345 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 455 €				

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

PEUGEOT

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
108 (3 PORTES)				
1.0 VTi 72 ch Like	4		0	12 100
Surcoût Active : Like + 1 850 €				
Surcoût Style : Active + 300 €				
108 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 500 €				
Surcoût Allure : Active + 1 450 €				
Surcoût Collection : Allure + 1 000 €				
208				
1.2 PureTech 75 ch Like	4		0	16 000
1.2 PureTech 100 ch Style	5		0	19 950
1.2 PureTech 130 ch Allure Pack Auto.	7		0	25 400
1.5 BlueHDi 100 ch Like	5		0	18 700
e Active	NC	B	7 000	32 700
Surcoût Active : Like + 1 700 €				
Surcoût Style : Active + 1 050 €				
Surcoût Allure : Active + 1 900 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 1 000 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 800 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 000 €				
2008				
1.2 PureTech 100 ch Active	6		0	22 400
1.2 PureTech 130 ch Active	6		0	24 200
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M	230	32 100
1.5 BlueHDi 110 ch Active	5		0	24 400
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6		0	29 500
e Active	2	B	7 000	37 700
Surcoût Active Pack : Active + 1 100 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 800 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 900 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 900 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 100 €				
308				
1.2 PureTech 110 ch Active	6		0	24 650
1.2 PureTech 130 ch Allure	7		0	28 100
1.5 BlueHDi 130 Active	7		0	28 100
Surcoût Active Pack : Active + 400 €				
Surcoût Style : Active Pack + 500 €				

Surcoût Allure : Active Pack + 2 000 €
Surcoût Allure Pack : Allure + 400 €
Surcoût Roadtrip : Allure Pack +450 €
Surcoût GT : Allure Pack + 2 200 €
Surcoût GT Pack : GT + 950 €

308 SW

Surcoût : berline + 950 €

3008

1.2 PureTech 130 ch Active	7	M	210	31 050
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	1 074	41 300
HYbrid 225 ch Allure	10	B	2 000	45 100
HYbrid4 300 ch Allure	11		0	50 600
1.5 BlueHDi 130 ch Active	7		0	33 450

Surcoût Active Pack : Active + 500 €
Surcoût Allure : Active Pack + 1 400 €
Surcoût Allure Pack : Allure + 500 €
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 650 €
Surcoût GT : Allure Pack + 2 200 €
Surcoût GT Pack : GT + 2 100 €

5008

1.2 PureTech 130 ch Active	7	M	280	32 850
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	1 504	43 300
1.5 BlueHDi 130 ch Active	7		0	35 250
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Pack Auto.	9	M	818	43 500

Surcoût Active Pack : Active + 500 €
Surcoût Allure : Active Pack + 2 600 €
Surcoût Allure Pack : Allure + 500 €
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 650 €
Surcoût GT : Allure Pack + 2 200 €
Surcoût GT Pack : GT + 2 100 €

508

1.2 PureTech 130 ch Active Pack Auto.	NC	M	50	35 300
1.6 PureTech 180 ch Active Pack Auto.	10	M	310	37 300
1.6 PureTech 225 ch GT Pack Auto.	13	M	1 276	48 800
HYbrid 225 ch Allure Pack	8	B	2 000	46 500
Peugeot Sport Engineered	NC		0	67 100
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	6		0	37 300

Surcoût Allure Pack : Active Pack + 2 900 €
Surcoût GT : Allure Pack + 2 100 €
Surcoût GT Pack : GT + 3 000 €

508 SW

Surcoût : berline + 1 300 €

RIFTER

1.2 PureTech 110 ch Active Pack	7	M	310	23 700
1.2 PureTech 130 Allure Pack Auto.	7	M	1 629	28 750
1.5 BlueHDi 100 ch Active Pack	5	M	280	24 650
1.5 BlueHDi 130 Style	7	M	310	27 250

Surcoût Style : Active Pack + 1 000 €
Surcoût Allure Pack : Style + 1 650 €
Surcoût GT : Allure Pack + 1 650 €

RIFTER LONG

Surcoût : Rifter + 1 000 €

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	M 15 506	56 010
T	19	M 16 149	66 890
S	24	M 28 107	70 580
GTS 4.0	30	M 30 000	84 620
GT4	32	M 30 000	99 379
718 BOXSTER			
2.0	19	M 15 506	60 049
T	19	M 16 149	68 929
S	24	M 29 070	72 620
GTS 4.0	30	M 30 000	86 660
Spyder	32	M 30 000	96 500
Edition 25 ans	NC	NC	96 918
911 COUPÉ (TYPE 992)			
Carrera	27	M 30 000	106 334
Carrera S	34	M 30 000	123 935
Turbo	51	M 30 000	188 135
Turbo S	61	M 30 000	221 135
GT3	NC	NC	170 014
911 TARGA (TYPE 992)			
4	27	M 30 000	130 655
4S	34	M 30 000	146 255
911 CABRIOLET (TYPE 992)			
Carrera	27	M 30 000	122 734
Carrera S	34	M 30 000	138 334
Turbo	51	M 30 000	201 815
Turbo S	61	M 30 000	234 814
TAYCAN			
Propulsion	NC	0	86 254
4S	8	0	109 414
Turbo	10	0	156 334
Turbo S	10	0	189 934
PANAMERA			
2.9	21	M 30 000	95 597
4S	NC	M 30 000	120 317
GTS	37	M 30 000	142 756
Turbo S	58	M 30 000	187 036
4 E-Hybrid	NC	0	115 276
4S E-Hybrid	33	0	132 316
Turbo S E-Hybrid	NC	0	193 037
PANAMERA SPORT TURISMO			

Surcoût : berline + 2 880 € à + 13 320 €

MACAN

2.0	16	M	30 000	62 779
S	25	M	30 000	68 419
GTS	26	M	30 000	81 020
Turbo	33	M	30 000	94 939

CAYENNE

3.0	24	M	30 000	78 657
S	34	M	30 000	96 297
GTS	35	M	30 000	116 337
Turbo	47	M	30 000	145 977
E-Hybrid	21		0	94 853
Turbo S E-Hubrid	42		0	175 377

CAYENNE COUPE

3.0	23	M	30 000	85 737
S	33	M	30 000	101 817
GTS	35	M	30 000	120 772
Turbo	46	M	30 000	151 497
E-Hybrid	20		0	99 667
Turbo S E-Hybrid	42		0	179 097

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 65 ch Life	4	0	12 350
Electric Life	2	B 5 765	21 350

Surcoût Zen : Life + 2 050 €
Surcoût Limited : Zen + 0 €
Surcoût Intens : Zen + 1 200 €
Surcoût Vibes : Intens + 1 000 €

ZOE

R110 Life	1	B	7 000	32 500
R135 Zen	1	B	7 000	34 800

Surcoût Zen : Life + 1 700 €
Surcoût Intens : Zen + 2 000 €

CLIO V

1.0 SCe 65 ch Life	4		0	15 300
1.0 TCe 90 ch Zen	5		0	19 050
E-Tech 140 ch Zen	5		0	23 400

Surcoût Zen : Life + 2 500 €
Surcoût Intens : Zen + 2 400 €
Surcoût R.S. Line : Intens + 1 400 €
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 900 €

CAPTUR

1.0 TCe 90 ch Zen	5		0	21 750
1.3 TCe 140 ch Zen	7		0	23 600
E-Tech 145 ch Zen	5		0	27 100
E-Tech plug-in 160 ch Intens	5	B	2 000	34 850

Surcoût Intens : Zen + 2 600 €
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 200 €
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 500 €

MÉGANE

1.3 TCe 140 ch Intens	7		0	29 000
R.S. EDC	NC	M	9 550	42 900
1.5 Blue dCi 115 ch Limited	6		0	29 200

Surcoût Intens : Limited + 1 400 €
Surcoût Edition One : Intens + 3 800 €
Surcoût R.S. Line : Intens + 4 000 €
Surcoût R.S. Trophy : R.S. + 5 000 €

MÉGANE ESTATE

E-Tech plug-in Hybride 160 ch Intens	5	B	2 000	39 500

Surcoût : berline + 1 000 €

SCÉNIC

1.3 TCe 115 ch Zen	6	M	260	28 900
1.3 TCe 140 ch Limited	7	M	260	32 100
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	400	36 600

Surcoût Black Edition : Intens + 2 400 €

GRAND SCÉNIC

Surcoût : Scénic + 600 €

KADJAR

1.3 TCe 140 ch Zen	8	M	260	29 300
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	9	M	240	35 800
1.5 Blue dCi 115 ch Team Rugby	6		0	20 990

Surcoût Limited : Zen + 1 600 €
Surcoût Intens : Zen + 3 500 €
Surcoût Black Edition : Intens + 2 400 €

NOUVEL ARKANA

1.3 TCe 140 ch Zen EDC	NC		0	29 700
E-Tech 145 ch Zen	NC		NC	31 200

Surcoût Intens : Zen + 2 400 €
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 600 €

TALISMAN

1.3 TCe 140 Zen	7	M	50	34 800
1.3 TCe 160 ch Zen EDC	8	M	125	37 300
2.0 Blue dCi 160 ch Limited EDC	8	M	540	39 300
2.0 Blue dCi 190 ch Intens EDC	10	M	540	44 800

Surcoût Limited : Zen + 700 €
Surcoût Intens : Zen + 3 500 €
Surcoût Initiale Paris : Intens + 6 700 €

TALISMAN ESTATE

Surcoût : berline + 1 200 €

KOLEOS

1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	818	43 100
2.0 Blue dCi 190 ch Intens X-Tronic 4x4-i	10	M	4 543	47 400

Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €

ESPACE

2.0 Blue dCi 160 ch Zen	8	M	3 552	47 000
2.0 Blue dCi 190 ch Intens	10	M	4 026	54 500

Surcoût Intens : Zen + 5 000 €
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 700 €

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	M 30 000	291 600
Ghost Black Badeg	NC	M 30 000	343 770
Wraith	NC	M 30 000	314 400
Wraith Black Badge	NC	M 30 000	367 200
Dawn	NC	M 30 000	351 000
Dawn Black Badge	NC	M 30 000	403 800
Phantom	NC	M 30 000	456 000
Cullinan	NC	M 30 000	330 000
Cullinan Black Badge	NC	M 30 000	384 600

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE IBIZA			
1.0 80 ch Référence	NC	NC	16 215
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0	19 065
1.0 EcoTSI 110 ch Style	6	0	19 415
1.5 EcoTSI ACT 150 ch FR DSG	8	M 190	25 915

Surcoût Style : Référence + 2 200 €
Surcoût Urban : Style + 1 000 €
Surcoût Xcellence : Style + 1 750 €
Surcoût FR : Xcellence + 1 700 €
Surcoût FR Xclusive : FR + 2 700 €

NOUVEL ARONA

1.0 TSI 95 ch Référence	5		0	17 990
1.0 TSI 110 ch Style	6		0	21 960
1.5 TSI ACT 150 ch Xperience DSG	8	M	210	27 660
1.0 TGI 90 ch Style	5		0	23 660

Surcoût Style : Référence + 3 470 €
Surcoût Urban : Style + 1 370 €
Surcoût Xperience : Style + 2 900 €
Surcoût FR : Xperience + 1 000 €

LEON

1.0 TSI 110 ch Référence	6		0	21 970
1.0 eTSI 110 ch Style DSG	6		0	26 560
1.5 TSI 150 ch Xcellence	8		0	29 120
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8		0	31 160
2.0 TSI 190 ch FR DSG	11	M	898	35 250
eHybrid 204 ch Xcellence	8	B	2 000	35 990
2.0 TDI 115 ch Référence	6		0	25 540
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	31 420
1.5 TGI 130 ch Xcellence DSG	7		0	31 410

Surcoût Style : Référence + 2 550 €
Surcoût Urban : Style + 660 €
Surcoût Xcellence : Style + 2 550 €
Surcoût FR : Xcellence + 2 500 €

LEON SPORTSTOURER

Surcoût : 5 portes + 1 020 €

ATECA

1.0 TSI 110 ch Reference	6	M	150	23 900
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	240	29 000
2.0 TDI 115 ch Style	6		0	31 300
2.0 TDI 150 Style	8		0	33 100

Surcoût Style : Reference + 3 500 €
Surcoût Urban : Style + 1 290 €
Surcoût Xperience : Style + 4 270 €
Surcoût FR : Xperience + 2 150 €

TARRACO

1.5 TSI 150 ch Style	8	M	740	34 290
eHybrid 245 Xcellence	NC	B	2 000	46 770
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	230	37 290
2.0 TDI 200 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	3 331	46 820

Surcoût Urban : Style + 1 530 €
Surcoût Xcellence : Style + 4 180 €
Surcoût FR : Xcellence + 1 920 €

SKODA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FABIA			
1.0 MPI 60 ch Clever	4	NC	16 540
1.0 TSI 95 ch Clever	5	NC	18 340

Surcoût Monte-Carlo : Clever + 500 €

FABIA COMBI (BREAK)

Surcoût : berline + 600 €
Surcoût Style : Monte-Carlo + 510 €

KAMIQ

1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 300
1.0 TSI Evo 110 ch Active	NC		NC	21 250
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 140

Surcoût Young Edition : Active - 800 €
Surcoût Ambition : Active + 2 440 €
Surcoût Scoutline : Ambition + 2 030 €
Surcoût Style : Scoutline + 1 240 €
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 870 €

SCALA

1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 330
1.0 TSI EVO 110 ch Active	NC		NC	21 330
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 170

Surcoût Ambition : Active + 2 440 €
Surcoût Style : Ambition + 3 310 €
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 850 €

KAROQ

1.0 TSI 110 ch Ambition	NC		NC	27 740
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	29 750
2.0 TSI 190 ch Sportline DSG 4x4	11	M	3 331	40 350
2.0 TDI 116 ch Ambition	NC		NC	31 050
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		0	32 690

Surcoût Clever : Ambition + 2 370 €
Surcoût Scout : Ambition + 2 430 €
Surcoût Sportline : Scout + 2 010 €
Surcoût Style : Scout + 60 €

NOUVEL ENYAQ IV

50	NC	B	7 000	36 050
60	5	B	7 000	41 220
80	5	B	3 000	47 770

Surcoût Sportline : "base" + 2 560 € à + 3 200 €

OCTAVIA

1.0 TSI 110 ch Active	6		0	22 950
1.0 TSI mHEV e-Tec 110 ch Ambition DSG	6		0	26 840
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8		0	25 230
2.0 TSI 245 ch RS	14	M	400	38 590
1.4 TSI PHEV iV 204 ch Ambition	NC	B	2 000	36 320
1.4 TSI PHEV iV 245 ch RS	NC	B	2 000	42 880
2.0 TDI 116 ch Active	6		0	26 210
2.0 TDI 150 ch Ambition	NC		NC	29 170
2.0 TDI 200 ch RS DSG	NC		NC	40 190

Surcoût Ambition : Active + 1 480 €
Surcoût Style : Ambition + 4 490 €

OCTAVIA COMBI

Surcoût : berline + 1 100 €

OCTAVIA SCOUT

1.5 TSI ACT MHEV E-Tec DSG	NC		NC	35 320
2.0 TDI 200 ch DSG	NC		NC	41 200

KODIAQ

1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M	818	28 830
2.0 TSI 190 ch Scout DSG 4x4	11	M	6 039	41 990
2.0 TDI 150 Ambition DSG	8		0	38 170
2.0 TDI 200 Scout DSG 4x4	NC		NC	45 490

Surcoût Ambition : Active + 2 620 €
Surcoût Clever : Ambition + 2 610 €
Surcoût Style : Scout + 770 €
Surcoût Sportline : Style + 1 730 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 900 €

SUPERB

1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	125	37 100
2.0 TSI 190 ch Style DSG	10	M	540	39 300
2.0 TSI 280 ch Sportline DSG 4x4	NC		NC	48 600
iV Style	8	B	2 000	43 600
2.0 TDI 122 ch Style DSG	NC		0	39 200
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	40 800
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC		0	42 800

Surcoût Sportline : Style + 4 100 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 500 €

SUPERB COMBI

Surcoût : berline + 1 100 €

SUPERB SCOUT

1.5 TSI ACT 150 ch DSG	8	M	125	39 100
2.0 TSI 280 ch DSG 4x4	NC		NC	46 900
2.0 TDI 150 ch DSG	8		0	42 900
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	230	44 900

SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FORTWO			
EQ Passion	NC	B 7 000	26 750

Surcoût Prime : Passion + 2 000 €

FORTWO CABRIO

Surcoût : Coupé + 3 300 €

FORFOUR

EQ Passion	NC	B	7 000	27 600

Surcoût Prime : Passion + 2 350 €

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

SSANGYONG

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

SUBARU

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

SUZUKI

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

TESLA

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

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
AYGO (5 PORTES)				
1.0 VVT-i x-play	4		0	14 840
Surcoût x-look : x-play + 500 €				
Surcoût x-clusiv zen : x-look + 1 650 €				
YARIS				
1.0 VVT-i 70 ch Dynamic	4		0	18 250
1.5 VVT-i 120 ch Dynamic	5		0	19 450
GR Pack Premium	15	M	7 851	35 600
116h Dynamic	5		0	21 950
Surcoût Design : Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Iconic : Design + 2 500 €				
Surcoût Collection : Iconic + 0 €				
Surcoût Style : Collection + 500 €				
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €				
NOUVELLE YARIS CROSS				
116h Dynamic	6		0	25 500
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Collection : Design + 3 000 €				
Surcoût Trail : Collection + 0 €				
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 €				
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				
Lounge	4	B	3 000	67 900
Surcoût Executive : Lounge + 7 000 €				
NOUVELLE CAMRY				
Hybride 218 ch Dynamic	9		0	39 100
Surcoût Design : Dynamic + 5 600 €				
Surcoût Lounge : Design + 3 100 €				
HIGHLANDER				
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	1 276	63 800
LAND CRUISER (3 PORTES)				
204 D-4D LeCap	11	M	30 000	39 990
Surcopût Life : LeCap + 5 800 €				
Surcoût Légende : Life + 5 200 €				
Surcoût Lounge : Légende + 5 900 €				
LAND CRUISER (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 2 700 €				
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 8 500 €				
GR SUPRA				
2.0	15	M	2 726	53 900
3.0	23	M	8 671	65 900
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €				
Surcoût Fuji Speedway Edition : Pack Premium + 0 €				
PROACE CITY VERSO MEDIUM				
1.2 110 ch VVT-i Dynamic	6	M	898	23 160
1.2 130 ch VVT-i Dynamic Auto.	7	M	1 386	25 560
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	M	230	24 110
1.5 130 ch D-4D Dynamic	7	M	240	25 710
Surcoût Executive : Dynamic + 3 920 €				
Surcoût Design : Executive + 1 330 €				

VOLKSWAGEN

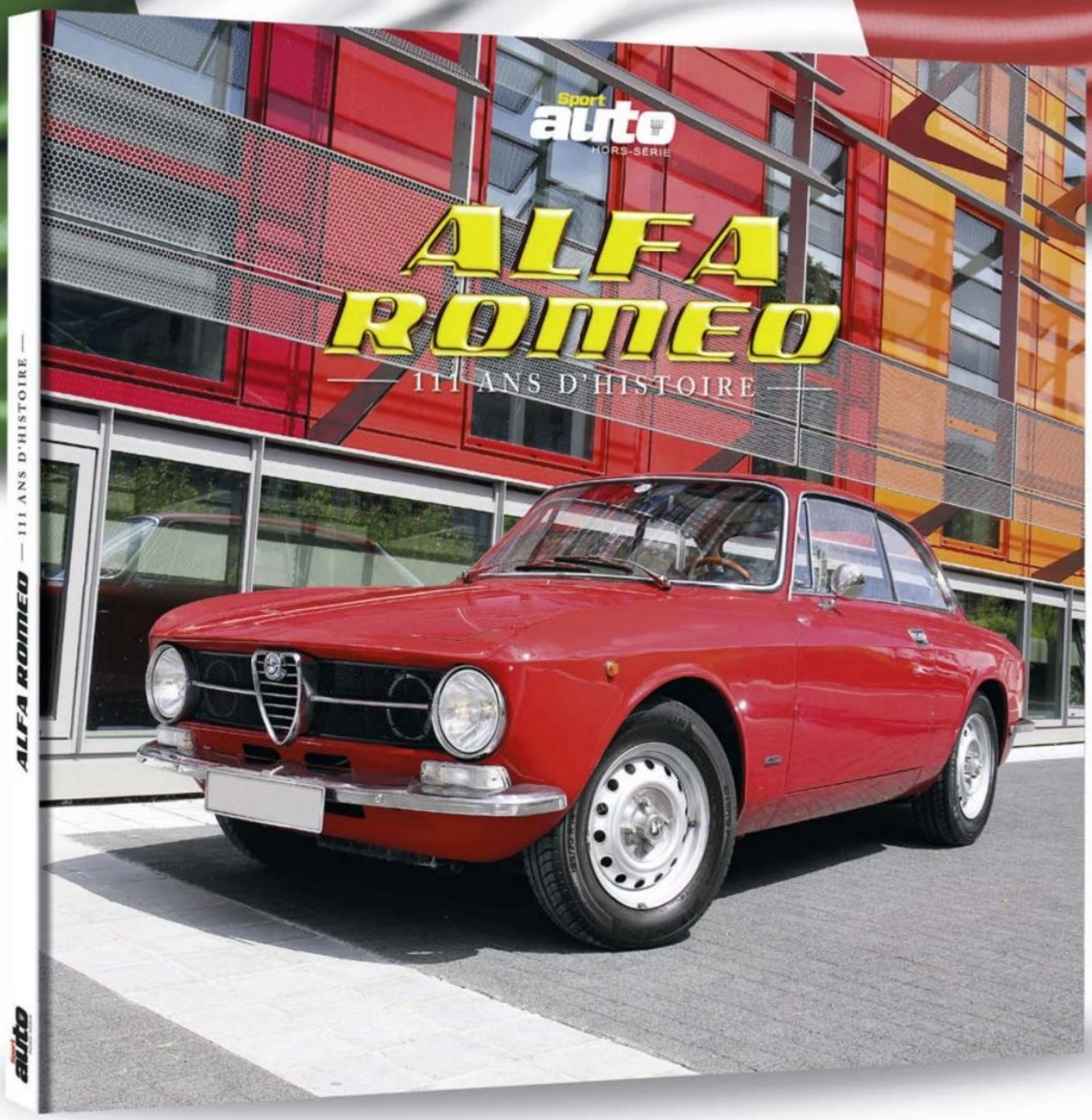
TYPE	CV	B/M*		PRIX
UP! (5 PORTES)				
1.0 65 ch Lounge	4		0	15 00
GTI	6		0	19 690
e-Up! 2.0	2	B	6 410	23 740
Surcoût Active : Lounge + 600 €				
POLO				
1.0 80 ch	4		0	17 260
1.0 TSI 95 ch	5		0	18 170
1.0 TSI 110 Carat	6		0	22 685
1.5 TSI EVO 150 ch R-Line Exclusive DSG	8	M	330	27 750
Surcoût Edition : "base" + 0 €				
Surcoût Lounge : "base" + 1 850 €				
Surcoût Active : Lounge + 515 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 040 €				
Surcoût R-Line : Carat + 0 €				
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 1 620 €				
T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch	5		0	21 840
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	M	50	24 170
Surcoût Lounge : "base" + 1 690 €				
Surcoût Active : Lounge + 900 €				
Surcoût Carat : Lounge + 3 520 €				
Surcoût R-Line : Carat + 0 €				
T-ROC				
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	M	150	26 710
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	260	28 890
R	19	M	10 488	49 250
2.0 TDI 115 ch Lounge	6	M	150	30 630
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M	210	32 620
Surcoût Active : Lounge + 1 550 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 530 €				
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 000 €				
Surcoût R-Line : Carat Exclusive + 0 €				
T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 110 ch Style	6	M	280	34 540
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	818	39 000
Surcoût R-Line : Style + 4 470 €				
GOLF				
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	26 980
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6		0	29 850
1.5 TSI ACT 130 ch Life	7		0	28 600
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7		0	31 430
1.5 eTSI 150 ch Life DSG	8		0	32 665
GTI	14	M	2 726	43 210
GTI Clubsport 45	19	M	2 918	49 990
R	20	M	4 818	50 260
eHybrid 204 ch Style	8	B	2 000	40 710
GTE	8	B	2 000	45 665
2.0 TDI 115 ch	6		0	28 760
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8		0	35 100
GTD	11	M	150	42 610
Surcoût Life : "base" + 2 190 €				
Surcoût Active : Life + 1 560 €				
Surcoût Style : Life + 2 500 €				
Surcoût R-Line : Style + 100 €				
NOUVELLE GOLF SW				
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	29 345
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6		0	32 050
1.5 TSI 130 ch Life	7		0	30 985
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7		0	33 685
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8		0	36 995
2.0 TDI 115 ch Life	6		0	33 180
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8		0	37 210
Surcoût Style : Life + 2 060 €				
Surcoût R-Line : Style + 490 €				
ID.3				
Pure Performance 150 ch City	NC	B	7 000	33 890
Pro 145 ch Life	5	B	7 000	36 900
Pro Performance 204 ch Life	5	B	7 000	38 400
Pro S 204 ch Tour	5	B	3 000	48 990
Surcoût Family : Life + 5 350 €				
Surcoût Tech : Family + 1 800 €				
Surcoût Max : Tech + 4 800 €				
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	400	32 260
2.0 TDI 122 ch Lounge	6	M	75	34 270
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8	M	190	37 650
Surcoût Active : Lounge + 900 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 940 €				
TIGUAN				
1.5 TSI 130 ch	8	M	260	32 210
1.5 TSI 150 ch	9	M	400	33 490
R	20	M	30 000	54 900
eHybrid 245 ch Life	8	B	2 000	42 510
2.0 TDI 150 ch	8	M	125	36 230
2.0 TDI 200 ch Elegance 4Motion DSG	11	M	2 544	48 660
Surcoût Life : "base" + 2 000 €				
Surcoût Active : Life + 1 300 €				
Surcoût Elegance : Life + 4 250 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 810 €				
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 2 690 €				
Surcoût R-Line Exclusive : Elegance Exclusive + 2 510 €				
TIGUAN ALLSPACE				
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	8	M	983	39 680
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	M	1 074	43 180
2.0 TDI 200 ch Carat 4Motion DSG	11	M	3 784	53 180
Surcoût Carat : Confortline + 3 200 €				
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 600 €				
ID.4				
Pure 148 ch City	NC	B	7 000	39 370
Pure Performance 170 ch City	NC	B	7 000	40 870
Pro Performance 204 ch Life	5	B	3 000	47 660
Surcoût Style : City + 5 100 €				
Surcoût Family : Life + 5 250 €				
Surcoût Tech : Family + 3 300 €				
Surcoût Max : Tech + 3 360 €				
PASSAT				
1.5 TSI EVO 150 ch	8	M	190	34 630
2.0 TSI 190 ch Lounge DSG	10	M	2 544	44 730
GTE	6		0	52 630
2.0 TDI EVO 122 ch DSG	6		0	38 590
2.0 TDI EVO 150 ch	7		0	39 050
2.0 TDI 200 ch Lounge DSG 4Motion	11	M	650	51 500
Surcoût Lounge : "base" + 7 190 €				
Surcoût Elegance : Lounge + 3 270 €				
Surcoût R-Line : Lounge + 3 110 €				
PASSAT SW				
Surcoût berline : + 1 045 € à + 1 150 €				
PASSAT ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	1 504	50 850
ARTEON				
2.0 TSI 190 ch DSG	10	M	1 172	47 840
R	20	M	19 641	61 900
eHybrid 218 Elégance	8		0	54 010
2.0 TDI EVO 150 ch DSG	8		0	48 720
2.0 TDI EVO 200 ch Elégance 4M. DSG	11	M	540	58 330
Surcoût Elegance : "base" + 4 220 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 100 €				
ARTEON SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Arteon + 600 €				
TOUAREG				
eHybrid 381 ch Atmosphère	22		0	78 700
R	22		0	93 150
Surcoût Elégance : Atmosphère + 0 €				
CADDY				
2.0 TDI 75 ch	4		0	27 150
2.0 TDI 102 ch	6		0	29 400
2.0 TDI 122 ch	6		0	30 600
Surcoût 1st Edition : "base" -800 €				
Surcoût Life : "base" + 2 800 €				
Surcoût Style : Life + 3 050 €				

VOLVO

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

Sport auto HORS-SÉRIE

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

MARCHÉS DIRECTS

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° FR020282-1

4.7/5
AVIS CLIENTS
NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 3775 AVIS*

THE FEEDBACK COMPANY
eKomi

G.LOPEZ

Ancien Moderne

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES...
94% DE NOS CLIENTS SONT SATISFAITS,
POURQUOI PAS VOUS ?

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

Quattro ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

Création : designe.fr

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boétie - Espace Elysée - 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07001752 - www.orias.fr - *Au 08/05/2020

Envie de liberté ?

> 3 modes de conduite

> Jusqu'à 65 km d'autonomie(2)

> Récupération d'énergie au freinage pour une autonomie prolongée

Accessoires :

Casque taille M et L(3)

Sac de transport(4)

Sac en bandoulière(5)

* Trottinette électrique Audi conçue par Segway. (1) Tarif conseillé client au 20/11/2020, hors accessoires. Référence 89A-050-001. (2) L'autonomie réelle peut varier et dépend du style de conduite. (3) Références : taille M : 4KE-050-320 ; taille L : 4KE-050-320-A. Tarif : 100 €. (4) Référence 4KE-071-156. Tarif : 79 €. (5) Référence 4KE-071-156-A. Tarif : 40 €. Tarifs exprimés en TTC dans la limite des stocks disponibles. Pour tout renseignement, rapprochez-vous de votre conseiller client chez votre Partenaire Audi Service.
Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.

Audi Paris 16e
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 Paris 16e
Tél.: 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.fr

Audi Montigny-le-Bretonneux
Premium II
15 Avenue des Prés
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél.: 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.fr

Audi Saint-Thibault-des-Vignes
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 Saint-Thibault-des-Vignes
Tél.: 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.fr

Audi Vélizy-Villacoublay
Premium Vélizy
19 Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél.: 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr

Orias n° 07 024 156

NOUVEAU
RENAULT ARKANA
Hybride par nature

239€ à partir de /mois[1]

LLD sur 49 mois. 1er loyer de 3 200€ sous condition de reprise

4 ans de garantie, assistance 24/24 et entretien inclus pour 1€/mois[2]

SCANNEZ CE QR-CODE
POUR PRENDRE RDV AVEC UN CONSEILLER COMMERCIAL

modèle présenté : nouveau Renault arkana e-tech hybride r.s. line 145 avec option peinture métallisée à 308€/mois[3], sous condition de reprise, 1er loyer de 3 200 €, pack zen Renault inclus pour 1€/mois[3]. (1) exemple pour nouveau Renault arkana e-tech hybride zen 145. (1)(3) locations longue durée, hors assurances facultatives, sur 49 mois/40 000 km maximum, sous condition de reprise d'un véhicule roulant. restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. sous réserve d'étude et d'acceptation par diac, sa au capital de 415 100 500 € - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93160 noisy-le-grand - siren 702 002 221 rcs bobigny. (2) pack zen Renault comprenant l'entretien, l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1er des deux termes atteint) inclus dans le loyer pour 1 €/mois. voir détail du pack zen en points de vente et sur renault.fr. offres non cumulables, réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'un nouveau Renault arkana neuf **du 01/06/2021 au 30/06/2021. gamme nouveau Renault arkana : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) : 4,9/6,1. émissions co_2 min/max (g/km) (procédure wltp) : 111/138. sous condition d'homologation définitive.** * ouverture exceptionnelle dimanche 13 juin. Les concessions RENAULT ATHIS MONS, RENAULT MASSY, RENAULT MONTLHERY, RENAULT MONTROUGE, RENAULT SAINTE GENEVIEVE DES BOIS, RENAULT SDAO LES ULIS et RENAULT VIRY CHATILLON ont été élues meilleurs distributeurs automobiles de France 2021 par Auto Plus et Statista.

LOSANGE AUTOS
Concessions RENAULT
www.losangeautos.fr

MEILLEURS DISTRIBUTEURS AUTOMOBILES 2021

ATHIS MONS	01 69 57 54 54	MONTLHÉRY	01 64 49 61 61
CLAMART	01 41 33 19 19	MONTROUGE	01 46 12 88 40
CHÂTENAY MALABRY	01 40 94 40 40	THIAIS	01 48 52 56 35
DRAVEIL	01 69 52 46 60	VIRY CHÂTILLON	01 69 54 53 53
ÉTAMPES	01 64 94 35 45	SCEAUX	01 41 13 07 07
LES ULIS	01 60 92 69 69	STE GENEVIÈVE DES BOIS	01 69 72 24 24
MASSY	01 69 53 77 00		

En kiosque en juillet

N° 1088

Le 15 juillet 2021

DAIMLER

1er Essai : Mercedes Classe C

Mercedes a beau faire une offensive sur l'électrique (EQC, EQA, EQS), il n'en oublie pas ses fondamentaux. Après la Classe S, au tour de la Classe C de faire peau neuve. Et vous savez quoi ? Elle ne renonce même pas au diesel ! Premiers tours de roues sur les routes basques pour tout savoir.

1er Essai : Toyota Yaris Cross

Chat échaudé…Toyota a mis du temps à digérer l'échec de l'Urban Cruiser. Mais maintenant qu'ils font un malheur, il veut sa part du gâteau des SUV citadins. Pour rivaliser avec les 2008, Captur, T Cross…il capitalise sur un nom gagnant : la Yaris prend de la hauteur et devient Cross.

TOYOTA

NISSAN

1er Essai : Nissan Qashqai III

Il fut l'un des pionniers des SUV, l'un des premiers à garder le look "4x4" mais à s'affranchir de la transmission intégrale pour démocratiser le genre. Ce fut un carton. Depuis, les 3008, Tucson, XC40, Tiguan & Co lui ont volé la vedette. Mais le Qashqai compte bien retrouver son rang.

Et aussi… En kiosque

ACTUELLEMENT

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

NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 97 DE *L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4X4*
164 pages - 5,95 €

Les trois marques allemandes Porsche, Audi et BMW s'activent à la préparation de leurs futurs SUV premium Macan II, Q4 et X1, que nous vous présentons en détail. À découvrir également dans ce numéro, notre super essai du Renault Arkana et notre duel entre les stars Peugeot 3008 et Volkswagen Tiguan.

l'auto journal

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer — REWORLD MEDIA

ÉDITEUR

ÉDITIONS MONDADORI AXEL SPRINGER (SNC)
40, avenue Aristide-Briand - 92220 Bagneux Cedex
Directeur de la publication : Gautier Normand
Actionnaires : Président Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil : 01 41 33 50 00
www.autojournal.fr
E-mail : autojournal@reworldmedia.com

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (01 41 33 55 94)
Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital (01 41 33 53 96)
Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly
Essais : Mélina Priam (chef de rubrique, 01 41 33 54 16), Cyril Biotteau
Technique : Frédéric Haas
Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction : Denis Riflade
Maquette : Pykha
Secrétariat de rédaction : Vediteam
Photographe : Yann Lefebvre
Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée (01 41 33 56 50)

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52
Directrice exécutive régie : Élodie Brétaudeau Fonteilles
Contacts publicité : Caroline Soret (01 41 33 53 54), Christian Touzay (01 41 33 52 21)
Planning : Angélique Consoli (01 41 33 53 52), Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)
Trafic : Véronique Alex (01 41 33 50 56)

MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54
Directeur de publicité : Marc Queille
Commerciale : Julie Aldabo
Assistante/maquettiste : Sylviane Ragusa
Maquettiste : Alexandre Guillard

MARKETING

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud
Chef de produit : Agnès Tran
Directeur des ventes : Christophe Chantrel
Responsable diffusion marché : Philippe Merrien

ABONNEMENT

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

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat
Directrice de la fabrication : Isabel Delanoy
Chefs de fabrication : Alexia Froment (01 41 33 50 53), Valérie Brunehaut (01 41 33 48 42)
Responsable service prépresse : Sylvain Boularand (01 41 33 29 88) **Adjoint responsable service prépresse:** Christophe Guérin (01 41 33 49 19)
Imprimeur : Maury, 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 : juin 2021
Prix de vente : 3,90 €
Date de parution : 17 juin 2021
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

ACPM

HONDA

Enfin une citadine hybride économe en carburant, pas en espace.

HYBRID
HYBRID
HYBRID
HYBRID

TAR JAZZ JAZZ CROSSTAR JAZZ JAZZ

Nouvelles
JAZZ
e:HEV HYBRID

à partir de
199€/mois(1)
LLD 37 mois après un apport de 3 598€
Entretien & assistance 24/24 inclus(1)

JUSQU'À 10 ANS DE GARANTIE MOTEUR OFFERTE*

Consommations et émissions en cycle mixte WLTP des modèles présentés : Jazz e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive 4,6 l/100 km et 104 g de CO_2 /km – Jazz Crosstar e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive Bi-Ton 4,8 l/100 km et 110 g de CO_2 /km.(2)

---

(1) Exemple pour la Location Longue Durée incluant la prestation « maintenance/assistance », d'une **Honda Jazz e:HEV 1.5 i-MMD Elegance,** sur 37 mois et 30.000 km, apport à verser avant la livraison de **15% ou 3 598 € et 37 loyers de 199 €.** Modèles présentés : **Honda Jazz e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive** neuve option peinture métallisée, au prix **total de 26 360 € TTC**, **apport à verser avant la livraison de 15% ou 4282.20 € et 37 loyers de 245 €**. **Honda Jazz Crosstar e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive Bi-Ton** neuve, au prix total de **28 620 € TTC**, apport à verser avant la livraison **de 15% ou 4 679.48 € et 37 loyers de 269 €**. Loyers exprimés TTC. Restitution du véhicule à la fin du contrat avec paiement des éventuels frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Offre non cumulable, **réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/06/2021 dans le réseau Honda participant** en France métropolitaine, selon conditions générales en LLD et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, SA au capital de 66.000.000 €, RCS Nanterre n° 351 867 692, 15 Allée de l'Europe – 92588 CLICHY. Société de courtage d'assurances n° ORIAS 07 026 677 (www.orias.fr). *Sous réserve du suivi régulier de l'entretien Honda selon les préconisations constructeur et les indications de l'ordinateur de bord. Offre soumise à d'autres conditions disponibles sur auto.honda.fr. **Garanties des batteries: hybrides 5 ans, standards 3 ans.**(2) Consommation et émissions en cycle mixte WLTP corrélé selon la version : de 4,5 à 4,8 l/100km et de 102 g à 110 g de CO_2 /km.

GARAGE DU CLOS

2, avenue Ettore Bugatti - 91310 LINAS
01.69.80.72.80 - www.honda-montlhery.com

45, av. du Gal. De Gaulle - 91140 VILLEBON
01.69.31.55.00 - www.honda-villebon.com

SEAT

Nouvelle **SEAT**

Tarraco

e-HYBRID rechargeable

Family approved.*

Parce que la vie de famille peut être un vrai challenge, la nouvelle SEAT Tarraco e-HYBRID dispose de tout le confort et la connectivité nécessaires pour satisfaire des plus petits aux plus grands. Grâce à son autonomie offerte par sa technologie e-HYBRID pouvant aller jusqu'à 730 km**, soyez prêts à vivre vos plus belles aventures.

****SEAT Tarraco FR 1.4 e-HYBRID 245 ch DSG6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 1,6 - 2,1. Émissions de CO_2 WLTP (min - max g/km) : 37 - 47.**

Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

Visuel borne de recharge non contractuel. **Conditions sur seat.fr** *Approuvée par la famille.