SEPM TOP ventes

Du 15 juillet au 11 août 2021

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1088

NOUVEAU DUSTER PHASE 2
Mise à jour par petites touches

FUTUR LODGY
Plus moderne, toujours spacieux et beaucoup plus sexy!

SPÉCIAL DACIA
Surfant sur un succès commercial éblouissant, la marque "access" du groupe Renault se modernise à toute vitesse!

NOUVEAUTÉS

OPEL ASTRA
La banalité, c'est terminé!

PEUGEOT 308 BREAK
Un style puissant face aux SUV

ESSAI LONGUE DURÉE SANDERO STEPWAY
Vraiment taillée pour les grands espaces?

NISSAN QASHQAI
Il monte clairement en gamme!

1ERS ESSAIS

MERCEDES CLASSE C
Technologie, plaisir au volant, élégance : vive la berline!

TOYOTA YARIS CROSS
Le SUV urbain idéal?

L 14595 - 1088 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

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.

N° 1088

Du 15 juillet au 11 août 2021

Dacia Duster restylé/P. 8

Nouvelle Peugeot 308 SW/P. 18

Nouvelle Opel Astra/P. 20

Mercedes Classe C/P. 40

SOMMAIRE

Découvrir

8 Spécial Dacia
Le **Duster** restylé
Le nouveau **Lodgy**
Les futurs **Duster et Bigster**
Interview de **David Durand, designer**
18 **Peugeot 308 SW**
20 **Opel Astra**

Comprendre

24 **L'électrification de Volkswagen**

Conduire

32 **Nissan Qashqai** Mild Hybrid 158 ch
40 **Mercedes Classe C** 200 204 ch
46 **Toyota Yaris Cross** Hybride 116h 116 ch
52 **Dacia Sandero Stepway** Eco-G 100 ch
64 **Audi e-tron GT** Quattro Extended 530 ch/**Porsche Taycan** 4S 571 ch
72 **Skoda Octavia Scout** 2.0 TDI 200 ch
75 Le chef des essais vous répond

Vibrer

76 Les 60 ans de la **Renault 4**
82 Formule 1 : **le coup d'État de Red Bull**
84 Rétro : **Jaguar XJS-C 3.6** (1985)

S'offrir

88 Configurateur : **Hyundai Tucson**
92 Occasion : **Fiat 500X**
95 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
103 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces

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

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

Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec *Sport Auto* n° 714. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec *L'Auto-Journal Évasion & 4x4* n° 97.

Toyota Yaris Cross/P. 46

Nissan Qashqai/P. 32

Audi e-tron GT vs Porsche Taycan/P. 64

La 4L a 60 ans/P. 76

Dacia Sandero Stepway/P. 52

Gilles (Camping)

Comme vous n'êtes toujours pas là, j'ai dû louer votre emplacement préféré à des Hollandais.
Mais promis, je vous garde celui près de la boîte de nuit.

22:32

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**

ÉDITO

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

CLÉMENT CHOULOT

L'ÉLECTRIQUE, QUELLE AVENTURE!

Nous voilà au cœur de l'été, l'esprit à l'évasion, à la balade insouciante. À l'aventure, aussi ? Sans doute. Mais pas nécessairement à la mésaventure, celle que l'on subit sans l'avoir voulue. Un confrère et néanmoins ami, connaisseur avisé de la chose automobile, résidant en proche banlieue parisienne, s'est par exemple décidé sur un coup de tête à aller dîner à Rouen. Audacieux, certes, mais pas de nature à le transfigurer en Indiana Jones. Quoique…
Il disposait en effet pour tout véhicule ce soir-là d'une Audi e-tron GT, qui lui avait été confiée pour un essai. Belle machine, spectaculairement performante, affreusement coûteuse. Et électrique, comme vous le savez. Avisant les 387 km d'autonomie affichés sur le magnifique écran multifonction, pour un trajet de 276 km aller-retour, l'ami partit serein, non sans avoir pris soin de repérer une borne de recharge dans le centre de Rouen. La voiture pourrait donc reprendre quelques kW tandis qu'il dînait. La soirée s'annonçait parfaite.
Première déconvenue : durant le parcours autoroutier, l'autonomie de l'e-tron GT a fondu dramatiquement, rendant déraisonnable l'aller-retour sur la même charge. Deuxième déconvenue : la borne de recharge convoitée à Rouen, par une cocasserie du plan de circulation, n'était pas accessible aux non-résidents. Il s'agira donc de faire un arrêt recharge sur le trajet retour. Agaçant, mais pas dramatique. Après dîner, le GPS de l'Audi commence par conduire jusqu'à une première borne qui n'existe pas. La suivante, quelques kilomètres plus loin, ne fonctionne pas. Aire suivante : borne hors service.
Le GPS "intelligent" de la voiture est de nouveau sollicité, qui fait sortir de l'autoroute et conduit vers un lieu où aucune borne de recharge n'a jamais existé. Il reste 26 km d'autonomie pour 58 km à parcourir. Seule solution, l'appel à la dépanneuse et un retour à domicile aux petites heures de l'aube. Moralité ?
Le plan d'électrification forcée, si rien n'est fait pour déployer en urgence un réseau de recharge efficace, risque d'aboutir à un empilement d'autos immobiles et inutiles. Deuxième enseignement : les grands constructeurs historiques, bien décidés à rapatrier dans leurs showrooms les brebis égarées chez Tesla, pourraient commencer par s'inspirer de l'efficacité de son réseau de superchargeurs et de la pertinence de ses GPS planificateurs de trajet.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Ayant conduit plusieurs Mercedes récentes, j'attire votre attention sur le nombre incalculable d'erreurs d'affichage de la limitation de vitesse dans le combiné d'instruments. Il est nécessaire d'y porter attention avant d'enclencher la fonction d'indexation du régulateur à cette limitation, sous peine de désagréables surprises : mon GLC actuel se croit souvent en ville et affiche des 50 km/h sur route !

Bernard Doulcier

Le côté farce de la chose, c'est qu'à partir de juillet 2022, l'Europe impose aux constructeurs de monter sur chaque nouvelle voiture un système d'assistance intelligente à la vitesse. Nous ne sommes pas au bout de nos surprises…

Vos récents propos sur la ZFE sont frappés au coin du bon sens. On mesure là encore la distance sidérale qui sépare nos Politiques du citoyen. L'entrée en vigueur du 80 km/h avait déclenché le mouvement des gilets jaunes, avec son cortège de désordres, de dégradations… Celle de la ZFE, avec l'arrivée de la vidéo-verbalisation, sera encore plus explosive, car là, on s'attaque directement au porte-monnaie, a fortiori des moins riches.

B.C.

Le pire n'est pas sûr… Les associations d'automobilistes et certains sénateurs commencent à mettre en garde contre les effets potentiellement dévastateurs de cette mise au ban de millions de véhicules. Sans effet pour l'instant.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE

AUTOMOBILES PEUGEOT

COMME UN AVION SANS… AILERON

Sur la grille de départ des 24 Heures du Mans, la Peugeot 9X8 ne passera pas inaperçue. L'Hypercar dévoilée par Peugeot Sport n'est encore qu'une maquette mais Olivier Jansonnie, directeur technique et responsable du projet, assure que *"la voiture de course ressemblera beaucoup à celle-ci"*. La 9X8 devrait donc se passer d'aileron arrière si les premiers essais valident ce choix technique… La 9X8 mesure 5 mètres de long pour près de 2 mètres de large. Son attelage hybride se compose d'un V6 biturbo essence de 680 ch installé derrière le pilote et d'un moteur électrique de 200 kW (272 ch) implanté sur l'essieu avant. Le tout associé à une boîte séquentielle à 7 rapports. Peugeot prévoit son retour en championnat du monde d'Endurance (WEC) dès 2022, dans la nouvelle catégorie LMH (Le Mans Hypercar) qui remplace les LMP1 (Le Mans Prototype 1).

DUSTER
COUP DE FARD

SOMMAIRE

Dacia Lodgy p. 12
Dacia Bigster p. 14
Interview David Durand p. 16

La principale évolution du design vient de l'intégration de la nouvelle signature lumineuse en Y dans les optiques avant et feux arrière.

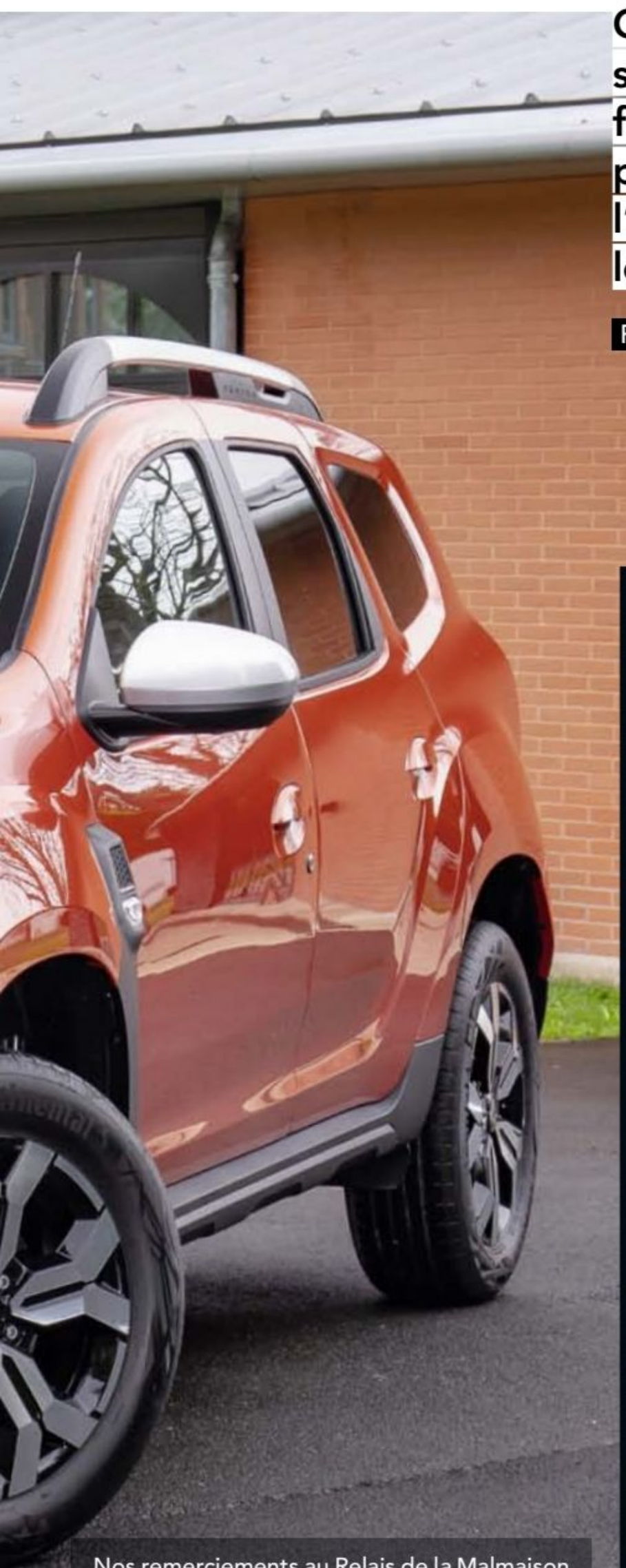
DUSTER

À partir de **14 490 €** | Commercialisation : **septembre 2021**

RESTYLÉ AVANT RÉVOLUTION

Opération remise à niveau pour le Duster, dès septembre prochain. Ce restylage pragmatique, sans faux-semblants, permettra à l'icône de la marque de patienter jusqu'à la révolution de 2024-2025, avec l'arrivée de son remplaçant et du grand Bigster. On fait le point avec ce dossier exhaustif.

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



Du sport, du prestige et du luxe : des valeurs bien éloignées de l'ADN de Dacia, mais c'est pourtant bien ce constructeur qui a débauché Miles Nürnberger de chez Aston Martin pour le placer à la tête du design. Et c'est encore Dacia qui a soustrait à la jeune marque française DS sa nouvelle responsable de la communication, Xiaoyan Hua-Schwab. Le constructeur mute, avance et modernise son identité avec un nouvel emblème… qui n'est pas présent sur ce nouveau Duster. Étrange ? "*Non,* nous dit David Durand, directeur design de la gamme Global Access. *On commence à communiquer sur la nouvelle identité visuelle, notamment pour l'installer dans les concessions, les communiqués et pour que les gens s'y habituent. On va l'amener sur les produits en 2022.*" Donc très certainement avec le remplaçant du Lodgy qui sera dévoilé en septembre prochain *(voir p. 12)*.

Après le lancement de la petite Spring électrique, des Sandero et Sandero Stepway conçues sur la base moderne de la nouvelle Renault Clio, l'iconique Duster est à son tour poussé sur le devant de la scène. Il s'agit là d'un toilettage nécessaire pour lui permettre d'attendre son renouvellement programmé en 2024. Un sou étant un sou chez Dacia, n'espérez pas découvrir un accastillage pimpant et inutile. Non, le nouveau Duster se contente d'afficher un éclairage diurne avec la signature en Y apparue sur les Sandero et Sandero Stepway, une nouvelle sellerie avec notamment des appuie-tête redessinés, et une refonte des espaces de rangement avec l'adoption d'une console centrale avec accoudoir coulissant. David Durand assume totalement ce restylage léger : "*Je pense que l'exercice du restylage peut être parfois risqué avec des gestes gratuits pour dire :* « Regardez, elle est différente. » *Nous n'avons pas ce fonctionnement chez Dacia. Notre seul but est d'améliorer le Duster existant, sans le renier. Ce qui nous semble être important est d'amener la nouvelle signature lumineuse sur la voiture. Elle apporte de la modernité avec le clignotant qui utilise l'une des deux LED, c'est très tendance, nos clients vont être flattés.*" Quant aux passagers arrière, ils seront heureux de bénéficier de deux prises USB. Le conducteur, lui, sera ravi de disposer d'un écran (un peu) plus grand pour l'infodivertissement (8 pouces) et sait pouvoir compter sur des versions à quatre roues motrices, ➛

Nos remerciements au Relais de la Malmaison pour son accueil sympathique. 93 bd Franklin-Roosevelt, 92500 Rueil-Malmaison. www.relaismalmaison.fr

Deux nouveaux systèmes multimédias font leur apparition : Media Display (connectivité Bluetooth, USB…) et Media Nav, qui ajoute le GPS et la connectivité wi-fi sans fil. L'écran passe à 8 pouces.

avec l'unique motorisation 1.5 dCi de 115 ch proposée sur les trois niveaux de finition Essentiel, Confort et Prestige.

Moins de rejets de CO_2

Les blocs essence sont toujours au rendez-vous – 130 et 150 ch – avec, sur ce dernier, la boîte double embrayage EDC6. Le constructeur ne peut guère aller plus loin dans la débauche d'équipements (!), car la plate-forme du Duster actuel ne permet pas d'implanter la technologie E-Tech d'hybridation légère ou rechargeable. Ce sera chose faite avec la prochaine génération. Mais Dacia conserve l'atout GPL, avec ses trois versions Eco-G (100 ch) en deux roues motrices (1 250 km d'autonomie !), dont l'Essentiel, la moins chère de la gamme du Duster restylé : 14 490 € soit 10 € de moins que le Duster Essentiel de la génération précédente (la finition Access a disparu), mais la climatisation ne fait ici plus partie de l'équipement de série. Signalons aussi le prix assumé de l'option roue de secours à 200 €. Le challenge est ailleurs. Il consiste à réduire autant que possible les rejets de CO_2 pour anticiper les normes antipollution, et le styliste a donc travaillé main dans la main avec son collègue de l'aérodynamique pour redessiner le becquet arrière. Combiné aux nouvelles jantes et aux pneumatiques à la moindre résistance au roulement, il permet de gagner 5,8 g de CO_2 sur la version à quatre roues motrices ! Ça ne se voit pas au premier coup d'œil, mais c'est bien là la grande amélioration du Duster ! Vous serez sans doute plus attentif à la nouvelle teinte Orange Arizona du modèle qui nous a été confié.

LES PRIX

Le restylage du Duster va de pair avec une simplification de la gamme : 3 finitions au lieu de 4; 11 options au lieu de 18; et 13 modèles au total au lieu de 26.
Les versions essence 150 ch sont dotées de la boîte à double embrayage EDC6.

MOTEUR	ESSENTIEL	CONFORT	PRESTIGE
VERSIONS 4x2			
GPL Eco-G 100	14 490 €	16 850 €	18 100 €
Diesel Blue dCi 115	16 990 €	19 350 €	20 600 €
Essence Tce 130		18 850 €	20 100 €
Essence Tce 150		21 150 €	22 400 €
VERSIONS 4x4			
Diesel Blue dCi 115	19 290 €	21 650 €	22 900 €

Audi Service

Offrez-vous un été sur-mesure
avec les Accessoires d'Origine Audi®

15 %

de remise* sur une sélection d'Accessoires d'Origine Audi®

Préparez la période estivale avec Audi. Pour vous accompagner au quotidien comme dans vos vacances, profitez de nos offres sur une sélection d'**Accessoires d'Origine Audi.** Coffres de toit, porte-vélos, barres de toit... vous allez adorer l'été au volant de votre Audi.

Découvrez notre sélection en flashant ce QR code ou sur audi.fr/offres-accessoires

* Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres en cours, valable sur les tarifs TTC conseillés clients jusqu'au 31 août 2021 en France métropolitaine chez votre Partenaire Audi Service participant à l'opération et pour l'ensemble des véhicules de la gamme Audi (selon compatibilité). Dans la limite des stocks disponibles. Volkswagen Group France SA au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts – RCS SOISSONS 832 277 370

Nouveau Lodgy SÉDUCTEUR!

Le nouveau Lodgy va pouvoir crâner avec son style qui est passé d'ampoulé à séduisant. Ce régime esthétique ne bafoue pas pour autant les aptitudes de son prédécesseur. Sept places, technologies identiques à celles d'un Captur et moins de 17 000 € : il n'a pas de concurrence.

Fermez les yeux et imaginez l'atelier de design situé au Technocentre Renault à Guyancourt. Il y a là les maquettes des futures Alpine, Renault ou encore Dacia. L'atelier de maquettage est divisé par marque, mais il n'y a aucune cloison. David Durand nous révèle *"que chaque marque a son espace, mais on voit ce que font les autres. Quand il y a une belle présentation réalisée par exemple par Renault, je remonte au studio vers mon équipe et je la motive pour que l'on soit meilleurs qu'eux ! C'est très stimulant… Mais nous sommes également des stimulants pour les équipes voisines !"* Effectivement, nous aurions aimé être une petite souris et voir la tête des designers Renault lorsque, à côté de leurs futurs modèles, là-bas dans le secteur de Dacia, ils ont découvert le nouveau Lodgy, cette étonnante Volvo à l'avant de Sandero ! Car la prochaine génération de Lodgy va clairement jouer les aguicheuses avec un style élancé qui n'a plus rien à voir avec le modèle actuel. La plate-forme CMF-B du Captur (entre autres) a permis l'emploi de roues plus grandes, d'un pare-brise plus incliné, et les designers ont fait ce qu'il fallait pour diminuer visuellement la hauteur de tôle de l'aile arrière, l'un des défauts de la précédente génération. Le Lodgy de 2022, qui sera révélé au Salon de Munich le 7 septembre prochain, est bien plus attractif que son prédécesseur. Il va même avoir accès à l'hybridation. D'abord avec le niveau le plus accessible, à savoir la micro-hybridation sur le 1.3 Turbo de 140 ch, largement assez pour oser aventurer sa grande famille sur toutes les routes européennes ! Mais qui dit plate-forme CMF-B dit également hybridation et hybridation rechargeable. Sans doute Dacia devra-t-elle se satisfaire dans un premier temps du système hybride non rechargeable que l'on trouve sous le capot des Clio et Captur notamment, et tenter de commercialiser l'ensemble aux alentours des 20 000 €, pas forcément la tâche la plus aisée lorsqu'on mesure l'impact financier de l'utilisation d'une plate-forme moderne comme la CMF-B.

L'exception à sept places !

Mais le groupe Renault joue sur le volume de cette plate-forme dotée de cette technologie, désormais accessible à la gamme Dacia, pour atteindre cet objectif. En version de base Essentiel, le Lodgy actuel débute à 15 000 €. Nul doute que le nouveau fera grimper son tarif d'accès aux alentours de 16 500 €. Le Lodgy 2022 conservera bien sûr sa spécificité avec une banquette deux places en troisième

Le Lodgy 2022 change de plate-forme, de style et sans doute de nom… Il conserve en revanche son architecture à sept places.

LODGY 2022

À partir de **16 500 €*** | Commercialisation : **printemps 2022**

* Estimation.

PHOTOS DACIA

Pare-brise plus incliné (1), hauteur de tôle visuellement limitée (2 et 4), hauteur hors-tout semblable (3) : le style du Lodgy évolue heureusement en profondeur.

rangée permettant d'embarquer sept personnes à bord. Accompagner un conducteur de ses six passagers dans moins de 4,60 m de longueur est une formalité pour les architectes du groupe Renault : ils ont su, pour le Triber indien, en positionner autant dans seulement 3,99 m de long ! Bien sûr, les normes ne sont pas identiques entre l'Europe et l'Inde. La prochaine Dacia sept places assurera une parfaite sécurité à bord, même en ce qui concerne la sécurité passive (celle qui protège après l'accident) grâce au soubassement moderne emprunté à l'Alliance. Aux atouts indéniables de la précédente génération, le Lodgy 2022 ajoutera, outre une position de conduite nettement améliorée, une attractivité esthétique non négligeable, tout en conservant l'ADN de la marque. Et pourrait tirer un avantage certain de la disparition remarquée des monospaces sept places.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Malgré les apparences, le prochain Lodgy est bien plus qu'un break Sandero. Il abandonne l'ancienne plate-forme B-Zero pour la moderne CMF-B de la berline Dacia.

RENAULT

ET LES CONCEPT-CARS?

Dacia et les concept-cars, c'est une histoire très courte : deux concepts ont été dévoilés depuis la renaissance de la marque dont le dernier en date, Bigster, est plutôt considéré comme un show-car tant il se rapproche de la future version de série. Le second date de 2009 et s'appelle… Duster. C'est un concept de crossover coupé qui a défloré voici plus d'une décennie la signature lumineuse en Y!

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Futurs Duster et Bigs

SACRÉS FRANGINS!

BIGSTER

À partir de **17 000 € (5 places)***

Commercialisation : **2025**

* Estimation.

La différence entre le futur Duster et le Bigster se joue ici : porte-à-faux long sur le Bigster et hayon moins vertical.

ter

Le futur Duster de 2024 sera accompagné un an plus tard d'un grand frère, le Bigster. Même plate-forme, même thème esthétique pour les deux, mais un volume à bord variable. Ce coup double devrait sacrément secouer l'univers du SUV compact !

Les futurs Duster et Bigster se partageraient une grande partie des éléments de la carrosserie du bloc avant, portes avant comprises.

PHOTOS ARNAUD SAUNIER

Bigster et Duster III adopteront presque le même profil, mais le premier avec 4,60 m sera plus long d'une vingtaine de centimètres.

Près d'un siècle après la formation du duo Stan Laurel et Oliver Hardy, Dacia va nous permettre de rechanter : *"C'est toi le gros et moi le petit, et nous sommes de bons amis !"* Bons amis, les futurs Duster (2024) et Bigster (2025) le seront d'autant plus qu'à eux deux ils vont investir avec fracas la gamme des crossovers du segment C, avec l'ADN Dacia de simplicité, mais pas de rusticité ! Contrairement à ce que l'on aurait pu croire, ce n'est pas le Bigster qui inaugurera le nouveau langage formel de la marque, mais le Duster, un an avant lui. En 2024, lorsqu'il apparaîtra, ce futur Duster va abandonner la plate-forme B-Zero et enfin s'offrir toute la technologie disponible sur le soubassement de la Sandero, celui du duo Clio-Captur, en fait ! Autre abandon de taille : le diesel, qui était la seule motorisation à être adoptée par la version 4x4. Quid de cette dernière, dès lors ? Côté essence, le bloc 1.3 TCe devrait laisser place au nouveau moteur annoncé en mai dernier. Il s'agira d'un 1.2 TCe dérivé non pas du 1.3 mais du petit 1 litre. Ce sera donc un 3 cylindres sur lequel différents modules d'hybridation seront disponibles, à commencer par une hybridation légère avec un alterno-démarreur jusqu'à l'hybridation E-Tech, où il remplacera dans la chaîne de traction l'actuel moteur 1.6 atmosphérique que l'on connaît sur les Clio, Captur, Mégane et Arkana. Dacia pousse évidemment très fort pour pouvoir bénéficier d'une variante destinée au GPL, un carburant sous-estimé qui fait pourtant le bonheur de la clientèle actuelle de la marque *(voir essai Sandero Eco-G p. 52)*.

Une question de taille

Le futur Duster bénéficiera de toute cette panoplie de motorisations, mais il ne sera évidemment pas le seul, puisque le Bigster, conçu sur la même plate-forme CMF-B, profitera sans doute en supplément de la future chaîne de traction E-Tech quatre roues motrices. Ce "gros" Bigster adoptera la CMF-B dans sa configuration dotée d'un surplus d'équipements sécuritaires, comme les quatre freins à disque et surtout les aides à la conduite, dont certaines seront rendues obligatoires d'ici à la commercialisation en 2025. Côté style, les deux véhicules semblent identiques, mais évidemment, la taille du Bigster est bien plus généreuse avec 4,60 m de longueur, contre environ 4,40 m pour le futur Duster. Ce dernier dispose d'un porte-à-faux plus court et d'un hayon plus incliné car il offre cinq places seulement, alors que son grand frère au porte-à-faux étiré et au volet arrière plus vertical embarquera facilement sept passagers. *"Quand un y va, l'autre le suit,* disait la chanson de Laurel. *Toujours ensemble, toujours unis ; on se dispute* (le marché) *mais qu'est-ce qu'on rit* (face à la concurrence plus chère) *; nous sommes* Duster et Bigster !"

LA NOUVELLE IDENTITÉ

Pour *"réaffirmer ses valeurs de simplicité, d'authenticité et de robustesse, toujours au juste prix"*, Dacia change d'identité sans renier son ADN. Le nouveau logo qui apparaîtra en 2022 sur les produits s'installera d'ici là dans les concessions. L'emblème évolue vers une simplicité biblique ! *"Le dessin des lettres est volontairement minimaliste – le D est un C renversé – comme pour incarner visuellement l'esprit frugal et malin de la marque"*, nous explique Dacia. Ces deux lettres sont *"comme deux pièces qui se connectent et s'assemblent pour former le maillon d'une chaîne, symbole de solidité et de lien"*. Avantage de ce logo, il s'insère facilement dans les futures calandres Dacia, qui s'inspireront de son graphisme. Cohérent.

DACIA

Interview

David Durand

*Directeur design de la gamme Global Access **

“Un design moderne dans sa simplicité”

***L'Auto-Journal* : Comment le design Dacia a-t-il été réorganisé depuis l'arrivée de Luca de Meo à la tête du groupe Renault ?**

David Durand : Chaque marque du groupe Renault dispose de son directeur de design et d'une équipe consacrée. Ce n'était pas le cas auparavant. Avec une équipe exclusive, il y a un sentiment plus fort d'appartenance à la marque, à son langage formel et à tout son état d'esprit. L'équipe peut se concentrer sur la recherche d'idées pour Dacia plutôt que de s'éparpiller sur d'autres projets pour d'autres marques du groupe.

L'avenir de Dacia repose sur une unique plate-forme, la CMF-B, qui sera prochainement disponible aussi en 100 % électrique. Une aubaine pour vous ?

On profite pleinement de cette offre de motorisations multiples (essence, diesel, GPL, hybride, 100 % électrique). L'avantage, c'est que toutes ces technologies sont sur les étagères et ça permet à Dacia de s'adapter à de nouvelles normes. Notre capacité d'adaptation est donc rapide. L'adoption de cette plate-forme était cruciale pour Dacia.

Motiver les designers avec une gamme de modèles prévus pour durer ne doit pas être simple…

Les stylistes Dacia connaissent les mêmes phases de création que leurs collègues d'autres marques, avec beaucoup de négociations techniques pour faire aboutir le projet. Mais Dacia ne se limite pas à Duster et Sandero. On travaille sur une question essentielle : quel véhicule pourrait compléter le mieux la gamme, et ça fait beaucoup de pistes à explorer. Nous avons beaucoup de liberté, on ne se met pas de limites. Lorsqu'on trouve un concept, on le réalise en interne, on le présente et, ainsi, c'est excitant.

Le Bigster est dans le segment C. S'agit-il du remplaçant du Duster ou juste de son grand frère ?

Non, le Bigster n'est pas le remplaçant du Duster, et on travaille d'ailleurs sur le renouvellement de ce dernier. Le Bigster sera une autre offre, plus longue et plus spacieuse. On proposera vraiment deux véhicules distincts.

Le Salon de Munich (7 au 12 septembre) devrait révéler une nouveauté : un véhicule qui mêle les concepts du break MCV et du Lodgy. Vouloir tout combiner en un seul véhicule n'est-il pas contraignant ?

Une partie de notre travail consiste souvent à combiner des aspects contradictoires ! On se rend compte que trois rangées de sièges ne signifient pas pour autant un engin pataud. Dacia, c'est aussi l'attractivité, avec une vraie touche de modernisme. Nous réussissons à l'emmener dans un univers plus *outdoor*. Je dirais que plus un designer a de contraintes, plus il est créatif. Attention à la page blanche qui peut parfois être un piège.

Comment définiriez-vous le “style” Dacia ?

Le style évite les gestes gratuits et va à l'essentiel. Il faut aussi tenir compte du fait que les clients Dacia conservent leur véhicule jusqu'à huit ans en moyenne, c'est important que le produit tienne dans la durée. On préfère miser sur l'intemporalité d'un design qui ne vieillit pas, car il ne suit pas les modes. Le design Dacia, c'est la modernité dans sa simplicité.

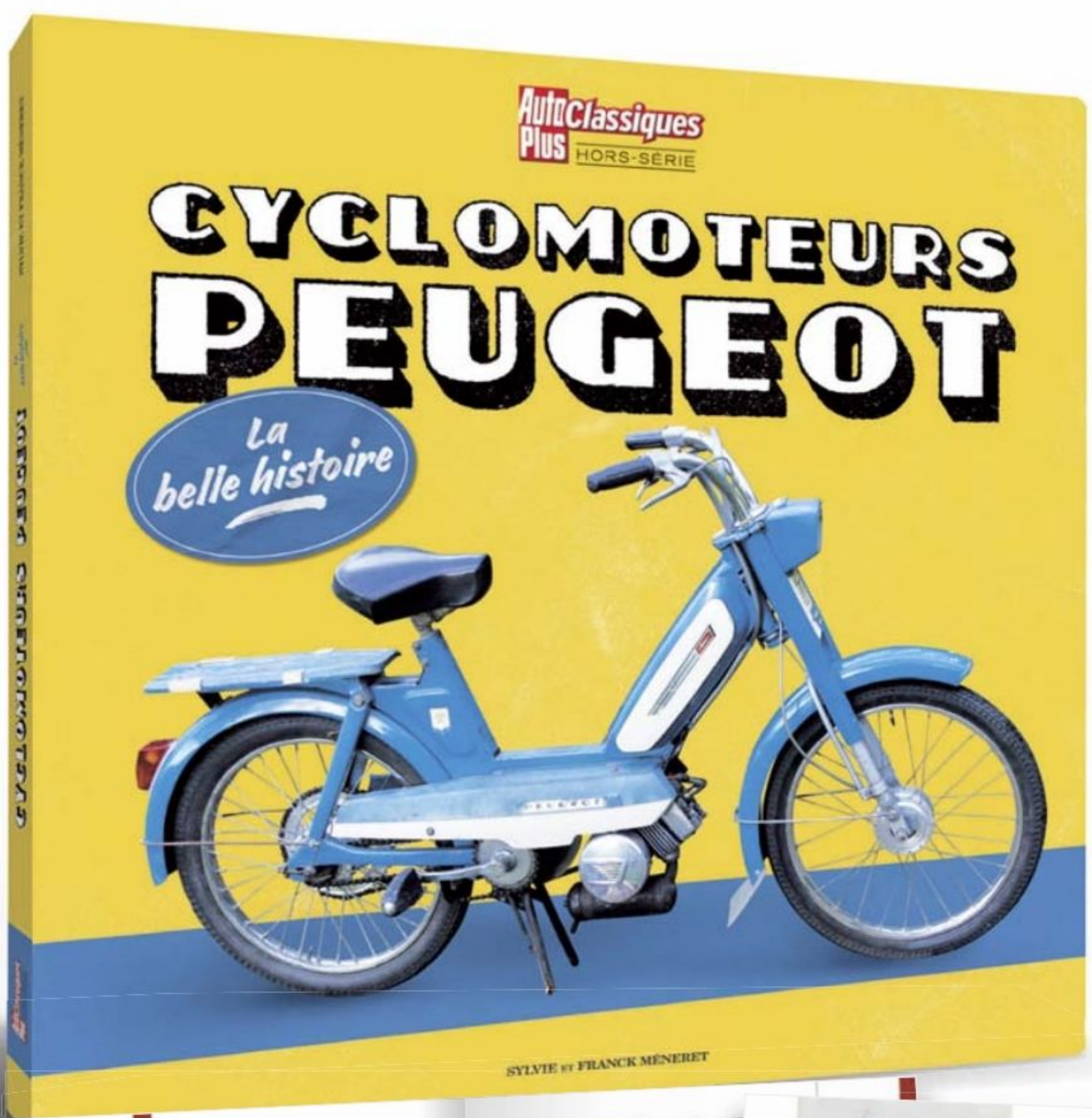
* David Durand a réalisé l'intérim de directeur du design Dacia-Lada entre le départ d'Alejandro Mesonero chez Alfa Romeo et l'arrivée de Miles Nürnberger, en provenance d'Aston Martin.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Dès cet automne, avec le nouveau Lodgy, le constructeur renforcera l'attractivité de son offre. Avec les futurs Bigster et Duster, conçus sur une plate-forme multi-énergies, la marque prendra un coup d'avance face à sa concurrence directe. L'avenir plus lointain accueillera un concept inédit, aux fondamentaux Dacia, pour les années 2030. On ne peut s'empêcher de rendre hommage à Louis Schweitzer qui, aujourd'hui encore, doit sourire devant le succès de ce pari fou qui consistait à relancer Dacia, et que la moitié de son entourage désapprouvait.

Auto Classiques Plus HORS-SÉRIE

La belle histoire d'une **LÉGENDE FRANÇAISE !**



En 1949, Peugeot se lance dans l'aventure du cyclomoteur avec une simple bicyclette munie d'un moteur Vap. Le constructeur français n'aura de cesse de faire évoluer les modèles. L'emblématique Peugeot 103, idole des jeunes dans les années 70, sillonna les routes pendant quarante-six ans. De la Bima à galet des débuts aux hypersports des années 2000, Peugeot a su proposer une diversité de modèles. Ce hors-série unique et inédit retrace toute l'histoire du cyclomoteur, à travers l'œil d'experts, agrémentée de photos d'époque.

EN VENTE ACTUELLEMENT

La gueule et l'empl

Pour Peugeot, le break, c'est une synthèse. L'esprit pratique ne doit plus être obtenu au détriment du style, de l'agrément de vie à bord ou encore du plaisir de conduite. Pari gagné ?

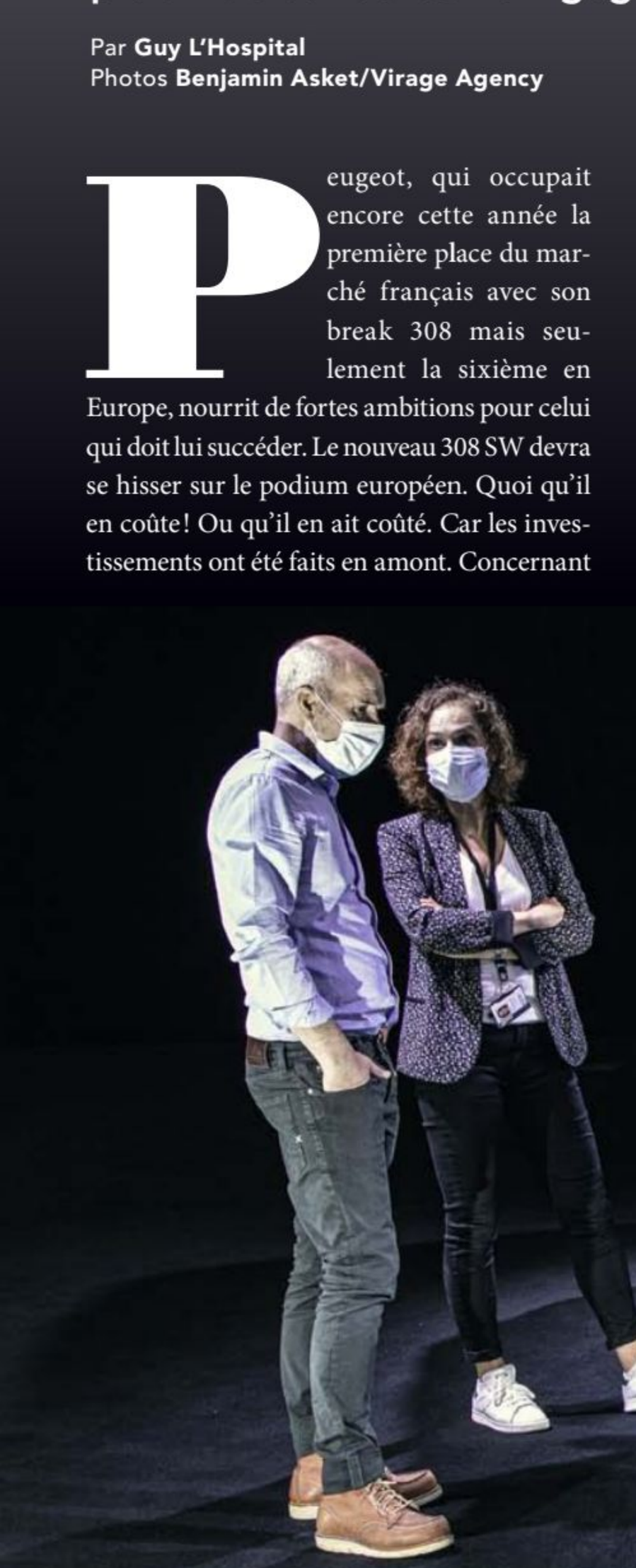
Par **Guy L'Hospital**
Photos **Benjamin Asket/Virage Agency**

Peugeot, qui occupait encore cette année la première place du marché français avec son break 308 mais seulement la sixième en Europe, nourrit de fortes ambitions pour celui qui doit lui succéder. Le nouveau 308 SW devra se hisser sur le podium européen. Quoi qu'il en coûte ! Ou qu'il en ait coûté. Car les investissements ont été faits en amont. Concernant le style, en premier lieu. Comme la berline, il repose sur la plate-forme EMP2-V3, opte pour un empattement plus long de 55 mm et s'allonge finalement de 27 cm. Cela sans déséquilibrer un profil qui l'éloigne très clairement de la silhouette du break traditionnel. Chez Peugeot, Véra Charpentier, chef de produit, a senti très tôt qu'il y avait une carte à jouer : *"Les constructeurs premium sont peu présents sur ce segment et Peugeot ambitionne de s'y hisser. Le break du segment C constitue une belle porte d'entrée."* Il est vrai que le bureau de style ne s'est pas contenté de greffer un hayon vertical sur le pilier D, spécifique à la silhouette des breaks.

Break et berline font front commun de l'extrémité avant du bouclier à la porte arrière, vitre exclue. Tout le reste est spécifique, furieusement musclé par de multiples nervures et un becquet prononcé, qui a pour vocation de canaliser le flux d'air venu des portières.

Sous le capot, le break 308 reprend exactement la même gamme de moteurs que la berline, à savoir deux PureTech 110 et 130 ch et un BlueHDi 130 ch, les deux plus puissants étant proposés soit en BVM6, soit en EAT8. Place ensuite à deux motorisations hybrides rechargeables, 180 et 225 ch. Dans les deux cas, il s'agit d'un attelage composé d'un unique moteur électrique de 81 kW, accolé à la boîte de vitesses. Il est associé au même moteur 1.6 PureTech de 150 ou 180 ch.

À bord règne un sentiment de surclassement. Non pas que l'espace à l'arrière ou le coffre (600 dm³) le rendent plus généreux que les autres, mais la présentation et la finition, identiques à ce que nous avions déjà vu sur la berline, impressionnent. L'i-Cockpit s'organise autour d'un petit volant à méplat et d'un



Peugeot 308 SW

À partir de **25 800 €** | Commercialisation : **novembre 2021**

oi

combiné numérique qui profite d'un affichage 3D à partir de la finition GT. Au centre de la planche de bord, cette fois, l'écran multimédia surmonte un bandeau numérique sur lequel des i-Toggles (touches numériques) programmables permettent de mémoriser média, adresse ou téléphone préférés.

Hayon motorisé

Les rangements sont relativement classiques et pas très nombreux à l'arrière. En revanche, à condition d'éviter les versions hybrides ou dotées du système audio Focal, un double plancher permet de loger beaucoup de choses et, notamment, le tendelet cache-bagages. Le dossier de banquette, lui, se rabat selon le schéma 40/20/40, plus pratique qu'un 2/3-1/3 à trappe à skis. L'autre spécificité de la soute à bagages concerne son ouverture. Celle-ci peut être motorisée en option sur la finition GT, de série sur la GT Pack.

Les finitions, comme sur la berline, sont au nombre de cinq : Active Pack, Allure, Allure Pack, GT et GT Pack. Seules les deux plus élevées peuvent accéder aux équipements et aides à la conduite de dernière génération tels que les projecteurs Matrix LED ou la conduite semi-autonome de niveau 2. Par rapport à la berline, il faut compter 1 000 € supplémentaires à finition et motorisation équivalentes. Finalement, la gamme débute à 25 800 € et culmine à 45 900 € *(voir p. 23)*. Vous avez dit premium ?

Particulièrement dynamique, la poupe préserve une capacité de chargement de 600 dm³. La banquette se rabat en trois parties, 40/20/40.

ET SUR LA ROUTE?

Nous avons pu prendre le volant de versions prototypes du 308 break et suivre une session de calibration client *(reportage à paraître dans notre prochain numéro)*. S'il serait imprudent de se montrer définitif sur son comportement routier, il apparaît clairement que le travail sur les liaisons au sol devrait en faire un redoutable concurrent pour les Skoda Octavia, Seat Leon, Volkswagen Golf ou encore Renault Mégane, notamment avec la version hybride 225 ch dont les phases de transition semblent beaucoup mieux gérées que sur bon nombre de modèles, y compris de catégorie supérieure.

Pour Véra Charpentier, chef de produit, le 308 SW jouera un rôle important sur le segment des breaks compacts.

Berline et break font cause commune jusqu'aux portes arrière, les planches de bord sont donc identiques.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Le succès du break 308 ne fait pas grand mystère sur le marché français. Et ailleurs ? Disons que par son style, son ambiance à bord et ses qualités routières, le 308 SW met toutes les cartes de son côté. Même si les breaks Toyota Corolla et Seat Leon ne manquent nullement d'atouts.

Prise d'identité

Cette 6e génération est née sous le sceau du nouveau langage design de la marque du groupe Stellantis. Une identité forte qui se traduit par des lignes musclées pour la cousine de la Peugeot 308, made in Germany.

Par **Nicolas Valeano**
Photos **Axel Wiedermann**

Face à la déferlante de SUV, le segment des compactes fait de la résistance. Il est estimé à 14 % du marché européen par Opel à l'horizon 2030 en carrosseries berline et break, voilà donc de quoi motiver ingénieurs et designers à perpétuer la lignée Astra. La prochaine génération incarne les nouvelles ambitions de la marque de Rüsselsheim avec un design qui renvoie le modèle actuel (élu Voiture de l'année 2016) à une autre époque. La face avant très expressive intègre la calandre appelée "Vizor", apparue sur le Mokka, dans un bandeau noir reliant les projecteurs LED (de série) juste soulignés d'une bande lumineuse pour les feux de jour. Comme une ligne de mire, le capot est marqué d'un pli allant jusqu'au logo au blitz et continuant dans le bouclier. Les ailes sont soulignées de méplats rappelant certaines Audi sportives, et le pavillon flottant, en noir contrastant avec le jaune vif de la couleur de lancement, vient alléger l'ensemble. À l'arrière, très sculpté, un petit feu de stop vertical vient reprendre la ligne longitudinale du capot. Bien que, visuellement, la nouvelle Astra semble plus imposante, avec 4,37 m de longueur (+ 4 mm) pour 1,86 m de large (+ 51 mm) et 1,47 m de hauteur (- 15 mm), elle reste dans le même gabarit que la génération actuelle. Le hayon arrière thermoplastique (pour offrir un gain de poids) donne accès à un coffre dans la bonne moyenne du segment avec un volume de 422 dm³, plus large de 19 mm et gagnant un plancher modulable au passage.

Dans l'habitacle, l'ambiance est également très épurée, avec une planche de bord surmontée de deux grands écrans de 10 pouces intégrés dans un panneau "Pure Panel", mais attention, ce bel effet est réservé au haut de la gamme. Heureusement, Opel conserve des commandes physiques pour la climatisation et le volume. Le nouveau volant intègre des commandes avec une logique revue.

Plate-forme évoluée

L'Astra est construite sur la plate-forme EMP2, version 3, qui intègre 50 % de pièces nouvelles d'après la marque. Sous son capot, elle recevra une gamme de moteurs bien connue dans la

constellation Stellantis, avec des 3 cylindres essence turbo 1.2 de 110 et 130 ch, un seul diesel en 4 cylindres 1.5 de 130 ch, et en haut de gamme, deux versions du groupe hybride rechargeable en 180 et 225 ch, avec une batterie de 12,4 kWh, tous proposés en version automatique. Toute la gamme est équipée de pneus basse résistance au roulement pour optimiser les valeurs de CO_2. Aucune version électrique zéro émission n'est annoncée au programme. Enfin, les aides à la conduite sont de dernière génération, avec changement de voie semi-automatique.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Avec une personnalité qui prend son envol, la future Astra devrait trouver sa place dans le segment encombré des compactes, forte de ses motorisations modernes et d'une double proposition hybride rechargeable. Espérons que les tarifs resteront maîtrisés. Une version break devrait aussi voir le jour.

DÉJÀ AU VOLANT DE LA NOUVELLE ASTRA

C'est autour de l'usine de Rüsselsheim, là où elle sera assemblée, que nous avons pu tester, sous forme de prototype, la nouvelle Astra, quatre mois avant les premiers essais officiels. Fabriqués en mars dernier, ces "mulets" en étaient au stade deux sur quatre de la validation. En clair, la mécanique et la suspension, notamment, n'étaient définies qu'à 80 %. Opel avait mis à notre disposition deux versions : une 1.2 Turbo de 130 ch en boîte manuelle et une 1.6 hybride rechargeable de 180 ch. C'est cette dernière qui nous a le plus convaincus grâce à son bel agrément de conduite, sa douceur appréciable (avec des phases de transition électrique-thermique assez peu perceptibles) et ses performances à la hauteur du dynamisme voulu par cette nouvelle Astra. Plaisant lui aussi, mais un peu juste en relances, le 1.2 Turbo devrait davantage s'apprécier avec la boîte automatique EAT8. Enfin, entre la direction trop floue et l'amortissement à améliorer (trop souple en détente et légèrement trop ferme en compression), Opel a encore un peu de pain sur la planche. Mais la base est déjà bonne. S.M.

Les lignes de l'Astra 2022 sont affirmées, jouant sur une sportivité sans agressivité.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De A à Z

Par **Jean Bourquin**

BMW

X3 Le SUV X3 subit un restylage pour la forme, suffisamment appuyé toutefois pour faire la différence entre l'avant et l'après. À l'intérieur, l'engin fait désormais sienne la console centrale de la Série 4, ce qui ne change guère la donne. Sur l'essentiel, les deux motorisations essence gagnent l'hybridation légère qui leur faisait jusqu'ici défaut (batterie de 48V et puissance d'appoint de 11 ch). Les quatre diesels disposaient déjà de la chose. Ils reprennent du service tels quels, tout comme le module hybride rechargeable de 292 ch. BMW, enfin, réduit la gamme à deux finitions, les livrées Premiere, Lounge et Luxury faisant les frais de l'opération.

UWE FISCHER

BMW X3

LA GAMME **BMW X3**

Motorisations / Boîtes	Malus/bonus	Finitions	Prix
Essence hybridation légère			
xDrive20i - 2.0 184 ch BVA8 4x4	NC	xLine / M Sport	49 650 € / 55 650 €
M40i - 6 cyl. 3.0 360 ch BVA8 4x4	NC	M40i	76 900 €
Diesel hybridation légère			
sDrive18d - 2.0 150 ch BVA8 4x2	NC	xLine / M Sport	49 950 € / 55 950 €
xDrive20d - 2.0 190 ch BVA8 4x4	NC	xLine / M Sport	53 950 € / 59 950 €
xDrive30d - 6 cyl. 3.0 286 ch BVA8 4x4	NC	xLine / M Sport	60 650 € / 66 650 €
M40d - 6 cyl. 3.0 340 ch BVA8 4x4	NC	M40d	75 900 €
Hybride rechargeable			
xDrive30e - 292 ch BVA8 4x4 (1)	0 € (2)	xLine / M Sport	59 800 € / 65 800 €

(1) Bloc essence : 2.0 184 ch. Electromoteur : 109 ch. Autonomie maximale en cycle mixte en mode électrique : 50 km. (2) Bonus : 1 000 € en finition xLine.

Lexus

ES Restylage de circonstance pour la Lexus ES, au demeurant discret. Pour le reste, l'écran central est désormais orienté vers le conducteur, la suspension arrière est rigidifiée et le bouquet de sécurité dit "Safety System +" intègre de nouveaux éléments, à l'exemple du régulateur de vitesse adaptatif anticipant les virages. Comme au précédent épisode, cette berline extrapolée de la Toyota Camry (roues avant motrices) ne recourt qu'à une motorisation, soit le module hybride simple riche de 218 ch cumulés baptisé "300h" – un 4 cylindres 2.5 se tient au cœur du dispositif, pour rappel. Les prix varient de 50 490 € à 65 990 €. Pas de malus à déplorer.

Lexus ES

LEXUS

Peugeot 308

PEUGEOT

Peugeot

308 Primo, l'offre moteurs 100 % thermique retient des unités éprouvées bien connues de nos services. Aucune surprise de ce côté-là. Secundo, la 308 reçoit deux modules hybrides rechargeables (au choix…), ce qui constitue dans les faits la grande nouveauté pour cette berline compacte. Tertio, Peugeot ne lésine pas sur les équipements de série dès l'entrée de gamme Active Pack. Climatisation automatique bizone, démarrage sans clé, dalle numérique de 10 pouces personnalisable, écran central de 10 pouces, interface smartphone qui va avec, projecteurs et feux diurnes à LED : excusez du peu pour une version qualifiée "de base". Caméra de recul, commutateur feux de croisement/feux de route automatique, navigateur GPS, jantes alliage de 17 pouces et freinage d'urgence autonome assisté par caméras au second échelon. Suivent l'accès mains libres, le chargeur smartphone par induction et le régulateur de vitesse adaptatif au troisième, toutes choses auxquelles s'ajoutent le combiné d'instrumentation numérique 3D, les projecteurs matriciels Matrix, les jantes de 18 pouces et divers éléments de design typés sport au quatrième. La livrée GT conclut en beauté avec les caméras périphériques 360°, le siège conducteur électrique, les sièges chauffants et une installation audio de la marque Focal. Quarto, les 308 hybrides rechargeables bénéficient de série de trois modes de conduite sélectifs (Electric, Hybrid et Sport) et d'un chargeur embarqué de 3,7 kW. Le chargeur 7,4 kW est facturé 400 € en option.

X4 Du restylage au traité intérieur, le X4 est logé à la même enseigne que sa matrice, en toute logique. Le SUV coupé, en revanche, reçoit le 4 cylindres essence 2.0 de 245 ch micro-hybridé dit "xDrive30i" (BVA8 et transmission intégrale) refusé au X3. Prix : 59 500 € ou 65 300 €. À l'inverse, le X4 fait l'impasse sur le bloc essence xDrive20i, le diesel sDrive18d et le module hybride rechargeable xDrive30e. X4 xDrive20d 190 ch : 57 800 € ou 63 600 €. X4 xDrive30d 286 ch : 64 500 € ou 70 300 €. X4 M40d 340 ch : 78 650 €. X4 M40i 360 ch : 79 650 €. Émissions de CO_2 non communiquées.

BMW X4

308 SW Le break 308 SW tel que découvert page 18 calque sa gamme sur celle de la berline, à l'identique. Ajoutez 1 000 € aux prix indiqués ci-dessous, à motorisations et finitions correspondantes. En ce qui concerne les équipements propres à un break, les rails de toit et la banquette 40/20/40 rabattable depuis le coffre sont servis d'office. Le hayon motorisé et le toit ouvrant panoramique figurent dans la liste des options, à des prix non communiqués au moment où sont rédigées ces lignes.

PEUGEOT

Peugeot 308 SW

LA GAMME **PEUGEOT 308**

Motorisations/Boîtes	Malus/bonus	Finitions	Prix
Essence			
1.2 PureTech 110 ch BVM6	0 €	Active Pack	24 800 €
1.2 PureTech 130 ch BVM6	0 €	Active Pack/Allure/Allure Pack	26 200 €/28 200 €/29 000 €
1.2 PureTech 130 ch BVA8	0 €/Malus 50 €	Active Pack/Allure/Allure Pack/GT/GT Pack	28 200 €/30 200 €/31 000 €/33 000 €/34 600 €
Diesel			
1.5 BlueHDi 130 ch BVM6	0 €	Active Pack/Allure/Allure Pack	28 700 €/30 700 €/31 500 €
1.5 BlueHDi 130 ch BVA8	0 €	Active Pack/Allure/Allure Pack/GT/GT Pack	30 700 €/32 700 €/33 500 €/35 500 €/37 100 €
Hybride rechargeable			
PHEV 180 ch BVA8 (1)	Bonus : 1 000 €	Active Pack/Allure/Allure Pack/GT	36 800 €/38 600 €/39 400 €/41 400 €
PHEV 225 ch BVA8 (2)	Bonus : 1 000 €	GT/GT Pack	43 300 €/44 900 €

(1) Bloc essence : 1.6 150 ch. Électromoteur : 110 ch. Autonomie maximale en cycle mixte en mode électrique : 60 km.
(2) Bloc essence : 1.6 180 ch. Électromoteur : 110 ch. Autonomie maximale en cycle mixte en mode électrique : 59 km.

ARNAUD SAUNIER

Renault Clio

Renault

Clio La Clio carbure à nouveau au gazole. De fait, une variante de 100 ch du bloc 1.5 Blue dCi occupe la place laissée vacante par ses semblables de 85 et 115 ch envoyées au rebut à la fin de l'année 2020. La BVM6 en tire la substantifique moelle. Clio 1.5 Blue dCi 100 : 23 500 € sous la finition Intens. Comptez 21 500 € pour la livrée Business réservée à la clientèle professionnelle, première intéressée.

VOLKSWAGEN A DE LA SUITE DANS LES ID

EN 2035, LA MARQUE VOLKSWAGEN NE VENDRA PLUS DE VOITURES À MOTEUR THERMIQUE EN EUROPE. ELLE VA SE RÉINVENTER DE MANIÈRE RADICALE EN S'APPUYANT SUR UNE FAMILLE ID QUI COMPTERA DE NOMBREUX MODÈLES. AVEC L'APPORT DE SEAT, SKODA ET AUDI, LE GROUPE ALLEMAND ESPÈRE DISTANCER SES CONCURRENTS DANS LE DOMAINE DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE.

Par **Bertrand Gay**

Le basculement vers la voiture électrique que mène le groupe Volkswagen est d'une ampleur inédite avec près de 15 milliards d'euros investis avant 2020 et 35 milliards d'euros promis pour la période 2021 - 2025. Il s'agit de faire oublier le dieselgate mais aussi d'en profiter pour prendre de l'avance sur ses concurrents.

POURQUOI LE TOUT-ÉLECTRIQUE ?

Le groupe Volkswagen a choisi le tout-électrique pour plusieurs raisons, mais aucune d'entre elles ne réside dans une forte appétence des automobilistes pour ce type de motorisation. Il faut tout d'abord répondre à une réglementation européenne sur la moyenne des émissions de CO_2 qui impose, de facto, une part importante de voitures électriques dans les ventes. En cas de dépassement par rapport à l'objectif, les pénalités financières peuvent se chiffrer en centaines de millions d'euros ! En début d'année, le groupe a indiqué qu'il avait manqué son objectif CO_2 de 0,5 g/km. Ce résultat plutôt favorable a été obtenu grâce à de fortes livraisons de Volkswagen ID.3 en fin d'année. Celle-ci, selon les données de Jato Dynamics, a été la troisième voiture électrique la plus vendue en Europe en 2020 avec 56 000 unités, dont près de la moitié pour le seul mois de décembre. L'autre facteur réside dans la règle de calcul dite des pools de constructeurs. Celle-ci permet à plusieurs constructeurs de combiner leurs volumes vendus et émissions de CO_2 en une seule entité. En 2020, le groupe Volkswagen s'est allié à la marque MG, membre du groupe SAIC, partenaire chinois de Volkswagen, pour abaisser sa moyenne. Les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables de MG en Europe ont permis d'abaisser la moyenne CO_2 finale. Ainsi, le groupe Volkswagen, avec son allié MG, a abaissé ses émissions de CO_2 de 20 % au cours de l'année passée.

UN LABEL SPÉCIFIQUE POUR LA MARQUE VOLKSWAGEN

L'offensive du groupe Volkswagen dans le domaine de la voiture électrique concerne toutes les marques à forts volumes de vente, de Volkswagen jusqu'à Porsche. Celle-ci ainsi qu'Audi ont abordé ce marché par le lancement de modèles haut de gamme, e-tron et Taycan. Pour Volkswagen, la problématique est tout autre : il s'agit d'une marque généraliste s'adressant à un acheteur cherchant une voiture polyvalente à un coût raisonnable. De plus, il s'agit de faire oublier le dieselgate et ses tromperies envers la réglementation et les acheteurs. Pour cela, la marque Volkswagen ne lance pas uniquement des voitures électriques mais un label, ID, regroupant une gamme de voitures électriques. *"L'histoire de Volkswagen s'écrit en trois étapes : la Coccinelle avant-guerre, la Golf en 1974 et désormais la famille ID"*, indique Thierry Lespiaucq, président du directoire du groupe Volkswagen France. Ces voitures ont à la fois une appellation distincte du reste de la gamme (ID.3, ID.4) et un design spécifique. Volkswagen entend ainsi ouvrir une nouvelle page de son histoire, ce qui n'est pas le cas de Skoda, Seat et Audi dont les voitures électriques ont un style proche de celui des autres modèles de la marque.

« L'histoire de Volkswagen s'écrit en trois étapes : la Coccinelle, la Golf et désormais la famille ID. »

Thierry Lespiaucq, président du directoire de Volkswagen France

VOLKSWAGEN

DIESELGATE, SIX ANS APRÈS

Quelles ont été les conséquences du dieselgate révélé en septembre 2015 ? L'image de marque de Volkswagen et Audi, les plus concernées par cette histoire, en a un peu pâti, mais paradoxalement, les ventes n'en ont que peu souffert. Le groupe est resté numéro un mondial sans discontinuer depuis 2015. Seules les ventes européennes de la marque Audi ont pâti (- 12,4 % en 2018) de l'incarcération de Rupert Stadler, son président, pendant quelques mois au cours de l'année 2018. En Europe, la part de marché du groupe Volkswagen n'a perdu qu'un petit point au cours de cette année-là, puis est revenue à son niveau habituel de 25 % depuis. Aux États-Unis, la part de marché de la marque Volkswagen a bien reculé au cours des dernières années, mais la tendance était amorcée avant 2015.

Financièrement, le groupe a versé plus de 30 milliards d'euros d'amendes et d'indemnisations depuis 2015, dont 9,5 milliards d'euros aux États-Unis. De nombreuses procédures sont en cours en Europe. En décembre 2020, la Cour de justice de l'Union européenne a définitivement estimé que le dispositif de contrôle des émissions suspecté était illégal. Le mois dernier, un jugement de la Cour d'appel de Pau a donné gain de cause à un premier plaignant français en →

OLLIVER KILLIG

Après l'usine de Zwickau, Dresde a démarré la production de la Volkswagen ID.3 le 29 janvier dernier.

TOBIAS SAGMEISTER

Audi a abordé le véhicule électrique par le haut de gamme. Après les SUV e-tron et e-tron Sportback, voici la berline e-tron.

Au cours des cinq premiers mois de l'année, la Volkswagen ID.3 est la seconde voiture électrique la plus vendue en Europe.

OLLIVER KILLIG

demandant à Volkswagen de l'indemniser à hauteur de 4000 €.

Finalement, ce sont surtout les relations avec les législateurs européens qui se sont détériorées à cause du dieselgate. Le discrédit jeté sur l'ensemble de l'industrie automobile européenne ne facilite pas en effet les discussions concernant la norme Euro 7 ou les objectifs CO_2 2030.

QUELLES AUTRES SOLUTIONS TECHNIQUES EN PLUS DE L'ÉLECTRIQUE ?

Malgré les dizaines de milliards d'euros investis dans les solutions électriques à batteries, le groupe Volkswagen explore aussi, en partenariat avec Bosch et Shell, d'autres pistes pour le court et le moyen terme. Notamment des carburants synthétiques : le R33 Blue Diesel peut déjà contenir jusqu'à 33 % de composants d'origine renouvelable, et une essence similaire est en fin de développement. Dans les deux cas, le gain d'émissions de CO_2 est de l'ordre de 20 %. Pour Volkswagen, comme pour tous les constructeurs, la difficulté réside dans la reconnaissance au niveau européen de la validité de cette solution afin qu'elle compte dans le calcul des émissions de CO_2.

Avant la fin de la décennie, le groupe Volkswagen cessera le développement des motorisations thermiques et leur fin de commercialisation est prévue pour 2035 en Europe. Il en sera de même pour les hybrides rechargeables qui apparaissent désormais comme une solution transitoire. À cet horizon, le constructeur estime que les voitures électriques disposeront "*d'autonomies réelles comprises entre 500 et 600 km*", précise Thierry Lespiaucq. Pour le moment, le groupe Volkswagen, probablement désireux de rentabiliser au mieux ses investissements dans le domaine de la batterie, se montre prudent, voire frileux, au sujet de la pile à combustible. "*Cette position amène des questions. Est-ce une décision ferme sur le long terme?*", s'interroge Rémi Cornubert, Senior Partner du cabinet Advancy en charge du secteur automobile.

LA SIMPLIFICATION DU GROUPE

Il faut en même temps payer les amendes et indemnisations, et investir pour développer l'électrique. Cette urgence financière a plongé le groupe dans un mouvement de restructuration. Après le regroupement de l'activité poids lourds (MAN, Scania et VW do Brazil) sous le nom de Traton, des rumeurs de vente de Lamborghini et Ducati ont circulé avant d'être démenties quelques mois plus tard. Par ailleurs, le groupe Volkswagen vient de créer avec Rimac un pôle de voitures de sport en lui transférant le contrôle de Bugatti. La nouvelle entreprise Bugatti-Rimac est détenue à 55 % par le constructeur croate et à 45 % par Porsche. Les marques Bugatti et Rimac poursuivent la production des modèles actuels, Chiron et Nevara. Par ailleurs, aux côtés de son fondateur, Mate Rimac, qui en détient 37 %, Porsche devient le second actionnaire de Rimac avec 24 % du capital.

QUELS ENJEUX EN EUROPE ?

La stratégie électrique de Volkswagen s'appuie en Europe sur la conversion des usines allemandes de la marque : les ID.3 et ID.4 sont produites à Zwickau, l'ID.4 le sera également à Emden à partir de 2022 aux côtés des Passat et Arteon. Toujours sur la plate-forme électrique MEB, le grand SUV ID.6 sera lui aussi produit à Emden. En ajoutant Wolfsburg et Hanovre, les usines Volkswagen situées en Allemagne disposeront d'une capacité de production de 700 000 voitures électriques par an. La marque est donc parée face aux perspectives de croissance du marché. Mais les ventes de voitures électriques restent tributaires d'un facteur que ni les constructeurs, ni leurs clients ne maîtrisent : la facilité à se recharger sur un réseau de bornes dense et performant ! Le pari est engagé car dans le même temps, l'offre de voitures thermiques de la marque et du groupe va se réduire. ■

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

En se lançant dans une forte électrification de ses gammes, le groupe Volkswagen ose un pari relativement mesuré : la réglementation toujours plus contraignante et les progrès des batteries devraient l'aider à convaincre un nombre croissant de clients. Reste l'inconnue de la facilité de recharge et de l'espérée baisse des coûts des batteries et des motorisations. Pour sa part, la marque Volkswagen a saisi l'occasion de la crise du diesel pour repartir d'une page blanche avec la famille ID.

ID.3, ID.4, ID.6, Kombi, future urbaine électrique : la gamme de voitures électriques Volkswagen va s'étendre au fil des prochaines années.

VOLKSWAGEN

400 PAGES, 5000 MODÈLES
POUR NE RIEN MANQUER !

EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur **Pour une info en continu**

La référence pour tout savoir sur toutes les voitures vendues en France et dans le monde.
Prix, équipements, options, fiches techniques :
5000 modèles sur plus de 400 pages.
Votre lecture indispensable de l'été !

ZONE ROUGE

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

PHOTOS : DANIEL KRAUS

BMW soigne la fidèle clientèle du Série 2 Coupé. Le nouveau modèle conserve les six cylindres sous le capot et les roues arrière motrices.

À bord, tout est repensé mais toujours dans l'esprit BMW, avec un cockpit dédié principalement au conducteur.

BMW SÉRIE 2 COUPÉ : ADN PRÉSERVÉ

La seconde mouture du Coupé Série 2 arrive, et l'on pouvait craindre le pire : la conversion à la traction. Ben non. C'est comme avant. Ouf!

Voici le topo. Il y a deux Série 2. D'un côté, la berline nommée Gran Coupé extrapolée de la Série 1, les roues avant motrices étant fournies avec. De l'autre, le Coupé et son copain découvrable, qui doivent beaucoup à la Série 3. À commencer par ses roues arrière motrices. C'est cette Série 2-là que BMW renouvelle, et, pour le coup, pas de mauvaise surprise. Une "béhème", une vraie, toujours fidèle à la propulsion. Cela dit, en passant, la version survitaminée (nom de code M240i) ne recourt qu'à la transmission intégrale xDrive, mais bon, nous n'allons pas chipoter…

Les questions existentielles évacuées, il s'agit bel et bien d'une nouvelle génération. Pour preuve, le Coupé Série 2 occupe plus de place au sol que son prédécesseur, lui qui s'octroie 11 cm en longueur (4,54 m en total). L'empattement suit le mouvement (2,74 m, contre 2,69 m auparavant) et il faudra désormais bien faire attention sur les routes étroites. Comptez 1,84 m en largeur (1,78 m précédemment). Les voies, ce faisant, prennent une grosse poignée de centimètres, et c'est bon pour le dynamisme. Le Coupé Série 2, enfin, perd 3 cm sous la toise (1,39 m en hauteur après soustraction). Le tout revêt une robe sobre, dépourvue de la calandre hypertrophiée qui orne aujourd'hui bon nombre de BMW et source de polémiques sans fin. À bord, le mobilier est repensé, mais les habitués de la marque sauront très rapidement retrouver les leurs, de marques.

Fort de 374 ch, le Coupé M240i est forcément livré avec la dernière évolution de transmission intégrale xDrive… qui préserve l'esprit propulsion.

Trois moteurs pour commencer

Dans l'immédiat, trois moteurs sont proposés : deux essence, un diesel. Soit, dans le premier cas, le 4 cylindres 2.0 dit 220i riche de 184 ch, suivi par le "M240i" précité dont les 374 ch sont libérés par un "6 en ligne" 3.0. Fidèle jusqu'au bout. Le diesel, alias 220d, s'en tient à son 4 cylindres 2.0, lequel fournit 190 ch. BVA8 pour tout le monde. Et l'hybridation, dans tout ça ? Seul le diesel y a droit, sous une formule légère à base de batterie 48 V.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : immédiate

Prix : 41 800 €

Concurrente : Mercedes Classe C Coupé

48 515

PHOTOS : PEUGEOT

C'EST LE NOMBRE DE PEUGEOT 208 ÉCOULÉES EN FRANCE AU PREMIER SEMESTRE 2021 (5,3 % DE PART DE MARCHÉ).

Suivent la Renault Clio (47 458 unités, 5,1 %), le Peugeot 2008 (40 604, 4,4 %), la Dacia Sandero (39 115, 4,2 %) et la Citroën C3 (35 949, 3,9 %). La première "étrangère", la Toyota Yaris pour la nommer, pointe à la huitième place (19 999, 2,2 %). Le Renault Arkana totalise 3765 immatriculations trois mois après son entrée sur le marché.

Seize kilomètres d'autonomie supplémentaires grâce à des panneaux solaires incrustés dans la carrosserie.

PHOTOS : SONO MOTORS

PRODUIT

Familiale, électrique et abordable

Certes, il est possible d'acquérir une voiture électrique neuve à bon prix. Une citadine, à tous les coups, dans les limites de ce genre automobile. S'il s'agit de transporter quatre personnes et leurs bagages dans les Zones à faibles émissions (ZFE) sans se faire tirer dessus, là, ça "douille". Permettez-nous l'expression. Le salut vient d'Allemagne.

La société Sono Motors lance les précommandes de son monospace baptisé Sion, lequel mesure 4,50 m en longueur, embarque jusqu'à cinq adultes et fait valoir un coffre de 650 litres. L'électromoteur développe 163 ch alimentés par une batterie de 54 kWh, pour une autonomie maximale de 300 km. Les panneaux solaires incrustés dans la carrosserie allongent le rayon d'action de 16 km par jour.

Prix : 25 500 € avant déduction des aides gouvernementales. Utiles précisions, la voiture s'habille en noir, sans autre choix possible, et ne donne accès à aucune option. Brute de fonderie, en quelque sorte. Et pourquoi pas ?

ALPINE

La preuve par trois

Nous le savons depuis le début de l'année, Alpine a un avenir et celui-ci est électrique. Entre-temps, la rumeur a fait état d'une gamme en devenir composée de trois modèles, rumeur qu'il fallait encore confirmer. C'est fait, à l'occasion d'une conférence de presse virtuelle tenue le 30 juin dernier. Où nous avons appris que l'A110, dont la production vient de dépasser les 10000 exemplaires, aura une descendance directe développée en partenariat avec Lotus. La machinerie électrique devrait dépasser les 400 ch. Le SUV siglé Alpine, qualifié de chimère par certains augures, est pour sa part acté. Deux électromoteurs avec transmission intégrale à la clé, air connu. Enfin, la prochaine réincarnation électrique de la Renault 5 prêtera sa plate-forme à une Alpine de même nature, laquelle revêtira sa propre robe. D'ici à 2024, nous avons le temps de reparler de toutes ces choses…

C'est acté, l'Alpine A110 aura une descendance développée en partenariat avec Lotus.

YANNICK BROSSARD

ZONE ROUGE

JAGUAR-LAND ROVER

"Les Jaguar sont de belles autos. Vous vous demandez alors : pourquoi ne se vendent-elles pas plus ? Les clients optent pour Audi, ou BMW."

Thierry Bolloré, directeur général de Jaguar Land Rover, dans un entretien accordé au magazine britannique *Auto Express.*

Plusieurs facteurs expliquent les faibles ventes de Jaguar, mais sur l'essentiel, Thierry Bolloré pointe le manque d'identité de la marque, et par là même, son positionnement. Marque qui, par le passé, fut plus prestigieuse qu'elle ne l'est aujourd'hui. C'est un fait. Partant de ce constat, l'ex-patron de Renault veut rehausser le niveau au moment où Jaguar convertira l'ensemble de sa gamme à la locomotion électrique. La cible désignée : Bentley. Rien de moins. À voir…

EXPOSITION

Étape au Comminges

Ce mardi 13 juillet, le Tour de France cycliste a fait étape sur le circuit du Comminges (Saint-Gaudens, Haute-Garonne), lequel a accueilli dix-huit grands prix automobiles de 1924 à 1954. À cette occasion, le photographe Bernard Asset, qui immortalise tout ce qui a trait à la F1 depuis plusieurs décennies, a exposé ses clichés dans le musée situé dans l'enceinte du circuit. L'artiste peintre du sport automobile Pierre Studler lui a tenu compagnie, avec ses œuvres. L'exposition peut encore se visiter ce jeudi 15 juillet, ainsi que le samedi 17 juillet.

Musée du circuit du Comminges
Rue des Chanteurs du Comminges
Saint-Gaudens (Haute-Garonne)

BERNARD ASSET

Le circuit du Comminges.

MATTHIEU BOTTE/PHOTOPQR

La 4L "présidentielle" a fait le buzz.

POLITIQUE

La 4L au cœur de l'actualité

Lundi 28 juin, usine de Douai (Nord), où Renault va produire des batteries pour ses futurs modèles électriques. Luca de Meo, patron du groupe, offre à Emmanuel Macron une R4 "rétrofitée" mise aux couleurs de la présidence de la République. Présent sur les lieux, Xavier Bertrand, réélu président de la région des Hauts-de-France la veille, s'installe au volant et se fait photographier par l'une de ses collaboratrices. La photo circule rapidement sur les réseaux sociaux avec pour seul commentaire : *"En route"*. Le ton de la prochaine présidentielle est donné… Nul ne doute, au demeurant, que l'électrification à marche forcée de l'automobile, et ses conséquences, y occuperont une place prépondérante. Au-delà de l'anecdote, Renault confirme que l'interprétation moderne en mode électrique de la 4L sera bien produite, au plus tard en 2024. Fourgonnette incluse. Plus d'infos dans notre reportage p. 76.

54 794 €

C'EST LE PRIX AUQUEL EST PARTIE, AUX ENCHÈRES, LA FORD ESCORT OFFERTE PAR LE PRINCE CHARLES À LADY DI À L'OCCASION DE LEURS FIANÇAILLES, EN 1981.

À l'époque, le prince de Galles roulait en Aston Martin DB6 Mark II Volante, offerte par sa mère la reine d'Angleterre. En comparaison, le modeste cadeau que représentait une Ford Escort laissait-il présager la suite ? Gardons-nous de répondre… De nos jours, une Escort 5 portes 1.6 de 104 ch (BVM4) en livrée Ghia, la plus haute en gamme, datant de 1981, se négocie aux alentours de 3000 €.

THOMAS PADILLA

Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Économie, dévoile le nouveau label.

AIDES

La prime à la conversion se durcit

Vient le moment d'acquérir une nouvelle voiture. Dans ce cadre, et pour rappel, l'envoi à la casse d'une voiture essence mise en service avant le 1er janvier 2006 ou d'une voiture diesel immatriculée pour la première fois avant 1er janvier 2011 donne accès à une prime, dite de conversion. Celle-ci s'ajoute aux bonus accordés, le cas échéant. Depuis le 1er juillet dernier, le postulant se voit refuser la prime à la casse s'il a l'idée saugrenue d'acheter une voiture carburant au gazole, même flambant neuve. Même punition en ce qui concerne les voitures essence ou hybrides simples dont les émissions de CO_2 dépassent 132 g/km (137 g/km jusqu'au 30 juin dernier). Les montants des primes ne changent pas : de 2500 à 5000 € en fonction des revenus fiscaux par part.

FISCALITÉ

V8 bio

Depuis le 1er avril 2021, les voitures essence soumises à une puissance fiscale de 15 CV et plus peuvent être converties la bicarburation essence/bioéthanol E85 en toute légalité. Entre autres avantages, la conversion donne droit à l'exonération totale du montant de la carte grise jusqu'à un plafond de 750 € (50 % dans les régions Centre-Val-de-Loire et Bretagne). Sans compter le prix du carburant, véritable don du ciel quand on fait ronronner un V8 (0,65 € le litre en moyenne début juillet). Ce faisant, la société française BioMotors met à disposition un boîtier de conversion destiné aux "youngtimers" équipés de l'injection indirecte labellisés Euro 3 et Euro 4. Du Porsche Cayenne de la première génération à l'ineffable Honda S2000, pour ne citer que ces modèles. Une première sur ce marché de la conversion en pleine expansion.
Contact : www.biomotors.fr

La Honda S2000, comme d'autres youngtimers, peut rouler au bioéthanol.

BIOMOTORS ET HONDA

Les chiffres du marché français en juin 2021

199 517

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

- 14,7 %

C'est la baisse des immatriculations enregistrée en juin par rapport à juin 2020, premier mois de total déconfinement l'an dernier (en progrès de 31 % au premier semestre 2021).

39,2 %

La part de marché des motorisations essence en juin. Suivent les diesels (20,5 %), les hybrides simples (17,5 %), les électriques (10,5 %), les hybrides rechargeables (8,3 %) et les GPL (3,1 %).

42 %

La part des ventes aux ménages en juin. Suivent les sociétés hors automobile (22,5 %), les concessions (16,5 %), les loueurs courte durée (15,1 %), les transits temporaires TT (2,5 %), les constructeurs (0,8 %) et les administrations (0,7 %).

PHOTOS : ARCURIAL

Artcurial met aux enchères 98 casques décorés par 86 artistes ce samedi à Monaco.

RECHERCHE

Casques caritatifs

Cela se passera à Monaco ce samedi 17 juillet, où la maison Artcurial mettra aux enchères 98 casques redécorés par 86 artistes. La collection est fournie par la société DPM Motors, proche des milieux associatifs. Les dons recueillis iront, justement, à l'association Monaco Liver Disorder, qui soutient la recherche médicale autour de toutes les maladies du foie de l'enfant. La vente se tiendra sous le haut patronage du prince Albert II de Monaco.

Art Helmets
17 juillet 2021 - 17 heures
Collection de voitures de S.A.S le prince de Monaco
Les Terrasses de Fontvieille
Monaco
www.artcurial.com

OFF

Le Land Rover Defender prend la pile

Là où Jaguar entend convertir sa gamme à la locomotion électrique le plus vite possible, Land Rover prend son temps. Le tout-électrique pour ses tout-terrain, ce n'est pas demain la veille. Le constructeur britannique, en revanche, étudie très sérieusement la piste de l'hydrogène à base de pile à combustible. Le premier servi sera le Defender, à l'horizon 2024.

Subaru WRX : privés de dessert

L'Impreza WRX a quitté la France en 2018. Et elle n'est pas près d'y revenir. La nouvelle mouture, en partie dévoilée par Subaru, profite des bienfaits d'un "4 à plat" 2.4 turbo que nous supposons enclin à émettre du CO_2 sans trop faire preuve de modération. Ceci expliquerait cela : les Américains garderont pour eux ce qui reste une voiture de sport mythique. Sauf contrordre…

Nissan : un SUV à la place de la Leaf

C'est acquis. Nissan produira dans son usine anglaise de Sunderland un second SUV électrique, en complément de l'Ariya et sur la base technique aimablement fournie par la Renault Mégane eVision en phase d'approche. À en croire la presse britannique, le nouvel entrant remplacerait la berline Leaf, dès lors promise à un funeste sort.

Cros-

sauvé ?

Menacé par une concurrence toujours plus forte au sein d'une catégorie dont il fut le précurseur, le Nissan Qashqai fait peau neuve pour justement mieux la défendre.

Par **Romain Vannier** Photos **Adrien Cortesi**

Les lignes de cette troisième génération se tendent et s'aiguisent. Mais le gabarit reste équivalent à celui de la précédente avec environ + 3 cm en longueur et en largeur.

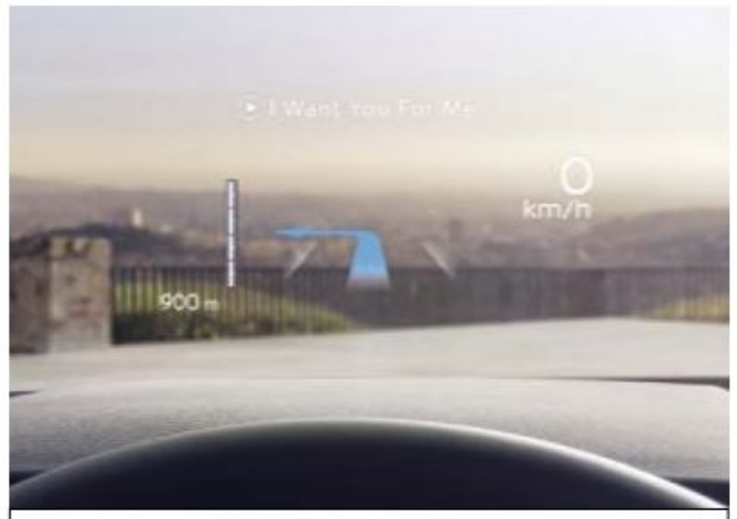
C'est en osant et en innovant il y a une quinzaine d'années que le Nissan Qashqai a rencontré le succès. À l'inverse, aujourd'hui, pas question de renverser la table pour le retrouver. Si la carrosserie saillante de cette troisième génération laisse un instant planer le doute de la réelle filiation avec la précédente, sa silhouette générale l'apparente bel et bien à une catégorie d'engins compacts surélevés désormais devenue la norme. Toutes les cotes extérieures évoluent de manière homogène et raisonnable : de 31 mm en longueur, de 29 mm en largeur. Tant mieux pour ceux qui envisageaient d'ores et déjà de remplacer l'ancien modèle par le nouveau sans forcément changer de garage. Le constructeur japonais prétend néanmoins avoir profondément revu les soubassements de son best-seller. Conçue au Royaume-Uni sur la plate-forme CMF-C de l'Alliance Renault-Nissan, sa poule aux œufs d'or voit sa structure s'alléger d'une soixantaine de kilos tandis que la rigidité torsionnelle du châssis grimpe de 48 %. Le Qashqai, désormais aussi affûté qu'une édition limitée de supercar ? Euh… non, pas encore. Néanmoins, sur les routes sinueuses de l'arrière-pays provençal, le regain d'entrain est notable.

L'aîné du Juke aborde les virages de manière un peu moins empruntée qu'auparavant.

Une certaine légèreté émane même d'un train avant plus volontaire grâce à une direction à la démultiplication franchement raccourcie (elle passe de 19,1:1 à 14,7:1). L'essieu arrière ➛

MANQUE DE CRAN
Le sélecteur de la transmission CVT est agréable à manier. Mais lors de manœuvres effectuées à la hâte, l'absence de cran à chaque changement de position oblige à vérifier au tableau de bord que l'ordre donné a bien été exécuté.

PAS TRÈS MANUEL(LE)
Bien que faisant appel à un variateur, la boîte Xtronic est en mesure de simuler 7 rapports prédéfinis en mode manuel. Mais inutile de mettre la main à la pâte en jouant des palettes, cela ne rend pas la mécanique beaucoup plus réactive.



LA TÊTE HAUTE
L'affichage tête haute projeté sur le pare-brise atteint 10,8 pouces. Une dimension plutôt généreuse qui lui permet de renseigner les instructions de la navigation, les limitations de vitesse ou encore les infos des aides à la conduite.

LE BON MODE
Différent de la molette des versions 4 roues motrices, le petit sélecteur de notre Qashqai "traction" permet d'alterner parmi trois modes de conduite (Eco, Standard et Sport), qui influent notamment sur la direction et la réponse à l'accélérateur.

CARTE (PEU) GRAPHIQUE
Au sein d'un environnement aussi moderne, le graphisme de la navigation affiché par l'interface multimédia tactile de 9 pouces déçoit un peu.

MAGNÉTIQUE
Le chargeur à induction pour smartphone n'apparaît de série que sur l'avant-dernier niveau de finition Tekna.

Noir, c'est noir…

L'ensemble peut paraître austère en image car le noir règne ici en maître. Et encore, notre Qashqai dispose d'un toit panoramique apportant une bonne dose de luminosité. Mais dans la réalité, les progrès et la sensation de montée en gamme par rapport à la précédente génération prédominent. Dommage que quelques détails de finition, certes bien cachés, viennent l'altérer. Un bémol que l'avalanche d'équipements sur cette finition haut de gamme Tekna+ fait un peu oublier.

Ici, les sièges en cuir matelassé sont même massants. Pour leur part, les deux écrans du combiné d'instrumentation de bord et de l'interface multimédia apportent la touche nécessaire de modernité. Nissan ne cède pas au tout-tactile pour autant. Abaisser le volume de la radio ou monter la température de la clim peut se faire d'un geste et les yeux fermés, ou plutôt rivés sur la route, grâce à la conservation de véritables commandes physiques.

LA FINESSE DU POINT
La sellerie cuir Nappa matelassée, présente de série sur la finition haute Tekna+, participe à l'impression de montée en gamme.

Le combiné d'instruments numérique, qui s'étend sur 12,3 pouces, fait partie de la dotation de série à partir du troisième niveau de finition N-Connecta.

arrondit aussi davantage la courbe, celui de notre exemplaire adoptant une suspension multibras en présence des jantes de 20 pouces optionnelles. Mais, revers de la médaille, ces grandes roues ne sont sans doute pas étrangères aux trépidations persistantes ressenties lors des franchissements de saignées et autres petites aspérités. L'amortissement n'affiche sa pleine souplesse que sur les ondulations plus lentes de la chaussée. Bref, pas de quoi détourner les habitués du Peugeot 3008, par exemple, plus dynamique et plus précis sans être moins confortable.

Il faut dire que la mécanique de notre Qashqai Mild Hybrid haut de gamme ne met pas en avant ce supplément d'ardeur malgré ses 158 ch.

Imposée avec cette version, la transmission à variation continue Xtronic semble absorber une bonne partie de la cavalerie et du couple, plutôt modeste, du 4 cylindres 1.3 turbo essence. Pire, elle laisse parfois échapper un à-coup au décollage ou au moment de reprendre les gaz. Certes, il faut au moins reconnaître à cette boîte de vitesses CVT sa faculté à contenir le régime lors des relances au profit d'une agréable discrétion. Mais pour le reste, ce duo moteur-boîte a pour seul intérêt, ou presque, de donner éventuellement accès à la transmission intégrale (+ 1 900 €).

En dépit d'une micro-hybridation 12V *(voir encadré)*, son bon appétit, de près de 9 l/100 km durant ce premier contact, ne convainc pas davantage. À confirmer lors de mesures en bonne et due forme. Le plus modeste TCe de 140 ch d'entrée de gamme à boîte mécanique, également "micro-hybridé", s'il s'avère aussi pétillant et frugal que sous le capot du Renault Arkana, augure d'un prochain essai plus favorable, en attendant une vraie motorisation hybride prévue en début d'année prochaine. En revanche, aucun diesel ne pointe à l'horizon.

Plus qu'à la conduite, la différence avec les deux premières générations se ressent finalement par l'ambiance à bord, plus cossue. Sans pour autant que les aspects pratiques appréciés jusqu'ici s'en trouvent négligés. L'empattement progresse de 2 cm pour toujours garantir un bel accueil aux

Le Qashqai est amené à partager sa plate-forme CMF-C modernisée avec la prochaine génération de Renault Kadjar.

PLUS
Gabarit encore contenu
Aspects pratiques
Niveau d'équipements

—

MOINS
Agrément mécanique quelconque
Consommation décevante
Détails de finition

❶ À l'arrière, l'espace ne manque pas. Mais l'assise un peu basse de la banquette oblige les plus grands à s'installer sur la pointe des fesses.
❷ Le coffre peut se compartimenter grâce à son plancher amovible. Pas moins de 68 dm³ se dissimulent sous celui-ci.

places arrière, même s'il vaut mieux éviter celle du milieu, trop étroite. L'accès au second rang est, en prime, facilité par des portes s'ouvrant jusqu'à 85°. Et, bien que le Qashqai fasse l'impasse sur la banquette coulissante, le plancher de coffre amovible autorise un minimum de modularité. Celui-ci permet de le compartimenter ou de créer une aire de chargement plane une fois les dossiers rabattus. Configuration dans laquelle la soute dépasse les 1 500 dm³ : pas mal ! Mais l'œil accroche davantage sur les efforts de présentation. Sur notre finition luxueuse Tekna+, la sellerie cuir surpiquée et matelassée rappelle, dans une certaine mesure, celle de certains modèles de marques plus haut de gamme. Si quelques plastiques, sombres, durs et parfois mal ébavurés, ne se cachaient pas encore dans certains recoins de l'habitacle, ce Qashqai ferait parfaitement illusion. Les écrans sont également en bonne place. Le combiné d'instruments numérique de 12,3 pouces comme l'interface multimédia tactile de 9 pouces entrent en scène dès le niveau de finition intermédiaire N-Connecta. Pour autant, la climatisation et la radio notamment se commandent encore par de bons vieux boutons. Du coup, l'ergonomie est instinctive malgré la surabondance d'équipements. Affichage tête haute, aides à la conduite en tout genre, caméra à 360°, hayon électrique, sièges et volant chauffants… Tout est là. Encore heureux, penseront certains en prenant connaissance du tarif : près de 42 000 € pour cette version. Hé oui, en bon révolutionnaire, avec le temps, le Qashqai s'embourgeoise. ■

HYBRIDATION (TROP) LÉGÈRE

Comme l'indique l'appellation "Mild Hybrid", les deux motorisations essence disponibles au lancement adoptent une micro-hybridation. Mais alors que de nombreux modèles se convertissent dans ce cas à du 48 V, le Qashqai conserve un réseau de 12 V. Dimensionné en conséquence, son alterno-démarreur, alimenté par une batterie lithium-ion, n'apporte qu'un modeste soutien au 4 cylindres turbo issu du partenariat entre l'Alliance et Daimler. Il se chiffre à seulement 6 Nm de couple pendant 20 s. En présence d'une boîte automatisée, il est possible d'évoluer en roue libre, moteur coupé, mais uniquement en deçà de 18 km/h. La réduction des émissions de CO_2 induite se limite ainsi à 4 g/km. Cette électrification passe presque inaperçue, en tout cas sur cette version 158 ch, que ce soit en gain d'agrément ou de consommation.

NISSAN QASHQAI
Mild Hybrid
158 ch Xtronic Tekna+ Line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 158 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 270 Nm à 1 800 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale	1 332 cm³ / 8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	variation continue / 7
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,1 m
Pneumatiques	235/45 R 20
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,43 / 1,84 / 1,63 / 2,67 m
Poids / tractable freiné	1 450 / 1 800 kg
Performances	
0 à 100 km/h	■ 9,2 s
Vitesse maxi	■ 199 km/h
Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	■ 436 dm³ (1)

(1) + 68 dm³ sous le plancher.

LE BUDGET

Prix	■ 41 890 €
Malus écologique (CO_2)	■ 280 à 360 € (144 à 147 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	43 400 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km

(2) Options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, affichage tête haute, caméra à 360°, chargeur à induction, clim automatique, conduite semi-autonome en embouteillage, hayon élec., instrumentation de bord numérique 12,3 pouces, phares LED, sellerie cuir, sièges AV élec., chauffants et massants, système multimédia connecté avec écran tactile 9 pouces/GPS/audio Bose 10 HP/prise HP, toit panoramique, volant chauffant…

Options
Jantes alliage 20 pouces (500 €), peinture métallisée / spéciale / biton (650 / 850 / 400 €), roue de secours temporaire (150 €).

Consommations	
Mixte	■ 6,3 à 6,5 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	NC
Réservoir	■ 55 l

Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Royaume-Uni**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Sans se réinventer, le Qashqai se modernise, c'est évident. Mais sa motorisation Mild Hybrid de 158 ch, handicapée par une transmission CVT perfectible, nous laisse sur notre faim. Espérons que la version de 140 ch à boîte mécanique nous permettra de nous faire une meilleure idée des progrès accomplis.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

CLASSE C AU PATRIMOINE HISTORIQUE

Depuis bientôt trente ans au catalogue, la berline familiale Mercedes écrit un nouveau chapitre de son histoire par le biais d'une cinquième génération qui dépoussière le genre.

Par **Romain Vannier** Photos **Florian Grout**

ONE

D'une silhouette quasi immuable, à l'opposé de toute une nouvelle génération d'engins familiaux protéiformes, la berline traditionnelle fait parfois douter de sa faculté à encore nous surprendre. Née en 1993 et elle-même héritière d'une 190 apparue plus de dix ans auparavant, la Mercedes Classe C prouve au contraire que cette longévité ne l'empêche nullement d'innover ni de continuellement nous épater. Au moment de passer la porte de cette cinquième génération, difficile de ne pas ciller devant tant de modernité. Pourtant d'une diagonale respectable de 12,3 pouces, le combiné d'instruments numérique n'impressionne finalement pas autant que l'interface multimédia centrale de 11,9 pouces, implantée à la verticale et orientée de 6° vers le conducteur, à la façon de celle récemment découverte à bord de la Classe S. D'aucuns objecteront qu'une Tesla Model 3 en jette encore plus avec son écran de 15 pouces. Sauf qu'il n'y a pas que la taille qui compte, il y a également la manière de s'en servir… En l'occurrence ici, cet affichage tactile s'accompagne à sa périphérie de quelques raccourcis bienvenus, qui permettent notamment d'accéder aux différents modes de conduite et aux assistances sécuritaires en un geste, sans devoir longuement appuyer celui-ci du regard. Pour bien faire, nous aurions aimé qu'il en soit de même pour la climatisation, dont les commandes physiques ont totalement disparu. Cela dit, à défaut de passer par l'écran, il est toujours possible d'ajuster la température de l'habitacle, et bien d'autres choses encore, à l'aide de l'une des reconnaissances vocales les plus obéissantes du moment. La seule véritable crispation en matière d'ergonomie naît du volant multifonction de notre version AMG Line. Sa paire de doubles branches horizontales, constellées de touches à retour haptique, sans réel relief, ➔

AU MOMENT DE PASSER LA PORTE DE CETTE CINQUIÈME GÉNÉRATION, DIFFICILE DE NE PAS CILLER DEVANT TANT DE MODERNITÉ •••

Les deux motorisations de lancement sont l'essence C 200 et le diesel C 220 d (204 et 200 ch). Un diesel de 163 ch et un hybride rechargeable sont annoncés.

❶

❷

❸

❶ Comme sur un smartphone, un lecteur d'empreinte digitale permet de sélectionner son profil de réglages d'une touche (I* pour *"Individual"*). ❷ Reconnaissable à ses doubles branches, le volant AMG Line accueille des touches capacitives, esthétiques, mais pas toujours pratiques. ❸ Le combiné d'instruments de 12,3 pouces propose une multitude de configurations différentes.

L'avis de Romain Vannier

Une berline au long cours sur de belles routes… Il n'en faut pas plus pour me donner le sourire.

85%
Quotient Émotionnel

Comme à bord de toute bonne berline, l'ergonomie du poste de conduite se montre aboutie. Seule l'assise des sièges pourrait être plus enveloppante.

PLUS
Présentation et dotation modernes
Comportement routier (AMG Line)
Sécurité passive et active

MOINS
Consommation décevante
Gabarit en hausse
Politique d'option

La Classe C s'épanouit, dans tous les sens du terme. Elle frôle désormais les 4,80 m de long dans cette finition à tendance sportive AMG Line.

QUELS QUE SOIENT LE PROFIL DE LA ROUTE ET L'ÉTAT DE SON REVÊTEMENT, LES VIRAGES S'EFFACENT D'UN COUP DE VOLANT, À L'AIDE D'UN TRAIN AVANT MORDANT •••

contraint à régulièrement baisser les yeux en conduisant. Une figure imposée avant d'éventuellement se laisser guider par cette C en mesure d'évoluer de manière semi-autonome en échange d'un supplément de 2750 €. Il faut reconnaître que, sur les grands axes, le système se montre abouti, la voiture tenant parfaitement sa voie sans louvoyer, en ligne droite comme en courbe. Mais il serait vraiment dommage de ne pas mettre la main à la pâte.

Car en ces temps où le SUV devient la norme, la berline est une heureuse (re)découverte en matière de plaisir de conduite.

D'autant plus sur les départementales spectaculaires du Pays basque où cette W206 (son nom de code) incite à repousser les limites du raisonnable. Quels que soient le profil de la route et l'état de son revêtement, les virages s'effacent d'un coup de volant, à l'aide d'un train avant mordant et d'un arrière sérieux, surveillé de près par un ESP aussi vigilant que progressif. La suspension passive, certes un brin chahuteuse à faible allure, se charge d'absorber les défauts de la chaussée tout en minimisant ses débattements. Voilà qui augure une efficacité diabolique en présence des roues arrière directrices, très prochainement proposées en option, et de l'amortissement piloté qui leur sera systématiquement associé. Nous ne manquerons pas non plus de vérifier que les versions Avantgarde Line, à la direction davantage démultipliée, dépourvues de châssis sport et dotées de pneus moins réputés que nos Pirelli PZero, dispensent les mêmes bonnes sensations. De menues faiblesses viennent néanmoins tempérer les ardeurs. La traditionnelle boîte automatique à convertisseur semble régulièrement hésiter entre certains de ses 9 rapports, en particulier en conduite soutenue. Et dans les mêmes conditions, certes peu liées à la vocation première d'une familiale, la pédale de frein déroute, voire inquiète parfois, par son manque de mordant et son inconstance. Ce désagrément, moins présent en conduite coulée, induit par la récupération d'énergie, est l'un des rares dommages collatéraux d'une micro-hybridation généralisée sur l'ensemble de la gamme. Le 4 cylindres 1.5 turbo essence reçoit en effet le soutien d'un alterno-démarreur alimenté en 48 V, capable de délivrer momentanément jusqu'à 15 kW (environ 20 ch) et 200 Nm de couple, et d'un compresseur électrique s'efforçant de gommer le temps de réponse lié à la suralimentation.

Cumulant 204 ch et 300 Nm dans le meilleur des cas, ce moteur affiche une agréable rondeur à bas régime et ne rechigne pas non plus à grimper dans les tours. Son homologue 2.0 diesel de 200 ch, avec lequel nous avons aussi pris brièvement contact, propose encore un peu plus de coffre grâce à ses 440 Nm, mais au prix d'une sonorité plus grondante.

Cette électrification, qui permet de fendre l'air en roue libre, moteur coupé, fait aussi baisser, en théorie, les consommations et les émissions de CO_2. Hélas, à l'issue d'un parcours très vallonné et en attendant de véritables mesures sur notre base de Montlhéry, les plus de 9 l/100 km affichés par l'ordinateur de bord déçoivent.

❶ Comme toujours, mieux vaut voyager à deux plutôt qu'à trois à l'arrière à cause d'une place centrale sacrifiée, trop étroite et handicapée par l'épais tunnel de transmission.

❷ Le volume de coffre de la berline n'évolue pas ou peu. Mais au besoin, facturé 1 500 € de plus que la berline, le break est d'ores et déjà disponible à la commande.

Il faut dire qu'avec le temps, la Classe C prend physiquement de l'ampleur pour aujourd'hui flirter avec les 4,80 m de long et dépasser les 1 700 kg dans le cas présent. Telle est la rançon d'une habitabilité confortable pour quatre et d'un contenu technologique qui ne cesse de s'étoffer. À condition, évidemment, de remettre la main à la poche. Affichée à partir de 49 550 €, la C 200 dûment équipée que vous avez sous les yeux fait grimper la douloureuse jusqu'à 67 400 €. Avouons-le, c'est au moins un point sur lequel cette berline ne nous surprend plus. ■

Les roues arrière directrices et la suspension pilotée optionnelles devraient sublimer le comportement routier, déjà convaincant sur cette finition AMG Line.

MERCEDES CLASSE C 200
204 ch BVA9 AMG Line
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	204 ch à 5 800 tr/mn
Couple maxi	■	300 Nm à 1 800 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess. + compresseur élec.
Cylindrée/puissance fiscale		1 496 cm³/11 CV
Transmission		aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports		automatique/9
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,1 m
Pneumatiques AV - AR		225/45 - 255/35 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,79/1,82/1,44/2,87 m
Poids/tractable freiné		1 650/1 800 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	7,3 s
Vitesse maxi	■	246 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	455 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**52 500 €**
Malus écologique (CO_2)	■	260 à 1 901 € (143 à 163 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		68 298 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
8 airbags, aide au parking AV/AR + cam. de recul, AFIL, châssis sport, clim auto bizone, détecteurs pluie/luminosité, instrumentation de bord numérique 12,3 pouces, freins renforcés, jantes alliage 18 pouces, phares à LED, régul./limit. de vitesse, rétros rabattables élec., sièges AV sport chauffants, syst. multimédia écran tactile 11,9 pouces/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/prises USB, volant sport…

Options
Affichage tête haute (1 200 €), conduite semi-autonome (2 750 €), jantes alliage 19 pouces (900 €), roues AR directrices et suspension pilotée (2 100 €), syst. audio Burmester (1 250 €), toit panoramique (2 150 €), volant chauffant (350 €)…

Consommations		
Mixte	■	6,3 à 7,2 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine		NC
Réservoir	■	50 l
Note EuroNCAP		**En cours**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Bien qu'attendue au tournant, la nouvelle Classe C parvient encore à surprendre son monde et bon nombre de ses rivales haut de gamme grâce à son contenu technologique et au plaisir qu'elle distille au volant. Non, la berline à papa n'a pas rendu les armes.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

Mieux vaut tard...

Toyota se relance (enfin !) sur le marché des SUV citadins avec le Yaris Cross. Obligatoirement hybride, le petit nouveau entend bien bousculer les Peugeot 2008 et Renault Captur. En a-t-il les moyens ?

Par **Vincent Desmonts** Photos **Denis Meunier**

Les SUV comptent pour pas moins de 42 % des immatriculations de véhicules neufs en France. Après l'explosion des modèles compacts, ce sont désormais leurs petits frères citadins qui sont en plein boom. Le Peugeot 2008 pointe ainsi troisième au classement général des immatriculations nationales, juste derrière les incontournables Renault Clio et Peugeot 208, tandis que le Renault Captur est septième. Quant à Toyota… il est aux abonnés absents ! Si le géant japonais remporte un succès éclatant avec son SUV compact C-HR, il boudait depuis longtemps (et surtout depuis le flop de l'Urban Cruiser, arrêté en 2014) la catégorie inférieure. Mais le constructeur possède désormais les outils pour combler ce vide grâce à la plateforme GA-B fraîchement inaugurée par la Yaris. C'est en effet la citadine qui sert de base à cette déclinaison Cross, dont la production démarre dans l'usine française de Valenciennes (dans les Hauts-de-France), courant juillet, pour de premières livraisons d'ici à la mi-septembre. Nous avons cependant pu nous installer en avant-première au volant d'un modèle de présérie afin d'effectuer un petit galop d'essai dans la région de Bruxelles, en Belgique.

À BORD, L'AMBIANCE ET LA PRÉSENTATION SONT IDENTIQUES À CELLE DE LA YARIS, EXCEPTÉ L'ASSISE SURÉLEVÉE •••

Comme son nom l'indique, le Yaris Cross n'est donc ni plus ni moins qu'une Yaris montée sur des échasses. Il repose en effet sur le même empattement de 2,56 m, le Cross se distinguant par des porte-à-faux majorés de 6 cm à l'avant et 18 cm à l'arrière, essentiellement au service d'un look assumé de gentil monstre. Calandre verticale, éléments en plastique brut, passages de roues imposants (les roues de 18 pouces de notre modèle d'essai y semblent petites !), postérieur musclé et étiré en

L'avis de Vincent Desmonts

Un régal en ville, grâce à la mécanique douce. Mais trop de bruit sur voies rapides !

40% *Quotient Émotionnel*

Très doux en ville, le Yaris Cross devient bruyant sur route : plus sollicité, le moteur thermique se fait alors un peu trop entendre.

largeur : le Yaris Cross use de tous les artifices connus pour se faire plus gros que le bœuf.
À bord, en revanche, à part l'assise surélevée, le conducteur et ses invités peuvent se croire dans une Yaris normale. La planche de bord est quasi identique, à cela près que les finitions hautes Trail, Collection et Première bénéficient d'une instrumentation partiellement numérique (écran de 7 pouces). Notons aussi l'apparition d'un nouveau système d'infodivertissement sur le Yaris Cross : baptisé Toyota Smart Connect, il remplace l'ancien Touch & Go, en proposant un écran un peu plus grand (9 pouces au lieu de 8) et une interface que Toyota nous promet plus intuitive et réactive. Nous n'avons pas pu vérifier ce dernier point, le Smart Connect n'étant pas finalisé sur notre modèle d'essai. La qualité de finition semble très correcte au premier coup d'œil et l'équipement complet (régulateur adaptatif et caméra de recul de série sur tous les modèles, affichage tête haute, sellerie en cuir partiel dès le troisième niveau de finition) aide à justifier des tarifs plutôt élevés, qui démarrent à 25 500 €. Notre version d'essai de présérie était pour sa part dans une configuration proche ➔

La planche de bord est quasi identique à celle de la berline Yaris. La qualité de finition est tout à fait correcte, l'équipement complet et la position de conduite plutôt bonne.

❶

❷

❸

❶ Baptisé Toyota Smart Connect, ce nouveau système d'infodivertissement remplace l'ancien Touch & Go. Son écran est plus grand (9 pouces au lieu de 8). Il se veut plus moderne et réactif… mais n'était pas encore finalisé lors de notre essai. ❷ L'instrumentation partiellement numérique intègre un écran de 7 pouces en complément des jauges classiques. ❸ Le régulateur de vitesse adaptatif et l'aide au maintien dans la voie sont fournis de série sur toutes les finitions.

EN VILLE, LES CONNAISSEURS APPRÉCIERONT LA DOUCEUR CARACTÉRISTIQUE DES HYBRIDES TOYOTA, AVEC CETTE TRANSMISSION À VARIATION CONTINUE QUI SUPPRIME LES À-COUPS •••

de celle qu'aura la finition Trail, affichée à 30 500 €. Le coffre revendique un volume de 397 dm³, valeur plutôt bonne dans la catégorie (nous avons mesuré le Captur E-Tech Hybride à 334 dm³ avec la banquette reculée), et profite d'un plancher mobile divisible en deux parties inégales. En revanche, l'empattement, inchangé par rapport à la berline Yaris, se traduit par une habitabilité moyenne à l'arrière : les plus grands s'y sentiront un peu à l'étroit.

Sans surprise, le Cross reprend sans modification le groupe motopropulseur de la Yaris berline.

Nous retrouvons donc sous le capot le 3 cylindres de 1,5 l et 67 ch, couplé à un moteur électrique de 80 ch, pour une puissance cumulée annoncée à 116 ch. Une mécanique réputée pour sa grande sobriété – 4,3 l/100 km relevés à l'ordinateur de bord durant notre boucle d'essai – et qui permet au Yaris Cross d'afficher des niveaux de CO_2 records dans la catégorie et d'échapper au malus.

En milieu urbain, les connaisseurs apprécieront la douceur caractéristique des hybrides Toyota, avec cette transmission à variation continue qui supprime les à-coups. Les phases de roulage électrique sont nombreuses, ce qui profite à la quiétude à bord, malheureusement perturbée par les suspensions un peu sèches. Le tableau se ternit lorsque l'on s'éloigne des centres-villes. Le Yaris Cross est en effet 125 kg plus lourd que la citadine, ce qui conduit à plus fréquemment solliciter son moteur thermique. Ainsi, dès que le conducteur accélère pour s'insérer dans le trafic, la transmission à variation continue fait, une fois encore, "mouliner" le 3 cylindres à haut régime ; les grondements sont alors envahissants, et l'agrément de conduite en souffre. C'est regrettable, car dans l'attente d'un essai un peu plus poussé d'une version définitivement mise au point à la rentrée, le Yaris Cross se révèle par ailleurs assez efficace, avec un roulis contenu, une direction plutôt précise et un comportement routier qui met en confiance. ■

Existe également en version 4x4

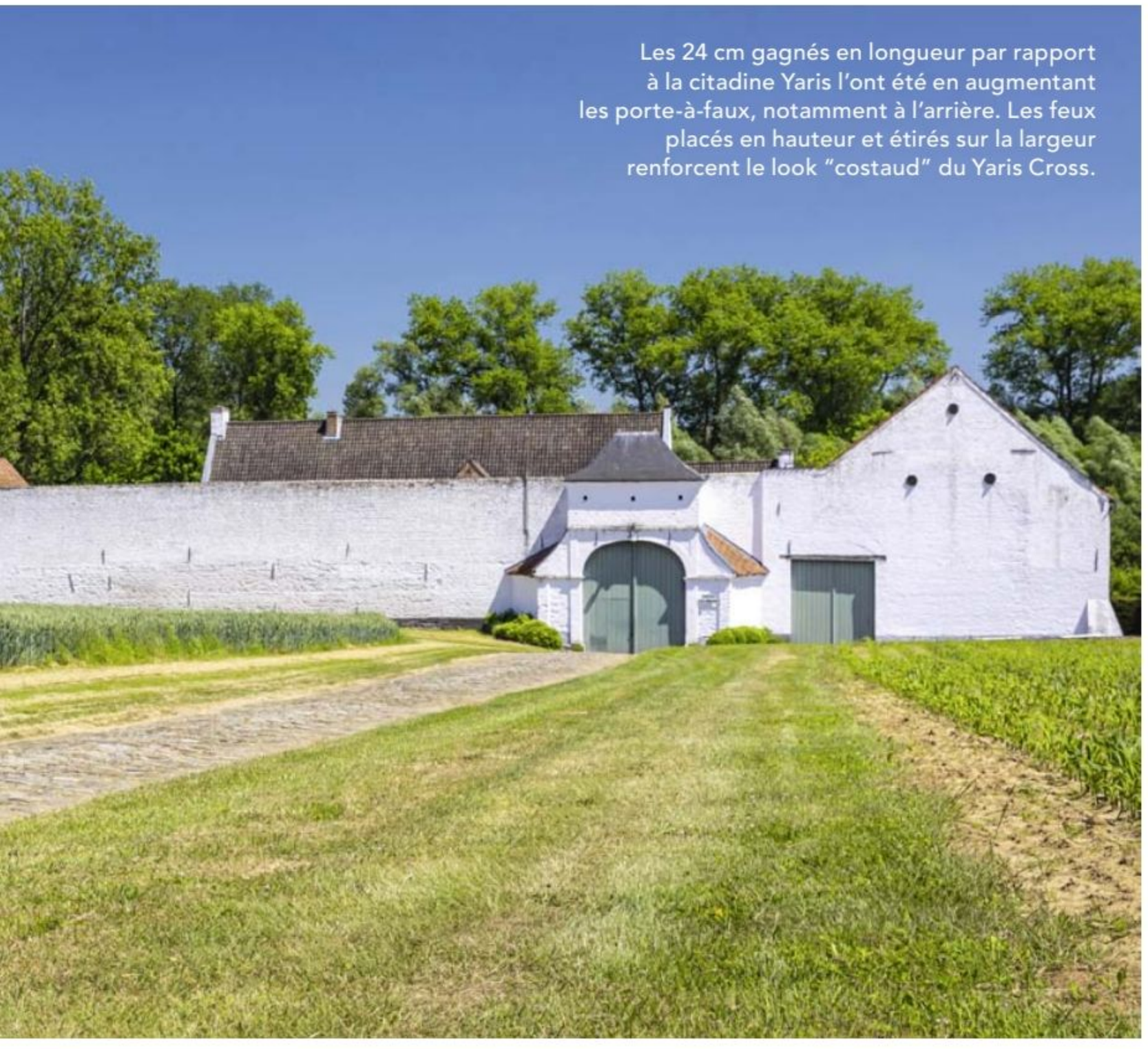
Écusson et réputation maison obligent, le Yaris Cross se décline aussi dans une version à quatre roues motrices, offre rare dans le segment. Il intègre un deuxième moteur électrique sur l'essieu arrière. Celui-ci est fort modeste (52 Nm et… 5 ch !), si bien que Toyota annonce une puissance totale inchangée de 116 ch, tandis que le poids en hausse (70 à 90 kg) se traduit par des performances… en recul. Cette variante, qui devrait représenter un quart des ventes, est facturée 2 000 € de plus et échappe elle aussi au malus écologique.

PLUS
Sobriété
Douceur en ville
Équipement riche
Coffre modulable

MOINS
Moteur sonore en accélération
Tarifs élevés
Suspensions sèches
Habitabilité AR moyenne

Le Yaris Cross s'offre un "grand méchant look", avec une calandre XXL et un capot presque horizontal.

❶ L'empattement étant identique à celui de la Yaris berline, l'habitabilité est comparable… et un peu juste pour les plus grands.
❷ Toyota annonce un volume de chargement de 397 dm³, une valeur plutôt bonne pour la catégorie. Un plancher mobile ajustable sur deux niveaux est livré dès la deuxième finition Design.



Les 24 cm gagnés en longueur par rapport à la citadine Yaris l'ont été en augmentant les porte-à-faux, notamment à l'arrière. Les feux placés en hauteur et étirés sur la largeur renforcent le look "costaud" du Yaris Cross.

TOYOTA YARIS CROSS
Hybride 116h 116 ch 2WD Trail

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance cumulée	■	116 ch(1)
Couple maxi	■	120 Nm à 3800 tr/mn + 141 Nm (élec.)
Type		3 cyl. en ligne, essence + 1 électrique
Cylindrée / puissance fiscale		1490 cm³ / 6 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		variation continue / 1
Batterie / capacité	■	lithium-ion / 0,8 kWh

(1) Puissance maxi : 67 ch à 5500 tr/mn + 80 ch électrique.

Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,6 m
Pneumatiques		215/50 R 18
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,20 / 1,76 / 1,59 / 2,56 m
Poids / tractable freiné		1290 / 750 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	11,2 s
Vitesse maxi	■	170 km/h
Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	397 dm³

LE BUDGET

Prix	■	30500 €
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (102 g/km)
Prix du modèle essayé(2)		30500 €
Garantie	■	3 ans ou 100000 km

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès et démarrage sans clé, affichage tête haute, aide au parking AV/AR, AFIL, assistant feux de route, caméra de recul, dim auto, détecteur luminosité/pluie, détection de fatigue, freinage auto d'urgence avec radar anticollision, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, peinture métallisée, phares LED, régul./limiteur de vitesse adaptatif, rétro intérieur jour/nuit auto, rétros électriques et chauffants, sellerie cuir partiel, sièges AV chauffants, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran tactile 9 pouces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto, prise USB, volant cuir…

Options
Pack Techno : audio JBL à 8 haut-parleurs, chargeur smartphone à induction, hayon électrique à ouverture au pied (1000 €), toit panoramique (700 €).

Consommations		
Mixte	■	4,3 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine		NC
Réservoir	■	36 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**France**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Avec son look séduisant, sa sobriété et son agrément en ville, le Yaris Cross n'aura aucun mal à séduire la clientèle urbaine. Reste qu'entre ses suspensions fermes et son moteur bruyant, il n'aime pas trop s'éloigner des rocades. Quant à ses tarifs élevés, ils le mettent en concurrence directe avec un Renault Captur E-Tech Hybride, plus puissant (145 ch) et à la polyvalence plus affirmée.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

SEULE AU MONDE

Ce n'est sans doute pas la berline la plus excitante, mais c'est elle qui domine, génération après génération, le marché de la voiture neuve en France comme en Europe. Non sans raison.

Par **Guy L'Hospital** Photos **Yann Lefebvre**

Tous les essais longue durée ne s'appréhendent pas de la même manière. Il y a ceux réalisés avec le dernier SUV à la mode qui, lors de nos séances photos, volent bien souvent la vedette aux monuments historiques des plus belles villes européennes, ceux – pas les plus désagréables – passés derrière le volant d'une bonne routière, ou encore ceux effectués avec une voiture plus ou moins électrifiée et gérée à distance par une application mobile. Et puis, il y a ceux qui concernent une voiture qui cherche à répondre aux besoins du plus grand nombre. Personnellement, je pense que ce sont les plus intéressants. Vous l'avez compris, cette Dacia Sandero Stepway nourrit cette dernière catégorie.

14 000 euros, c'est le chiffre qu'il faut retenir et, bien sûr, auquel il convient de tenter de rapprocher les prestations de la franco-roumaine. En faisant cet effort-là, le bilan apparaît très positif, sur pratiquement tous les plans. Ce qui ne doit pas nous empêcher de prendre la route et d'épingler, au fil des kilomètres, points forts et faiblesses de cette grosse citadine.

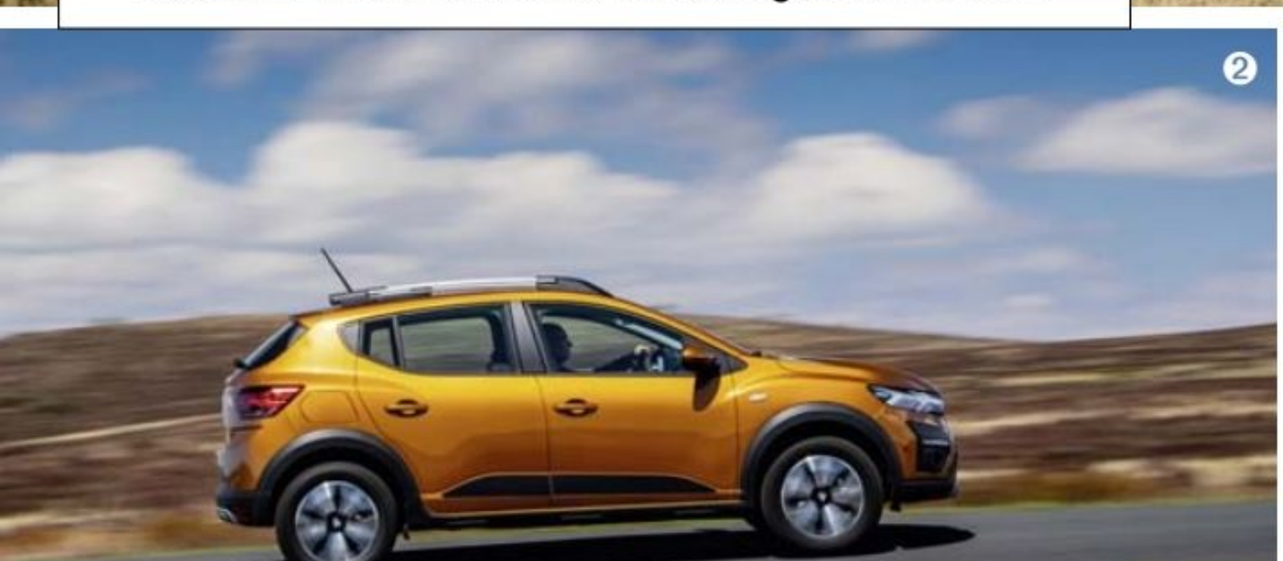
Fin des restrictions de distance, un – très – léger parfum de liberté règne à bord. La banlieue parisienne n'est plus qu'un point dans le rétroviseur. La météo n'est pas avec nous, une grosse dépression prévoit de s'installer durablement sur la France. Toutes les régions sont concernées. Toutes, sauf une : la Corse. Ce sera notre Graal.

Après avoir récupéré un test PCR négatif, nous prenons la direction du sud dans l'espoir de trouver un billet pour le ferry du lendemain. Nous ne sommes visiblement pas les seuls à avoir eu cette idée. Le vent souffle sur l'autoroute, déstabilisant la tenue de cap. La Sandero Stepway, qui affiche une garde au sol de plus de 20 cm, paie une sensibilité au vent assez marquée. Ce n'est pas son seul point faible. Dès 110 km/h, les bruits d'air et de roulement pénètrent dans l'habitacle. Et passé 130 km/h, le niveau sonore constitue une véritable gêne. C'est ce que les différents conducteurs ont noté en premier sur le carnet de bord. *"Un Boeing, au décollage"*, exagère Mélina qui passe pas mal de temps du côté de Marseille.

Même si nous sommes moins sévères, nous décidons de quitter l'autoroute pour traverser l'Auvergne avant de rejoindre la Grande Bleue. Sur le réseau secondaire, la petite Dacia se montre déjà beaucoup plus confortable. Ses suspensions assurent un bon travail de filtration et elles encaissent les plus grosses déformations sans grande difficulté. Cette relative souplesse se

CÔTÉ AGRÉMENT DE CONDUITE, IL Y A BIEN MIEUX SUR LE MARCHÉ. MAIS LA SANDERO SÉDUIT PAR SES ASPECTS PRATIQUES, NOTAMMENT SON COURT RAYON DE BRAQUAGE •••

❶ Dans le secteur des Hautes Chaumes, à l'intérieur du parc du Livradois-Forez. Prière de ne pas s'aventurer trop loin, cette Stepway n'est qu'une deux roues motrices. ❷ Les performances sont bien meilleures en roulant au GPL, grâce à une puissance de 100 ch dès 4 600 tr/mn. ❸ Chez Dacia, le style n'est plus mis à l'index. La Sandero a ouvert la voie à la signature LED en Y.



> *"ELLE GAGNE À ROULER AU GPL. POUR L'ÉCONOMIE À L'USAGE, BIEN SÛR, MAIS AUSSI POUR LES PERFORMANCES BIEN MEILLEURES GRÂCE À SES 10 CH SUPPLÉMENTAIRES."*
>
> **Yann Lefebvre, photographe**

❶ La petite route qui part de Calvi pour rejoindre Galéria est quelquefois empruntée par le Tour de Corse. Pas certain que les pilotes aient le temps d'admirer le paysage. ❷ Sur le port de Calvi, avec sa citadelle en fond. Notez les bonnes protections de carrosserie. ❸ Le confort de suspension est d'un bon niveau, nous n'en dirons pas autant de l'insonorisation.

paie cash en précision de conduite. Non seulement la Sandero Stepway ne se donne pas la peine de résister aux effets de caisse, mais ses commandes s'avèrent moins précises que celles d'une Clio, pourtant élaborée sur la même plate-forme. C'est vrai pour le levier de vitesses mais surtout pour la direction à assistance variable, toutefois non ajustable via des modes de conduite. Sur les petites routes qui nous mèneront d'abord sur les hauteurs du Forez puis sur le plateau de l'Aubrac, la Sandero manque d'agilité. En évitant une conduite trop brusque, il est néanmoins possible de prendre un certain plaisir à son volant.

Son petit 3 cylindres qui fonctionne aussi bien au sans-plomb qu'au GPL ne s'essouffle qu'en sixième, à réserver aux voies rapides.

Les performances sont correctes pour la catégorie. Mieux vaut privilégier le mode GPL qui permet de signer un 0 à 100 km/h en 11,8 s contre 12,6 en roulant au sans-plomb. Cet écart se ressent davantage en relance. En sixième, la Sandero réclame 30 s pour passer de 90 à 130 km/h. Il est possible de gagner une poignée de secondes sans changer de vitesse… en basculant sur le GPL. En effet, dans ce cas, le même exercice est réalisé en moins de 26 s.

Première halte à Nasbinals, premier bilan. Depuis le début de notre essai, cette Stepway Eco-G a couvert 1 600 km en mode GPL et affiche une consommation moyenne d'environ 9 l/100 km, soit deux litres de plus que lorsqu'elle roule au sans-plomb. Ce qui, nous le verrons plus tard, ne remet nullement l'intérêt de rouler au gaz.

Sur le carnet de bord, je note le manque d'insonorisation, la sensibilité au vent latéral, les commandes moins douces que celles d'une Clio, mais ni Yann ni moi-même ne mentionnons un quelconque mal de dos. Certes, pour sortir son barda du coffre, le photographe doit se plier et hisser les sacs afin de passer au-dessus du seuil de chargement, mais le dessin très géométrique de ce coffre le rend assez pratique. Il manque en revanche de finition. L'habillage du hayon tout comme celui du seuil ne sont ➤

MERCI CLIO
Héritées de la Clio, les touches multifonctions du volant Dacia permettent depuis la platine de gauche de gérer régulateur et limiteur de vitesse et, depuis celle de droite, la plupart des infos de bord.

BIEN INTÉGRÉE
Au centre de l'instrumentation, l'ordinateur de bord intègre les deux jauges, sans-plomb et GPL, les deux consommations moyennes et même la distance parcourue sur les deux types de carburants.

TROISIÈME ÉCRAN
Le support de smartphone est amovible. Il est surtout utile si vous n'adoptez pas le Media Nav (200 €) qui permet de profiter du Mirror Screen sans câble et qui dispose de la navigation connectée.

USB À CHAQUE ÉTAGE
Pour profiter d'une deuxième prise USB, en plus de celle à proximité de l'écran central, il faut opter pour le Media Nav. Elle est facilement accessible. Pas de chargeur induction pour la Sandero, même en option.

En toute simplicité

Génération après génération, la Sandero fait d'énormes progrès en matière de finition et d'ergonomie. Avec son volant multifonction, son écran central tactile et sa commande vocale, elle n'a pas grand-chose à envier à une Clio. Elle la surclasse même en habitabilité avec des cotes plus généreuses et un coffre plus vaste. La finition, sans être bâclée, reste un ton en dessous. Les plastiques sont tous rigides, sonnent quelquefois creux et les ajustages, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, mériteraient plus de soin. Le tissu d'habillage, réservé aux Stepway, apporte un peu de chaleur. On le retrouve sur la planche de bord ainsi que sur les contre-portes. Il est agréable au toucher, mais quid de sa résistance au temps ?
La position de conduite s'ajuste grossièrement mais offre une belle amplitude tant au niveau du volant (hauteur et profondeur) qu'à celui du siège conducteur.

ÉLECTRICITÉ EN OPTION
Même sur la finition Confort, le frein de stationnement reste mécanique. Pour la version électrique, il faut passer par le pack Confort qui intègre entre autres la carte mains-libres et l'accoudoir central avec rangement.

GPL OU SANS-PLOMB
Le bouton qui permet de passer d'un carburant à l'autre est caché derrière le volant, mais la jauge de consommation s'affiche à l'ordinateur de bord. C'est l'une des meilleures intégrations GPL du marché. Le combiné d'instrumentation est hérité de la Clio. Il est clair, lisible et les informations sont parfaitement regroupées au centre sur le petit écran LCD.

❶ En roulant au GPL, la Sandero consomme un peu moins de 9 l/100 km en moyenne contre 6,5 l/100 km à l'E10. L'intérêt vient donc du prix du carburant à moins de 1 € le litre. ❷ Soleil couchant à proximité de Porto, non loin des calanques de Piana. Longue journée éprouvante, surtout pour les pneus de la Dacia. ❸ Il est fréquent de croiser des animaux sur la route en Corse. En cas d'urgence, la Sandero réagit sainement.

pas très généreux. À l'intérieur, la finition donne davantage le change. Je reste encore un peu sceptique sur la durabilité du tissu d'habillage que l'on retrouve au niveau des contre-portes et de la planche de bord, même si celui-ci reprend la teinte extérieure de la voiture et égaie clairement l'ambiance à bord.

Le véritable point fort de la Sandero Stepway est ailleurs. Au niveau de l'habitabilité, précisément. Par rapport à une Clio, elle se montre un peu plus généreuse en espace aux jambes à l'arrière – 22 cm contre 21 cm pour une profondeur de banquette équivalente –, au niveau de la capacité de chargement (356 dm^3 contre 293 dm^3), mais surtout en largeur aux coudes. Quand la Renault affiche 137 cm entre les deux portes arrière, la Dacia propose 140 cm. Des dimensions qui lui permettent d'offrir des prestations dignes de certaines berlines compactes. Ceci, pour un tarif inférieur à celui de la moins chère des citadines.

Nous refermons les portes sur ce constat qui n'est pas nouveau mais qui étonne toujours. Grâce au pack Confort (400 €) qui comprend une console haute avec rangement, le frein de stationnement électrique et la carte mains libres, pas besoin d'appuyer sur la télécommande, les portes se condamnent toutes seules. Hélas, les rétroviseurs ne se rabattent pas automatiquement.

En long et en large

Les deux barres de toit, positionnées longitudinalement, renforcent l'esprit baroudeur de cette Stepway. Elles se déposent simplement en ôtant les vis à chaque extrémité, se positionnent en travers et permettent de fixer des charges lourdes ou encombrantes sur le toit. La manipulation ne prend que quelques minutes. Renault fournit une astucieuse clé dynamométrique grâce à laquelle on assure un serrage correct des quatre vis. Positionnées transversalement, les deux barres génèrent de forts bruits aérodynamiques et une surconsommation.

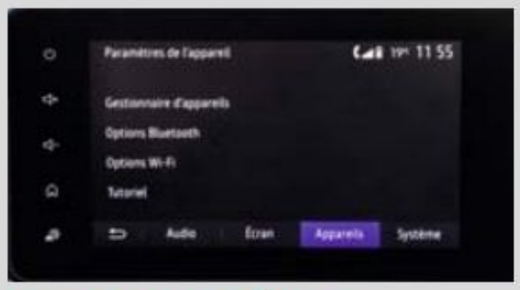
Les rares touristes ne semblent pas remarquer qu'il s'agit d'une nouvelle Sandero. Pourtant, de l'ancienne, elle ne conserve rien. Pas même un moteur diesel… en tout cas pour le moment.

Le lever du jour sur l'Aubrac fait naître des couleurs magnifiques, mais les nuages s'amoncellent. Il va falloir faire vite et rejoindre le Sud, seule région épargnée de ce début mai. La Corse sera notre salut. Il reste quelques places sur le ferry pour Bastia. Le monstre avale notre voiture et plus personne ne s'inquiète du fait qu'elle fonctionne au GPL. D'ailleurs, rien ne le montre extérieurement et l'intégration du commutateur et de la jauge est beaucoup mieux réalisée que sur les autres Renault. Le tour d'horloge nécessaire à la traversée va me permettre d'étudier l'intérêt financier de ce modèle Stepway, ici en finition supérieure Confort.

De Bastia, nous rejoignons L'Île-Rousse, puis Calvi en bordant le désert des Agriates. Haute sur pattes, la Stepway avale les multiples gendarmes

High-tech

Plus qu'il n'y paraît



WIFI OU PAR CÂBLE

Apple CarPlay et Android Auto s'affichent sur l'écran central sans supplément. À condition toutefois de brancher votre smartphone sur un câble USB. Par wifi, c'est possible mais en option via le Media Nav (200 €).

TÉLÉPHONE À PORTÉE DE MAIN

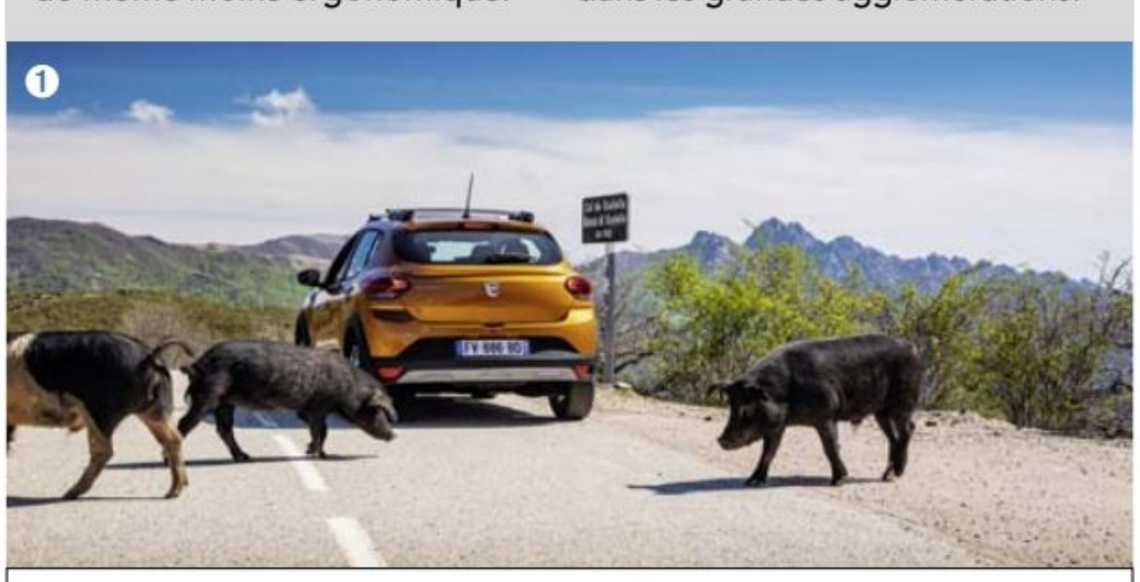
Après avoir appairé son téléphone et accepté le partage d'informations, le répertoire et le journal des appels sont directement accessibles via l'écran central.

NAVIGATION À LA CARTE

La navigation fait partie de l'option Media Nav à 200 €. Elle n'est pas connectée. Mieux vaut utiliser celle de son smartphone et la répliquer sur l'écran central même si cela reste tout de même moins ergonomique.

ÈRE NUMÉRIQUE

La radio dispose de sa bande FM classique, mais il est possible de profiter d'un meilleur son et d'un choix en plus via le numérique. Hélas, on ne peut réellement profiter de cette fonction que dans les grandes agglomérations.



❶ Sur les hauteurs d'Ajaccio, nous ne sommes pas les bienvenus : c'est clair ! ❷ La Dacia est équipée du même moteur que la Clio V, avec laquelle elle partage sa plate-forme. Pour le moment, elle refuse d'accueillir un moteur diesel sous son capot.

"PLUS JE ROULE AVEC CETTE AUTO, PLUS JE L'AIME. L'ESSAYER, C'EST L'ADOPTER. MAIS PAS FORCÉMENT EN STEPWAY. J'AIME SA SIMPLICITÉ, SA FACILITÉ DE PRISE EN MAIN ET QU'ELLE N'EN FASSE PAS DES TONNES."

Mélina Priam, chef de service Essais

couchés à la sortie de la préfecture de la Haute-Corse. La commande de boîte à six vitesses reste correctement guidée mais manque d'agrément à cause de débattements un peu longs. La démultiplication est en revanche assez judicieuse. Le sixième rapport ne sert certes à rien sur ce type de parcours ; en revanche, les autres vitesses s'enchaînent très bien même s'il faut quelquefois rétrograder pour récupérer un peu de couple moteur. Si les chiffres de reprises mesurés à Montlhéry n'ont rien d'exceptionnel, cela ne se ressent pas dans la conduite de tous les jours où cette Dacia ne semble jamais à la peine. Surtout en mode GPL, qui permet de profiter d'une dizaine de chevaux supplémentaires. Qu'il s'agisse des accélérations ou des relances, la Sandero Eco-G se montre beaucoup plus vive lorsqu'elle fonctionne au gaz. Il va pourtant nous falloir accepter une baisse de performances. En effet, sur l'île de Beauté, en dehors des grandes agglomérations, les stations GPL sont rares. Petit clic caractéristique du passage d'un carburant à l'autre, réservoir torique de GPL (50 litres dont 40 utiles) asséché, il nous reste encore une cinquantaine de litres de sans-plomb, soit un peu plus de 500 km d'autonomie. Sans doute beaucoup moins sur la splendide route côtière qui permet de joindre Calvi à Porto, empruntée principalement par les touristes. Nous en sommes. Mais nous sommes aussi pressés car →

notre retour d'Ajaccio est prévu dans vingt-quatre heures. Sur la première partie, à l'asphalte dégradé, la Sandero ne génère que très peu d'agrément de conduite, se couche sous le roulis et rechigne à chaque changement d'appui. Le freinage est en revanche facile à doser. À partir de Galéria, l'asphalte s'adoucit et la route s'élargit légèrement.

Le soleil rougit les roches et nous avons pris la mesure de la direction. Assez pour prendre plaisir à trouver la bonne trajectoire et à mettre un peu plus de rythme dans la conduite.

Ceci en prenant suffisamment de marge de sécurité pour éviter veaux, vaches, cochons mais aussi chèvres et moutons. Nous faisons halte à Porto, à proximité des fameuses calanques de Piana. Longue, très longue journée. Pourtant, nous avons parcouru moins de 300 km au total. Le lendemain matin, faute de GPL, nous faisons un nouveau plein de sans-plomb. Notre consommation s'établit alors à 7,1 l/100 km. C'est plus de deux litres de moins que lorsque le moteur se nourrit de GPL ! Mais l'écart du prix à la pompe (plus de 1,60 € en moyenne actuellement contre moins de 1 € pour le GPL) invite clairement à rouler le plus possible au gaz de pétrole liquéfié. Surtout que, même s'il génère une surconsommation, il rejette finalement moins de CO_2 dans l'atmosphère.

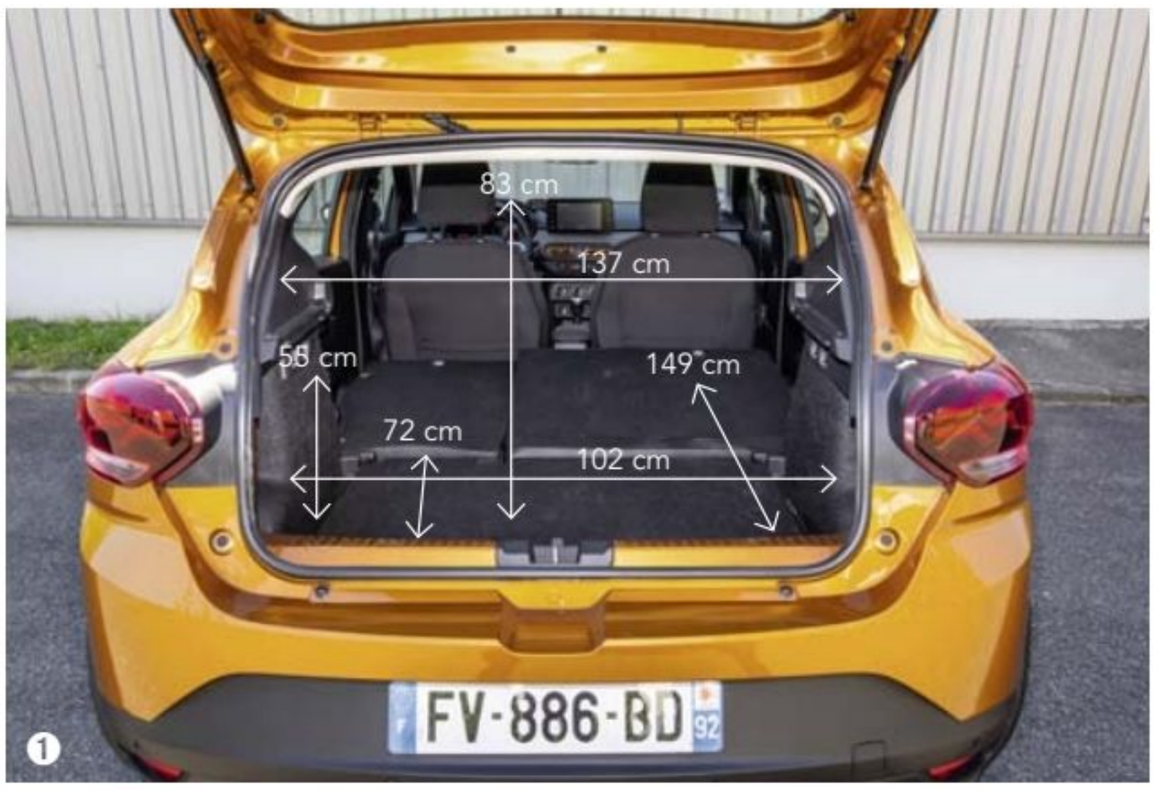
Le spectacle est total. Le soleil se lève lentement sur l'ouest de la Corse, éclairant de sa chaude lumière la route de Piana. Il n'en fallait pas moins pour lancer un débat hautement philosophique. Est-ce que la Sandero ne serait pas une vraie voiture écolo ? Un petit 3 cylindres sous le capot, pas de débauche d'équipements, un poids maîtrisé, une taille mesurée pour un habitacle spacieux… la petite Dacia peut exposer fièrement son bilan du puits à la roue, y compris face à des modèles électrifiés qui ne sauront pas toujours quoi faire de leur batterie quand il conviendra de s'en séparer.

La frugalité ne doit pas pour autant mettre en balance la sécurité des occupants. Sur ce point, la Sandero perd de précieux points. C'est ce

PLUS
Rapport prix-prestations imbattable
Bicarburation parfaitement intégrée
Aspects pratiques et habitabilité

MOINS
Insonorisation insuffisante
Finition légère
Agrément de conduite limité

❶ Un des problèmes récurrents chez Dacia, toujours présent sur la Sandero, concerne l'insonorisation. C'est surtout gênant sur autoroute. ❷ Retour dans le ventre du ferry qui nous ramènera à Toulon, plus personne ne s'inquiète du fait qu'elle roule au gaz. ❸ Escale à Lyon devant la Halle Tony-Garnier, jadis marché aux bestiaux devenu une superbe salle de concert.



❶

❷

❶ Pas de double plancher pour le coffre de la Sandero, et donc l'obligation de se plier en deux pour récupérer le chargement. Le coffre reste cependant pratique, à défaut de profiter d'une finition correcte.
❷ Pour une citadine, la Sandero est particulièrement spacieuse. C'est surtout vrai en largeur aux coudes.

que j'en déduis, sur le pont du ferry qui nous ramènera à Toulon, à la lecture des résultats EuroNCAP où elle n'obtient que deux étoiles. Un piètre résultat comparé à une Clio – rappelons-le, élaborée sur la même plate-forme –, plus encore face à sa devancière qui avait obtenu quatre étoiles. Il faut toutefois nuancer. En effet, si la Sandero ne décroche que deux étoiles, c'est en grande partie dû à ses assistances à la conduite trop rares ou pas suffisamment sophistiquées. Ainsi, elle est bien équipée d'un système de freinage d'urgence, mais celui-ci ne fonctionne que de jour et il est incapable de faire la différence entre un mur de béton et un cycliste. Il faut aussi voir dans ce mauvais résultat l'utilisation de pièces communes avec la Clio mais embouties dans des aciers plus doux et donc moins résistants que ceux de la citadine Renault. Avant d'en arriver là, il y a la sécurité dite active, et sur ce point, la Sandero n'a rien à se reprocher. Ses distances de freinage sont très courtes et les tests de tenue de route en font une petite berline très rassurante.

Arrivée sur Paris. La pluie nous attendait. Les ralentissements aussi. Dans la circulation arrêtée, j'étudie le parc roulant. En majorité, des Sandero (ancienne génération), des Clio, Polo et 207 ou 208, seules alternatives à cette Dacia. Et encore, à condition de trouver une bonne occasion : moins de 20 000 km, moins de 14 000 € et tout aussi bien équipée. Ce qui ne court pas les rues. ■

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★☆☆☆

La Stepway ne brille ni par son agrément de direction ni par ses performances. Sans dominer la catégorie des citadines, elle affiche de meilleures performances lorsqu'elle roule au GPL plutôt qu'au sans-plomb.

SÉCURITÉ ★★★☆☆

Selon le crash-test EuroNCAP, où elle n'obtient que 2 étoiles, le bilan sécurité peut sembler catastrophique. Néanmoins, en détaillant ce dernier, il apparaît que la mauvaise note provient surtout du manque d'assistances à la conduite, certes pénalisantes dans certaines situations. Mais nos tests de tenue de route ne relèvent aucun réel problème.

PERFORMANCES ★★★☆☆

La Sandero fait plutôt moins bien que la moyenne de la catégorie (vitesse maxi limitée, accélérations quelconques et reprises médiocres sur les deux derniers rapports). Les choses s'arrangent en basculant sur le mode GPL : elle économise entre 1 et 4 s en reprise.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★½☆

Avec sa bonne amplitude de suspension, ses pneumatiques qui filtrent bien les plus petits défauts et sa sellerie confortable, la Sandero n'est pas loin de décrocher sa 4e étoile. Hélas, l'insonorisation est insuffisante. Les bruits de roulement sont présents et les sifflements aérodynamiques deviennent gênants à partir de 130 km/h.

HABITABILITÉ ★★★★☆

Cette fois, difficile de reprocher quoi que ce soit à cette citadine qui soigne l'espace habitable comme la capacité de chargement. Les rangements sont bien dimensionnés à défaut d'être très nombreux, et certains aspects pratiques facilitent le quotidien.

QUALITÉ ★★☆☆☆

Certains éléments de carrosserie mériteraient plus de précision. Critique que l'on peut aussi formuler à l'intérieur, notamment en partie basse, il est vrai plus loin des yeux. Enfin, c'est très flagrant dans le coffre avec des garnitures réduites au strict minimum et des tapis un peu trop fins pour résister à l'usure.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT ★★★★★

Dès le premier prix, cette Stepway Eco-G à 13 090 € dispose de l'essentiel. C'est imbattable ! En tout cas sur le marché du véhicule neuf. Notez que la version bicarburation est vendue au même prix que la TCe 90, équipée du même moteur mais roulant uniquement au sans-plomb.

COÛT À L'USAGE ★★★★★

En moyenne, le 3 cylindres de cette Stepway réclame 6,5 l/100 km de sans-plomb, ce que consomme peu ou prou une citadine moderne. En basculant sur GPL, la consommation peut grimper jusqu'à 9 l/100 km. C'est beaucoup, mais à environ 1 € le litre, le modèle économique est bien là.

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL* ★★★★☆

La Sandero se bonifie à travers les âges. Elle estompe ses principaux défauts, progresse en ergonomie, en équipements et soigne même son style et l'ambiance habitable. Elle est surtout très économique à l'usage. Et à l'achat, il n'y a pas moins cher. Elle manque hélas d'insonorisants pour gagner sa dernière étoile. Encore un petit effort…

Nos fiches techniques

DACIA SANDERO STEPWAY Eco-G 100 ch Confort

LA TECHNIQUE

La Sandero hérite de la plate-forme CMF-B, celle qui équipe les Clio et Captur. Pour maîtriser les coûts de développement, ses concepteurs ont économisé sur les matériaux, certains équipements et le nombre d'insonorisants. Les motorisations diesel ont disparu de la gamme. C'est à la version bicarburation essence/GPL que revient le rôle de séduire les gros rouleurs. Contrairement à la Clio, la Sandero profite d'une boîte à 6 rapports.

Moteur	
Puissance maxi	90 ch à 4300 tr/mn (100 à 4600)
Couple maxi	160 Nm à 2100 tr/mn (170 à 2000)
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cyl./puis. fiscale	999 cm³/5 CV

( ) Entre parenthèses : en mode GPL.

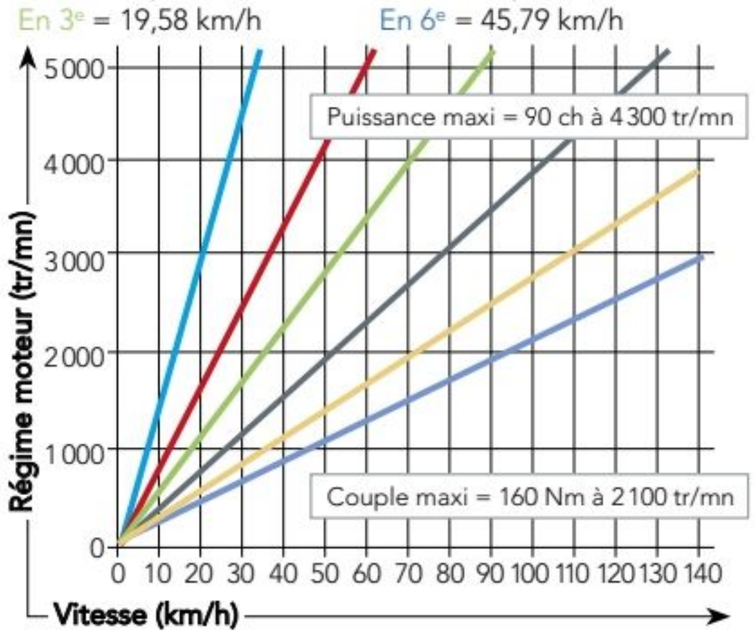
Transmission	
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	manuelle/6

→ Diagramme des vitesses

La boîte de vitesses de la Sandero est plutôt bien étagée. Les cinq premiers rapports s'enchaînent sans réel trou alors que la sixième correspond à un usage autoroutier. Dommage que la commande ne soit pas parfaitement guidée.

Vitesse à 1000 tr/mn

En 1re = 7,55 km/h
En 2e = 12,80 km/h
En 3e = 19,58 km/h
En 4e = 27,71 km/h
En 5e = 36,17 km/h
En 6e = 45,79 km/h



Châssis	
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diam. braquage	10,9 m
Suspensions AV	type McPherson
Suspensions AR	essieu semi-rigide
Freins AV/AR	Disques ventilés/tambours
Pneumatiques	205/60 R 16
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions/poids	
L/l/h/empattement	4,10/1,79/1,59/2,61 m
Poids/tractable freiné	1190/1100 kg

LA CONDUITE

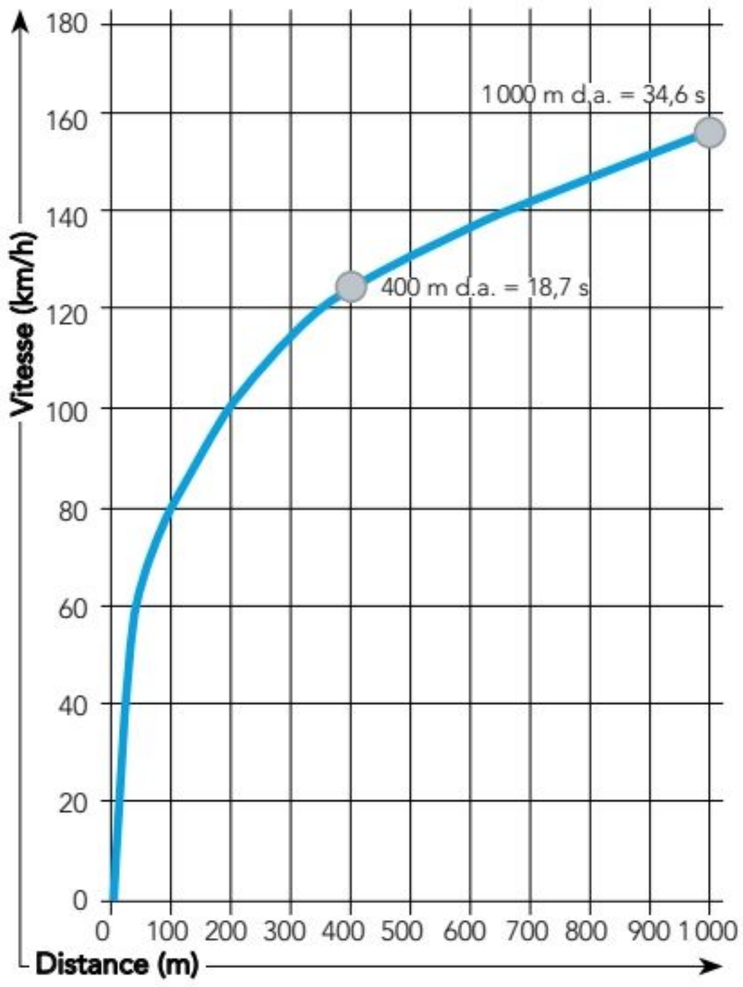
Ce n'est pas l'argument premier de la Sandero Stepway. Les performances sont quelconques alors que le comportement routier privilégie la souplesse des suspensions à l'agilité. Toutefois, elle propose le minimum syndical pour une conduite souple, sereine et plutôt confortable. En comparaison avec une Clio de dernière génération, la Dacia reste plus bruyante et sa tenue de cap plus sensible au vent.

Performances	
1000 m d.a.	34,6 (33,7) s
400 m départ arrêté	18,7 (18,4) s
0 à 100 km/h	12,6 (11,8) s
Vitesse maxi	161 (165) km/h

( ) Entre parenthèses : en mode GPL.

→ Courbe d'accélération

Des performances de pures citadines. En se nourrissant de GPL, la Sandero gagne une dizaine de chevaux. Cela se ressent face au chronomètre et même en ce qui concerne les sensations.



Reprises		
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e		12,9/17,8/30 s (11,4/16,4/25,4 s)
Tps minimal pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4e		14,6 (14,4) s
Distance minimale pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4e		462 (456) m

( ) Entre parenthèses : en mode GPL.

Freinage	
Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	31 m
Depuis 130 km/h	64 m

→ Tests sécurité AJ

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. La Sandero échoue à partir de 60 km/h via un sous-virage marqué et manque d'agilité qui ne lui permet pas de passer l'obstacle. Auparavant, les distances de freinage restent très correctes.

VERDICT ■

YANN LEFEBVRE

LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Pas de surprise. Ici, la Sandero décroche à 50 km/h par un léger sous-virage. Au lever de pied, l'arrière revient en ligne de manière très progressive.

VERDICT ■

YANN LEFEBVRE

ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 et 120 km/h. La Sandero passe ce test jusqu'à 110 km/h (inclus), mais elle réclame dès 90 km/h un travail de volant. L'ESP intervient à la suite d'un mouvement de caisse important. La direction n'est pas assez incisive et l'ensemble manque de vivacité.

VERDICT ■

FACE À LA CONCURRENCE

		Renault Clio TCe 100 GPL	Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid
Puissance maxi (ch à tr/mn)	Technique	90 à 5500	83 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)		160 à 2000	107 à 2800
Moteur		3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
L/l/h/empattement (m)		4,05/1,80/1,44/2,59	3,85/1,74/1,52/2,45
0 à 100 km/h (s)	Conduite	12,2	13,1*
Vitesse maxi (km/h)		176	180*
90 à 130 km/h en 4e (s)		11,7	nc
Prix/malus écologique (€)	Budget	21550/0	15790/0
Conso moyenne (l/100 km)		6	5
Le verdict de *L'Auto-Journal*		★★★★☆	★★★½☆

YANN LEFEBVRE

Plate-forme partagée avec la Sandero. Bien plus chère, la Clio soigne son agrément et son confort de conduite mais porte surtout davantage de soin à la finition.

YANN LEFEBVRE

Joli succès pour la Suzuki Swift qui, avec son système d'hybridation légère, contient sa consommation tout en favorisant d'agréables relances à bas régime.

* Données constructeur

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

EN CHIFFRES

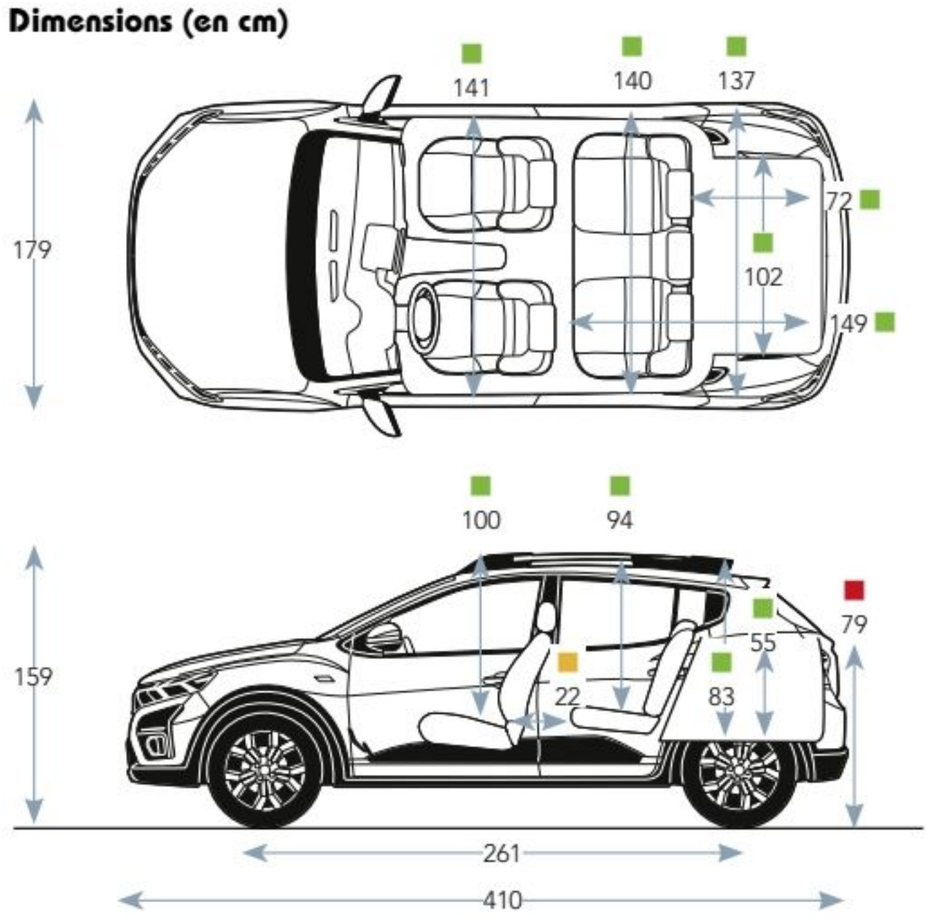
MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

LA VIE À BORD

Plus que la finition qui progresse par rapport à celle qu'elle remplace, plus que par le généreux espace à bord qui ne surprend plus ou encore le coffre spacieux, c'est l'ergonomie de cette version bicarburation qui mérite des éloges. Jauges de sans-plomb et GPL sont regroupées sur l'écran d'ordinateur de bord et les informations de consommation gérées par ce dernier. C'est beaucoup mieux que sur une Clio ou un Captur.

Coffre		
Volume	■	356 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	43,6/66/73 dB

Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS TOM SAM YOU

→ Test éclairage AJ

Type de projecteurs	LED (code)/halogène (route)
Puissance codes (à 25 m)/ phares (à 80 m)	81/30 lux

NICOLAS SOLER

Les projecteurs de la Sandero optent pour la technologie LED en feux de croisement et halogène pour les pleins phares, sans différence notable de couleur d'éclairage. La puissance est suffisante, mais quelques zones d'ombre nuisent à l'homogénéité du faisceau. L'allumage est automatisé, mais le passage de codes en phares reste manuel. Il ne faut tout de même pas rêver.

VERDICT ■

→ Test climatisation AJ

En position automatique, la ventilation est bruyante et l'obtention de la température sélectionnée peu rapide. On est alors vite tenté d'effectuer ses propres réglages. Ce qui n'est pas vraiment mieux, car il faut choisir entre un faible niveau sonore et un habitacle suffisamment refroidi par température extérieure élevée.

VERDICT ■

LE BUDGET

À partir de 13090 € en finition Essentiel et 14390 € en passant sur le modèle Confort : cette Sandero n'a toujours pas de véritable rivale sur le marché du véhicule neuf. L'équipement de série n'est pas pour autant sacrifié et, toutes options comprises comme notre modèle d'essai, la Sandero Stepway s'affiche à 15690 €. En ce qui concerne maintenant les économies à l'usage, la franco-roumaine se défend encore très bien. Surtout si vous la nourrissez de GPL. À la pompe, voir défiler les euros moins vite que les litres est déjà un plaisir.

Prix	■	**14390 €**
Malus (CO_2)	■	0 € (114 g/km au GPL, 130 au sans-plomb)
Prix du modèle essayé (1)		15690 €
Garantie	■	3 ans ou 100000 km

(1) Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

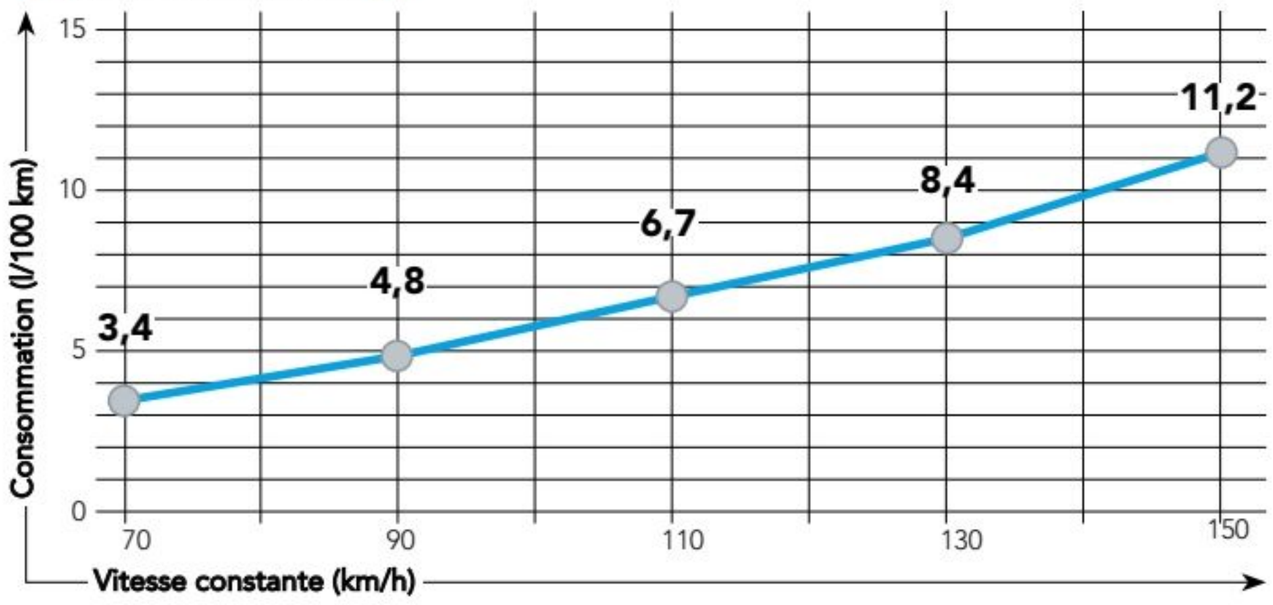
6 airbags, allumage automatique des phares et essuie-glaces, antibrouillards, skis avant et arrière chromés, barres de toit modulaires, banquette arrière fractionnable 1-3/2-3, aide au stationnement AR, régulateur de vitesse, détection de pression des pneumatiques, climatisation automatique, rétroviseurs extérieurs réglables électriquement, accoudoir avant central, volant réglable en hauteur et profondeur, prises 12V/USB, système multimédia avec radio numérique Mirror Screen via câble USB, 4 HP, écran tactile 8 pouces, Bluetooth, support amovible pour smartphone.

Options

Caméra de recul	200 €
Carte mains-libres	200 €
Cartographie Europe de l'Ouest	100 €
Jantes alliage 16 pouces	200 €
Media Nav (2)	200 €
Pack City (3)	400 €
Pack Confort (4)	400 €
Peinture métallisée	500 €
Plancher coffre plat	100 €

(2) Navigation + Mirror Screen via wifi + 1 USB supplémentaire en bas de la console. (3) Caméra de recul + aide au stationnement AV/AR + détecteur d'angle mort. (4) Carte mains-libres + frein de parking électrique + console haute avec rangement.

→ Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km)	■	6,5 (8,6)
Autoroute (l/100 km)	■	6,7 (8,9)
Ville (l/100 km)	■	6,4 (8,6)
Route (l/100 km)	■	6,3 (8,4)
Autonomie (km)	■	769 (465)
Capacité réservoir (l)	■	50 (40)

( ) Entre parenthèses : en mode GPL.

Il existe une différence de consommation notable en fonction du carburant utilisé. En mode GPL, la Sandero ne descend jamais en dessous de 8 l/100 km. Mais à moins de 1 € le litre comparé à plus de 1,50 pour l'E10, le calcul est vite fait.

VERDICT ■

LA GAMME

Moteurs/Prix (en €)	**Access**	**Essentiel**	**Confort**
Sce 65 ch	8890€	10190€	11490€
Eco-G 100 ch		11690€	12990€
Tce 90 ch			12990€
Stepway Eco-G 100 ch		13090€	**14390€**
Stepway Tce 90 ch		13090€ (5)	14390€ (5)

(5) + 1600 € avec boîte CVT.

Note EuroNCAP	**2 étoiles**
Pays de fabrication	**Roumanie**

AUDI E-TRON GT Quattro Extended 530 ch
PORSCHE TAYCAN 4S 571 ch

DEUX DEU

POIDS, X MESURES

L'un comme l'autre issus de la galaxie Volkswagen et reposant sur la même architecture, les deux poids lourds de la catégorie des sportives électriques se différencient par leur badge. Mais pas que…

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

Ce n'est pas la première fois qu'une Audi et une Porsche partagent certains de leurs éléments mécaniques. Un exemple parmi tant d'autres : dès la fin des années 1970, la très sage berline Audi 100 lègue le bas moteur de son 4 cylindres à une 924 naissante. N'oublions pas non plus que le Doktor Ferdinand Piëch, longtemps aux manettes d'Audi et du groupe Volkswagen, était le petit-fils de Ferdinand… Porsche. Les liens entre les deux firmes se sont tissés toujours plus étroitement au fil du temps. Il y a bientôt vingt ans déjà, le Cayenne héritait de la plate-forme du Q7, les deux SUV allant jusqu'à faire usine commune. Mais le degré de synergie atteint un niveau inédit aujourd'hui sous les carrosseries des e-tron GT et Taycan. Car, par essence (si je puis dire…), leur architecture électrique, qui englobe châssis, moteurs et batterie, laisse encore moins de possibilités à leurs concepteurs respectifs de les distinguer. Du moins en théorie. Comme nous n'avons qu'un devoir – vous informer –, et surtout qu'un plaisir — nous faire masser le dos par près de 600 ch –, nous souhaitions en avoir le cœur →

net en confrontant l'e-tron GT Quattro à son équivalente de Zuffenhausen, la Taycan 4S.

SUR LA ROUTE

Elle a beau être électrique, l'e-tron GT reste avant tout une Audi. S'installer confortablement à son volant se fait avec autant de naturel qu'à celui de n'importe quel autre modèle de la marque. La ceinture à peine bouclée, la route défile déjà. L'une des rares surprises, si ce n'est la plus grosse, naît de la petitesse du sélecteur de transmission trônant sur l'épais tunnel scindant l'habitacle en deux, c'est dire ! Pour mettre à l'aise, l'Audi prend notamment soin de conserver quelques commandes physiques. Quel soulagement de pouvoir ajuster instinctivement la climatisation, sans s'éterniser du regard sur un quelconque pavé ou écran tactile comme la Porsche oblige péniblement à le faire. Certes, le système de sonorisation qui accompagne d'une sorte de ronflement la mise en action de la paire de moteurs (un par essieu) apparaît parfaitement artificiel. Mais pas beaucoup plus que le

L'Audi rend quelques dixièmes à sa cousine à l'accélération. Mais dans l'absolu, ses chronos restent impressionnants.

SANS SUER LA MOINDRE GOUTTE, NI ÉVEILLER PLUS QUE CELA LES SOUPÇONS DE SON VOISIN DE PÉAGE, IL EST POSSIBLE D'ATTEINDRE 100 KM/H DEPUIS L'ARRÊT EN 4,4 SECONDES •••

Moins épurée que celle de la Porsche, la planche de bord conserve quelques boutons et arbore un dessin plus traditionnel.

❶

❷

AUDI E-TRON GT

❶ Le combiné d'instrumentation numérique est évidemment présent de série. En option : un affichage tête haute pour ne pas avoir à quitter la route des yeux. Compte tenu des performances, ce n'est pas plus mal…
❷ C'est presque l'une des différences les plus marquantes avec les modèles thermiques de la marque : le sélecteur de la transmission prend la forme d'un petit pavé coulissant.

AUDI E-TRON GT

PLUS
Présentation flatteuse
Dotation sans lacunes
Ergonomie naturelle

—

MOINS
Aspects pratiques limités
Autonomie légèrement moindre
Tarif

Ici, guère de boutons, mais une multitude de commandes tactiles regroupées sur différents écrans. C'est très moderne, mais pas toujours intuitif.

grondement de certains diesels de la marque… Les habitués ne seront pas dépaysés. Finalement, ce qui trouble le plus, c'est justement… de ne pas l'être. Car jusqu'à très récemment, pour accéder aux performances et à l'efficacité surréalistes de cette Audi, il fallait accepter l'intransigeance d'une supercar, souvent criarde par-dessus le marché. Alors qu'ici, sans suer la moindre goutte, ni éveiller plus que cela les soupçons de son voisin de péage, il est possible d'atteindre 100 km/h depuis l'arrêt en 4,4 s et de franchir la borne kilométrique en 22,8 s. En dehors du léger soubresaut engendré par le passage du premier au second des deux rapports de la boîte en prise avec la machine arrière, l'accélération paraît infinie, en plus d'être foudroyante. Quand bien même les 530 ch cumulés ne sont obtenus qu'un court instant, les 476 restants suffisent toujours largement. Les reprises de 90 à 130 km/h en 3,6 s scotchent autant qu'au guidon d'une moto. À la différence que cette explosivité mécanique ne dépend que d'un geste, celui qui consiste à mettre le pied au plancher sans aucune autre formalité ni précaution, les 630 Nm de couple étant distribués aux quatre roues. C'est un peu la même chose pour prendre un virage; il suffit de tourner le volant. Ça paraît évident, mais ça pourrait ne pas l'être aux commandes d'une berline de près de 5 m et de plus de 2,3 t. Mais grâce à ses roues arrière directrices optionnelles, qui viennent en aide ➔

PORSCHE TAYCAN

PLUS

Comportement sportif
Consommation plus faible
Surcroît de performances

MOINS

Politique d'options
Tout-tactile discutable
Présentation plus clivante

Légèrement plus performante, la Porsche fait surtout la différence par la précision de son châssis.

PORSCHE TAYCAN

❶ Le sélecteur de transmission migre ici sur la planche de bord, à droite de la colonne de direction. Comme sur l'Audi, la boîte de vitesses en prise avec la machine arrière compte deux rapports.
❷ La climatisation se commande par le biais de l'écran implanté dans le prolongement du tunnel central. L'orientation et le débit des buses d'aération également.

❶

❷

AUDI E-TRON GT
❶ À l'arrière, les cotes d'habitabilité sont identiques d'une voiture à l'autre. Et bien qu'elles soient suffisantes, une impression de confinement prédomine à cause de la chute du pavillon et de la vue bouchée par les sièges avant intégraux. ❷ Plutôt digne d'une familiale compacte, le coffre est complété par un second espace sous le capot avant.

EN DÉPIT DE LEURS MENSURATIONS DE LIMOUSINES, CES DEUX SPORTIVES NE SONT PAS TRÈS ACCUEILLANTES À L'ARRIÈRE •••

à celles de l'avant, et à sa suspension pneumatique, qui lui évite de trop vite se faire emporter par son poids en courbe, l'Audi se montre incroyablement docile. Les profonds sièges sport intégraux de la finition Extended et leur excellent maintien latéral ne sont pas du luxe quand le rythme augmente.

Et la Porsche ? Sans surprise, c'est exactement la même chose… en mieux. Capable d'obtenir 41 ch et 20 Nm supplémentaires de ses moteurs, la Taycan 4S grappille encore respectivement 0,2 et 0,6 s au 0 à 100 km/h et au 1 000 m départ arrêté face à sa cousine d'Ingolstadt. À la seule condition toutefois de l'équiper de la même batterie de 93,4 kWh que l'Audi, facturée en sus 5 568 € à Zuffenhausen (intégrée au prix indiqué dans notre tableau). De série, le pack lithium-ion standard se contente ici de 79,2 kWh. Cette précaution prise, ce surcroît de performances se double d'une autonomie moyenne supérieure d'une petite vingtaine de kilomètres à celle de l'e-tron

GT selon nos mesures. Même si la problématique de la recharge reste entière à cause d'un maillage de bornes rapides qui laisse encore à désirer en France, c'est toujours ça de pris.

Mais, finalement, rien ne fait autant la différence d'une voiture à l'autre que le comportement, et ce dès le premier virage. La Porsche fait honneur au savoir-faire légendaire de la firme en matière de sportivité. Au point qu'elle apparaît d'emblée nettement plus compacte malgré des mensurations similaires. À travers une jante de volant plus fine, qui semble moins filtrer les informations en provenance du bitume, son train avant plonge bien plus immédiatement à l'intérieur du virage. Et l'arrière suit avec davantage d'enthousiasme. Une légère différence de monte pneumatique ne suffit pas à l'expliquer. Cet équilibre plus jovial apparaît d'autant plus distinctement que l'amortissement contrôle mieux les oscillations des immenses et lourdes roues de 21 pouces au profit d'une plus grande précision. Ce qui n'affecte pas le confort de marche, au moins aussi convaincant que celui de l'Audi.

Ces deux électriques ne se neutralisent que sur deux principaux points. En dépit d'efforts évidents, le toucher de la pédale de frein manque encore de naturel pour totalement donner confiance. Les rares variations de consistance sous l'effet de la récupération →

PORSCHE TAYCAN

❶ De série, la Porsche ne compte que quatre places. Pour bénéficier d'une cinquième assise au centre de la banquette, il faut rajouter 480 €. Mais comme dans l'Audi, n'espérez pas y faire voyager un adulte.

❷ Selon nos mesures, le coffre affiche quelques décimètres cubes de plus que celui de l'e-tron GT. Mais il reste riquiqui pour une berline de près de 5 m de long.

Construits sur la même plate-forme, ces deux modèles issus du groupe Volkswagen affichent des personnalités esthétiques qui leur sont propres.

L'avis de Romain Vannier

Au quotidien, je reste sensible à la présentation rassurante de l'Audi…

75% *Quotient Émotionnel*

L'avis de Romain Vannier

… autant qu'aux dons surnaturels de la Porsche quand il s'agit de faire chauffer la gomme.

75% *Quotient Émotionnel*

Le développement de la propulsion électrique laisse craindre une uniformisation des sensations de conduite au sein de la production. Mais ces deux berlines tendent à prouver le contraire.

d'énergie en conduite sportive sèment parfois le doute. Attention également à ne pas se laisser griser par le sentiment d'invincibilité que ce duo inspire. Une fois leurs limites d'adhérence dépassées, aussi reculées soient-elles, l'écart de trajectoire peut se montrer à la hauteur de leur masse. C'est-à-dire démesuré.

VIE À BORD

Deux salles, deux ambiances. À l'image de sa carrosserie polie comme un galet, la Porsche mise sur un certain futurisme à bord. Comme nous l'indiquions plus haut, les boutons ont ici disparu au profit de dalles tactiles. Même l'orientation des aérateurs se contrôle mécaniquement par le biais de l'un des écrans. L'ambiance se fait ainsi plus épurée et moderne que dans l'habitacle de l'Audi. Mais un peu moins valorisante aussi. Sans dépasser la qualité de fabrication de sa rivale, l'e-tron GT donne davantage l'impression d'en avoir pour son argent. A fortiori dans cette finition Extended à l'équipement de série nettement plus complet que celui de la Taycan 4S, qui oblige à passer par le catalogue des options pour la moindre broutille. La caméra de recul n'est qu'un exemple parmi tant d'autres.

Dans les deux cas, en revanche, ces deux allemandes n'ont de berline que le nom. Rien à redire en ce qui concerne les places avant. Mais à l'arrière, où il ne faut compter que 2 + 1 places et non 3, l'accueil s'approche plutôt de celui d'un coupé Grand Tourisme. Non pas véritablement à cause des cotes d'habitabilité, très correctes, mais difficile de ne pas se sentir un peu confiné. Vers l'avant, le regard bute immanquablement sur le dos des sièges intégraux ; sur le côté, contre l'arche très fuyante du pavillon. Sans parler du fait qu'il vaut mieux ne pas chausser plus d'un petit 38 pour ne pas se retrouver les petons coincés dans une cave de pieds à l'accès exigu. Et en dépit de leurs mensurations de limousines, ces deux sportives ne proposent pas beaucoup plus qu'un coffre équivalent à celui d'une familiale compacte. Néanmoins, il est complété par un deuxième, de petite taille (75 dm³), sous le capot avant.

BUDGET

Se faire écraser au fond du siège en compagnie de sa petite famille a un coût. Équipée de sa "grosse" batterie optionnelle, la Taycan 4S dépasse largement les 110 000 € et l'e-tron GT, en finition Extended, les 120 000 €. Mais cette différence de prix "de base" en faveur de la Porsche se retourne en réalité contre elle. Pour une telle fortune, sa dotation s'avère indécente. Ou mesquine. Rayez la mention inutile. Après l'accumulation de suppléments indispensables ou presque, son tarif flambe bien au-delà de celui de l'Audi, pourtant elle aussi lourdement "optionnée". À ce niveau stratosphérique, oubliez bien sûr tout bonus. Pour tenter de se faire pardonner, Porsche rend l'accès aux bornes rapides Ionity gratuit (mais pas leurs kilowattheures) durant trois ans, quand Audi se contente d'offrir un an d'abonnement. ■

AUDI E-TRON GT
Quattro Extended 530 ch
PORSCHE TAYCAN 4S 571 ch
EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

ATTENTION À NE PAS SE LAISSER GRISER PAR LE SENTIMENT D'INVINCIBILITÉ QUE CE DUO INSPIRE. UNE FOIS LEURS LIMITES D'ADHÉRENCE DÉPASSÉES, L'ÉCART DE TRAJECTOIRE S'AVÈRE À LA HAUTEUR DE LEUR MASSE •••

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.

	Audi e-tron GT	Porsche Taycan
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	530 ch	571 ch
Couple maxi cumulé	630 Nm	650 Nm
Type	2 moteurs électriques synchrones	2 moteurs électriques synchrones
Puissance fiscale	10 CV	10 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/2	automatique/2
Batterie/capacité	lithium-ion/93,4 kWh	lithium-ion/93,4 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	11,2 m	11,2 m
Pneumatiques AV-AR	265/35-305/30 R 21	265/35-305/30 R 21
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,99/1,96/1,40/2,90 m	4,96/1,97/1,38/2,90 m
Poids/tractable freiné	2344/NC	2325/NC
Performances		
1000 m d.a.	22,8 s	22,2 s
0 à 100 km/h	4,4 s	4,2 s
90 à 130 km/h en Drive	3,6 s	3,6 s
Vitesse maxi	245 km/h (1)	250 km/h (1)
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/66 m	10/32/66 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	29 cm	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	152/148 cm	152/148 cm
Volume de coffre AV+AR	75+404 dm³	75+416 dm³
Niveau sonore		
À 90/130 km/h	65,4/67,5 dB	65,6/68,3 dB

(1) Données constructeur.

LE BUDGET

Prix	**122000 €**	**114982 €**
Bonus écologique (CO_2)	0 € (0 g/km)	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé	140275 €	154930 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

Équipements communs

6 airbags, aide au parking AV et AR (+ caméra de recul sur e-tron GT), AFIL, clim auto bizone (3 sur e-tron GT), instrumentation de bord numérique, jantes alliage 19 pouces (20 pouces sur e-tron GT), phares à LED, régul./limit. de vitesse, sièges électriques (cuir et chauffants sur e-tron GT), suspension pneumatique adaptative, système multimédia avec écran tactile/GPS/prise USB, toit pano…

Options

Audi e-tron GT : affichage tête haute (1700 €), chargeur et câble 22 kW (1500 €), freins carbone-céramique (10500 €), roues AR directrices + différentiel AR piloté (3600 €), sièges massants (900 €), toit carbone (4600 €), vision nocturne (2600 €)…

Porsche Taycan : affichage tête haute (1608 €), caméra de recul (684 €), chargeur et câble 22 kW (1320 €), configuration 4+1 places (480 €), contrôle actif du roulis (3300 €), différentiel AR actif (1500 €), freins carbone-céramique (9012 €), jantes alliage 20 pouces (2172 €), roues AR directrices (2352 €), sellerie cuir (3618 €), sonorisation moteurs (504 €), vision nocturne (2232 €)…

Consommations		
Moyenne	22 kWh/100 km	20,9 kWh/100 km
Ville/route/autoroute	24,7/19,6/21,6 kWh/100 km	22,9/18,2/21,7 kWh/100 km
Autonomie moyenne	385 km	404 km
Autonomie ville/route/autoroute	340/428/388 km	366/461/387 km
Puissance de charge maxi	270 kW	270 kW
Temps de charge 7,4/11 kW	9 h 30/14 h	9 h 30/14 h
Note EuroNCAP	**En cours**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**	**Allemagne**

VERDICTS

SUR LA ROUTE : PORSCHE
LA VIE À BORD : AUDI
BUDGET : ÉGALITÉ

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

PORSCHE TAYCAN

Les différents chapitres ne permettent pas vraiment de départager les deux cousines. L'Audi pourrait même prendre l'avantage aux yeux des plus conservateurs. Mais ceux qui s'intéressent aux berlines de plus de 500 ch avouent, en général, un penchant plus particulier pour la conduite. Et sur ce point, la Porsche reste intouchable.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

HORS DES SENTIERS BATTUS

L'époque est aux SUV adoucis, électrifiés, voire 100% électriques. Tout le contraire de cette Octavia Scout qui se nourrit de gazole et opte pour un véritable arbre de transmission entre les essieux avant et arrière. Et ce n'est pas pour nous déplaire.

Par **Guy L'Hospital** Photos **Florian Grout**

L'avis de Guy L'Hospital

Il y a plus tendance que cette Skoda Octavia Scout, mais pas certain qu'il y ait beaucoup plus efficace.

80%
Quotient Émotionnel

AMORTISSEMENT À LA CARTE

Avec son amortissement piloté DCC (830 €) et ses différents modes de conduite, l'Octavia Scout ménage un très bon confort, tout en maîtrisant efficacement les effets de caisse. Ceci malgré une suspension rehaussée de 15 mm par rapport à la version Combi classique. Notez que l'Octavia Scout dispose d'un carénage inférieur renforcé pour améliorer la protection en tout-chemin.

OFF ROAD, SI NÉCESSAIRE

Pour la première fois, l'Octavia Scout est proposée en version deux roues motrices. Mais pour séduire les montagnards, l'attelage 2.0 TDI 200 ch et transmission intégrale est particulièrement recommandé. Tout en conservant une consommation moyenne mesurée (entre 6 et 7 l/100 km selon nos premiers relevés), il assure d'excellentes performances.

MÉLANGE DES GENRES

La planche de bord mêle les genres en mariant des incrustations bois et un large écran tactile, censé être beaucoup plus fluide et rapide que le précédent. Ce qui, à l'usage, ne nous a pas paru flagrant. La sellerie mixte cuir/Alcantara reste facturée en supplément.

SIESTE CONSEILLÉE

À l'arrière, l'Octavia Scout réserve un accueil et un espace habitable dignes d'une grande routière. Comme d'habitude chez Skoda, les astuces sont nombreuses, à l'image des appuie-tête dotés de maintiens latéraux qui permettent de ne pas voir passer les longs trajets… Il font partie du Pack Voyage (facturé 270 €), qui intègre également une couverture.

RANGÉ, CALÉ, CACHÉ

Outre un volume appréciable, le coffre dispose de petites attentions, comme des tirettes qui permettent de replier automatiquement les dossiers de la banquette, un bouton qui libère le crochet d'attelage ou encore une barre de cloisonnement, très pratique pour éviter que les objets se baladent partout.

SKODA OCTAVIA SCOUT
2.0 TDI 200 ch DSG7 4x4

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 200 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne turbo diesel
Cylindrée/Puissance fiscale	1 968 cm³/11 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	rob. double emb./7

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,4 m
Pneumatiques	225/45 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,71/1,83/1,49/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 766/2 000 kg

Performances	
0 à 100 km	■ 6,8 s
Vitesse maxi	■ 230 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 640 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 39 760 €
Malus écologique (CO_2)	■ 450 à 983 € (149 à 155 g/km)
Prix du modèle essayé (1)	45 343 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

8 airbags (dont un entre les sièges AV), accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR + cam. de recul, barres de toit argent, clim' bizone, détecteur de pluie/luminosité, Driving Mode Select, régul. de vitesse adaptatif, sièges AV chauffants, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay & Android Auto/prise USB…

Options

Affichage tête haute (670 €), aide au parking (340 €), crochet d'attelage pivotant (750 €), détecteur de fatigue (50 €), dble plancher (260 €), filet de sép. coffre (165 €), pleins phares auto. (290 €), jantes alliage 19 pouces (850 €), pare-brise chauff. (290 €), peint. métal. (650 €), phares Matrix LED (1 200 €), roue de secours (150 €), susp. pilotées (830 €), toit pano. (1 100 €)…

Consommations	
Consommation mixte	■ 5,9 l/ 100 km
Réservoir	■ 55 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	République tchèque

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★★

Que lui reprocher? Efficace sur la route comme en tout-chemin, l'Octavia Scout assure agrément et confort. Son sens pratique et ses multiples astuces en font un compagnon de voyage très agréable. Ceci sans renier l'ADN de Skoda, à savoir un très bon rapport prix/prestations.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

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 # 1133438

☐ **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** -33%

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon + 5 guides pour **101 €** au lieu de ~~150,18 €~~*.

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.

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

CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Quelle hybride pour tracter une caravane ?

Tractant aujourd'hui une caravane de 1 300 kg avec une Citroën C5 BlueHDI 163 ch BVA, que me conseilleriez-vous pour remplacer mon véhicule par un des nouveaux modèles hybrides ou électriques ? ***C. D.***

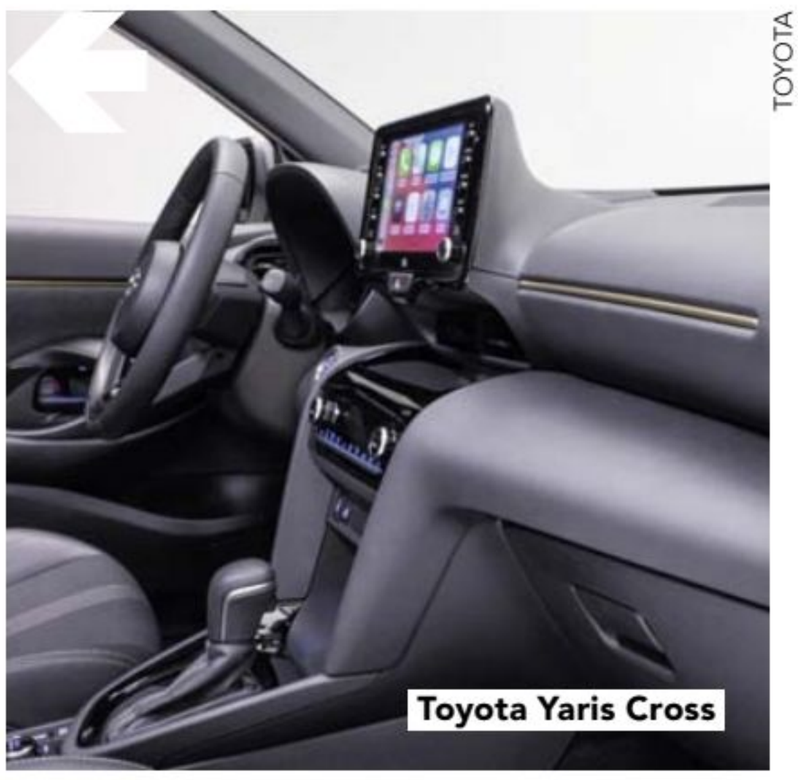
Pour pouvoir tracter une telle masse avec un modèle 100 % électrique, il faut taper dans le très haut de gamme. Il est plus facile de faire son marché dans la catégorie des modèles hybrides rechargeables. Peugeot 3008, Citroën C5 Aircross, Toyota RAV4 ou Volkswagen Tiguan peuvent répondre à vos besoins.

ALEXANDER FILON / ADOBE STOCK

Finition en berne

Je ne peux m'empêcher de remarquer au cours de mes différents achats que la finition, après avoir atteint un certain sommet, commence vraiment à redescendre sur beaucoup de modèles… Le remarquez vous aussi ? ***G.R.***

Oui et… non ! Je partage votre réflexion sur les modèles moyens et hauts de gamme. En revanche, dans la catégorie des citadines, il me semble que la finition s'améliore encore, génération après génération.


TOYOTA

Toyota Yaris Cross

ARNAUD SAUNIER

Peugeot 308

Diesel et boîte auto, un mauvais achat ?

Nous voudrions changer notre Renault Laguna de 14 ans. Nous avons toujours roulé en diesel avec vitesses manuelles. Nous avons pensé à l'actuelle version de la Peugeot 308 dont il reste quelques modèles en stock. Qu'en pensez-vous ? Boîte auto ou manuelle ? Serions-nous capables de nous habituer aux vitesses automatiques ? ***A. F.***

Primo, si vous n'habitez pas à proximité d'une grande ville dont la mairie souhaite interdire le diesel, vous pouvez continuez avec ce type de motorisation. À condition de rouler suffisamment pour amortir une éventuelle différence de prix avec un modèle équivalent essence. Quant à la boîte automatique, je vous la conseille en effet. Vous vous habituerez et vous ne reviendrez pas en arrière. Bon choix, une Peugeot 308.

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**

LA

R4 A 60 ANS UNE HISTOIRE SANS FIN...

La R4 est née en même temps que les Jaguar Type E, Simca 1000 ou bien Citroën Ami 6. Mais contrairement à ses copines de classe, elle n'a pas tout à fait disparu, bien au contraire ! Retour sur une carrière fabuleuse en 4 actes, forcément !

Par **Christophe Bonnaud** Photos **Florian Grout et archives Renault**

Vincent Dumolard est l'une des grandes figures du style Renault des années 1960. Il est ici au côté de maquettes du projet 112 de la R4.

ACTE UN
C'EST LA GUERRE !

En tirant sèchement sur le levier de vitesses de "ma" R4 Super FASA pour enclencher la première *(voir encadré page de droite)*, je me dis que Pierre Bercot – patron de Citroën à l'époque du lancement de la R4 – pouvait légitimement se révolter devant la nouvelle Renault. Ce qu'il fit en 1961 au Salon de l'automobile en affirmant que la R4 *"est une imitation de la 2CV. La liste est longue des éléments que Renault a copiés purement et simplement sur Citroën. La Régie a voulu que cette copie se voie : le dessin et la forme des sièges de la R4 sont exactement les mêmes que ceux de la 2CV ; le changement de vitesses est reproduit exactement dans sa forme extérieure sur la R4. Les présentations publicitaires en prospectus sont elles-mêmes identiques. Renault au Salon montre une famille prenant un déjeuner sur l'herbe, assise sur les banquettes sorties de la voiture : c'est bien l'image que Citroën avait plus d'une fois présentée elle-même à la clientèle"* *. S'ensuit de la part de Pierre Bercot une longue période épistolaire avec son homologue de la Régie, Pierre Dreyfus. Une première lettre en octobre 1961, une deuxième en 1962 et une troisième en 1963. Il y est fait mention des éléments communs entre la 2CV et la R4 : *"Le bloc avant de la caisse est en tout point identique à celui de notre voiture. Ces solutions nouvelles ont été adoptées par la Régie qui n'a eu pour les trouver, aucune dépense à faire. Il nous apparaît que la voiture 3-4 CV de Renault est une copie, à beaucoup d'égards, de la 2CV et que la Régie Renault ne s'est pas conformée aux règles de la concurrence loyale."* En 1962, des entrevues entre les représentants de Citroën et le ministère de l'Industrie eurent lieu, sans suite probante. Tout ceci a laissé l'affaire pourrir et fit naître une énorme rancœur de Pierre Bercot envers la Régie.

* *Extrait du livre* Mes années aux usines Citroën. *Éditions La pensée universelle.*

Une R4 dans un pré avec une famille qui pique-nique ? C'est une communication très semblable à celle de la 2CV ! Et le patron de Citroën ne va pas apprécier…

"En Belgique, le réseau qui vend la R4 avec la reprise d'une 2CV bénéficie d'une prime de 2 000 francs belges !"

Pierre Bercot, alors patron de Citroën

Apparue dès octobre 1961, la fourgonnette fait la joie de tous les corps de métiers, et d'abord, celle des postiers, lien indéfectible avec la population rurale.

RENAULT 4 SUPER FASA
EN 2021, AU VOLANT DE LA 4L!

Soixante ans après la naissance de la 4L, *L'Auto-Journal* s'est remis à son volant, avec la complicité de la petite équipe Renault Classic menée par Hugues Portron. Nous avons choisi un modèle rare, produit par la FASA (filiale espagnole de Renault) en 1968 : la R4 Super.
Rien à voir avec la Super française de 1962 avec son hayon arrière constitué d'une porte battante munie d'une glace descendante. La R4 Super FASA est la version luxe de la R4 espagnole, avec du chrome omniprésent, autour de la plaque d'immatriculation, autour des feux, sur les bas de caisse, etc. À bord, c'est l'extase avec des sièges spécifiques qui n'ont rien à envier aux Advance Comfort des Citroën et des petits accoudoirs positionnés au niveau des genoux.
Sous le capot, on ne sait plus quel superlatif employer, car ce n'est pas le moteur 747 cm³ des R4 (issu de celui de la 4CV) qui repose en arrière du train avant, mais le 852 cm³ de la Dauphine, également produite sur les lignes

L'AJ a repris le volant d'une R4 particulière, produite en Espagne : la Super, modèle "haut de gamme" !

espagnoles. Comme toujours lorsqu'on s'installe à bord d'une "classique", on bénit la visibilité périphérique autant que l'on craint l'épaisseur des portes censées nous protéger d'un choc latéral. L'ergonomie est inexistante, l'équipement obsolète (essuie-glace à une vitesse) et le moteur, pourtant accolé à une boîte 4, tourne haut dans les tours pour aller tutoyer les 100 km/h. Mais quel pied de profiter pleinement de l'environnement dans lequel la boîte bleue se faufile. Et on se réjouit d'avoir choisi cette version, plutôt que la R3, encore plus dépouillée…

La visibilité périphérique est surprenante ! Quant à la sécurité passive, il faut la resituer dans son contexte.

ACTE DEUX
LE PATRON EN BLUE-JEAN

Une copie de la 2CV, la 4L ? Pas vraiment, c'est même tout le contraire. 60 ans après sa naissance, j'y suis installé dans des sièges moelleux et j'ai même des accoudoirs sur cette version produite en Espagne ! Cette grand-mère iconique est apparue dans les bureaux d'études de la Régie dès 1952, sous le nom de projet Renault 112. Le constructeur songe au renouvellement de sa 4CV, et il est validé en 1956 alors que la Dauphine est dévoilée. Ce programme veut donner naissance à une traction avant (ce ne sera pas la première de Renault puisque l'Estafette est née en 1959), cinq places, confortable et dédiée à toutes les couches sociales et toutes les générations. *"La voiture ne doit plus être des fauteuils et une malle. Faites-moi donc un volume"*, a demandé le patron de la Régie Renault Pierre Dreyfus à son directeur des études, Yves Georges. Pas question de la limiter à la clientèle rurale, comme Citroën le fit en 1948. Les temps ont changé et les années yé-yé frappent à la porte. La 112 aura cinq portes, des suspensions souples et sa mécanique ne devra pas être anémique comme celle de la Citroën. Ce sera une 4 CV, avec quatre cylindres, même si Renault n'abandonne pas l'idée de contrer sa rivale avec sa R3, une R4 dépouillée de seulement 603 cm³. Mais elle fera long feu, car la clientèle a compris que la R4, c'est bien plus qu'une 2CV : plus de puissance, autant de confort, plus d'équipements – ou plutôt, un niveau moins indigent qu'à bord de la Citroën – et une aura qui explose dès sa commercialisation en octobre 1961. Cette voiture, Pierre Dreyfus l'a voulue ainsi. Une bagnole semblable à un blue-jean, qui va à tout le monde, inusable et fraîche ! Face à la Citroën, la R4 s'appuie crânement sur son image jeune, et ça fonctionne ! La 4L aurait pu être encore plus innovante avec un moteur transversal, testé lors des essais en 1959.

Expédition Terre de feu-Alaska, rallye East African Safari ou encore Paris-Dakar, la R4 fut aussi une sportive. La R4 F4 Darty côtoie quant à elle la R4 e-Plein air 100 % électrique, un prototype (2019) qui emprunte son moteur à la Twizy.

ACTE TROIS
DES BOTTES AUX MOCASSINS

Si la 2CV est capable de transporter des œufs dans son coffre sans les casser, la Renault 4 fait de même avec un panier de pommes. Moins risqué, mais tout autant valable en termes de "propagande" publicitaire. Et si la Citroën a du mal à imposer ses qualités pour une vie urbaine, la Renault, elle, est vue dans les champs, la boue et les fermes autant qu'en ville où elle se permet même de séduire une clientèle féminine jusqu'alors oubliée des constructeurs. Car la gent féminine ne se contente plus d'un aspirateur ou d'une sorbetière comme cadeau d'anniversaire ! Elle commence à voler de ses propres ailes, elle veut conduire, et la version Parisienne (1964-1968) la valorise bien plus que la Citroën qui devra attendre 1976, avec sa Spot, pour mettre de la couleur dans sa vie. Et des Champs Élysées, où la R4 Parisienne frime, aux étendues désertiques, il n'y a qu'un pas que la R4 franchit en prenant la troisième place du Paris-Dakar en 1980 avec les frères Marreau. Les années 1970 voient l'émancipation d'une jeunesse qui accède à l'automobile. Même Michel Fugain accompagne la montée en puissance de la 4L. *"C'est la fête"* au volant de la Renault !

LES GRANDES DATES

1959

Le projet 112 est validé sur les pistes d'essai avec de nombreux prototypes. Le programme a été lancé en 1956 lorsque la Dauphine a été commercialisée.

1961

Présentation des R3, R4 et R4L au Salon de Paris. Les deux premières ont une carrosserie à deux glaces latérales seulement. Les deux R4 bénéficient du moteur de 747 cm³.

1962

Une nouvelle version coiffe la gamme : la R4 Super se dote d'un hayon inédit avec un volet qui bascule vers les bas et embarque une vitre descendante.

1964

Les 500 000 exemplaires de Renault 4 sont dépassés après à peine trois ans de fabrication. En février 1966, le cap du million est atteint !

1967

En septembre, la calandre jusqu'alors emboutie dans la tôle du capot évolue et se modernise. Son dessin intègre les optiques et s'élargit.

1968

Alors que Citroën a présenté sa Méhari en mai 1968, Renault réplique avec la Plein Air produite par Sinpar, qui débarque avec sa silhouette sans toit ni porte.

ACTE QUATRE

ELLE VA REVENIR !

Ce sont de gros trous qui auront finalement la peau de la quatrelle. Des trous dans la couche d'ozone. En 1992, la réglementation antipollution impose des normes impossibles à respecter pour la mécanique de la R4. L'occasion rêvée (!) pour Renault de stopper sa production puisque l'usine de Billancourt sur l'île Seguin où elle est fabriquée doit, elle aussi, fermer ses portes cette année-là. Une usine que Louis Renault avait bâtie en 1919, l'année de la création de la marque Citroën, douloureuse coïncidence ! Clap de fin pour la petite Renault ? Pas tout à fait. Au milieu des années 1970, le constructeur songe à la renouveler avec un programme tentaculaire (le VBG : Véhicule Bas de Gamme) qui prendra toutes les formes et dimensions possibles, et dont l'un des prototypes est immortalisé par notre journal en mai 1979 sous le nom de R2. Et, très récemment – le 30 juin dernier –, Luca de Meo, le directeur général de Renault, a dévoilé le profil d'une future R4 100 % électrique qui sera commercialisée aux côtés de la prochaine R5, elle aussi survoltée. Les Citroën Ami 6, Simca 1000 et autre Jaguar Type E ne sont plus là, mais la populaire R4 veut rester dans nos cœurs. Bientôt, elle accompagnera à nouveau notre quotidien…

6000 conductrices vont tester la R4 Haute Couture en 1963.

R4 ET AUTRES CHIFFRES

4
La boîte 4 arrive en 1967

12
De 6 à 12 volts en 1970

28
Les pays qui l'ont assemblée

100
Plus de 100 pays l'ont commercialisée

112
Nom du projet

603
En cm³, la plus petite cylindrée (R3 1961)

1 108
En cm³, la plus grosse cylindrée (GTL 1978)

1956
Date de lancement du projet 112

1961
Présentation en octobre

1965
La R4 devient la Renault 4

1975
L'antique dynamo laisse place à l'alternateur

1994
Fin de la production mondiale

350 000
Prix en francs annoncé par le cahier des charges

8 135 424
Exemplaires produits

LE PRÉSIDENT DE LA RÉGIE ACCIDENTÉ EN R4 !

Pierre Dreyfus, le P.-D.G. de la Régie Renault, ne s'est pas contenté de gérer le cahier des charges du projet 112. Il en a également testé les prototypes, notamment sur les routes de Sardaigne où il a eu un sérieux accident. À ses côtés, Louis Buty, le responsable des essais prototypes, s'en sort bien mais le patron a une vertèbre luxée et de nombreux points de suture. Le prototype est bâché, et Louis Buty se doit d'inventer une incroyable histoire pour expliquer les blessures du président de Renault, sans en donner l'origine exacte. Ce n'est que quelques années plus tard que Dreyfus rétablira la vérité en remettant à Louis Buty l'ordre national du Mérite.

1974
Nouvelle évolution de la face avant de la R4 avec une calandre en plastique noir alors que sous le capot, toutes les R4 bénéficient de la boîte de vitesses de la R6.

1975
Nouvelle version jeune, la Safari est dévoilée au Salon de Paris avec une sellerie spécifique à bord et une présentation inédite à l'extérieur.

1978
Pour chasser le gaspi, la R4 adopte le gros moteur de 1 108 cm³ et devient GTL. Elle demeure une 4 CV et ses consommations baissent d'un litre !

1981
La Renault 4 Jogging est une série limitée à 5 000 exemplaires avec une décoration résolument jeune. Dans le même temps, Citroën lance sa Charleston…

1986
Les ultimes Clan et Savane sont lancées au mois de mai. La première hérite des roues bicolores vues sur les R12 et R16.

1992
Après la série limitée Carte Jeune de 1991, la Renault tire sa révérence avec la Bye Bye de 1 000 exemplaires numérotés sur la planche de bord.

FLORENT GOODEN/DPPI

COUP D'ÉTAT

Scénario impensable il y a encore quelques mois, Red Bull-Honda et Max Verstappen ont pris cet été un net ascendant sur Mercedes et Lewis Hamilton. Surrégime passager ou vraie prise de pouvoir ?

Par **Alain Pernot**

Trente-deux points d'avance au championnat pilotes ; 44 au championnat constructeurs après seulement neuf grands prix… Voilà des chiffres assez familiers en Formule 1 depuis 2014. À une petite différence près : cette fois-ci, ces longueurs d'avance ne sont pas à porter au crédit du clan Mercedes ! Ceux qui redoutaient que la saison 2021 soit un simple copier-coller de la précédente en sont pour leur frais ! Il faut dire que le gel du développement des monoplaces de 2020 aurait pu engendrer une lassante stabilité des performances, mais quelques changements réglementaires sont venus bouleverser la donne : au niveau aérodynamique, et l'imposition d'un budget maximum. Des évolutions manifestement mal digérées par l'équipe qui domine (écrase ?) la Formule 1 depuis le début de l'ère hybride, en 2014.

Après avoir affirmé ses ambitions en signant la première pole position de la saison, au Grand Prix de Bahreïn, Max Verstappen n'a eu de cesse de monter en puissance depuis. Vainqueur en Emilie-Romagne, deuxième rendez-vous de la saison, il est quasiment imbattable depuis le Grand Prix de Monaco, 5e étape du championnat. Depuis cette date, seule une crevaison spectaculaire au Grand Prix d'Azerbaïdjan, deux semaines plus tard, a pu empêcher le Néerlandais de s'imposer. Une déconvenue dont Lewis Hamilton ne profitait d'ailleurs même pas puisqu'il partait à la faute comme un débutant. Ce jour-là, c'est Sergio Pérez, l'équipier de Max Verstappen, qui récupérait les lauriers. Autrement dit, depuis le début de saison, Red Bull a engrangé deux fois plus de victoires que Mercedes (6 contre 3). Mieux : elle reste sur cinq victoires consécutives ! Un véritable coup de force qui pourrait bien aboutir à un coup d'État en bonne et due forme.

Mercedes aurait-elle baissé les armes ? Eh bien, d'une certaine manière, oui !

La veille du Grand Prix de Styrie, Toto Wolff, le directeur de Mercedes F1, a confirmé que l'équipe avait stoppé le développement de la W12, la F1 de cette saison. Quelques évolutions seront encore introduites lors du Grand Prix de Grande-Bretagne, fin juillet. Ensuite, plus rien ! Lewis Hamilton devra faire avec ce

FLORENT GOODEN/DPPI

Plus relevée à l'arrière que la Mercedes, la Red Bull semble avoir été moins affectée par les changement réglementaires relatifs à l'aérodynamique.

L'équipe Red Bull a survolé les débats lors des deux grands prix disputés sur son propre circuit, en Autriche.

Déjà titulaire de cinq victoires, Max Verstappen est l'homme fort de cette saison 2021.

JOAO FILIPE/DPPI

qu'il aura à sa disposition, sans compter sur le moindre joker.

Mais que les fans du constructeur allemand se rassurent, cette résignation de l'écurie championne en titre est très stratégique. Elle intervient dans un contexte particulier : la prochaine entrée en vigueur d'une toute nouvelle et radicale réglementation technique. *"C'est une décision qui a été très très difficile à prendre*, confirme le patron Toto Wolff. *Mais nous allons avoir cette nouvelle réglementation non seulement pour la saison prochaine mais pour les années à venir avec un concept de voiture complètement différent. Il est important de choisir le bon équilibre entre 2021 et les saisons à venir. Nous pensons que les prochaines saisons sont très importantes…"* Cette répartition des ressources est devenue cruciale depuis le plafonnement des budgets, mis en place au début de cette année.

À l'inverse de la firme à l'étoile, Red Bull met le paquet sur 2021, alléchée par l'odeur d'un titre mondial. L'équipe autrichienne – dont la monoplace très cabrée a été moins impactée par les modifications du règlement – apporte chaque week-end un lot de nouveautés. Honda n'est pas en reste. Même si le constructeur japonais maintient sa décision de quitter la Formule 1 en fin de saison, il entend sortir par la grande porte. Bien sûr, comme les autres écuries, Red Bull va aussi devoir, à un moment donné, se focaliser sur la préparation de la voiture de 2022. Mais elle semble décidée à creuser une avance conséquente avant ce changement de cap, quitte à compromettre la saison à venir. Elle aura pourtant fort à faire puisqu'elle assumera désormais le rôle de motoriste et prendra en charge le futur développement du moteur Honda. Elle a d'ailleurs recruté l'ancien chef motoriste de Mercedes à cette fin…

Depuis 2014, l'une des forces de Mercedes est justement de s'être donné les moyens de préparer au mieux la révolution hybride introduite cette année-là. Elle entend bien ne pas hypothéquer les saisons à venir, même si le tarif à payer pour cela est de laisser filer le championnat cette saison. Si certains avaient quelques doutes sur la vraie volonté de poursuivre l'aventure en Formule 1, une annonce a récemment mis les choses au point : après avoir entretenu le suspense quant à ses intentions l'hiver dernier, Lewis Hamilton a d'ores et déjà prolongé son contrat Mercedes pour les saisons 2022 et 2023 ! ■

Depuis le début de saison, l'équipe Red Bull a engrangé deux fois plus de victoires que Mercedes. Mieux : elle reste sur cinq victoires consécutives !

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

EN MESURES

L/l/h :
4,76 / 1,79 / 1,26 m

Poids : 1 683 kg

Puissance :
220 ch DIN
à 5 300 tr/mn

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

V. max. :
213,6 km/h

Consommation à 90 km/h :
9,4 l/100 km

Commercialisée en 1975, au lendemain du premier choc pétrolier, la XJS, qui devait faire oublier la mythique Type-E, n'a pas connu le succès escompté. Mais aujourd'hui, elle fait partie des modèles Jaguar les plus recherchés.

LA JAGUAR XJS-C 3.6 *À L'ESSAI*

Au milieu des années 1980, soit tout juste dix ans après son lancement, Jaguar découvre sa GT de prestige, la XJS. Mais pas pour en faire un vrai cabriolet, comme on le verra par la suite. Il y aura tout d'abord en transition cette atypique version "Targa", ici à l'essai avec le 6 cylindres…

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

Extraits…

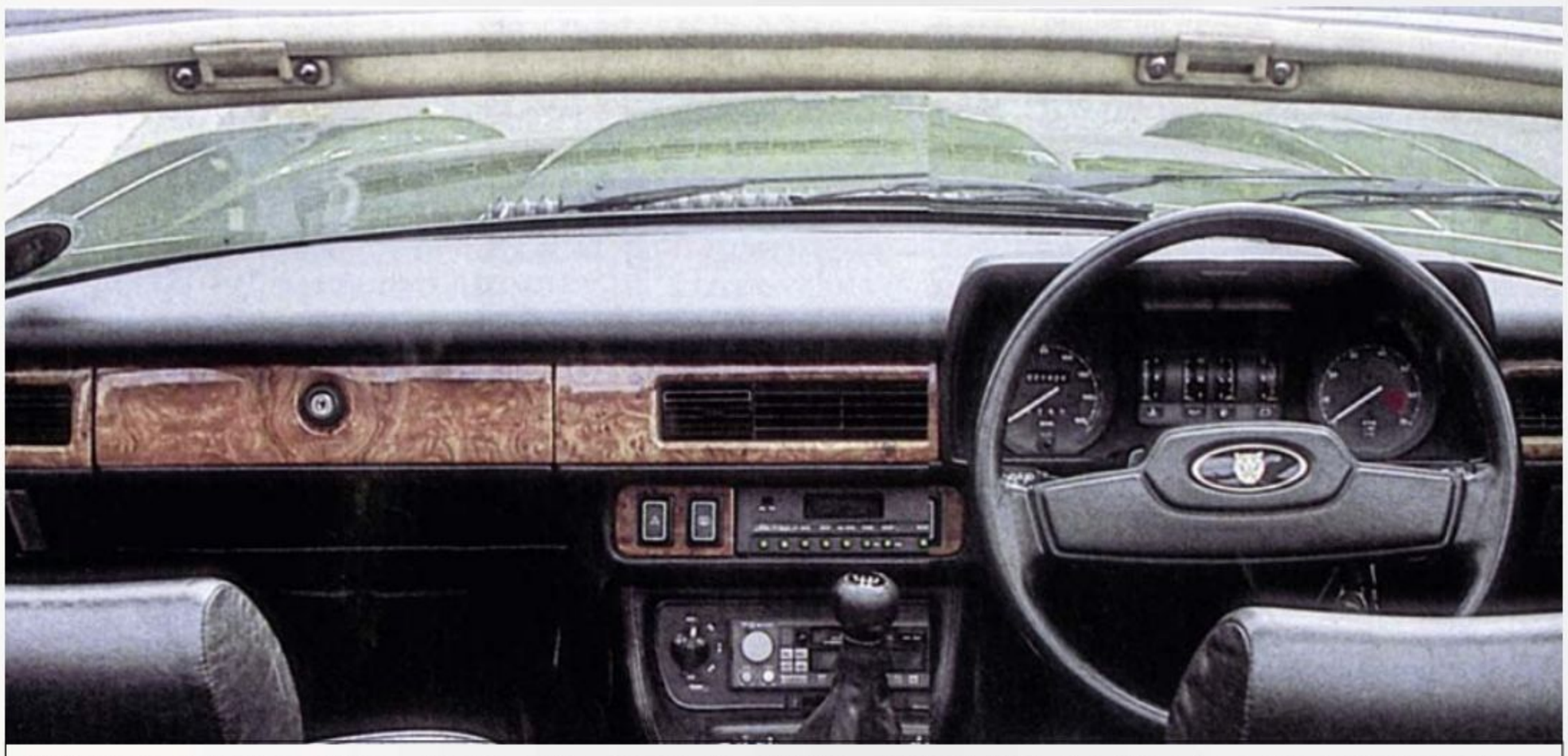
■ "Pour fêter en quelque sorte la renaissance de Jaguar, quoi de plus naturel que de soumettre le plus récent modèle de la marque anglaise au banc d'essai de *L'Auto-Journal*, une bonne trentaine d'années après mon premier essai de la XK120, dont les exemplaires survivants sont chèrement disputés par les collectionneurs du monde entier ?"

■ "Sous le rébarbatif matricule XJS-C 3.6, ce n'est ni un agent secret, ni un nouvel avion de combat qui se dissimule, mais plus simplement un cabriolet « Targa », réalisé à partir du coupé XJS, et dont les premiers exemplaires seront disponibles en France à partir de l'automne."

■ "Bien sûr, la culasse de ce nouveau bloc à 6 cylindres en ligne est aussi en alliage léger, et elle supporte deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne, responsables eux-mêmes du fonctionnement de quatre soupapes par cylindre."

■ "La seule boîte disponible est une mécanique cinq rapports à la 5e surmultipliée, entièrement synchronisée comme il se doit, le rapport final « tirant » 46,61 km/h, ce qui est beaucoup, surtout avec un poids en ordre de marche, vérifié par nos soins, de 1 683 kg."

■ "Pourtant, le rapport poids-puissance calculé dans ces conditions est largement en dessous de 10 kg/ch, avec très exactement 7,7 kg/ch."



Difficile de rester insensible au charme qui se dégage de ce tableau de bord, bien plus élégant avec ses belles boiseries que celui monté sur les tout premiers exemplaires de cette GT anglaise de prestige…

> "Amené sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, le cabriolet XJS nous a fourni en 5e une vitesse de pointe de 213,6 km/h, correspondant à un régime de pointe de 4 600 tr/mn."

➚ Ses qualités

MOTEUR SILENCIEUX ET ÉQUILIBRÉ

"C'est un engin puissant, rapide, nerveux mais dépourvu, pour des raisons évidentes, de la maniabilité qui sied à une mécanique plus ou moins orientée vers la compétition. En revanche, la souplesse et, plus encore, l'équilibre et le silence de fonctionnement sont ceux d'une voiture de luxe."

DIRECTION RAPIDE ET PRÉCISE

"La promptitude des réactions du volant aidera le conducteur adroit à donner de l'agilité à un ensemble encombrant – 4,76 m de long et 1,79 m de large –, handicapé de surcroît par une visibilité problématique en ce qui concerne les limites de la carrosserie."

BELLE FINITION

"Côté finition, nous avons affaire à un véritable petit salon, soigné dans ses moindres détails, mais réservé exclusivement à deux personnes."

➘ Ses défauts

EMBRAYAGE TRÈS DUR

"Malgré des verrouillages assez fermes et des débattements importants, cette boîte est agréable à manier, contrairement à l'embrayage, dont la longueur de course et la dureté sont capables de mettre à mal n'importe quelle musculature non entraînée."

RAPPORT ENCOMBREMENT-HABITABILITÉ NÉGATIF

"Il est sans doute difficile de trouver ailleurs une voiture plus défavorisée que la XJS en ce qui concerne le rapport entre ses dimensions hors-tout et son volume habitable. Toutefois, les acheteurs de ce genre de voitures ne raisonnent pas à la manière d'un locataire d'un F3."

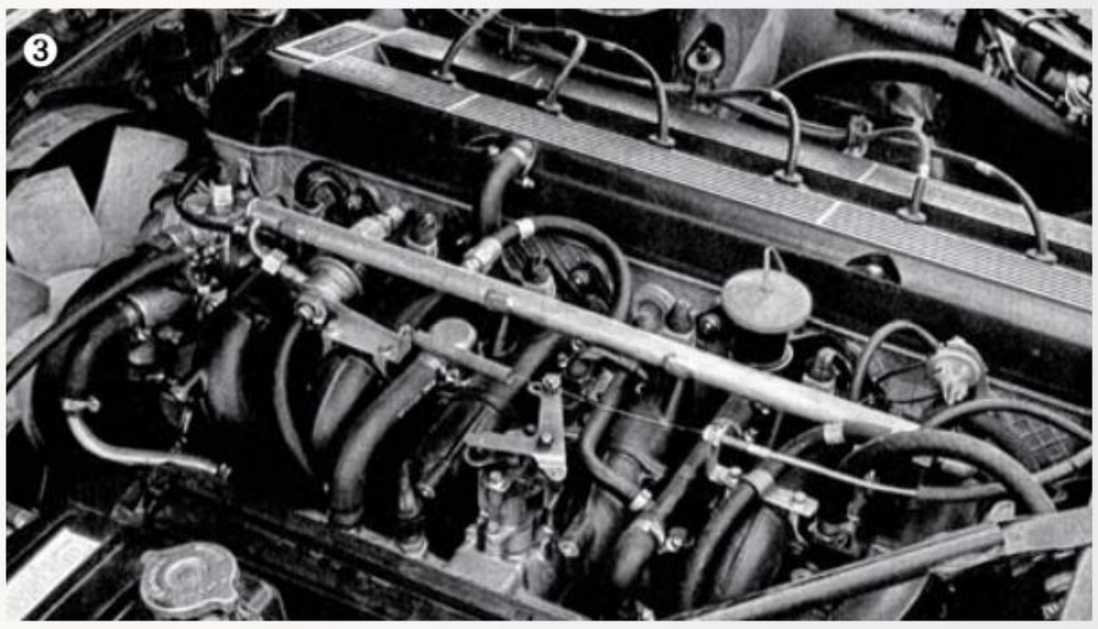
ACCESSIBILITÉ DISCUTABLE

"Les grandes dimensions du volant sont partiellement responsables d'une accessibilité discutable au poste de pilotage."

❶ Ce profil long et effilé, très typé "seventies", ne laisse pas indifférent, même s'il est sans doute encore plus élégant sur le coupé.
❷ Dans cette luxueuse 2+2, les places arrière sont symboliques. Tout le contraire des sièges avant, vastes et confortables.

"Je pense qu'il serait illusoire de considérer la Jaguar XJS comme une voiture de sport à 100 %."

❶ Malgré une lunette arrière assez conséquente, la rétrovision reste problématique lorsque la capote est en place.
❷ Cette grande GT bénéficie d'un volume de coffre en rapport avec sa taille, quoique limité à 322 dm³ en raison de la présence d'une vraie roue de secours.
❸ Avec la XJS, Jaguar tourne le dos au fameux bloc XK, encore présent sur la Type-E, au profit de ce nouveau 6 cylindres en ligne tout en alliage. Ce 3,6 litres développe 220 ch.



Extraits…

■ "L'étude aérodynamique du cabriolet paraît avoir été menée avec un certain soin puisque, panneaux de toit démontés et capote arrière rabattue, la voiture atteint encore 208 km/h."

■ "Cette transmission un peu démesurée n'est pas sans exercer une influence favorable sur la consommation, tout au moins si l'on s'attache à ne pas rétrograder. Ainsi, il faut atteindre 160 km/h pour dépasser 14 l/100 km, et l'on consomme moins de 10 l/100 km à 100 km/h."

■ "La tenue de route est de taille à satisfaire un amateur assez exigeant car, même lancée aux approches de sa vitesse de pointe, la voiture demeure très stable sur sa trajectoire et se contrôle sans la moindre difficulté."

■ "A bord, le pilote ainsi que son voisin – ou sa voisine – se prélasseront au sein d'un environnement raffiné, avec une planche de bord miraculeusement vernie et un choix complet d'instruments, de poussoirs et de basculeurs."

■ "Cette anglaise témoigne d'une ambiance très différente des voitures allemandes, tout entières pétries de logique mécanique et d'efficacité. Au contraire, la XJS néglige la rigueur technique avec une désinvolture tout aristocratique que certains jugeront décadente, alors que d'autres y verront le symbole d'une manière de vivre, de penser et… de rouler."

Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

Lancée en 1975 avec un gourmand V12, soit au plus mauvais moment car juste après le choc pétrolier de 1973, la baroque XJS s'est d'emblée heurtée à un défi impossible, celui de faire oublier la plus sportive et iconique Type-E. Pourtant, votre serviteur qui a possédé cette GT très attachante avec le plus "économique" 6 cylindres peut vous certifier que c'était une bonne auto, pétrie de qualités. D'ailleurs, signe qui ne trompe pas, sa plate-forme fut réutilisée par la XK8, qui lui succéda en 1996, et même par l'Aston Martin DB7 !

HYUNDAI TUCSON

Le nouveau Tucson coche toutes les cases de la réussite en Europe : une gueule de concept-car, des motorisations branchées, un intérieur moderne et un positionnement tarifaire judicieux. Résultat : Hyundai en vend comme des petits pains ! Et le vôtre, vous le prenez comment ?

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

Lancée en 2021, l'actuelle génération de Tucson interpelle d'abord par son design, notamment à l'avant avec sa calandre impressionnante aux multiples ouvertures dont plusieurs servent aux feux avant diurnes à LED. La gamme ne comporte que des motorisations électrifiées, de la micro-hybridation 48V à l'hybride rechargeable 265 ch, en passant par la "full hybrid" de 230 ch, et propose en plus des versions 4 roues motrices avec l'appellation "HTRAC". L'équipement comprend toutes les aides à la conduite modernes, et la présentation, même si elle n'est pas la plus flatteuse de la catégorie, se révèle agréable par la sensation d'espace et soignée par la qualité d'assemblage. Le meilleur pour la fin : toutes ces bonnes prestations sont proposées à des tarifs raisonnables, ce qui place souvent très bien le Tucson face à ses concurrents en matière de rapport prix-équipements. À moins que ce ne soient les autres qui sont trop chers…

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Intuitive	Creative	Executive	N Line Executive	Bonus/Malus écologique
Hyb. Ess.	1.6 T-GDi 150 BVM/DCT7	29 900 €/_	33 800 €/35 500 €	_/41 500 €	_/41 500 €	Malus de 330 à 650 € (de 146 à 151 g/km de CO_2)
Hyb. Ess.	1.6 T-GDi Hybrid 230	34 300 €	38 200 €	44 200 €	44 200 €	0 € (de 127 à 132 g/km de CO_2)
Hyb. rech.	1.6 T-GDi Plug-in 265 HTRAC		44 100 €	50 100 €	50 100 €	Bonus 1 000 € (31 g/km de CO_2)(1)
Diesel	1.6 CRDi 136 BVM6/DCT7		36 300 €/38 000 €	_/44 000 €	_/44 000 €	Malus de 190 à 260 € (de 139 à 143 g/km de CO_2)(2)
Diesel	1.6 CRDi 136 DCT7 HTRAC		40 000 €	46 000 €	46 000 €	Malus de 818 à 983 € (de 153 à 155 g/km de CO_2)

(1) Bonus uniquement si le prix facturé (y compris réductions éventuelles) est inférieur à 50 000 €.
(2) Malus et émissions de CO_2 valables uniquement pour la version DCT7. Version BVM6 en cours d'homologation.

❤ NOS COUPS DE CŒUR

La planche de bord du Tucson offre une qualité de présentation très correcte et une sensation d'espace bien agréable.

LES TRANSMISSIONS

BOÎTE MANUELLE

Uniquement proposée avec le T-GDi 150 ch ou le CRDi 136 ch depuis peu, elle est toujours à 6 rapports.

BOÎTE DCT7

Avec l'essence 150 ch ou le diesel 136 ch, vous pouvez opter pour cette boîte double embrayage à 7 rapports pour 1 700 € de plus sur la finition Creative. Cette boîte rapide et douce est de série sur les finitions supérieures.

BVA6

Avec les versions hybride et hybride rechargeable, la boîte est automatique à convertisseur et à 6 rapports. Elle engendre quelques à-coups sur les premiers rapports, mais rien de bien méchant.

HTRAC

Les versions HTRAC disposent d'une transmission intégrale "à l'ancienne", avec un arbre de transmission vers l'arrière. En mode Normal, la voiture est une traction et peut renvoyer, si elle détecte une perte d'adhérence, une partie du couple vers l'arrière. Un grand classique.

L/l/h/empattement : 4,50/1,87/1,65/2,68 m

MOTEUR ESSENCE	1.6 T-GDI 150 BVM6 (1)	1.6 T-GDI 150 DCT7
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 500	150 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500	250 à 1 500
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	189	191
0 à 100 km/h (s)	10,3	9,3
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou D (s)	NC	9,4
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	de 6,5 à 6,8	7,9

MOTEUR HYBRIDE	1.6 T-GDI HYBRID 230
Puissance cumulée (ch)	230
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 500
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	201
0 à 100 km/h (s)	7,8
90 à 130 km/h en Drive (s)	6,8
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	6,9

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE	1.6 T-GDI PLUG-IN 265 HTRAC
Puissance cumulée (ch)	265
Couple cumulé (Nm)	350
Autonomie électrique (km)	51
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	212
0 à 100 km/h batterie pleine/vide (s)	8,2/8,2
90 à 130 km/h en Drive batterie pleine/vide (s)	6,6/6,6
Budget	
Consommation moyenne batterie vide (l/100 km)	7,4

MOTEUR DIESEL	1.6 CRDI 136 BVM6 (1)	1.6 CRDI 136 DCT7	1.6 CRDI 136 DCT7 HTRAC (1)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 4000	136 à 4000	136 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 2000	320 à 2000	320 à 2000
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	NC (2)	180	180
0 à 100 km/h (s)	NC (2)	10,2	11,6
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou D (s)	NC (2)	9,3	NC
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	NC (2)	6,2	de 5,7 à 6

(1) Données constructeur. (2) En cours d'homologation.

LES MOTEURS

ESSENCE
1.6 T-GDi 150

C'est avec cette motorisation que le Tucson est le moins cher, et la seule fois où il est proposé avec la finition d'entrée de gamme Intuitive. Ce bloc 4 cylindres turbo a droit à une micro-hybridation qui lui permet d'être bien placé en rapport performances-consommation par rapport à la concurrence, souvent dépourvue de toute électrification.

HYBRIDE
1.6 T-GDi Hybrid 230 ❤

Il s'agit d'une motorisation "full hybrid", qui permet de rouler à l'électricité seule mais sur de très courtes distances (moins de 2 km au mieux). Mais le moteur électrique sert également de boost en phase de relance, et il n'y a pas besoin de brancher la voiture, qui se recharge toute seule. L'ensemble se montre performant et agréable : c'est notre coup de cœur.

HYBRIDE RECHARGEABLE
1.6 T-GDi Plug-in 265 HTRAC

Nos mesures ont révélé une des meilleures autonomies électriques du genre avec 51 km réels : seul le RAV4 PHEV fait mieux. Petite déception pour la partie performances puisque le couple cumulé ne dépasse pas 350 Nm, mais la consommation reste raisonnable batterie vide. Les versions haut de gamme, à 50 100 €, doivent pouvoir être négociées à moins de 50 000 € pour bénéficier du bonus écologique de 1 000 €.

DIESEL
1.6 CRDi 136

Comme le bloc essence de 150 ch, ce bloc diesel profite d'une micro-hybridation qui lui permet de se montrer un peu plus sobre que la moyenne de la catégorie. Les performances n'impressionnent pas en revanche : un diesel légèrement plus puissant n'aurait pas été de refus. Existe en boîte manuelle ou automatique, en 2 ou 4 roues motrices.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, aide au stationnement arrière, allumage automatique des feux, Apple CarPlay et Android Auto, assistance active au maintien et au suivi de voie, caméra de recul, capteur de pluie, climatisation automatique bizone, combiné d'instruments numérique 10,25 pouces, feux avant diurnes à LED, frein de parking électrique, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, jantes alliage 17 pouces, passage automatique codes/phares, régulateur de vitesse, rétroviseur intérieur jour/nuit automatique, rétroviseurs rabattables électriquement, siège conducteur avec support lombaire électrique, système multimédia avec écran tactile 8 pouces.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Intuitive	Creative	Executive	N Line Executive
Accès et démarrage mains-libres	–	Série	Série	Série
Aide au stationnement avant	–	Série	Série	Série
Caméra 360°	–	–	Série	Série
Chargeur à induction pour smartphone	–	Série	Série	Série
Climatisation automatique 3 zones	–	–	Série	Série
Écran central tactile 8 pouces	Série	–	–	–
Écran central tactile 10,25 pouces avec GPS Europe connecté	–	Série	Série	Série
Feux avant 100 % LED	–	Série	Série	Série
Hayon électrique	–	–	Série	Série
Jantes alliage 17 pouces	Série	–	–	–
Jantes alliage 18 pouces	–	Série (1)	–	–
Jantes alliage 19 pouces	–	Série (2)	Série	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	–	–	Série	Série
Sellerie cuir	–	–	Série	Série
Sièges arrière chauffants	–	–	Série	Série
Sièges avant chauffants	–	Série	Série	Série
Sièges avant à réglages électriques avec mémoire conducteur	–	–	Série	Série
Sièges avant ventilés	–	–	Série	Série
Surveillance des angles morts	–	Série	Série (3)	Série (3)
Système audio hi-fi	–	–	Série	Série
Toit ouvrant panoramique avec vélum	–	990 €	Série	990 €

(1) Sur T-GDi et CRDi. (2) Sur Plug-in 265. (3) Avec affichage caméra sur le combiné d'instruments.

❶ L'habitabilité aux places arrière se révèle nettement supérieure à la moyenne, notamment pour l'espace aux jambes. ❷ Le coffre se montre aussi généreux. Celui de la version hybride rechargeable l'est moins, avec 495 dm^3. ❸ Grand classique désormais, le combiné d'instruments est entièrement numérique et personnalisable, de série dès le premier niveau de finition. ❹ L'écran central tactile est de 8 pouces sur la finition Intuitive et de 10,25 pouces sur les finitions supérieures. ❺ Autre grand classique désormais : le régulateur adaptatif est de la partie avec une aide active au maintien en ligne. ❻ Les commandes des boîtes automatiques se présentent sous forme de touches, dégageant l'espace de la console centrale.

❤ NOS COUPS DE CŒUR

LES FINITIONS

INTUITIVE

C'est avec ce niveau que vous pourrez avoir un Tucson à moins de 30 000 € avec la motorisation essence de 150 ch. Cette entrée de gamme évite l'indigence puisqu'elle comprend notamment la climatisation automatique bizone, le freinage automatique d'urgence et même des rétroviseurs rabattables électriquement.
En revanche, c'est la seule avec un petit écran central tactile de 8 pouces, les autres niveaux passant à 10,25 pouces.

CREATIVE
(INTUITIVE + 3900 €)

Nettement plus cher, ce niveau donne accès à toutes les motorisations et étoffe logiquement l'équipement, avec par exemple des feux avant 100 % LED, des jantes de 18 ou 19 pouces, divers éléments chromés à l'extérieur et un éclairage d'ambiance à LED. Ce niveau donne également accès à l'option toit ouvrant vitré panoramique.

EXECUTIVE / N LINE EXECUTIVE
(CREATIVE + 6000 €) ❤

Ces deux finitions constituent le haut de gamme et sont vendues au même prix, la variante N Line se voulant avec un positionnement plus dynamique visuellement.
Les différences sont d'ordre esthétique, aussi bien à l'extérieur (boucliers, jantes) qu'à l'intérieur (sellerie cuir contre sellerie Alcantara pour la N Line).
L'équipement est archi-complet dans les deux cas (la N Line n'a toutefois pas droit au toit ouvrant vitré panoramique de série sur l'Executive) et justifie largement le surcoût pourtant important de ces finitions.

Le Tucson se montre tout à fait sain mais ni particulièrement dynamique ni spécialement confortable.

La version Hybrid 230 ch (ici en photo) offre un très bon rapport agrément-performances-consommation.

LES PRINCIPALES OPTIONS

TOIT OUVRANT PANORAMIQUE (990 € SUR CREATIVE ET N LINE EXECUTIVE)

C'est fréquent chez les coréennes : il n'y a presque pas d'options au catalogue, et le toit vitré fait presque figure d'exception. Il est de série sur la finition Executive et apporte une ambiance agréable qui s'accorde particulièrement bien avec l'intérieur clair disponible. D'accord, le toit vitré ajoute du poids, mais de toute façon ce Tucson n'est pas un sportif, quelle que soit la motorisation. **CONSEILLÉ PAR L'AJ**

SUSPENSION PILOTÉE (800 € SUR EXECUTIVE ET N LINE EXECUTIVE)

Le Tucson a de belles qualités mais n'offre pas un compromis châssis de premier ordre, notamment au niveau du confort. Avec les finitions hautes obligatoirement chaussées de roues de 19 pouces, il peut se révéler intéressant de cocher l'option suspension pilotée, qui atténue partiellement ce point faible. **CONSEILLÉ PAR L'AJ**

TOIT ET RÉTROVISEURS CONTRASTÉS (550 € SUR CREATIVE ET N LINE EXECUTIVE)

Même s'il y a très peu d'options (aucune jante optionnelle, par exemple), Hyundai vous laisse la possibilité de personnaliser votre Tucson avec une peinture biton : vous pouvez choisir votre toit et vos rétroviseurs de couleur Dark Knight ou Phantom Black. Une possibilité offerte avec toutes les couleurs sauf celle de série, l'Engine Red. **LES GOÛTS ET LES COULEURS...**

LES TEINTES

Peinture opaque

Engine Red (série)

Polar White (200 €)

Peintures métallisées (650 €)

Phantom Black

Shimmering Silver

Dark Knight

Teal Blue

Silky Bronze

Sunset Red

LES JANTES

Jantes alliage 17 pouces (série sur Intuitive)

Jantes alliage 18 pouces (série sur 1.6 T-GDi 150 et 1.6 CRDi 136 Creative)

Jantes alliage 19 pouces (série sur Executive et N Line Executive)

NOTRE CHOIX

HYUNDAI TUCSON 1.6 T-GDI HYBRID 230 EXECUTIVE

(44 200 € hors options, malus 0 €)

Les versions T-GDi 150 et CRDi 136 ne déméritent pas, mais les plus intéressantes viennent des hybrides, rechargeable et "full hybrid". Nous préférons cette dernière, vraiment convaincante par son rapport agrément-consommation, ce Tucson Hybrid s'étant même permis de battre Sa Majesté le RAV4 sur son terrain *(voir L'Auto-Journal nº 1076)*. Si vous le pouvez, choisissez la finition Executive, qui rend la dotation très riche sans coûter un bras.

FIAT 500X

Son style rondouillard lui donne un côté aimable et attractif, mais son confort désuet et son manque de coffre ne lui rendent pas service. Vous voilà prévenus. Par **Didier Laurent**

Cette version bodybuildée de la Fiat 500 connaît un certain succès sur le marché français, grâce à un style plaisant et à une large gamme de motorisations. Bénéficiant d'un châssis aux bonnes dispositions dynamiques, la 500X donne le sourire à son conducteur. En revanche, ses suspensions sont loupées et remontent avec dureté à la moindre aspérité de la chaussée. À l'intérieur, la première impression est plutôt favorable, avec une belle présentation et des plastiques, bien qu'économiques par endroits, qui offrent une bonne tenue dans le temps. Néanmoins, si l'espace habitable est correct aux places avant, les passagers arrière seront moins bien reçus. Le style arrondi de la carrosserie joue aussi sur la capacité d'emport, avec un coffre dans la moyenne basse du segment. À noter, toutefois, que la modularité et le plancher à double fond du coffre permettent d'avoir un espace plat lorsque les dossiers des sièges sont rabattus. Dans le choix des versions, n'hésitez pas à vous faire plaisir avec des hauts de gamme, à peine plus chers que les autres, et à éviter les diesels, non pas pour des questions de fiabilité mais d'agrément. Cependant, les blocs à essence sont assez gourmands en carburant. Les livrées à quatre roues motrices avec boîte automatique, ou "Cross", valent globalement le détour.

	FIAT 500X	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.0 FireFly	120	6,9	Ce bloc 3 cylindres est apparu à l'automne 2018, lors du restylage. Il reste agréable à conduire, souple et bien insonorisé. Il consomme un peu trop en conduite dynamique. Un bon choix pour un budget supérieur.
	1.3 FireFly	150 DCT	8,2	Un 4 cylindres apparu en même temps que le 1.0, mais livré uniquement en boîte automatique DCT. Il dévergonde quelque peu la voiture, mais n'en fait pas une sportive. Cette 500X existe par ailleurs en version Sport, à partir de fin 2019.
	1.4 MultiAir	**140**	**7,5**	**Le bloc essence du début de carrière, qui s'arrête en septembre 2018. C'est notre sélection pour la phase 1, car il est fiabilisé, pas si gourmand que ça et bien éduqué. C'est un bon compagnon au quotidien et un choix raisonné en occasion.**
	1.4 MultiAir 4x4 BVA9	170	6,7 (1)	Transmission intégrale et boîte de vitesses automatique à 9 rapports sont ici imposées. Version rare en occasion, plutôt performante mais gloutonne.
	1.6 E-torQ	110	8,8	Un moteur ancien, anémique, avec peu de caractère. Placide à l'usage, il est néanmoins fiable et assez répandu en occasion, car plus accessible. Il n'est pas à privilégier, malgré tout.
Diesel	1.3 MultiJet	95	4,1 (1)	Ce petit bloc diesel est arrivé pour niveler la gamme vers le bas, fin 2015. Très économique, il convient bien en ville, mais s'essouffle rapidement sur route.
	1.6 MultiJet	120	6,1	Un peu vibrant et bruyant, il est doté d'une souplesse à bas régime qui le rend toutefois très polyvalent. Mais il reste un diesel d'ancienne génération.
	2.0 MultiJet 4x4 AT9	140	7,3	Uniquement en quatre roues motrices et boîte automatique, qui constituent un attelage attractif. Mais cette mécanique reste rugueuse et moyennement agréable à l'usage.

(1) Données constructeur.

ARNAUD SAUNIER

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 10 500 € (1)

Diesel : à partir de 11 000 € (1)

Génération : 1re

Commercialisation : février 2015

Restylage : septembre 2018

Type de carrosserie : polyvalente

Nombre d'exemplaires en circulation : 81 000

(1) Maximum 100 000 km.

NOTRE CHOIX

Fiat 500X 1.4 MultiAir 140 Lounge

de 2018

1er prix prospecté : **15 000 €**

50 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	140 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres, turbo essence
Puissance administrative	1368 cm³/8 CV
Transmission	Aux roues AV
Boîte/nombre de rapports	BVM/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,1 m
Pneumatiques	225/45 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,25/1,80/1,60/2,57 m
Poids/tractable freiné	1337/1200 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1000 m d.a.	32,1 s
0 à 100 km/h	10,3 s
90 à 130 km/h (en 4e/5e/6e)	9,2/11,1/15,5 s
Vitesse maxi	187 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/65 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	147/147 cm
Volume de coffre 5 places	374 dm³

LE BUDGET

Assurance(1) : 726 €	Carte grise(2) : 264,40 €

Consommations

Moyenne	7,5 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,1/7,2/8,3 l/100 km
Autonomie/réservoir	640 km/48 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV(3)	432 €		Distribution	216 €	
Amortisseurs AR(3)	432 €		Embrayage	1004 €	
Disques AV(3)	306 €		FAP(5)	1670 €	
Disques AR(3)	176 €		Pneus(3)	257 €	
Plaquettes AV(4)	141 €		Feu AV	1042 €	
Plaquettes AR(4)	126 €		Feu AR	318/262 €(6)	
Filtre à air	31 €		Bouclier AV	333 €	
Filtre à huile	21 €		Bouclier AR	321/261/138 €(7)	

bon/ moyen/ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (2) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu. (5) Sur diesel uniquement. (6) Droit ou gauche. (7) En trois parties.

LE BILAN FIABILITÉ

La partie mécanique, hormis des soucis de turbo sur le 1.4 en début de carrière, ou de filtre à particules en diesel, est plutôt fiable. En revanche, l'électronique demande des interventions régulières. Rapprochez-vous d'un concessionnaire afin de faire toutes les mises à jour, cela préviendra l'apparition d'autres bugs.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEUR 1.6 MULTIJET

Démarrage difficile, tendance au calage ou manque de puissance. Trois phénomènes qui trouvent leur origine dans la même défaillance, celle du turbo. Il faut assez souvent le remplacer et reprogrammer l'ensemble. Ce problème touche davantage les deux premières années de production.

MOTEUR 1.4 MULTIAIR

Sur les blocs assemblés jusqu'à la fin de l'année 2017, un taux d'avaries assez important sur le turbo a été relevé. Il survient le plus souvent avant 50000 km. Fiat participe aux frais de remise en état.

MOTEUR 1.6 MULTIJET

Risque avéré d'usure prématurée de l'embrayage, souvent avant 50000 km. S'agissant d'une pièce d'usure devant être remplacée au cours de la vie de la voiture, les prises en charge sont étudiées au cas par cas.

FILTRE À PARTICULES

Sur les diesels, et plus particulièrement sur ceux qui effectuent de petits trajets répétés, il peut s'encrasser. On note également des allumages intempestifs de voyants d'alerte, ou des régénérations trop fréquentes accélérant son vieillissement.

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE

La nouvelle boîte à 9 rapports a connu quelques soucis de gestion (passage des rapports au mauvais moment, ou refus de passage). Une question électronique qui se règle par une reprogrammation.

COFFRE

Différents problèmes sur les joints (problème d'étanchéité) de hayon, mais aussi des casses de la poignée d'ouverture. Rien d'autre à faire que de remplacer les pièces brisées par de nouvelles références.

ÉCRAN MULTIMÉDIA

Nombreux dysfonctionnements, qui vont de la déconnexion du GPS ou de la téléphonie Bluetooth à l'extinction totale. Une reprogrammation ne suffit pas toujours, parfois il faut remplacer tout le bloc. C'est alors un défaut de qualité intrinsèque et non un dysfonctionnement.

LES RAPPELS

MAJEURS

SYSTÈME DE VERROUILLAGE DE SIÈGES (AOÛT 2018)

C'est le plus gros rappel organisé sur ce modèle : 42956 exemplaires, tous sortis d'usine entre le 2 juin 2015 et le 17 août 2018. La cause : un risque de faiblesse sur le verrouillage du dossier des sièges arrière, lesquels pourraient en effet se rabattre vers l'avant, constituant un problème aggravant en cas d'accident. Le système et son cache doivent être remplacés. Les ceintures de sécurité sont vérifiées, par la même occasion.

AIRBAGS (AVRIL 2019)

Sur 11575 Fiat 500X fabriquées avant la fin 2018, il est possible que les airbags avant ne fonctionnent pas en cas de choc. La pièce incriminée : le module de contrôle du déclenchement, qui doit être remplacé.

ÉTRIER DE FREIN (DÉCEMBRE 2019)

Sur 535 voitures assemblées entre le 14 novembre et le 17 décembre 2019, l'étrier de frein de la roue arrière droite peut se fissurer. Il doit tout simplement être remplacé.

MINEURS

FAISCEAU ÉLECTRIQUE DE LA BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE (JUILLET 2017)

Une anomalie pouvant générer des problèmes de fonctionnement de la boîte automatique a été détectée. En cause, un faisceau d'alimentation potentiellement défaillant. En après-vente, il convient de le remplacer. Seules 81 voitures sont concernées par cette opération.

SUPPORT MOTEUR (FÉVRIER 2019)

Une opération de rappel qui concerne uniquement les versions diesel 1.6 MultiJet, à hauteur de 463 exemplaires. Des vis de support moteur, qui ont été détectées comme défaillantes, peuvent entraîner des vibrations supplémentaires (voire une casse) par manque de tenue.

Sport auto
LA BOUTIQUE

A TOUS LES AMATEURS DE BELLES VOITURES !

ALFA ROMEO, 111 ANS D'HISTOIRE

Cet ouvrage unique vous invite à découvrir tous les modèles Alfa Romeo, avec ou sans couleur rouge, avec ou sans trèfle porte-bonheur sur la carrosserie, produits par la marque milanaise depuis plus de 110 ans. Tous n'ont pas été des réussites techniques ou esthétiques, tous n'ont pas connu un grand succès commercial, mais 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 !**

Hors-série Sport Auto, 164 pages. Dimensions : 28 x 25,5 cm

SEULEMENT 15€90

SEULEMENT 16€90

2 beaux ouvrages illustrés de photos d'archives et articles d'époque.

ASTON MARTIN DB, UNE ÉLÉGANCE INTEMPORELLE

Marque britannique par excellence, Aston Martin se différencie depuis toujours par la sobriété et la classe de ses automobiles; un style épuré relativement rare dans un milieu qui choisit bien souvent l'exubérance. Cet ouvrage est plus spécialement consacré aux modèles DB. David Brown a en effet su relancer la marque en produisant ces voitures emblématiques comme la légendaires DB 5 de James Bond. 70 ans d'histoire sont ici retracés, matérialisés par 8 grandes familles de DB, directement associées à leurs créateurs... et aux propriétaires successifs de l'entreprise. **Un ouvrage de 176 pages superbement illustré par des photos d'archives.**

Serge Bellu. Hors-série Sport Auto. 176 pages. Dimensions : 24,5 x 28 cm

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

BON DE COMMANDE

à retourner à : LA BOUTIQUE SPORT AUTO - 59898 LILLE CEDEX 9

OUI JE COMMANDE	Réf.	Prix
☐ **ALFA ROMEO, 111 ans d'histoire**	422 451	**15,90 €**
☐ **ASTON MARTIN DB, une élégance intemporelle**	422 444	**16,90 €**
Envoi COLIECO. Livraison : 3 semaines après enregistrement de ma commande.		+ 3,00 €
MONTANT TOTAL DE MA COMMANDE		

Je règle par chèque joint à l'ordre de La boutique Sport Auto

Kiosquemag disponible sur kiosquemag.com/boutique

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

Mes coordonnées (*à remplir obligatoirement)

 # M090 - # V562413

Nom* :
Prénom* :
Adresse* :
CP* : Ville* :
Email:

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

Tél. (mobile de préf.) :
Date de naissance :

Offre valable en France Métropolitaine jusqu'au 31/09/2021. Conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, vous disposez d'un droit de rétraction de 14 jours à compter de la réception de votre commande et vous pouvez nous retourner votre colis dans son emballage d'origine complet. Les frais d'envoi et de retour restent à votre charge. Responsable de traitement des données personnelles : Reworld Media Magazines SAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à Reworld Media-DPD, c/o service juridique, 40 Avenue Aristide Briand 92220 Bagneux ou par mail à dpd@rewordlmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
GIULIA				
2.0 Turbo 200 ch Super Auto.	11	M	1 901	45 300
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto.	NC	M	12 012	57 500
Quadrifoglio	41	M	30 000	88 900
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	8	M	125	43 500
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M	125	45 900
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	M	1 629	57 000
Surcoût Sprint : Super + 4 400 €				
Surcoût Ti : Sprint + 3 000 €				
STELVIO				
2.0T 200 ch Super Q4 Auto.	12	M	18 905	51 600
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	M	20 396	63 200
Quadrifoglio	NC	M	30 000	98 500
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	9	M	260	47 500
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M	1 504	49 900
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	M	3 119	61 800
Surcoût Sprint : Super + 4 600 €				
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 €				

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	1 000	38 680
45 TFSI e Competition	8	B	1 000	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	1 000	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	1 000	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	5	B	6 000	42 800
40	5	B	3 000	48 700
50 S line Quattro	NC		0	65 700
Surcoût Executive : "base" + 6 800 €				
Surcoût S line : Executive + 3 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 700 €				
Surcoût Edition One : S line + 1 550 €				
NOUVEAU Q4 SPORTBACK E-TRON				
35	5	B	6 000	44 800
50 S line Quattro	NC		0	67 700
Surcoût Executive : "base" + 6 800 €				
Surcoût S line : Executive + 3 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 700 €				
Surcoût Edition One : S line + 1 550 €				
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	99 040
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	99 040
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9		0	45 620
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	125	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	71 900
55 Quattro	9		0	84 200
S	19		0	96 600
Surcoût S line : "base" + 9 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 400 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
E-TRON SPORTBACK				
50 Quattro	9		0	74 500
55 Quattro	9		0	86 800
S	19		0	99 200
Surcoût S line : "base" + 9 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 400 €				
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	6 000	39 950
S	3	B	6 000	43 550
Surcoût Edition WindMill : "base"/S + 2 850 €				
SÉRIE 1				
116i	6		0	24 850
118i	7		0	27 750
120i	9	M	150	33 750
128ti	16	M	1 172	46 550
M135i xDrive	19	M	2 544	52 950
116d	6		0	27 600
118d	7		0	30 650
120d	10		0	36 850
Surcoût Lounge : "base" + 1 750 €				
Surcoût Edition Sport : Lounge + 3 250 €				
Surcoût M Sport : Edition Sport + 3 100 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
218i Lounge	7	M	2 049	32 650
220i Lounge Auto.	10	M	1 629	38 650
M240i Auto.	22	M	8 671	55 150
M2 Competition	46	M	30 000	68 150
Surcoût Sport : Lounge + 3 650 €				
Surcoût M Sport : Sport+ 2 600 €				
SÉRIE 2 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Premiere Auto.	5	M	240	26 500
218i Premiere Auto.	7	M	240	29 800
225xe Premiere	5		0	40 650

* 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.

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	1 000	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	1 000	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 €				
NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	NC		NC	49 700
M440i xDrive	NC		NC	68 800
420d	NC		NC	52 250
Surcoût M Sport : "base" + 2 750 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10		0	57 050
M4 Compétition xDrive	NC		NC	115 550
Surcoût 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 €				
NOUVEAU X3				
xDrive20i xLine	NC		NC	49 650
M40i	NC		NC	76 900
M Competition	NC		NC	109 350
xDrive30e xLine	NC		NC	59 800
sDrive18d xLine	NC		NC	49 950
xDrive20d xLine	NC		NC	53 950
xDrive30d xLine	NC		NC	60 650
M40d	NC		NC	75 900
iX3 Inspiring	7		0	69 950
Surcoût M Sport : xLine + 6 000 €				
Surcoût Impressive : Inspiring + 6 400 €				

NOUVEAU X4				
xDrive30i xLine	NC		NC	59 500
M40i	NC		NC	79 650
M Competition	NC		NC	111 650
xDrive20d xLine	NC		NC	57 800
xDrive30d xLine	Nc		NC	64 500
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €				
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 Saint James : Shine + 600 €				
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	6 000	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	1 000	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	1 000	39 750
e-Hybrid 245 ch	8	B	1 000	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	M	240	33 050
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M	10 980	44 670
e-Hybrid 204 ch	8	B	1 000	41 150
e-Hybrid 245 ch VZ	8	B	1 000	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	6 000	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	1 000	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

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 €			

* 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.

500C (CABRIOLET)
Surcoût : berline + 2 800 €

ABARTH 595C
Surcoût : berline + 2 500 €

500 E

Action	4	B	6 000	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	1 000	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	6 000	35 090
153 ch Advance 16"	4	B	6 000	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	4		0	15 950
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Intuitive	5		0	20 000
N	11	M	1 276	27 800
Surcoût Intuitive : Initia + 2 150 €				
Surcoût N Line Michel Vaillant : Intuitive + 2 300 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 300 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €				
NOUVEAU BAYON				
1.2 84 ch Initia	NC		NC	17 850
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Initia	NC		NC	20 150
Surcoût Intuitive : Initia + 2 150 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 300 €				
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 136 ch Intuitive	2	B	6 000	35 100
Electric 204 ch Intuitive	3	B	6 000	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	1 000	32 900
Electric Intuitive	1	B	6 000	35 200
Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €				
Surcoût Executive : Creative + 1 950 €				
NOUVELLE IONIQ 5				
170 ch Intuitive	3	B	6 000	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	34 300
Plug-in 265 ch Creative HTrac	NC	B	1 000	44 100
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative DCT	7	M	190	38 000
Surcoût Creative : Intuitive + 3 900 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 0 €				
NEXO				
Executive	1	B	2 000	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 GABRIOLET				
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	1 000	38 700
1.3 GSE T4 240 ch 4xe Trailhawk	10	B	1 000	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	1 000	42 700
4xe 240 ch Trailhawk	NC	B	1 000	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	16		0	68 200
Surcoût Overland : Sahara + 3 250 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 1 500 €				
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	6 000	36 090
204 ch Motion	1	B	6 000	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	1 000	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	1 000	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	1 000	36 190
e-Niro 136 ch Motion	1	B	6 000	37 100
e-Niro 204 ch Motion	1	B	6 000	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 €				
NOUVELLE EV6				
229 ch Active	NC	B	3 000	47 990
325 ch Active	NC	B	3 000	51 990
GT	NC		0	66 990
Surcoût Design : Active + 3 800 €				
Surcoût GT-line : Design + 4 000 €				
SORENTO				
Eco plug-in Motion	10	B	1 000	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	1 000	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	91 990
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	127 490
500h Executive	19	M	7 086	117 490
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €				
LC CABRIOLET				
500 Sport+	35	M	30 000	133 490

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	6 000	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	1 000	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	1 000	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	1 000	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 €				

* 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.

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	1 000	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 €				

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 €				

NOUVELLE CLASSE C

200 Avantgarde	NC	M	260	49 550
220 d Avantgarde	NC		0	52 950
Surcoût AMG Line : Avantgarde + 2 950 €				

NOUVELLE CLASSE C BREAK

Surcoût : berline + 1 500 €

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 6 000	29 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €			
NOUVEL EHS			
Hybride Rechargeable Comfort	NC	B 1 000	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 6 000	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 1 000	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 1 000	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 6 000	32 900
217 ch Acenta	6	B 6 000	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 6 000	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	6 000	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 Edition	6		0	23 550
1.2 Turbo 145 ch Ultimate	8		0	33 350
1.4 Turbo 145 ch Ultimate Auto.	8		0	33 050
1.5 Diesel 105 ch Edition	5		0	25 900
1.5 Diesel 122 ch Edition	6		0	26 700
Surcoût Design & Tech : Edition - 750 €				
Surcoût Ultimate : Edition + 5 200 €				

ASTRA SPORTS TOURER

Surcoût : berline + 1 450 €

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	1 000	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 (5 PORTES)			
1.0 VTi 72 Like	4	0	12 600
Surcoût Active : Like + 1 850 €			
Surcoût Style : Active + 600 €			
Surcoût Allure : Active + 1 450 €			
Surcoût Collection : Allure + 1 000 €			
208			
1.2 PureTech 75 ch Like	4	0	16 200
1.2 PureTech 100 ch Style	5	0	20 150
1.2 PureTech 130 ch GT Auto.	7	0	27 400
1.5 BlueHDi 100 ch Like	5	0	18 900
e Active	4	B 6 000	32 700
Surcoût Active : Like + 1 700 €			
Surcoût Style : Active + 1 050 €			
Surcoût Allure : Active + 1 900 €			
Surcoût Roadtrip : Allure + 1 700 €			
Surcoût GT : Allure + 2 800 €			
Surcoût GT Pack : GT + 1 000 €			
2008			
1.2 PureTech 100 ch Active	6	0	22 700
1.2 PureTech 130 ch Active	6	0	24 500
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M 230	32 400
1.5 BlueHDi 110 ch Active	5	0	24 700
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6	0	29 800
e Active	4	B 6 000	36 800
Surcoût Style : Active + 1 100 €			
Surcoût Allure : Active + 1 900 €			
Surcoût Roadtrip : Allure + 1 600 €			
Surcoût GT : Allure + 2 800 €			
Surcoût GT Pack : GT + 1 100 €			

NOUVELLE 308

1.2 PureTech 110 ch Active Pack	6		0	24 800
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7		0	26 200
PHEV 180 ch Active Pack	6	B	1 000	36 800
PHEV 225 ch GT	10	B	1 000	43 300
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7		0	28 700

Surcoût Allure : Active Pack + 2 000 €
Surcoût Allure Pack : Allure + 800 €
Surcoût GT : Allure Pack + 2 000 €
Surcoût GT Pack : GT + 1 600 €

3008

1.2 PureTech 130 ch Active	7	M	210	31 450
HYbrid 225 ch Allure	10	B	1 000	45 500
HYbrid4 300 ch Allure	11		0	51 000
1.5 BlueHDi 130 ch Active	7		0	33 850

Surcoût Style : Active + 700 €
Surcoût Allure : Active + 2 900 €
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.	7		0	35 950
HYbrid 225 ch Allure Pack	8	B	1 000	47 050
Peugeot Sport Engineered	NC		0	67 100
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	6		0	37 950

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 COUPÉ

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	6 000	32 500
R135 Zen	1	B	6 000	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	1 000	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	1 000	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	1 000	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 TSI 190 ch Xperience DSG 4Drive	10	M	6 375	39 070
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	1 000	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	6		NC	21 250
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 140
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	NC		NC	24 180

Surcoût Young Edition : Active - 550 €
Surcoût Ambition : Active + 2 440 €
Surcoût Scoutline : Ambition + 2 030 €
Surcoût Style : Scoutline + 1 260 €
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 870 €

SCALA

1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 330
1.0 TSI EVO 110 ch Active	6		0	21 330
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 170
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	NC		NC	24 180

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

KAROQ

1.0 TSI 110 ch Ambition	6		0	27 740
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	29 750
2.0 TDI 116 ch Ambition	6		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	6 000	36 050
60	5	B	6 000	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	22 960
1.0 TSI mHEV e-Tec 110 ch Ambition DSG	6		0	26 840
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	26 530
2.0 TSI 190 ch Sportline 4x4 DSG	NC		NC	36 750
2.0 TSI 245 ch RS	14	M	400	38 590
1.4 TSI PHEV iV 204 ch Ambition	8	B	1 000	36 320
1.4 TSI PHEV iV 245 ch RS	8	B	1 000	42 880
2.0 TDI 116 ch Active	6		0	26 210
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		NC	29 170
2.0 TDI 200 ch RS DSG	NC		NC	40 190
1.5 TGI G-Tec 131 ch Ambition DSG	NC		NC	30 140

Surcoût Ambition : Active + 1 480 €
Surcoût Sportline : Ambition + 5 210 €
Surcoût Style : Ambition + 4 490 €

OCTAVIA COMBI

Surcoût : berline + 1 100 €

OCTAVIA SCOUT

1.5 TSI ACT MHEV E-Tec DSG	8		NC	35 320
2.0 TSI 190 ch 4x4 DSG	NC		NC	39 250
2.0 TDI 150 ch 4x4 DSG	NC		NC	39 760
2.0 TDI 200 ch DSG	11		NC	41 200

NOUVEAU KODIAQ

1.5 TSI ACT 150 ch Active	NC		NC	29 980
RS	NC		NC	50 630
2.0 TDI 150 ch Active DSG	NC		NC	36 710
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	NC		NC	47 400

Surcoût Ambition : Active + 2 650 €
Surcoût Style : Ambition + 4 440 €
Surcoût Sportline : Style + 1 340 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 140 €

SUPERB

1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	125	37 970
2.0 TSI 280 ch Sportline DSG 4x4	NC		NC	49 380
iV Style	8	B	1 000	44 610
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	41 730
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC		0	43 730

Surcoût Sportline : Style + 4 040 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 690 €

SUPERB COMBI

Surcoût : berline + 1 100 €

SUPERB SCOUT

2.0 TDI 150 ch DSG	8		0	44 110
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	230	46 110

* 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.

SMART

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FORTWO				
EQ Passion	NC	B	6 000	26 750
Surcoût Prime : Passion + 2 000 €				
FORTWO CABRIO				
Surcoût : Coupé + 3 300 €				
FORFOUR				
EQ Passion	NC	B	6 000	27 600
Surcoût Prime : Passion + 2 350 €				

SSANGYONG

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

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" : 1re 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-night : x-look + 750 €				
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	1 000	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	2 000	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	15 000
GTI	6		0	19 690
e-Up! 2.0	2	B	6 000	23 740
1.0 GNV 68 ch Lounge	4		0	17 725
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	26 840
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	260	29 020
R	19	M	10 488	49 380
2.0 TDI 115 ch Lounge	6	M	150	30 760
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M	210	32 750
Surcoût Active : Lounge + 1 550 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 730 €				
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 150 €				
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	1 000	40 710
GTE	8	B	1 000	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	28 635
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6		0	31 335
1.5 TSI 130 ch Life	7		0	30 275
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7		0	32 975
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8		0	37 115
2.0 TDI 115 ch Life	6		0	32 470
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8		0	36 500
Surcoût Style : Life + 2 890 €				
Surcoût R-Line : Style + 485 €				
NOUVELLE GOLF ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG 4Motion	11	M	360	45 790
ID.3				
Pure Performance 150 ch	5	B	6 000	34 220
Pro 145 ch	5	B	6 000	37 790
Pro Performance 204 ch	5	B	6 000	39 290
Pro S 204 ch	5	B	3 000	42 920
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	1 000	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	5	B	6 000	39 900
Pure Performance 170 ch	5	B	6 000	41 400
Pro Performance 204 ch	5	B	3 000	47 500
GTX	5	B	3 000	52 450
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				
1.5 TSI 114 ch	6	M	310	27 900
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 Life : "base" + 2 800 €				
Surcoût Style : Life + 3 050 €				

VOLVO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
XC40				
T2 Momentum Essentiel	7	M	1 172	30 250
T3 Momentum Geartronic	9	M	2 205	36 250
B4 R-Design	11	M	1 629	44 600
Recharge T4 R-Design	7	B	1 000	50 100
Recharge T5 R-Design	10		0	51 600
Recharge Twin Plus	12	B	3 000	58 490
Surcoût Momentum : Momentum Essentiel + 1 750 €				
Surcoût R-Design : Momentum + 4 600 €				
Surcoût Inscription : Momentum + 4 300 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 500 €				
Surcoût Pro : Plus + 4 000 €				
NOUVEAU C40				
Recharge Twin First Edition	12		0	62 250
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
B4 Diesel R-Design	11	M	280	52 300
Surcoût Inscription : R-Design + 250 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 100 €				
V60 CROSS COUNTRY				
B4 Diesel Pro	11	M	1 074	56 000
XC60				
B4 essence 197 ch R-Design	11	M	2 918	54 030
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
B4 Diesel 197 ch Momentum AWD	11	M	1 629	49 630
B5 Diesel 235 ch R-Design AWD	13	M	2 370	62 830
Surcoût R-Design : Momentum + 6 450 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 850 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 100 €				
V90				
Recharge T8 R-Design AWD	19		0	81 200
B4 Diesel R-Design	11	M	360	63 250
B5 Diesel R-Design AWD	13	M	898	69 950
Surcoût Inscription : R-Design + 100 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 050 €				
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 €				

NOUVEAU

À LIRE AVEC PLAISIR SANS MODÉRATION !

L'abus d'alcool est dangereux pour la santé.

EN VENTE ACTUELLEMENT

Chez votre marchand de journaux

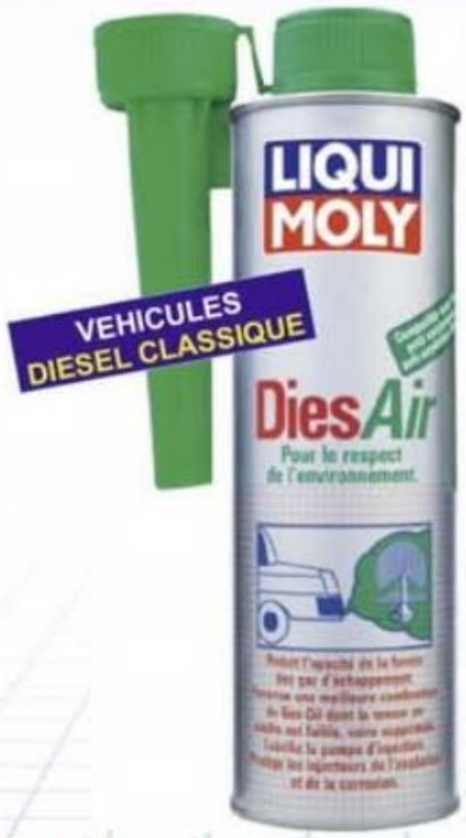
MARCHÉS DIRECTS

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

Pourquoi mon moteur s'encrasse

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



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

LIQUI MOLY
Le propre de votre moteur

® Copyright Liqui Moly toute reproduction même partielle est interdite

HONDA

Nouvelles
JAZZ
e:HEV HYBRID
L'hybride, les sensations en plus

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 CO2 /km - Jazz Crosstar e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive Bi-Ton 4,8 l/100 km et 110 g de CO2 /km.[2]

Honda e:TECHNOLOGY

Découvrez les sensations des nouvelles Jazz Hybrid et Jazz Crosstar Hybrid en réservant votre essai sur auto.honda.fr

[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** : 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 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 4679.48 €** 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 31/07/2021 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/100 km et de 102 g à 110 g de CO2 /km.**

VOTRE RÉSEAU HONDA ÎLE-DE-FRANCE

JAPAUTO
75 · PARIS 16
Murat
01 53 84 20 30

JAPAUTO
75 · PARIS 16
Grande Armée
01 45 00 14 51

DPL MELUN AUTO
77 · VERT-SAINT-DENIS
01 64 14 49 90

DPL MAREUIL AUTO
77 · MAREUIL-LÈS-MEAUX
01 60 24 76 35

INTERNATIONAL AUTOMOBILES
78 · VERSAILLES
01 39 07 24 00

COURTOIS AUTOMOBILES
78 · CHAMBOURCY
01 71 52 11 00

GARAGE DU CLOS
91 · LINAS
01 69 80 72 80

GARAGE DU CLOS
91 · VILLEBON-SUR-YVETTE
01 69 31 55 00

JAPAUTO
92 · COURBEVOIE
01 41 88 30 30

SAINT MAUR AUTO NATION
94 · SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS
01 48 83 08 68

COURTOIS AUTOMOBILES
95 · SAINT-OUEN-L'AUMÔNE
01 34 32 33 00

www.honda.fr

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1089
du 12 août 2021

FLORIAN GROUT

1er Essai : Hyundai Ionic 5

De l'actuelle Ionic, elle ne garde que le nom. Look original un brin néorétro, présentation spectaculaire, habitacle spacieux et bien sûr technos actuelles à commencer par un moteur électrique. La Ionic 5 est-elle aussi étonnante à conduire qu'à regarder ? Réponse avec notre 1er essai.

Essai : Renault Arkana E-Tech

Certains pensaient qu'il aurait les honneurs de l'hybride rechargeable. Perdu ! L'Arkana, qui boude aussi le diesel, se contente de la technologie hybride simple de la version E-Tech 145 ch de la Clio. De quoi déjà se montrer plus vertueux ? C'est que ce que nous sommes allés vérifier.

ADRIEN CORTESI

NICOLAS SOLER

Face-à-face Mercedes Classe C Vs BMW Série 3

Elle a étonné et enthousiasmé notre essayeur Romain Vannier en version essence *(lire p. 40)*. Remet-elle les pendules à l'heure en diesel face à la référence du moment, la 320d ? Pas de temps à perdre. Cyril Biotteau tranchera la question.

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)
A participé à ce numéro : Jacqueline Voyant

DIRECTION ÉDITION
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

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

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

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

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

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

FABRICATION
Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat
Directrice de la fabrication : Isabel Delanoy
Chefs de fabrication : Alexia Froment (01 41 33 50 53), Valérie Brunehaut (01 41 33 48 42)
Responsable service prépresse : Sylvain Boularand (01 41 33 29 88) **Adjoint responsable service prépresse:** Christophe Guérin (01 41 33 49 19)
Imprimeur : 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 : juillet 2021
Prix de vente : 3,90 €
Date de parution : 15 juillet 2021
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

ACPM

Vivez le progrès.

Nouvelle Audi Q4 e-tron
100 % électrique

Le futur nous anime.

Audi Vorsprung durch Technik

Audi.fr

Gamme Audi Q4 e-tron : consommation mini/maxi en cycle mixte (kWh/100 km)* : 173 - 212. Émissions CO2 (g/km) : 0 en phase de roulage. « Tarif » au 22/04/2021 avec mise à jour au 06/05/2021. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. * Selon configuration. Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Audi Paris
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 Paris
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 St-Thibault-des-Vignes
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 St-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

SOPHISTICATION INTENSE

A110 LÉGENDE GT 2021

ALPINE

Nouvelle Alpine A110 Légende GT 2021 : consommations mixtes WLTP (l/100km) : 6,8 - 7. Émissions de CO_2 WLTP (g/km) : 153 - 158. Gamme Alpine A110 : consommations mixtes WLTP (l/100 km) : 6,7 - 7. Émissions de CO_2 WLTP (g/km) : 152 - 158. Plus d'informations sur **www.alpinecars.com**