

SEP M  
TOP  
ventes

Du 12 au 25 août 2021

Tous les plaisirs de l'automobile

# l'auto-journal

N°1089



## NOUVELLE RENAULT 4

Attention,  
la 4L est de retour. Vraiment!



ALFA ROMEO  
GIULIETTA



FERRARI  
PUROSANGUE

LANCIA DELTA



DOSSIER SPÉCIAL

Le nouveau souffle  
des italiennes

ESSAIS

RENAULT ARKANA HYBRIDE

Tout pour plaire?



MERCEDES C 220 D / BMW 320D

Match au sommet  
de l'agrément de conduite



HYUNDAI IONIQ 5

La coréenne  
qui fait trembler  
Tesla



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

L 14595 - 1089 - F: 3,90 €





# BMW SÉRIE 1 ÉDITION M DESIGN. DÈS 295 €/MOIS.\*



AVEC MAJORATION DU 1<sup>ER</sup> LOYER DE 2 600 €.   
ENTRETIEN\*\* ET EXTENSION DE GARANTIE INCLUS.

\*Exemple pour une BMW 116i M Design. 36 loyers linéaires de 294,92 €/mois, avec majoration du premier loyer de 2558,92 €. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000km incluant entretien\*\* et extension de garantie. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une BMW 116i M Design dans les concessions BMW participantes jusqu'au 30/09/2021 et sous réserve d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles 343 606 448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07 008 883. Consommation mixte combinée : 5,7 - 6,5 l/100 km.





CO<sub>2</sub> combinée : 129 - 150 g/km - Norme WLTP. Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour ceux-ci (WLTP) de sorte que la mesure de la consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> est plus réaliste que celle de l'ex procédure NEDC. \*\*Hors pièces d'usure. Modèle présenté : BMW 116i M Design avec options à 355 €/mois avec majoration du premier loyer de 3 300 €.



# DÉVOILEZ VOTRE CARACTÈRE ELECTRIC.\*



MINI ELECTRIC

À PARTIR DE **325 €/MOIS.**<sup>(1)</sup> SANS AUCUN APPORT.  
ENTRETIEN INCLUS.<sup>(2)</sup>



\*Électrique, exactement comme la nouvelle MINI Electric !

<sup>(1)</sup> Exemple pour une MINI COOPER SE Edition Camden. 36 loyers linéaires : 324,99 €/mois.

Après déduction du bonus écologique de 6000 €, sous réserve d'éligibilité conformément au décret en vigueur.

Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30000 km incluant Entretien<sup>(2)</sup>, extension de garantie et assurance DI+. Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'une MINI COOPER SE Edition Camden jusqu'au 31/12/2021 dans les MINI Stores participants. Sous réserve d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles 343606448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07008883. Consommation mixte combinée : 01/100 km. CO<sub>2</sub> combinée : 0g/km - Norme WLTP. Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. La Protection Personnelle DI+ est un contrat d'assurance souscrit auprès d'Allianz Vie, Entreprise régie par le Code des assurances, Société anonyme au capital de 643.054.425 euros, Siège social : 1 cours Michelet - CS 30051 - 92076 Paris La Défense Cedex, 340234962 R.C.S. Nanterre. <sup>(2)</sup> Hors pièces d'usure.





Renault 4 fourgonnette / P. 22



Alfa Romeo Palade / P. 14



Land Rover Range Rover Evoque / P. 58



Hyundai Ioniq 5 / P. 40

## SOMMAIRE

### Découvrir

10 Le futur de l'Italie automobile

**Alfa Romeo** Tonale, Giulietta et Palade

**Lancia** Delta

**Fiat** Centoventi

**Ferrari** Purosangue

20 **Renault 4** Projet "4ever"

24 **BMW iX**

27 **Volkswagen Taigo**

28 **Ineos Grenadier**

### Comprendre

32 **Assurance**: pourquoi ça n'a pas baissé

### Conduire

40 **Hyundai Ioniq 5** HTRAC 306 ch/73 kWh

46 **Renault Arkana** E-Tech 145 ch

50 **Mercedes Classe C** 220 d 200 ch/

**BMW Série 3** 320d 190 ch

58 **Land Rover Range Rover Evoque** P200

Flexfuel MHEV 200 ch

62 **Alfa Romeo Giulia** GTAm 540 ch

64 **Skoda Kodiaq** 1.5 TSI 150 ch

68 **Mercedes EQA** 250 190 ch/

**Skoda Enyaq iV** Version 80 204 ch/

**Volkswagen ID.4** 204 ch

76 Les Experts: **Hyundai Santa Fe** 1.6 T-GDI

Hybrid 230 ch

78 **Lamborghini Huracán** Evo 640 ch

83 Le chef des essais vous répond

### Vibrer

84 **Reportage**: avec l'équipe synthèse clients Peugeot

90 **24 Heures du Mans**: place aux Hypercars!

92 Rétro: **Audi 90 Quattro** (1985)

### S'offrir

96 Configurateur: **Renault Kangoo**

100 Occasion: **DS 3 Crossback**

103 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves

111 Les professionnels s'affichent

Les petites annonces



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

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

Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec Sport Auto n° 715.



Renault Arkana / P. 46



BMW iX / P. 24



Les tests clients de la future Peugeot 308 SW / P. 84



Lamborghini Huracán / P. 78



Mercedes EQA/Skoda Enyaq iV/Volkswagen ID.4 / P. 68



# Une petite pause suffit pour recharger ses batteries. Et les vôtres.

## — Nouveau ID.4 —

À PARTIR DE  
**299 €/MOIS<sup>(1)</sup>**

**1<sup>er</sup> LOYER 4 000 €**  
Aide à la reprise et bonus  
écologique déduits



Volkswagen way to  
**ZERO**

Le SUV 100 % électrique.  
Rien ne vous retient.



Way to Zero = vers une mobilité neutre en carbone d'ici 2050. Tout le programme sur [vw.fr/waytozero](http://vw.fr/waytozero)

**Location Longue Durée sur 37 mois. 1<sup>er</sup> loyer de 4 000 €, après déduction du bonus écologique de 6 000 € et de l'offre d'aide à la reprise de 1 500 € suivi de 36 loyers de 299 €. Offre valable du 20/07/2021 au 31/08/2021.**

**Modèle présenté :** Nouveau ID.4 Pro Performance avec options peinture métallisée 'Bleu crépuscule', pack 'Style' extérieur 'Argent' et toit noir, jantes en alliage léger 21" 'Narvik', pack 'Design Plus', pack 'Infotainment Plus' et pack 'Assistance Plus'. 1<sup>er</sup> loyer de 10 000 € ramené à 4 000 € après déduction du bonus écologique de **6 000 €** suivi de 36 loyers de **804 €**. (1) Exemple pour un Nouveau ID.4 Pure neuf en Location Longue Durée pour 30 000 km maximum. Location Longue Durée sur 37 mois. 1<sup>er</sup> loyer de 10 000 € ramené à 4 000 € après déduction du bonus écologique de **6 000 €** (sous réserve d'éligibilité voir conditions sur [service-public.fr](http://service-public.fr)), suivi de 36 loyers de 299 €. Déduction faite de l'offre d'aide à la reprise Volkswagen allant jusqu'à 1 500 € en plus de la valeur estimée de votre véhicule. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 20/07/2021 et le 31/08/2021 et immatriculation avant le 30/09/2021**, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 ([orias.fr](http://orias.fr)). Cumulable à la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur [service-public.fr](http://service-public.fr)). Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le loyer du véhicule.

**Cycles mixtes Nouveau ID.4 Pure (kWh/100 km) WLTP : 16,7-18,1. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 20/05/2021, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.** Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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



## STELLANTIS: REMETTRE DE L'ORDRE DANS LES FLEURONS ITALIENS



**ABONNEZ-VOUS!**

Retrouvez toutes nos offres p. 102 et sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)

CLÉMENT CHOULOT



### FORZA ITALIA

9,80 s! Ce n'est pas le 0 à 100 km/h de la très séduisante Renault 4ever, prévue en 2024, mais plutôt le temps réalisé à Tokyo sur l'épreuve reine du 100 m par Lamont Marcell Jacobs, nouveau champion olympique né au Texas d'une mère italienne. Un exploit qui s'ajoute à celui de Gianmarco Tamberi au saut en hauteur ou encore à celui de la Squadra azzura lors du dernier championnat d'Europe de football. L'Italie avait besoin de renouer avec la victoire. Elle l'a fait. Avec l'art et la manière.

L'Italie automobile n'en est certes pas encore là. Mais le plan produit dévoilé par Stellantis pourrait porter rapidement ses fruits. Relancer Alfa Romeo, ressusciter Lancia et repositionner Fiat : voici les trois principaux piliers de ce projet d'envergure. Pour Alfa, l'opération semble a priori aisée. Jean-Philippe Imparato, ancien patron de Peugeot, sait qu'il ne faut pas grand-chose pour faire vibrer le cœur de la Biscione. La réussite du challenge de Jean-Pierre Ploué, qui a pris en direct la tête du design Lancia, demandera sans doute un peu plus de temps. Avant d'imaginer le retour des grandes appellations Lancia (Aurelia, Delta, Fulvia...), il devra imaginer une véritable gamme, cohérente, luxueuse et innovante. Avec, comme première pierre de cet édifice, la remplaçante de l'Ypsilon, vendue aujourd'hui uniquement en Italie. L'avenir de Fiat semble, lui, clairement tracé. Il s'agit d'accompagner la marque vers la mobilité électrique jusqu'à l'abandon des moteurs thermiques lorsque le prix des batteries le permettra. Mais l'Italie, c'est aussi Ferrari. Si la plus célèbre des marques italiennes ne doit rien à Stellantis, elle doit relever le défi de l'hybridation, avec ou sans réduction de la cylindrée de ses moteurs thermiques, et du passage vers le 100 % électrique. Un travail qui devrait porter ses premiers fruits d'ici peu et qui laissera sans aucun doute aussi quelques traces d'ADN dans les veines du plus luxueux blason de Stellantis, Maserati.

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

G. L'Hospital

### ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Quand donc arrêterez-vous de faire la promotion des voitures électriques dans *L'Auto-Journal*, où on en parle sur pratiquement toutes les pages? Quand donc arrêterez-vous de promouvoir les batteries chinoises que le gouvernement français subventionne au détriment de nos usines, alors qu'il prétend vouloir réindustrialiser la France? Quand aurez-vous le courage de dire à vos lecteurs que le diesel moderne est subventionné au Japon car émettant moins de CO<sub>2</sub> que l'essence? Quand comprendrez-vous que le CO<sub>2</sub> n'est pas un gaz polluant mais un gaz vital?

**Richard Boulanger**

Ioniq 5, VW ID.4, Mercedes EQA... J'ai peur qu'une fois encore, certaines pages de *L'Auto-Journal* vous agacent. Je vous invite aussi à lire les essais des Range Rover Evoque Flexfuel, Mercedes C 220 d, Alfa Giulia GTAm ou Lamborghini Huracán pour noter que nous cherchons toujours à garder le juste équilibre.

Dans votre dernier numéro, vous essayez une Mercedes C 200 dont le prix catalogue s'établit à 52 500 €. Le prix du modèle que vous testez est de 68 298 €, soit un supplément d'environ 16 000 €. Je doute beaucoup que le bilan global (4 étoiles) ne soit pas biaisé par toutes les options qui équipent la voiture. À ce sujet, il serait bon aussi de préciser quelles sont les options dont sont équipées les voitures que vous essayez. **J.S.**

Il est vrai que parmi les nombreuses options du modèle, certaines doivent modifier l'agrément ou le confort de la voiture et donc, ne sont sans doute pas neutres au moment du verdict. Ce qui n'empêche en général pas l'essayeur de mentionner le nombre et le prix – quelquefois – faramineux de certaines options. Toutes les lister est une très bonne idée, mais il nous faudrait revoir totalement le format de notre fiche technique. Surtout pour les premium allemands...



ON A AIMÉ,  
CETTE QUINZAINE







# MÉDAILLE D'OR POUR OCON ET ALPINE!

Ce 1<sup>er</sup> août 2021 restera longtemps gravé dans la mémoire des fans français de Formule 1 ! Quelques mois après la victoire surprise de Pierre Gasly à Monza, c'est Esteban Ocon (24 ans) qui est devenu le 14<sup>e</sup> pilote français à remporter un grand prix. Qui plus est, c'est au volant d'une Alpine bleue de France que le Normand a réalisé cette prouesse à Budapest, rappelant le jour de gloire vécu par Olivier Panis et Ligier à Monaco, en 1996, et d'autres avant lui. Certes, le malheureux "strike" effectué par Bottas sous la pluie au premier virage a un peu aidé, mais Ocon a ensuite su produire un sans-faute et résister à la pression du quadruple champion du monde Sebastian Vettel. On en redemande !





Alfa Romeo **Tonale** p. 12

Lancia **Delta** p. 16



# RENAISSANCES EN VUE!

Fiat, Abarth, Alfa Romeo, Lancia et Maserati font désormais partie du groupe Stellantis. Seule Ferrari échappe à ce regroupement. Pour autant, la renaissance de ces marques se fera en Italie, afin qu'elles conservent l'ADN qui, hier, a bâti leur image.

Par Christophe Bonnaud

Fiat Centoventi P. 18

L'Italie automobile est un univers à part, avec une histoire puissante. Celle de la création pure et audacieuse, avec des carrossiers qui évoquent l'art et le design : Pininfarina, Bertone, Italdesign, Zagato et tant d'autres. C'est aussi le pays qui a donné naissance à des designers de renom : Giorgetto Giugiaro, Marcello Gandini, Aldo Brovarone... L'Italie automobile, ce sont des marques dont l'aura rayonne encore fortement, même si certaines d'entre elles souffrent terriblement aujourd'hui. Ces marques, c'est Fiat et sa division sportive Abarth, c'est la passion du sport avec Alfa Romeo, celle du luxe, de la prestance et d'un passé sportif avec Lancia. Et que serait l'Italie sans Ferrari? Ferrari et la F1, Ferrari et l'Endurance, et maintenant Ferrari avec une

gamme riche qui va s'aventurer sur le marché des crossovers. Les autres grands labels italiens (incluons évidemment Maserati) sont passés dans le giron du groupe Stellantis. Désormais, une pincée de bleu-blanc-rouge, en étroite collaboration avec les équipes en place à Turin, va redynamiser cette industrie et redonner des couleurs à la région du Piémont et à Turin, où plus d'un tiers des 5 500 entreprises de la filière automobile sont implantées. La tâche reste cependant gigantesque et ardue, car les ventes de Fiat reposent essentiellement sur ses 500 ou Panda, Lancia ne vit que de l'Ypsilon sur ses terres latines, et Alfa Romeo a tardé à prendre le chemin profitable des crossovers. Le groupe français qui a fusionné avec Fiat Chrysler Automobiles pour former Stellantis est coutumier des sauvetages improbables. À commencer par le sien, en 2014, après qu'il a annoncé 5 milliards d'euros de pertes pour 2012. Puis celui d'Opel en 2017. Une grande partie de l'Italie automobile prie désormais pour que cette série de renaissances perdure.

Ferrari Purosangue P. 19



# Alfa Romeo

## PRIORITÉ À LA QUALITÉ!

La marque Alfa Romeo n'a pas besoin d'être réinventée, mais remaniée. L'arrivée de deux crossovers va certainement booster les ventes. À condition que la qualité se rapproche, voire dépasse, celle de la concurrence. Tout est fait pour...

**L**e centre de design regroupant les marques italiennes de Stellantis est implanté au cœur de l'ancien site industriel de Mirafiori, réhabilité en 2007. Sur plus de 30 000 m<sup>2</sup>, ce bâtiment accueille une nouvelle organisation par marque, avec un studio de design et un responsable de style pour chacune d'elles. C'est ici que sont dessinées les futures Alfa Romeo. La marque milanaise retrouve son aura, un nouveau patron en la personne de Jean-Philippe Imparato

(ex-patron de Peugeot) et un nouveau directeur du design, Alejandro Mesonero. Tout est en place pour raviver le mythe de la Biscione, mais avant de bénéficier de la force de frappe du groupe Stellantis, Jean-Philippe Imparato doit réussir le lancement de trois projets dont deux crossovers qui étaient dans les tuyaux à son arrivée : le Tonale, sur le segment des SUV compacts ; le Palade, sur celui des SUV urbains ; et la future berline compacte Giulietta, qui reste à imaginer.

*Le crossover Tonale arrivera en juin 2022 avec une exigence de qualité imposée par la nouvelle direction.*



**Alejandro Mesonero,**  
directeur design Alfa Romeo en  
provenance du groupe  
Volkswagen (Seat-Cupra)  
et Renault (Dacia).

*La Giulietta bénéficiera de la plate-forme des DS 4 et Peugeot 308 ainsi que d'une belle offre de moteurs électriques !*





# Tonale

Pour le Tonale, le temps semble interminable depuis la présentation du concept-car en 2019. Annoncée pour le début d'année 2021, sa commercialisation devrait finalement avoir lieu en juin 2022. Développé sur la plate-forme de la seconde génération de la Jeep Compass, le Tonale bénéficiera d'une hybridation rechargeable, grâce à une machine électrique implantée



sur le train arrière, couplée au moteur thermique d'une puissance de 250 ch logé sous le capot avant. Cette architecture offrira 50 km d'autonomie en 100 % électrique et les quatre roues motrices. Si cette Alfa Romeo tarde à être exposée dans les concessions, c'est que Stellantis veut faire de cette marque, qui a fêté ses 110 ans en 2020, une icône du groupe. Pas question dès lors de prêter le flanc à la critique. Si techniquement la messe est dite depuis le gel du projet, industriellement, Alfa Romeo veut monter de plusieurs crans les critères de qualité et les porter au niveau des références en place ! Décaler la date de commercialisation pour élever le niveau de qualité est une preuve de l'engagement et de la volonté de réussite de la marque italienne. Ainsi, le 13 juillet dernier, le patron d'Alfa Romeo est allé retrouver plus d'une centaine de fournisseurs au cœur même de l'usine à Pomigliano d'Arco, pour présenter les objectifs exigés par Stellantis. Il a alors déclaré que *"nos fournisseurs sont les compagnons d'un voyage qui a pour destination le premier modèle électrifié de la marque et qui doit disposer de l'ADN authentique Alfa Romeo, et des plus hauts standards de qualité"*.



ILLUSTRATIONS : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

# Giulietta

Elle est à l'étude et pour elle, rien n'est trop beau ! La future plate-forme STLA Medium typée pour le pôle premium du groupe lui sera offerte sur un plateau. Les architectes Alfa pourraient même s'offrir des modifications de structure spécifiques ! La Giulietta sera le pendant de la DS 4 et de la future Lancia Delta, mais contrairement à ses deux cousines, elle sera en mesure de pousser plus loin le curseur de la performance. Elle pourra ainsi puiser dans le portefeuille des nouvelles machines électriques disponibles dans la future offre de Stellantis à partir de 2023 : les EDM#1, 2 et 3. Celles-ci offriront un panel de puissances de 95 à 450 ch. Certes, cette dernière frontière des plus de 400 ch sera plutôt réservée aux muscle cars étudiées dans la branche américaine de Stellantis, mais rien n'interdira à Alfa Romeo de retenir des puissances en phase avec son ADN historique. La Giulietta bénéficiera de grandes roues, comme la DS, pour réjouir les designers, et pourrait apparaître dès 2024. Ajoutons qu'elle sera disponible avec un ou deux moteurs électriques et donc en deux ou quatre roues motrices. Le Quadrifoglio frétille déjà !



# Palade

**R**eprendre un projet en cours comme le Tonale est bien évidemment contraignant pour la nouvelle direction d'Alfa Romeo qui doit faire avec un programme pratiquement gelé avant son arrivée. Ce n'est pas le cas du "petit" crossover Palade qui, dès le départ, a été pensé sur la plate-forme de l'ex-groupe PSA, la CMP et son dérivé e-CMP. Cette

architecture déflorée par la DS 3 Crossback fait désormais les beaux jours des Peugeot 208 et 2008, de l'Opel Mokka, des Citroën C4 et de la future Jeep Renegade. Pour le petit Alfa Romeo des villes, on ne sait pas encore si la nouvelle équipe de designers menée par Alejandro Mesonero aura le temps de retoucher le projet. Mais le décalage de calendrier du Tonale impose que le constructeur italien ne soit

pas trop longtemps absent du créneau porteur des crossovers. Côté technique, si le projet est repoussé de quelques mois, le Palade pourrait bénéficier des évolutions de la plate-forme e-CMP prévues pour la fin 2022 et hériter ainsi d'une batterie plus puissante et d'une nouvelle machine électrique. Rappelons qu'aujourd'hui, le moteur électrique de cette plate-forme développe 136 ch.



*Objectif du petit crossover Palade : faire gonfler les volumes de ventes de la future gamme Alfa Romeo.*

## STLA Large La plate-forme dédiée à l'Amérique et à Alfa ?

La plate-forme STLA Large, dont le dimensionnement peut évoluer de 4,70 à 5,40 m, est principalement dédiée aux modèles américains. Cependant, rien n'empêchera Alfa Romeo d'en profiter pour de futurs grands crossovers ou berlines. Avec le moteur électrique EDM#3 dont le spectre de puissance évolue de 204 à 450 ch, on peut se mettre à rêver de la renaissance de modèles Alfa iconiques.

La marque a-t-elle le droit de revenir sur ce territoire ? Jean-Pierre Ploué, le patron du style de Stellantis (voir p. 16), nous confie "qu'on va mettre toute notre énergie pour retrouver la force d'Alfa Romeo à travers des produits et concepts qui ont fait la réputation de la marque. Jean-Philippe Imparato (le directeur d'Alfa Romeo, NDLR) l'a gravée dans son cœur, et ses origines italiennes ainsi que son enthousiasme font que je ne suis pas inquiet !" On croise donc les doigts...





SOPHISTICATION INTENSE

A110 LÉGENDE GT 2021



ALPINE

Nouvelle Alpine A110 Légende GT 2021 : consommations mixtes WLTP (l/100km) : 6,8 - 7. Émissions de CO<sub>2</sub> WLTP (g/km) : 153 - 158. Gamme Alpine A110 : consommations mixtes WLTP (l/100 km) : 6,7 - 7. Émissions de CO<sub>2</sub> WLTP (g/km) : 152 - 158. Plus d'informations sur [www.alpinecars.com](http://www.alpinecars.com)





# Lancia

## LUXUEUSE, INNOVANTE ET ÉLÉGANTE

**Des chantiers en cours chez Stellantis, celui de la reconstruction de Lancia n'est pas le moindre ! La marque ne compte plus qu'un seul modèle, l'Ypsilon, vendu seulement en Italie. Mais avant 2025, trois nouveautés devraient en assurer la pérennité.**

**P**our Jean-Pierre Ploué, le patron du design de Lancia – un poste qu'il occupe en plus de celui de patron des directeurs de style des marques Stellantis européennes\* –, la Lancia Delta "compte beaucoup dans la reconstruction de la marque. Elle porte typiquement le nom d'une silhouette qu'on pourrait développer". Sera-t-elle le premier produit de la renaissance de la marque italienne ? Pas forcément, car pour implanter durablement une marque aujourd'hui à reconstruire, il faut forcément passer par une silhouette apte à faire du volume, et donc, un crossover. Avec les nouvelles plates-formes évolutives du groupe, il est effectivement aisé d'imaginer ce type de véhicule sur le sous-châssis STLA Medium. Elle pourra s'habiller de silhouettes dont la longueur évoluerait de 4,40 à 4,80 m. Cette plate-forme 100 % électrique sera au cœur de la nouvelle stratégie d'électrification des 14 marques de Stellantis.

### L'Ypsilon remplacée

Elle bénéficiera d'un dérivé "premium" pour les trois marques européennes DS, Lancia et Alfa Romeo. Ainsi, la future Delta reposera sur cette STLA Medium version premium car, comme nous l'a expliqué Jean-Pierre Ploué, "l'ambition de Stellantis est de faire revivre Lancia en s'appuyant sur son héritage, son histoire fabuleuse et en la repositionnant là où elle mérite d'être, c'est-à-dire une marque luxueuse, innovante, élégante". Cette plate-forme qui arrivera en 2023 (le futur 3008 l'inaugurera) est créditée d'une autonomie de 700 km. On peut toutefois s'interroger sur sa présence dans le pôle premium de Stellantis aux côtés de DS et d'Alfa Romeo. La proximité de cette dernière

obligera-t-elle Lancia à oublier son passé sportif ? "Non, pas du tout, nous rassure Jean-Pierre Ploué, il n'existe aucune limitation dans ce domaine-là. Si une marque a un héritage sportif et s'il doit être revitalisé, il le sera." À ce titre, le deuxième des trois moteurs électriques inédits à l'étude chez Stellantis fournira pour la Delta des puissances de 170 à 245 ch et la Delta pourra bénéficier de deux ou quatre roues motrices. De quoi offrir un joli choix à la Delta pour des prestations dignes de son rang. Mais l'une des priorités de Lancia est également de renouveler le seul modèle encore en vente, l'Ypsilon, car les volumes de cette petite voiture sont loin d'être négligeables. Jean-Pierre Ploué confirme que "pour l'heure, l'Ypsilon est un gros succès en Italie. On va donc s'attacher à la remplacer. On a un plan produit déterminé pour chacune des marques, mais c'est évident : on ne peut pas relancer une marque avec un seul produit". Si le programme de la petite Lancia est considéré comme urgent, il pourrait reposer sur l'évolution V2 de la plate-forme actuelle e-CMP des Peugeot 208, DS 3 Crossback, Citroën C4 ou encore Opel Corsa 100 % électrique, une plate-forme attendue pour la fin de l'année prochaine.

\* Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS, Fiat Europe, Lancia, Opel, Peugeot et Vauxhall.

*L'élégance italienne incarnée par la Delta passera par la luminosité de l'habitacle, au cœur de l'ADN de la marque.*

### Lancia-DS : la guerre ?

Au sein du groupe Stellantis, Lancia rejoint Alfa Romeo et DS dans un pôle "premium". Luca Napolitano, le P.-D.G. de Lancia, est heureux d'avoir Jean-Pierre Ploué comme directeur du design de sa marque. Il sait aussi que le grand designer français a milité à son époque pour la scission entre Citroën et DS, pour embarquer cette dernière dans l'univers du premium. Or, si Alfa Romeo pourra conforter sa gamme future avec l'ADN de la sportivité et de la performance, Lancia vise le premium et va donc buter contre DS. Ces deux marques ne vont-elles pas finir par fouler le même territoire ? Jean-Pierre Ploué se veut rassurant : "Il existe une grande différence entre l'élégance française et l'élégance italienne. Bien sûr, les composants seront en partie partagés, mais certaines technologies seront réservées à une marque plutôt qu'à une autre. Et surtout, la différenciation se fera évidemment par le style, par le jeu des lignes, des volumes, des matières, des couleurs... Tout cela compte."





TE



**Jean-Pierre Ploué**, directeur du design Lancia, reste le patron des directeurs de design Stellantis Europe.



**Delta**

*Style épuré, comme la coque d'un bateau, pureté des lignes et volumes, Lancia trouvera sa place aux côtés des DS et Alfa.*



# Fiat

## RETOUR À LA SIMPLICITÉ

**S'il est une marque qui ne manque pas d'icônes, c'est bien Fiat : 500, Panda, Uno, Tipo... Le constructeur va renouer avec au moins quatre d'entre elles en 2024.**

**L**a Fabbrica Italiana Automobili Torino ne vivra bientôt plus sous le mode de la monoculture "500". Olivier François, le président de la marque italienne, a récemment mis en avant le concept Centoventi en expliquant clairement qu'il était annonciateur des Fiat de demain. Demain, c'est-à-dire en 2024, quatre nouveaux modèles 100 % électriques seront dévoilés, alors que la branche sportive Abarth basculera vers ce mode la même année. Olivier François estime que le tout-électrique pourra totalement prendre la place du thermique lorsque le prix de ces nouveaux véhicules sera redescendu au niveau de celui des thermiques, soit, d'après lui, "entre 2025 et 2030". La Fiat Concept Centoventi dévoilée au Salon de Genève en 2019 pourrait donc en 2024 se rapprocher davantage de la Panda originelle (1980) grâce à quelques gimmicks stylistiques. Elle reposera sur la plate-forme Stellantis e-CMP évoluée, et n'offrirait donc que la chaîne de traction électrique. Elle ne sera pas seule à cohabiter aux côtés de la 500 puisque

Jean-Pierre Ploué nous a confirmé qu'"on a pour cette marque un plan produit assez généreux pour faire en sorte qu'elle soit présente dans le monde entier, en Europe mais aussi dans le Mercosur (le marché commun d'Amérique du Sud, NDLR) et sur les autres marchés internationaux".



**François Leboine,** directeur design de Fiat-Abarth, vient du groupe Renault où il supervisait le design avancé.



*Centoventi*



*La plate-forme modulaire du Purosangue accepte les 2 et 4 roues motrices, l'hybridation et de... 6 à 12 cylindres!*



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

**Purosangue**

**Ferrari**

## FRANCHIR LE RUBICON

**Ferrari sera pratiquement le dernier des constructeurs sur la planète à investir le marché des crossovers à la fin de l'année prochaine. Pour autant, ce modèle inédit pourrait créer la surprise, côté motorisation...**

**E**nzo Ferrari ne voulait pas de Ferrari quatre portes. Il a rejeté le splendide concept d'une berline élégante proposée par Pininfarina en 1980, sous le nom de "Pinin". Sergio Marchionne, quant à lui, ex-patron de FCA, ne voulait pas de SUV Ferrari. Mais avant de disparaître, il a tout de même fait une concession et lancé le programme d'un crossover... Interdiction donc d'user du patronyme SUV ici. Celui qu'on appelle déjà le Purosangue tarde à arriver : il devrait être dévoilé après l'Alfa Romeo Tonale et commercialisé en toute fin d'année prochaine. Avec quels moteurs ? Le V12 6.5 de 800 ch de la 812 Superfast, ou le V8 de 720 ch de la F8 Tributo ? Il est possible que le retard à l'allumage permette finalement d'embarquer en plus une architecture hybride sous le capot, mais laquelle ? Ferrari a d'ores et déjà lancé ses programmes d'hybridation, puisqu'en plus de ses SF90 Stradale et Spider, la plus accessible 296 GTB vient d'arriver au catalogue avec son inédit V6 à 120° de 663 ch et une machine électrique capable de fournir en cumul jusqu'à 830 ch ! Une mécanique qui n'est pas forcément attendue sous le capot du Purosangue mais dont l'architecture électrique pourrait être dérivée sur d'autres modèles de la gamme.

Le V12 atmosphérique sera accompagné d'une motorisation hybride.



FERRARI

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

La renaissance ou la continuité des marques italiennes passées sous le contrôle de Stellantis est fantastique, mais elle doit s'appuyer sur un plan produit et une stratégie à long terme, sans qu'il soit question d'une quelconque remise en cause. Cette volonté doit être pérenne et assurée. Ceci sous-entend que l'opération devra être soutenue dans le très long terme, même après le départ de Carlos Tavares. Pour Ferrari, la problématique est bien différente, car le cheval cabré est resté droit sur ses sabots depuis sa naissance. Pas question de "renaissance" donc, mais d'une habile transition entre l'ère thermique et l'ère électrique.





# Une Renault 4 pour accélérer!

L'accélération de la stratégie électrique de Renault a été dévoilée juste avant les congés. Elle s'appuie notamment sur la commercialisation de la R5, mais aussi sur celle de deux silhouettes R4 : une berline au goût de crossover et une fourgonnette d'ores et déjà désirable!

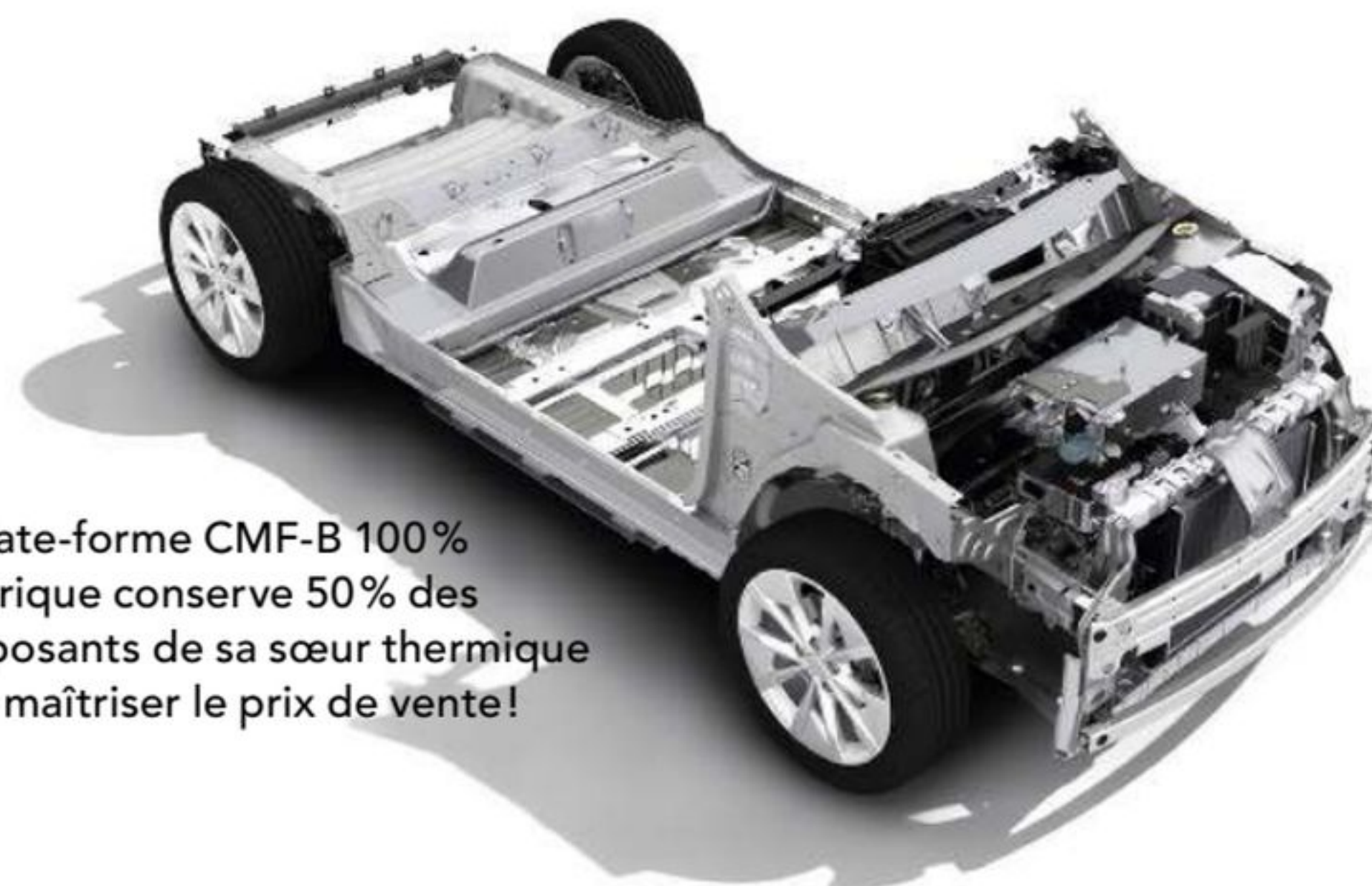
Par Christophe Bonnaud

**L**e mercredi 30 juin dernier, Luca de Meo a égrené la montée en puissance de Renault dans l'univers de l'automobile électrique : dix nouveaux produits 100 % électriques seront commercialisés d'ici à 2025, dont pas moins de sept Renault! Le boss du groupe a dévoilé les silhouettes des trois prochaines Alpine 100 % électriques et, cerise sur le gâteau, celles de deux futures Renault 4 inédites : une berline au look de crossover et une fourgonnette. Cette dernière se paie même le culot de remettre au goût du jour une architecture devenue aujourd'hui désuète, avec sa cellule fourgon collée à la cellule habitacle en la surplombant. Ça ne se fait plus, mais Renault va relancer la fourgonnette de grand-père! *So cute!* Cette Renault 4 ne sera donc pas seulement un concept-car mais bel et bien une voiture de série, comme l'a confirmé Luca de Meo avec *"la renaissance de ce modèle iconique, un classique intemporel"*, au nom de code "4ever", comprendre : pour toujours. Les deux futures R4 seront produites en France, de leurs batteries au

moteur électrique, en passant par l'assemblage. Elles côtoieront ainsi leur petite sœur R5. R4 et R5 reposeront sur la nouvelle plateforme CMF-BEV au rapport performances-prix alléchant, et dotée d'une motorisation de 100 kW (136 ch) et d'une autonomie jusqu'à 400 km. Cette poussée des silhouettes Renault 100 % électriques se fera-t-elle au détriment des gammes classique et thermique? Oui, deux fois "oui"! En premier lieu parce que Luca de Meo a confirmé que *"dix nouveaux modèles électriques seront lancés, des véhicules urbains compétitifs jusqu'aux modèles sportifs haut de gamme. Nous misons sur*

## Un nouveau groupe propulseur

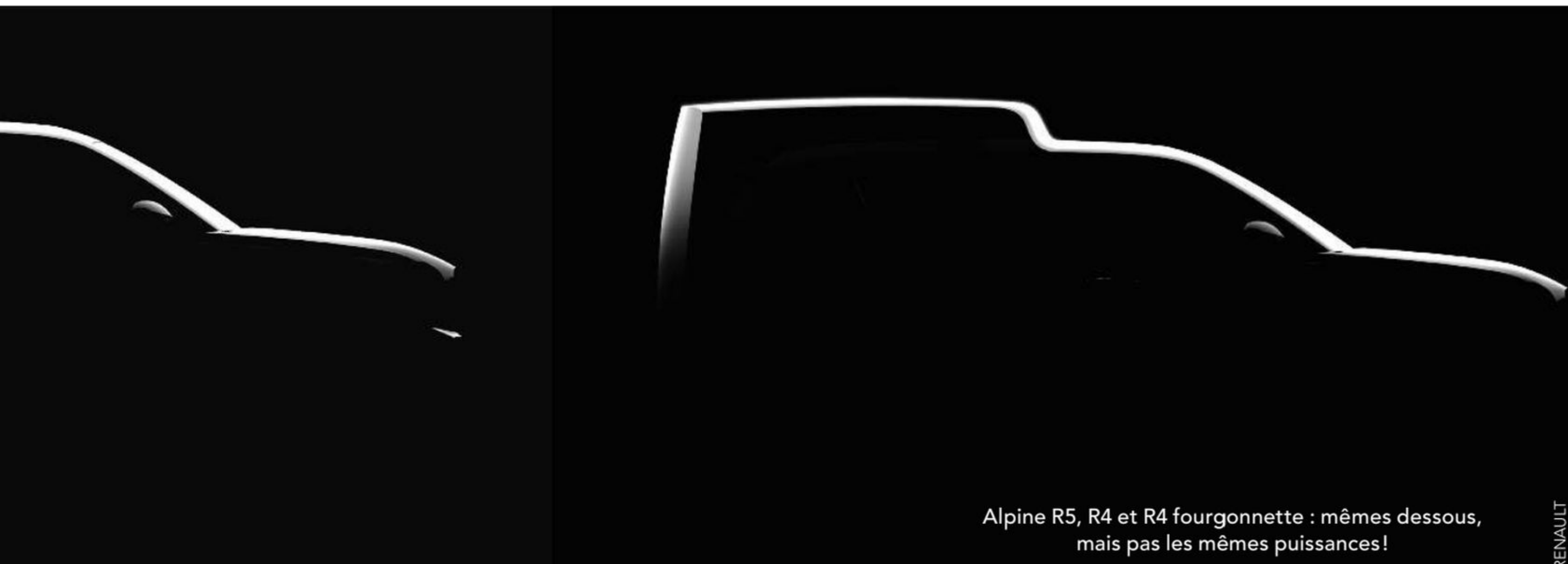
Renault se donne les moyens avec l'étude d'un futur bloc propulseur inédit, combinant dans un ensemble compacté la machine électrique, le réducteur et l'électronique de puissance. Avec un volume inférieur de 45 % par rapport aux moteurs électriques actuels, il permettra d'offrir encore plus d'espace à bord et surtout de réduire son coût de 30 % tout en augmentant l'autonomie d'une vingtaine de kilomètres.



La plate-forme CMF-B 100 % électrique conserve 50 % des composants de sa sœur thermique pour maîtriser le prix de vente!

RENAULT





Alpine R5, R4 et R4 fourgonnette : mêmes dessous, mais pas les mêmes puissances!

RENAULT

*La R4 de demain,  
c'est une silhouette  
sympathique  
et très logeable*



*Au moins 136 ch  
sous le capot de la R4,  
soit 116 de plus  
que la R3 de 1961!*





ANTHONY BERNIER-BERNARD CANONNE

## La R5 Alpine de retour

On a longtemps cru que l'une des trois futures Alpine (coupé quatre portes, crossover et petite berline sportive) serait habillée d'une silhouette spécifique. Juste avant les vacances, Gilles Le Borgne, vice-président exécutif de l'ingénierie du groupe Renault, interrogé par nos confrères d'Auto Express, a précisé qu'elle serait finalement un dérivé de la R5. Mais le label Alpine lui impose de sacrées évolutions ! La berline e-Mégane qui habille la (grande) plate-forme CMF-EV lui offrira son moteur électrique avec une puissance de plus de 210 ch et une autonomie espérée de 450 km. Comme sur la Mégane, ce bloc sera disposé à l'avant – et non à l'arrière comme sur une majorité des berlines 100 % EV (*electric vehicle*) actuelles –, mais il ne sera pas secondé par une seconde machine électrique implantée sur l'essieu arrière. Esthétiquement, il y aura autant de modifications entre la future R5 et son dérivé Alpine, qu'entre une R5 de 1972 et sa version Turbo de 1980 ! Ça promet !

la performance et sur nos modèles emblématiques comme la fameuse R5 (et les futures R4, NDLR) pour apporter à l'électrification notre Renault touch : rendre les voitures électriques populaires". Seconde raison : d'ici à 2035, le régime des moteurs thermiques va tomber à 0 tr/mn, ainsi en a décidé l'Union européenne.

### Vers le tout-électrique

Les constructeurs n'auront plus le droit de produire des blocs essence ou diesel pour leurs futures nouveautés. Dès lors, la voie vers le tout-électrique – mais aussi l'hydrogène – semble être la seule possible. Néanmoins pavée d'obstacles ! Chez Renault, comme chez nombre de ses concurrents, le processus est engagé avec des jalons forts : la Mégane E-Tech électrique sera commercialisée en 2022, suivie de son dérivé crossover. L'année 2025 marquera une autre rupture, avec 30 % de l'offre produits en 100 % électrique et 35 % en hybride. De plus, le taux de véhicules 100 % électriques grimpera à 90 % en 2030. Ainsi, la R4 pourrait tout à fait jouer le rôle de crossover du segment B, à savoir chiper dans un futur pas si lointain la place

du Captur actuel ! Elle l'épaulera forcément dans un premier temps. L'arrivée de cette future R4 est très sérieusement menée, avec des coûts de production (pour elle et la R5) de 33 % inférieurs à ceux de l'actuelle Zoe. Cette stratégie dans les segments d'accès à la gamme, jusqu'aux véhicules du gabarit de la Zoe, repose sur la toute nouvelle plate-forme CMF-BEV. Elle sera inaugurée avec la R5 en 2024. Mais c'est bien sûr vers le pack batterie que convergent tous les efforts de réduction des coûts, puisque ce module représente environ 40 % du prix de la voiture, contre 20 % à la plate-forme, 10 % au moteur et 30 % pour "le reste". C'est cette maîtrise des coûts qui permettra d'atteindre les objectifs ambitieux en matière de tarif public pour le trio des R5, R4 et R4 "fourgonnette" avec un prix plancher espéré à 20 000 €. La R4 baba cool sera également respectueuse de son environnement puisque son moteur électrique, développé par Renault, se passera de "terres rares", ces matériaux peu écologiques et coûteux à extraire. La bonne vieille R4 ou 4L va donc renaître et être capable de tout, jusqu'à courir en petite foulée électrique vers ses 100 ans !

Pour la livraison du dernier kilomètre, Renault pourra compter sur sa R4 fourgonnette EV !

## LA R4 EN BREF

**Présentation :** 2024 **Puissance :** 136 ch

**Prix estimé :** 20 000 €

**Autonomie :** jusqu'à 400 km

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT





## Déjà 8 modèles 100 % électriques inédits

R4 fourgonnette

Alpine crossover

R4 crossover

Mégane crossover

R5 Alpine



R5



Mégane



Coupé Alpine

“ Renault adoptera une architecture de cellule standardisée couvrant 100 % de nos véhicules électriques, pour réduire les coûts de 60 % du pack batterie d'ici à 2030. ”

**LUCA DE MEO,**

directeur du groupe Renault, lors de la journée eWays ElectroPop de juin 2021



Luca de Meo avec la R5 et la Mégane 100 % électriques.

OLIVIER MARTIN GAMBIER





# Révolution discrète

L'iX inaugure une nouvelle vague de BMW conçues pour être 100 % électriques. Plate-forme spécifique, matériaux high-tech, interfaces repensées : elle innove plus que sa ligne, plutôt classique, ne le laisse deviner.

Par **Nicolas Valeano** Photos **Benjamin Asket/Virage Agency**

**A** la découverte de l'iX, on ne sait d'abord que penser. Cette auto massive de 4,95 m de long pour 1,70 m de haut a tout d'un SUV XXL (elle est plus longue qu'un X5 et aussi basse qu'un X6), mais sa silhouette est proche de celle d'un break surélevé, tandis que la finesse de son dessin allège visuellement l'ensemble. Elle séduit avec certains détails très bien intégrés, comme les poignées de portes encastrées, les phares et feux particulièrement fins, le traitement des ailes marquées. La très grande calandre pleine sera probablement plus clivante. Enfin, on reste surpris de trouver d'immenses rétroviseurs classiques alourdissant l'ensemble, là où Audi joue la carte des rétroviseurs caméras sur son e-tron, une des grandes rivales de l'iX. En résumé, partant d'une base 100 % nouvelle, dédiée à l'électrique et bénéficiant d'un châssis aluminium et d'une coque carbone, les designers de BMW sont restés dans un registre bien plus classique que lors du développement des i3 et i8 en leur temps. Reste que la valeur de Cx est excellente : 0,25.

## Un habitacle impressionnant

Le grand empattement de 3 m est le garant d'un espace habitable plus que généreux. Et en effet, aux places arrière notamment, on apprécie la grande longueur aux jambes (37 mm de plus qu'un X5) et le moelleux de ses assises. Trois bémols cependant : les vitres arrière ne descendent qu'à mi-course, les supports Isofix sont un peu trop présents au niveau des lombaires et le dossier de la place centrale est particulièrement dur.

*La calandre pleine en polyuréthane peut chauffer pour s'auto-réparer en cas d'un petit impact, préservant les fonctionnalités des capteurs qu'elle cache.*



**BMW iX**



À partir de **86 250 €**

Commercialisation : **novembre 2021**





Le volant hexagonal est conçu pour faciliter la lecture de l'instrumentation, complétée par un grand affichage tête haute.



*La garde au sol de l'iX est de 20 cm. Sur le modèle Xdrive 50, la suspension adaptative adopte une définition plus routière permettant de gagner 2 cm.*

C'est à l'avant que l'iX se démarque, à commencer par l'immense panneau incurvé regroupant l'instrumentation et l'infodivertissement dans une surface totale d'écrans de 27 pouces, soutenu par de fins pieds en titane. Malheureusement, notre version de présérie ne permettait pas d'afficher les fonctionnalités complètes de ce nouveau système. Les matériaux environnants rappellent l'univers

des éditeurs de mobilier, dans une ambiance voulue plus zen que high-tech, avec une intégration de la technologie qualifiée de "timide". Comprenez : discrète. Un des points spectaculaires de l'auto est sa console centrale recouverte d'une fine couche de bois intégrant des touches de commandes tactiles avec retour haptique (vibration sur les doigts). Là aussi, notre modèle n'offrait pas encore le rendu final

et nous ne pouvons juger de la finesse des sensations délivrées par ces commandes (modes de conduite, sélection audio...), pas plus que celles de la molette en verre du contrôleur iDrive, à la surface tactile.

Enfin, côté pratique, le coffre d'une contenance de 500 dm<sup>3</sup> tout rond forme un parallélépipède parfait. Il comporte un espace assez grand sous son plancher, prévu pour ranger les câbles de ➔





Avec un diamètre de braquage de 12,80 m, il ne faudra pas s'attendre à une grande agilité en manœuvres, sauf pour l'xDrive50 avec ses quatre roues directrices.

recharge mode 2 et 3 fournis de série. À noter, la tablette rigide se range sous le plancher dans une encoche spécifique, ce qui permet de dégager l'espace une fois la banquette rabattue, avec un volume total de 1 750 dm<sup>3</sup>.

### Objectif performances

La version xDrive40 que nous avons photographiée constitue l'entrée dans la gamme iX. Elle est pourvue de deux moteurs électriques synchrones de dernière génération lui offrant une traction intégrale et une puissance cumulée de 326 ch et 630 Nm de couple, de quoi passer de 0 à 100 km/h en juste 6,1 s. La batterie présente une capacité utile de 71 kWh, qui lui permet une autonomie de 425 km maximum. La charge rapide

peut aller jusqu'à 150 kW en courant continu, permettant de regagner 95 km d'autonomie en 10 minutes, ou passer de 10 à 80 % de charge en 31 minutes avec une puissance de 150 kW. La charge AC en 11 kW triphasé prend 8 heures de 0 à 100 %. Une grande batterie non sans incidence sur la masse de l'auto : 2 365 kg.

Une version haute appelée xDrive50 propose quant à elle 523 ch de puissance et une im-

mense batterie de 105,2 kWh utiles, assurant 630 km d'autonomie WLTP, avec une charge rapide pouvant aller jusqu'à 200 kW en courant continu.

Pour l'xDrive50, il faudra déboursier 103 500 €, alors que l'xDrive40 est lancée à 86 250 €. Ces tarifs seront encore dépassés par la future version M60, attendue pour 2022, spectaculaire et forte de quelque 600 ch...

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

Prometteuse par ses performances électriques, séduisante avec son approche stylistique fine, la BMW iX devra faire ses preuves avec les mesures réelles de son autonomie, l'expérience de ses nouvelles interfaces et la qualité de ses aides à la conduite.



Le bouclier du Pack Sport intègre un spectaculaire diffuseur noir brillant.



Il faut passer par le bel écran de bord pour accéder aux réglages de confort.



Le logo du capot cache l'orifice de remplissage du lave-glace.



# Nouvelle vague

Un peu comme une bossa nova ("nouvelle vague") venue du Brésil, le nouveau Volkswagen Taigo amène le style SUV coupé dans la catégorie des petits SUV. Un complément né en Amérique latine puis adapté à notre marché, où il est attendu pour la fin de l'année.

Par **Nicolas Valeano** Photos **Uli Sonntag**



L'habitacle offre au choix cinq ambiances de couleurs. La garde au toit aux places arrière est annoncée comme généreuse, avec 964 mm.



Huit couleurs de carrosserie et dix jantes différentes de 16 à 18 pouces permettent de varier l'apparence du Taigo.

## Volkswagen Taigo



À partir de **19990 €\***

Commercialisation : **fin 2021**

\* Estimation.

C'est un symbole parfait : le designer en charge du Taigo (Nivus au Brésil), José Carlos Pavone, est le frère jumeau du patron du design extérieur de Volkswagen, le Brésilien Marco Pavone. Cette voiture, née au Brésil et lancée dans nos contrées vers la fin d'année, change de nom au passage pour devenir Taigo, avec le "T" typique des SUV de la marque de Wolfsburg. Il y gagne aussi une configuration plus adaptée à notre marché avec notamment un équipement en hausse et des motorisations qui fonctionnent à l'essence et pas à l'éthanol ! Nettement plus grand que le T-Cross (4,26 m au lieu de 4,11 m) mais un peu moins fonctionnel, il ne le remplace pas, mais avec ses allures de coupé, il représente une proposition visuellement plus dynamique. Son coffre reste

très accueillant avec 438 dm<sup>3</sup> (455 dm<sup>3</sup> maxi dans le T-Cross, banquette avancée).

Le design est voulu dynamique et jeune avec force phares à LED, de série, et feux de jour LED étendus jusqu'aux logos avant et arrière. Le Taigo peut encore souligner son aspect design à coups de toit contrasté, rails de toit ou toit ouvrant panoramique. Parmi les quatre niveaux de finition, la version R-Line surjoue la sportivité. Rien de très sportif cependant sous le capot avec une gamme de moteurs exclusivement essence TSI à 3 ou 4 cylindres très sages, de 95, 110 et 150 ch avec boîte manuelle ou DSG. Comme sa cousine la Polo, basée sur la même plate-forme MQB A0 et fabriquée dans la même usine à Pampelune en Espagne, le Taigo ne propose aucune version hybride ni même micro-hybride. Espérons que cela permettra d'offrir des tarifs compétitifs.

Dans l'habitacle, le Taigo reprend l'ambiance des Volkswagen récentes avec un tableau de bord numérique de série (8 à 10,25 pouces) et un système d'infodivertissement jusqu'à 9,2 pouces. Les équipements de sécurité disponibles sont nombreux, avec un régulateur de vitesse prédictif utilisant le GPS et une assistance à la conduite dans les bouchons.

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

Plus séduisant que l'austère T-Cross, mais sans oublier les aspects pratiques d'un SUV, le Taigo se donne les moyens de trouver sa place. Il devrait surtout viser les propositions les plus marquées visuellement (Ford Puma ou Opel Mokka), mais pourrait souffrir du manque de motorisation hybride.



# À contre-courant

**Les vrais 4x4 ont disparu un à un, remplacés par des SUV plus confortables mais aussi plus chers et moins robustes.**

**L'Ineos Grenadier entend prendre la place laissée vacante par l'ancien Defender, en offrant un véhicule pensé comme un outil de travail.**

Par **Vincent Desmonts**

**P**oussés par la réglementation et l'envie de s'arroger une part toujours plus grande du marché très lucratif des SUV, les constructeurs ont déserté le créneau du 4x4 à l'ancienne. Vous savez, ce genre d'engin que l'on n'a pas peur d'emmenner dans la boue ou la rocaïlle, celui dans lequel on emportera des stères de bois ou le chien mouillé. Qui oserait encore faire ça avec le tout nouveau et désormais très luxueux Defender? Un constat partagé par Dirk Heilmann, P.-D.G. d'Ineos Automotive : *"Les voitures simples disparaissent. Il y a donc une place pour un 4x4 comme le nôtre. C'est certes un marché de niche, mais il existe, et les autres constructeurs s'en désintéressent."*

Ineos est une multinationale de la pétrochimie qui a fait la fortune de son fondateur, le milliardaire Sir Jim Ratcliffe. Ce dernier ayant

essuyé un refus lorsqu'il a proposé à Jaguar Land Rover de racheter l'outil de production de l'ancien Defender, il a décidé de lui donner un héritier. Ce sera le Grenadier, du nom du très chic pub londonien où Ratcliffe a ses habitudes. Ineos n'ayant aucune expérience de la mise au point d'un véhicule, la firme a fait appel à des partenaires extérieurs : Magna Steyr pour l'ingénierie, BMW pour les moteurs, ZF pour la boîte automatique. Aux antipodes des tendances actuelles, le Grenadier repose sur un châssis-échelle et une paire d'essieux rigides suspendus par des ressorts hélicoïdaux. Du costaud, du rustique, idéal en tout-terrain ! Une gamme courte est bien évidemment au programme, tout comme des blocages des trois différentiels. Robuste, le Grenadier l'est jusque dans sa conception extérieure, avec de solides barres au-dessus des vitres, mais aussi des rails sur les côtés pour fixer des accessoires et autres équipements techniques ou scientifiques.

Au-delà de son air de famille avec l'ancien Defender, le Grenadier assume son look fonctionnaliste. Les rails sur les flancs permettront de fixer des accessoires.







Inspiration aéronautique dans cet habitacle qui va à l'essentiel. Ce qui ne veut pas dire qu'il est dépouillé et encore moins fini à la hâte!

L'habitacle est simple mais pas dépouillé ni austère pour autant. La finition apparaît même assez étonnante pour un engin aussi pragmatique! La planche de bord évoque les univers de l'aviation ou du machinisme agricole, et arbore de gros boutons utilisables lorsque l'on porte des gants. Des boutons que l'on retrouve jusqu'au pavillon, lequel peut recevoir deux toits vitrés ouvrants et amovibles. Un écran de 11,8 pouces rassemble les données de conduite et les fonctions d'infodivertissement. Les sièges Recaro sont confortables et offrent un bon maintien, tandis que l'habitabilité arrière apparaît généreuse. Revêtu d'un habillage en caoutchouc amovible, le plancher est lavable à grande eau.

Pas de moteur diesel pour l'Europe, mais un 6 cylindres BMW 3.0 turbo essence... que

l'on devine frappé d'un malus maximal! Pas d'hybridation non plus (trop complexe) ni de variante électrique (trop lourd), mais Ineos travaille avec Hyundai sur la pile à combustible. Un choix pas illogique, le Grenadier s'adressant aussi à des industriels ayant plus facilement accès à l'hydrogène que le commun des mortels.

### *Un outil de luxe?*

Enfin, s'il ne se déclinera pas en 3 portes, le Grenadier proposera à l'inverse une version allongée, ainsi qu'un modèle pick-up à double cabine. Reste le tarif, qui ne sera pas dévoilé avant octobre. Si l'on en croit Dirk Heilmann, il sera "comparable à celui d'un pick-up haut de gamme bien équipé". Comme le Ford Ranger Raptor, qui tutoie déjà les 60 000 €? Le Grenadier serait alors un outil de travail plaqué or!

## UN 4X4 MADE IN FRANCE

Le Grenadier devait initialement être produit au pays de Galles, un choix qui paraissait logique pour le patron d'Ineos Sir Jim Ratcliffe, réputé eurosceptique. Mais le gros 4x4 sera finalement assemblé... en France! La firme a en effet racheté l'ex-usine Smart de Hambach (Moselle) au groupe allemand Daimler. Les Grenadier seront construits sur une nouvelle ligne en cours d'installation aux côtés de celle d'où continuent de sortir les Fortwo. Ineos en livrera à Daimler jusqu'en 2024, date à laquelle arrivera la quatrième génération de Smart, qui viendra, elle... de Chine!



# Ineos Grenadier



À partir de **55 000 €\***

Commercialisation : **juillet 2022**

\*Estimation.



# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

## Ford

**Mustang Mach-E** Quand on porte le patronyme Mustang, il faut une version qui envoie les watts. C'est une obligation morale. C'est là, sous la forme de la Mustang Mach-E GT, étant rappelé qu'il est ici question d'un SUV qui pompe son énergie sur les lignes à haute tension. Pour faire court, les deux électromoteurs recrutés libèrent 487 ch et entraînent les quatre roues. La batterie de 88 kWh (capacité utile) autorise une autonomie de 500 km, d'après le constructeur. Une suspension adaptative, un freinage haute performance et un mode de conduite réservé au pilotage sur circuit complètent l'offre. **Mustang Mach-E GT : 77 490 €.** Bonus hors sujet.

De  
à  
Z

Par Jean Bourquin



Ford Mustang Mach-E

## Mercedes

**Classe C** Petit à petit, la nouvelle Classe C fait sa gamme, il est vrai rachitique en début de carrière (un bloc essence, un diesel, et c'était tout). De fait, le diesel dit 200 d (4 cylindres 2.0 de 163 ch) vient désormais en complément de son semblable fort de 200 ch, alias 220 d (voir face-à-face p. 50). Autre nouveauté, ce dernier peut aussi entraîner les quatre roues. BVA9 pour tout le monde. **Classe C 200 d : 48 750 ou 51 700 €** sous les finitions Avantgarde et AMG Line. Malus mini/maxi : 0/150 €. **Classe C 220 d 4Matic** (transmission intégrale) : 55 350 ou 58 300 € sous les mêmes finitions. Malus mini/maxi : 0/260 €. Dans les deux cas, rajoutez 1 500 € pour le break.

Mercedes Classe C





# Opel

**Grandland X** Le Grandland X repasse sur la planche à dessin et cela se voit. Et pour cause. Le SUV siglé Opel adopte la calandre dite Vizor, la nouvelle signature visuelle de la marque. Grosse louche de personnalité supplémentaire à la clé. Pour le reste, les motorisations en activité au précédent épisode, modules hybrides rechargeables inclus, sont reconduites, sauf une. Le bloc essence 1.6 Turbo de 180 ch est remercié. Au rayon équipement, le combiné d'instrumentation numérique (écran 12 pouces) et l'écran central de 10 pouces sont servis d'office sur la version Hybrid 225. Ces deux éléments font leur apparition au second échelon de la gamme sur les versions thermiques. Ces dernières peuvent bénéficier des bienfaits de la motricité renforcée IntelliGrip, facturée 290 € à partir de la finition GS Line.

Opel Grandland X



OPEL

## LA GAMME OPEL GRANDLAND X

Motorisations/Boîtes	Malus/bonus	Finitions	Prix
<b>Essence</b>			
1.2 Turbo 130 ch BVM6	Malus 230/310 €	Grandland/GS Line	29 950 € / 32 650 €
1.2 Turbo 130 ch BVA8	Malus 400/740 €	GS Line/Ultimate	34 550 € / 38 750 €
<b>Diesel</b>			
1.5 Diesel 130 ch BVA8	Malus 125/190 €	Grandland/GS Line/Ultimate	34 050 € / 36 550 € / 40 750 €
<b>Hybride rechargeable</b>			
Hybrid 225 ch BVA8 <sup>(1)</sup>	Bonus 1 000 €	Grandland/GS Line/Ultimate	42 750 € / 43 950 € / 47 750 €
Hybrid 4 300 ch BVA8 4x4 <sup>(2)</sup>	Bonus 0 €	Ultimate	53 700 €

(1) Bloc essence : 1.6 180 ch. Électromoteur : 110 ch. Autonomie maximale en cycle mixte en mode électrique : 57 km.

(2) Bloc essence : 1.6 200 ch. 2 électromoteurs : 213 ch. Autonomie maximale en cycle mixte en mode électrique : 59 km.



Skodia Fabia

# Skoda

**Fabia** Diesels et hybridation légère aux abonnés absents... Avec la nouvelle Fabia, Skoda fait simple. L'offre moteurs se limite à diverses variantes du 3 cylindres essence 1.0, sans ou avec turbo (appellations respectives : MPI et TSI), et on en reste là. À part ça, la citadine tchèque se signale par ses ratios prix/équipements avantageux. Jugez-en. La climatisation manuelle, les capteurs de luminosité, l'écran central 6,5 pouces (Bluetooth + 2 ports USB), le rétroviseur central photosensible, le régulateur-limiteur de vitesse, les projecteurs à LED et l'aide au maintien dans la voie de circulation composent l'ordinaire en entrée de gamme. Jantes acier 15 pouces. L'écran central passe à 8 pouces sur la livrée suivante, riche en prime du démarrage sans clé, des capteurs de pluie, des antibrouillards et des radars de recul. Jantes en alliage, toujours à 15 pouces. En haut de l'échelle, la livrée Style ouvre grand les vannes : climatisation automatique 2 zones, caméra de recul, combiné d'instrumentation numérique, accès mains-libres, projecteurs full LED, toutes choses auxquelles s'ajoutent les jantes alliage de 16 pouces. La liste des options retient l'écran central de 9,2 pouces flanqué du GPS et de la reconnaissance des panneaux de vitesse (820 € sur Style), le toit panoramique (690 € sur Ambition et Style) et toute une flopée d'assistances à la conduite, dont le régulateur de vitesse adaptatif (285 € sur Ambition et Style).

## LA GAMME SKODA FABIA

Motorisations/Boîtes	Malus	Finitions	Prix
<b>Essence</b>			
1.0 MPI 65 ch BVM5	0 €	Active/Ambition	16 730 € / 18 450 €
1.0 MPI 80 ch BVM5	0 €	Active/Ambition	17 230 € / 18 950 €
1.0 TSI 95 ch BVM5	0 €	Ambition/Style	20 220 € / 22 720 €
1.0 TSI 110 ch BVM6	0 €	Ambition/Style	20 670 € / 23 170 €
1.0 TSI 110 ch BVR7	0 €	Ambition/Style	21 870 € / 24 370 €

**Classe S** 112 km sur une seule charge... C'est ce que mentionne la fiche technique de la nouvelle Classe S hybride rechargeable. Dont acte. Au reste, Mercedes ne prend pas la peine d'indiquer la capacité de la batterie de traction en mesure d'autoriser un tel exploit. La S 580 e, donc, unit un "6 en ligne" 3.0 de 367 ch à un électromoteur de 150 ch, pour une puissance combinée de 510 ch. BVA9 pour exploiter tout ça et les roues arrière sont motrices. **S 580 e** Berline (la "courte") : 128 450 ou 135 500 € sous les finitions Executive et AMG Line. **S 580 e** Limousine : 133 450 ou 140 500 € sous les finitions précitées. De bonus il n'est point question.

Mercedes Classe S

DAIMLER



# LES ASSUREURS SAVENT PROFITER...

L'ANNÉE 2020 A ÉTÉ HISTORIQUE DU POINT DE VUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE. LES PÉRIODES DE CONFINEMENT ONT EU POUR EFFET DE GRANDEMENT LIMITER LA CIRCULATION, DONC LES ACCIDENTS. LES ASSUREURS N'ONT PAS BAISSÉ LEURS PRIMES POUR AUTANT ET NE S'APPRÊTERAIENT PAS À LE FAIRE POUR 2022. UNE SITUATION DÉNONCÉE PAR L'UFC-QUE CHOISIR ET PAR L'AUTORITÉ QUI RÉGULE LES ASSURANCES EN ITALIE.

Par **Arnaud Murati**

L'adage dit qu'il n'y a pas de petit profit. Les sociétés d'assurance l'ont parfaitement intégré. *"Accidents, personnes tuées, blessés : tous les indicateurs sont en baisse dans une année marquée par la pandémie de Covid-19"*, signale la Sécurité routière à l'occasion de son bilan 2020. Ce sont 2 780 personnes qui ont perdu la vie sur les routes l'an dernier. Un chiffre jamais vu auparavant, en baisse de 21 % par rapport à 2019. Les premiers mois de 2021 ont confirmé la tendance. Si les chiffres sont remontés par rapport à 2020 – le confinement avait alors réduit le trafic –, ils demeurent bien en deçà de ceux de début 2019. Ainsi, les mois actuels sont sans doute les meilleurs qu'ait jamais connus la France en matière de sécurité routière en dehors de tout phénomène exceptionnel. Les assureurs, dont le montant des primes est en partie calculé en fonction de l'accidentalité, devraient donc logiquement modérer leurs tarifs : l'année 2020 leur a permis d'engranger 23,1 milliards d'euros de cotisations (+ 1,2 %) tandis que les prestations liées aux contrats automobiles leur ont coûté 17,4 milliards (- 6,9 %), selon les chiffres de la Fédération française de l'assurance. Le bilan annuel d'Axa, premier assureur d'Europe, est encore plus parlant : 10,6 milliards d'euros de







ADOBE STOCK



En 2020, le montant des cotisations a augmenté de 1,2 % tandis que les assureurs déboursaient 6,9 % de prestations en moins.



chiffre d'affaires automobile obtenu auprès des particuliers en 2020 contre 10,2 milliards d'euros un an auparavant : + 3,9 %, ou plus 400 millions d'euros, pour être plus explicite.

#### ENFUMAGE

Mais en dépit de ces résultats annuels d'exception, aucun assureur n'a consenti à une baisse des primes automobiles. Seules la Maaif, la Matmut, la GMF et la Maif ont fait connaître leur volonté de geler leurs tarifs pour 2021, tandis que la Maif a d'ores et déjà annoncé qu'elle "renouvelle le gel de ses tarifs auto pour 2022". Point. Les assureurs profiteraient-ils de la situation pour gonfler leurs bénéfices ? Du tout, si l'on en croit les différents documents financiers propres à chacun : les placements ne sont plus rentables, il a fallu suspendre tel et tel contrat par "solidarité" dans cette période de pandémie... "L'UFC-Que Choisir dénonce l'enfumage des assureurs", avait tonné l'association de défense des consommateurs en novembre 2020. Les choses n'ont visiblement pas évolué depuis : "La hausse des cotisations en 2021 est de 1,8 %, d'après l'Insee", indique Matthieu Robin, chargé de mission du secteur financier pour l'UFC. "Le secteur de l'assurance, depuis 2008, est une branche bénéficiaire. Il est inacceptable et incompréhensible que cela ne profite pas aux consommateurs", fait-il encore remarquer.

Matthieu Robin dévoile ainsi l'inique mécanique mise en place par les assureurs : "De nombreux automobilistes ont adressé des courriers à leur assureur et ont obtenu des ristournes. Certains en accordaient alors qu'ils disaient tout l'inverse dans la presse ! En réalité, les remises ont été réservées aux prospects et aux nouveaux clients, ce qui porte atteinte au principe même de la mutualisation", explique-t-il.

Une pilule d'autant plus difficile à avaler que les assureurs rivalisent d'ingéniosité pour comprimer toujours davantage leurs coûts. Certes, ils n'ont que peu de latitude sur le prix des pièces →

KLAUS OHLENSCH/MAXPPP



“ Certains assureurs ont réservé leurs remises aux prospects et aux nouveaux clients. ”

Matthieu Robin  
(UFC-Que choisir)

détachées (voir l'encadré ci-contre). Sur le reste en revanche, les assureurs sont les seuls maîtres à bord, c'est-à-dire qu'ils ne se privent pas, depuis des années, de contraindre experts et carrossiers de leur proposer des tarifs toujours plus bas. Voici par exemple la dernière idée mise en place par le groupe Covea (Maaf, MMA, GMF) : remplacer le travail de l'expert par de l'intelligence artificielle ! *“Lors de la survenance d'un sinistre, cela lui permet (NDLR : à l'intelligence artificielle) d'évaluer les dommages à l'aide de photos fournies par les réparateurs ou les assurés, puis de proposer les recommandations de réparation les plus appropriées”*, indique le communiqué de Covea, qui précise aussi que cette nouveauté permet à l'expert *“de se concentrer sur les tâches les plus complexes”*. Assurés qui prennent les photos à la place de l'expert, experts qui n'ont même plus besoin de se déplacer, bref, des économies d'échelle en perspective que le groupe Covea n'a pas souhaité commenter plus avant pour *L'Auto-Journal*.

La situation actuelle, loin d'être purement française, n'a pas échappé à l'Institut de surveillance des assurances (Ivass) en Italie. À l'occasion d'une conférence, son président, Luigi Federico Signorini, a exhorté les compagnies à *“réexaminer urgemment”* la question des remises accordées aux assurés. Selon la presse italienne, les assureurs transalpins seraient parvenus à économiser 2,2 milliards d'euros l'an dernier sur les seules primes automobiles. ■

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

La crise du Covid-19 a éprouvé tout le monde, assureurs y compris. Il est tout de même dommage de constater que ces derniers ont fait le choix de ne pas répercuter les conséquences de la baisse de sinistralité auprès des automobilistes, afin de compenser la chute de rentabilité de leurs placements financiers. Le principe d'une mutuelle n'est-il pas celui de ne pas faire de profits et de tout redistribuer aux sociétaires ?

## LE PRIX DES PIÈCES FLAMBE !



ADOBE STOCK

Les assureurs savent se préoccuper de leurs bénéfices, mais ils ont évidemment des postes de dépenses incontournables. Parmi ceux-ci, le prix des pièces détachées, dès lors qu'il s'agit de remettre en état le véhicule de l'un de leurs clients. L'affaire n'est pas vraiment nouvelle : le prix des pièces ne cesse de grimper. Mais l'année 2020 a visiblement marqué un point de rupture, selon l'association Sécurité réparation automobile (SRA), qui réalise des études pour le compte des assureurs : *“Coût de la réparation en 2020 : très forte hausse du prix des pièces”*, annonce SRA. *“+ 8,1 %, c'est l'augmentation du coût moyen des pièces consommées en 2020 par rapport à 2019. On observe une accélération de la hausse par rapport aux années antérieures”*, peut-on lire dans le dernier opus de sa lettre trimestrielle. Et SRA de mettre en cause la gourmandise des fabricants de véhicules : *“Certains constructeurs ont effectué trois augmentations en 2020”*, note l'association, qui relève aussi le fait que certaines marques *“ont davantage augmenté les pièces de carrosserie, pièces non concurrencées en France.”* D'autre part, la prolifération des SUV tendrait à augmenter le prix des pièces détachées, pour SRA : *“Ces véhicules ont des coûts de pièces plus élevés, induisant une augmentation du coût moyen des sinistres. En particulier, le coût des pièces des petits SUV est nettement supérieur à celui des autres voitures du segment B (+ 20%)”*, explique encore SRA, avant de préciser enfin que *“l'accroissement de la gravité*

*des accidents”* a aussi pour effet de renchérir les coûts pour les assureurs. Tout mis bout à bout, SRA relève que *“le coût total de la réparation a augmenté de 6,7 % en 2020, hausse particulièrement élevée.”* Lutter contre le caractère inabordable des pièces de carrosserie n'est pas simple en France. Renault comme Stellantis, réunis sous la houlette du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), ont toujours œuvré en coulisse pour empêcher une libéralisation de ce marché. Le député Damien Pichereau, lui-même ex-professionnel de l'auto, a récemment publié une proposition de loi *“portant sur la baisse des primes d'assurance automobiles des Français”*. Parmi les différents articles de cette proposition, le premier parle de *“la libéralisation progressive du marché des pièces détachées visibles pour l'automobile”* qui concernerait *“l'ensemble des équipementiers, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022”*. Une proposition n'étant pas un projet de loi, ce texte pourrait toutefois n'être jamais examiné par l'Assemblée nationale. *“Pourtant, nous avons le soutien de tout le groupe La République en marche, tout le monde est d'accord, même le gouvernement, indique l'entourage du député de la Sarthe, cela va se jouer à la rentrée...”* La fameuse loi Climat comporte en effet un article similaire, visant à libéraliser le secteur des pièces de carrosserie. Si l'article est retoqué par le Conseil constitutionnel, la proposition de loi de M. Pichereau pourrait alors être mise à l'ordre du jour.



# — 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'émblématique 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**



PHOTOS : CARPIX



C'est manifeste sur cette photo, la garde au sol est "anormalement" haute pour une 911. Pas de quoi transformer cette variante en "crapahuteuse".



Contrairement à bon nombre de SUV qui en font des tonnes, la 911 en mode safari revêt une tenue "Indiana Jones" discrète. Bon point.

## LA PORSCHE 911 PREND DE LA HAUTEUR

La 911 quitte la piste des circuits pour les pistes en terre. Du Nürburgring au bush australien. Reste à démontrer l'intérêt de l'opération.

**P**uisqu'on parle du Nürburgring, les photos ci-présentes ont été prises sur le célèbre circuit allemand, comme quoi la 911 a du mal à quitter son environnement naturel. La piste en terre, ce n'est pas pour elle. En théorie. De fait, les porschistes qui connaissent par cœur l'histoire de leur modèle fétiche argueront qu'il y a bien eu des 911 tout-terrain par le passé. À raison. À ceci près qu'il s'agissait de modèles destinés à la compétition en rallye-raid et transformés en conséquence, sans faire dans la dentelle. À bien observer les photos précitées, la

descendance est loin du compte. Porsche, en la circonstance, a fait dans la dentelle... La garde au sol augmente, c'est certain, et sans savoir dans quelles proportions chiffrées à cette heure, mais, reconnaissons-le, la caisse ne grimpe pas bien haut. Les pneumatiques, de même, sont plus épais qu'à l'habitude sur une 911, encore que cela ne saute pas aux yeux. Sur le plan esthétique, enfin, la sobriété prime. Les extensions d'aile en plastique sont à peine esquissées, et l'œil attentif notera la présence de quelque chose qui ressemble vaguement à un sabot de protection coincé entre les deux sorties d'échappement. C'est tout.

### Puissances "modestes" pour le safari

Les quatre roues motrices sont convoquées, cela va sans dire. Reste à savoir quelle motorisation les entraîne. Une chose est sûre, les surpuissantes 911 Turbo et Turbo S (respectivement 580 et 650 ch) sont tenues à l'écart de l'expérience.

La voiture ici en photo ne bénéficie pas des prises d'air placées à hauteur des ailes arrière qui signent ces deux variantes, le fait est. La conclusion s'impose d'elle-même. La 911 baptisée "Safari" par commodité fera appel au "6 à plat" 3.0 de 450 ch de la Carrera 4 ou à son semblable riche de 530 ch qui anime la Carrera 4S. La seconde hypothèse semble la plus probable.

### LES INFOS CLÉS

Commercialisation :  
**printemps 2022**

Prix : **155 000 €\***

Concurrente possible :  
**aucune avec une garde au sol surélevée**

\* Estimation.



Qui dit garde au sol surélevée dit suspension retravaillée en fonction. À voir quels seront les effets sur la précision de conduite.



# 43 700

C'ÉTAIT LE NOMBRE DE BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES OUVERTES AU PUBLIC EN FRANCE À LA MI-JUILLET.

11 000 bornes supplémentaires ont été installées depuis le début de l'année, ce qui représente une progression de 33 % par rapport à la même période l'an dernier. À la date du 16 juillet toujours, la moitié des aires de service situées le long des autoroutes, soit 164 d'entre elles, étaient équipées de bornes de recharge rapide autorisant une recharge à 80 % en vingt minutes. Peut mieux faire.



PATRICIA HUCHOT-BOISSIER/PHOTOPQR

## McLAREN

### Futur collector

Pourquoi ce titre, qui sonne comme une évidence dès qu'il s'agit de l'élite de l'élite ? Parce que, pour une fois, le constructeur concerné n'en fait pas mystère : la 765LT Spider est "exclusive et à collectionner", d'après le communiqué de presse. Comme si l'on achetait une voiture pour la mettre sous cloche et non pas pour rouler avec. Ce qui serait bien triste dans le cas présent. Jugez-en. V8 4.0 biturbo, 765 ch, 800 Nm de couple, 2,8 s pour passer de 0 à 100 km/h, poids contenu à 1 388 kg (+49 kg par rapport au coupé 765LT), aileron arrière actif calibré pour les positions toit relevé-toit abaissé, étant précisé que cette hypercar découvrable bénéficie d'un toit rigide en fibre de carbone rétractable : nous en passons, et des aussi bonnes...

La McLaren 765LT Spider est produite à 765 exemplaires, d'où le côté "collector" évoqué en préambule. Prix : 375 500 €. Pour la petite histoire, les 765 765LT Coupé ont déjà tous été vendus, dont sept en France.



Le toit rigide peut se rétracter en roulant jusqu'à 50 km/h, en onze secondes.



La climatisation et le système audio sont en option, à titre gratuit. La chasse aux grammes superflus...

PHOTOS : ALASTAIR STALEY/BEADYEYE

## ÉCOLOGIE

### Loi Climat : le point

C'est fait. Selon les termes du communiqué du ministère de la Transition écologique, la loi "portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets" a été adoptée par le Parlement le mardi 20 juillet 2021. En ce qui concerne l'automobile, voici les principales dispositions. Sans commentaires de notre part.

- Les agglomérations de plus de 150 000 habitants ont l'obligation de mettre en place des Zones à faibles émissions (ZFE) d'ici au 31 décembre 2024. En parallèle, et lors des pics de pollution, les dix métropoles les plus peuplées excluront les véhicules frappés de la vignette Crit'Air 5 en 2023, Crit'Air 4 en 2024 et Crit'Air 3 en 2025.

- Les ménages les plus modestes vivant dans les ZFE, ou à proximité, auront accès à un prêt à taux zéro à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023. Pour pouvoir en bénéficier, la voiture convoitée ne doit pas émettre plus de 50 g de CO<sub>2</sub> au kilomètre. L'expérimentation durera deux ans.
- Les voies réservées au covoiturage se multiplieront, dès promulgation de la loi, supposons-nous.
- La publicité pour les énergies fossiles sera interdite dans le courant de l'année 2022. L'interdiction de la publicité pour les véhicules les plus polluants entrera en vigueur en 2028.
- Les véhicules émettant du CO<sub>2</sub> au-delà de 123 g/km en cycle WLTP (95 g/km en NEDC) seront interdits à la vente en 2030.



ADOBE STOCK



ALEXIS SCIARD/MAXPPP



*“Après deux ans de pandémie, nous rassembler en un même lieu s’est imposé à nous comme une évidence. C’est ainsi qu’est née la Paris Automotive Week.”*

**Luc Chatel**, président de la “Plateforme automobile” (PFA), dans un communiqué de presse publié le 8 juillet dernier.

Le “nous” en question agrège le Mondial de l’Auto et le Salon Equip Auto réservé aux professionnels. Ces deux événements se tiendront aux mêmes dates au même endroit, pour composer la semaine de l’automobile susmentionnée. Cette dernière sera “la vitrine, le laboratoire et le forum de l’automobile et des mobilités du vingt et unième siècle”, indique Luc Chatel.

**Paris Automotive Week, du 17 au 23 octobre 2022, Porte de Versailles, Paris.**

## UTILITAIRES

### Cadeau bonus

Le gouvernement revoit sa copie. Le fait est trop rare pour ne pas en parler dans les colonnes de *L’Auto-Journal*, publication pour laquelle les véhicules utilitaires ne constituent pas la matière première. Rembobinons le film. À la date du 1<sup>er</sup> juillet, le bonus auquel pouvait prétendre un professionnel désireux d’acquérir un utilitaire électrique était raboté de 1000 €. Après soustraction, cela donnait 4000 € pour un engin facturé moins de 45000 €, et 2000 € au-delà. C’était valable jusqu’au lundi 26 juillet. Depuis ce jour, l’achat par une personne morale d’un utilitaire électrique donne droit à un bonus de 7000 €, peu importe le prix du spécimen convoité. “J’aime l’entreprise”, disait quelqu’un...

CHRISTIAN SCHMIDT/WANDA PRODUCTIONS



JAMES LIPMAN

SSC a menti, ce qui ne retire rien à la superbe réalisation qu’est l’hypercar Tuatara.

## RECORD

### C’était bidon

Les faits. En octobre 2020, la société SSC annonçait qu’elle avait flashé son hypercar Tuatara à 532 km/h, battant ainsi le record de vitesse tenu par une voiture de route. Un V8 5.9 biturbo de 1775 ch, cela aide. Depuis, plusieurs youtubeurs de peu de foi ont démontré par de savants calculs que l’exploit était trop beau pour être vrai. SSC a réagi sans tarder en prétendant que le fait d’armes avait été validé par la très sérieuse entreprise spécialisée Dewetron. Celle-ci a démenti... Finalement, le constructeur américain s’est mis à table. Le 22 juillet dernier, le repentant a déclaré via son compte Instagram qu’il avait “commis une erreur”. Inexcusable.

# 8%

**C’EST LE POURCENTAGE D’AUTOMOBILISTES QUI TIENNENT UN TÉLÉPHONE EN MAIN SUR L’AUTOROUTE, D’APRÈS UNE ENQUÊTE MENÉE EN IMMERSION DANS LE TRAFIC.**

Ce pourcentage grimpe à 14% avec les chauffeurs de poids lourds... Commanditée par l’Association des sociétés françaises d’autoroutes (ASFA), l’étude révèle que les conducteurs de 799 des 7399 véhicules croisés (voitures et camions) tenaient “distinctement” un téléphone en main. Sans prendre en compte, donc, les usagers qui pianotent, lisent un message ou regardent une vidéo sur un appareil placé à côté d’eux. Flippant.



MATEJ KASTELIC/ADOBE STOCK



Du Mans au Dakar en passant par toutes les Formules possibles, sauf la “1”, Jean-Pierre Jaussaud était un pilote éclectique. Immense, dans tous les cas.

THIERRY DELAUNAY/DPPI

## DISPARITION

### Jean-Pierre Jaussaud, double vainqueur du Mans

Jean-Pierre Jaussaud n’a jamais couru en Formule 1. Pour cette raison, l’homme n’a pas la notoriété, auprès du grand public, des pilotes français de la même génération que lui, Henri Pescarolo, Jean-Pierre Beltoise, François Cevert et Johnny Servoz-Gavin pour les citer. Son palmarès n’en demeure pas moins impressionnant en Formule 3 et en

Formule 2, ou encore en Rallye-Raid, mais c’est surtout en Endurance qu’il marquera l’histoire du sport automobile. Double vainqueur des 24 Heures du Mans, en 1978 au volant d’une Renault Alpine A442B puis en 1980 au volant de la Rondeau M379, tout est dit. Jean-Pierre Jaussaud s’est éteint le 22 juillet, à l’âge de 84 ans. Salut l’artiste.



## TIMBRES

### La Deuche fait son cinéma

C'est une constante depuis 2018, La Poste et la Fédération française des associations philatéliques (FFAP) organisent, chaque mois de septembre, la Fête du timbre. À chaque édition sont édités des timbres exclusifs ayant pour thème l'automobile, ce qui mérite d'être signalé en ces temps de "voiturophobie" galopante. Cette année, les invitées d'honneur sont la 2CV et la Méhari, deux Citroën devenues vedettes de cinéma à leur insu. De la 2CV disloquée dans *Le Corniaud*, de Gérard Oury, à sa semblable mitraillée dans le *James Bond* "Rien que pour

vos yeux", ou encore les deux derniers opus de la saga du *Gendarme de Saint-Tropez* pour la Méhari, ces deux autos sont à jamais immortalisées sur pellicule. Et sur timbre, désormais.

#### Fête du timbre

#### Les voitures de cinéma

25 et 26 septembre dans 80 villes  
(voir la liste sur le site [www.ffap.net](http://www.ffap.net)).



### Audi A1 : fin de l'histoire

Markus Duesmann, patron d'Audi, l'a confirmé dans un magazine britannique : l'A1 disparaîtra dans les années qui viennent, et ne sera pas remplacée. En cause, la norme de dépollution Euro 7, qui devrait entrer en vigueur en 2025, très contraignante pour les moteurs thermiques. Un prochain concept "Urbansphere" devrait donner des indications sur le futur électrique d'Audi dans le domaine des petites voitures.

### Renault Zoe : idem...



Luca de Meo, patron du groupe Renault, l'a fait savoir : la citadine électrique Zoe ne sera pas remplacée. En tant que telle, du moins. La réincarnation en mode électrique de la R5 occupera la place laissée vacante, à l'horizon 2024.

### Lamborghini électrique : pas avant 2027

Lamborghini électrifiera sa gamme sans se presser. Les modèles hybrides débarqueront en 2023 et la première "Lambo" nourrie exclusivement à l'électricité n'est pas attendue avant 2027. C'est Stephan Winkelmann, patron de la marque, qui le dit, en précisant qu'il s'agira d'une GT 2+2. Peut-être bien en SUV, mais ce n'est pas sûr...

## Les chiffres du marché français en juillet 2021



# 115 713

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

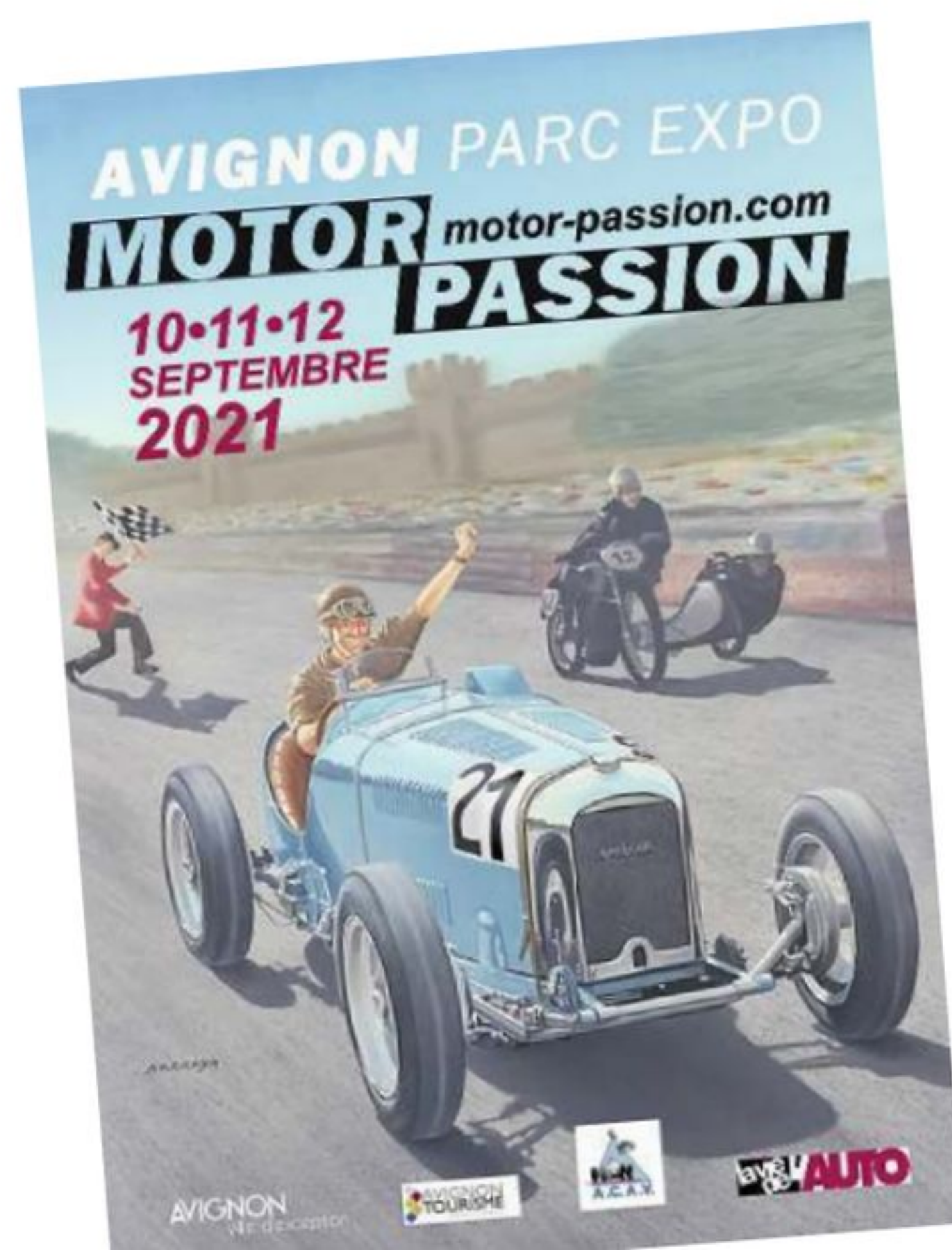
# 40,9% - 35,4%

La part de marché des motorisations essence en juillet. Suivent les diesels (21,2%), les hybrides non rechargeables (18,7%, hybridation légère incluse), les hybrides rechargeables (9%) et les électriques (6,5%).

C'est la baisse des immatriculations enregistrée en juillet 2021 par rapport à juillet 2020. Sur les sept premiers mois de l'année, la hausse est de 16,1% (-22,4% par rapport à la même période en 2019).

# 6 179

C'est le nombre de Dacia Sandero écoulées en juillet. Suivent la Peugeot 208 (5 399), le Peugeot 2008 (4 771), le Peugeot 3008 (4 591) et la Citroën C3 (3 317). La Renault Clio pointe à la septième place (3 087).



## ENCHÈRES

### Rendez-vous en Avignon

Comme signalé dans *L'Auto-Journal* n° 1086, la ville d'Avignon accueillera le très recommandé Salon Motor Passion du 10 au 12 septembre prochains. Dans ce cadre, la maison Cornette de Saint Cyr organisera une vente aux enchères en mesure de capter l'attention des collectionneurs. Voitures d'avant-guerre ou sportives d'élite, "youngtimers" ou motos, il y en aura pour toutes les bourses tant qu'elles sont suffisamment approvisionnées. La vente se tiendra le dimanche 12 septembre à 15 heures au parc des expositions d'Avignon (hall H).

Contact : <https://motor-passion.com>  
ou [www.cornettedesaintcyr.fr](http://www.cornettedesaintcyr.fr)



# RETOUR VERS LE FUTUR

Regardez bien cette Hyundai... Elle pourrait bien succéder à la Tesla Model 3 dans le cœur des aficionados de la voiture électrique. Et pas uniquement parce que sa ligne fait tourner les têtes. Sa conduite révèle aussi quelques innovations intéressantes.

Par Thierry Réaumont Photos Florian Grout











Spacieux et confortable, l'habitacle fait la part belle aux nouvelles technologies, avec deux grandes dalles numériques de 12,3 pouces. L'équipement à bord de la finition Executive est, lui, pharamineux !

C'est un petit événement pour le marché automobile français : Hyundai vient de se hisser au huitième rang des ventes, parmi les constructeurs généralistes, à un jet de pierre de Ford. Véritable locomotive, le séduisant Tucson s'est écoulé, à lui seul, à plus de 9000 unités au premier semestre, sur un total de 23 043 ventes. Autre chiffre inattendu : le contingent de modèles électrifiés atteint 85 % chez le coréen (32 % en moyenne). Pour l'heure, il s'agit essentiellement d'hybrides, même si la paire Kona et Ioniq 100 % électriques a aussi pris son élan au sein de la gamme. Deux propositions abouties, à défaut de se montrer aphrodisiaques. Mais les choses évoluent et il y a fort à parier que la renversante Ioniq 5 fasse grand bruit dans l'univers de la voiture électrique. À l'instar d'une Lamborghini – chez qui le designer de cette Hyundai a autrefois sévi –, cette Hyundai ne passe pas inaperçue. Avec sa ligne rétrofuturiste anguleuse, ses arches de roues tailladées à coups de scalpel, son bouclier avant rétroéclairé et ses optiques à pixels façon

### L'avis de Thierry Réaumbourg



Avec ses temps de charge éclair et sa gueule d'enfer, ce modèle donne vraiment envie de passer au tout-électrique !

**85%**  
Quotient  
Émotionnel



Avec son gabarit de SUV familial et plus de 2 tonnes sur la balance, la Ioniq 5 HTRAC (4 roues motrices) ne prétend pas jouer les sportives, malgré ses 306 ch : trop souples, les suspensions n'offrent pas un maintien de caisse optimal.





❶ Déroutants au départ, les très originaux graphismes de l'instrumentation s'avèrent en réalité reposants à l'usage. Le fond passe automatiquement du blanc au noir une fois la nuit tombée. ❷ Quoique encore un brin complexe dans la hiérarchie de certains menus, le système multimédia s'approprie rapidement. La caméra à 360° est aussi de série sur Executive.

❸ La commande de boîte, à droite du volant, offre une bonne prise en main et une belle réactivité en manœuvre, avec des passages de marche avant à marche arrière fluides.

jeu vidéo des années 1980, ce modèle aux allures de concept-car laisse véritablement les badauds bouche bée. Un style d'autant plus percutant qu'en s'approchant de cette pseudo-berline compacte, apparaît en réalité un gros bébé de 4,64 m de long, 1,89 m de large et 1,65 m sous plafond.

**En clair, la Ioniq 5 s'apparente davantage à un SUV type Audi Q5 qu'à une Volkswagen Golf.**

Au bénéfice de l'habitabilité, digne d'une limousine aux places arrière, grâce aux 3 m d'empattement... Le ramage vaut-il pour autant le plumage? Affirmatif! C'est un festival d'équipements chics et high-tech : sièges "aviation" en cuir, électriques chauffants et ventilés, avec repose-mollets déployant pour la sieste, banquette arrière coulissante électriquement (pilotable depuis les places avant), console centrale coulissante, prises USB à gogo, toit panoramique, voire solaire en option, pour grappiller quelques kilomètres d'autonomie, hi-fi Bose, affichage tête haute à réalité augmentée, affichage des angles morts par caméra, commande de stationnement à distance via la télécommande (créneau compris) ou encore conduite semi-autonome de niveau 2.

Même la finition, en dépit de plastiques durs ça et là (certains proviennent de matières recyclées), ne prête guère le flanc à la critique. La présentation intérieure moderne, qui, avec ses deux grands écrans, n'est pas sans rappeler celle de certaines Mercedes, comme l'intelligence de l'ergonomie, devraient tout autant satisfaire les clients en mesure de déboursier entre 43 600 € et 59 900 €. La Ioniq 5 se positionne en effet dans la fourchette haute de sa catégorie. Avec des tarifs parfois supérieurs à ceux de certains SUV (Ford Mach-E, Tesla Model Y, Volvo XC 40 Recharge, Volkswagen ID.4, Skoda Enyaq...). Toutes les versions restent ➔



Cette Hyundai électrique regorge de petits détails stylistiques originaux, à l'exemple des poignées, qui se déploient de leur logement une fois les portes déverrouillées. Sympa...



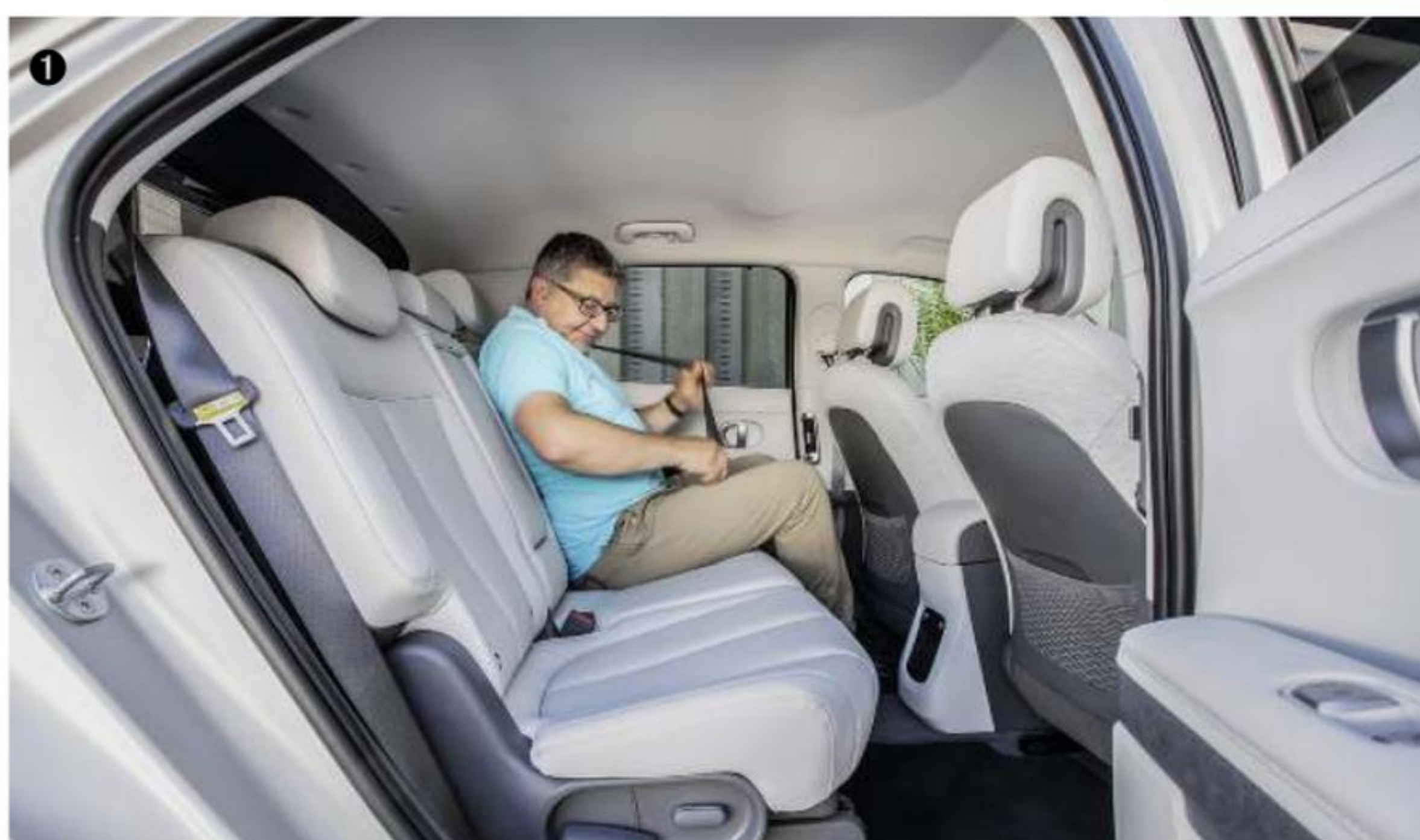
**EN DÉPIT  
DE SES 2175 KG,  
LA IONIQ 5 ACCÉLÈRE  
TRÈS FORT :  
5,2 S SEULEMENT  
POUR PASSER  
DE 0 À 100 KM/H ●●●**

néanmoins éligibles au bonus de 2000 €. Et même à celui de 6000 € dans le cas de l'entrée de gamme Intuitive, déjà bien fournie en équipements. Une entrée de gamme animée par un moteur arrière électrique de 170 ch et une batterie de 58 kWh, donnée pour 384 km d'autonomie moyenne. En optant pour celle de 73 kWh, la puissance grimpe à 218 ch et l'autonomie à 481 km.

Plus lourde, notre version d'essai HTRAC à transmission intégrale de 306 ch, dotée d'un moteur arrière de 211 ch, secondé par un bloc de 95 ch à l'avant, promet pour sa part 460 km d'autonomie. Des valeurs intéressantes, à minorer toutefois de 30 km en présence des jantes optionnelles de 20 pouces de notre version. Dans la vraie vie, son ordinateur de bord, sur un parcours mixant ville, voies rapides et routes secondaires assez sinueuses, indiquait plutôt 380 km. Une endurance encore honorable, sachant que nous n'avons pas toujours pratiqué l'éco-conduite, compte tenu des délectables accélérations dispensées (605 Nm de couple, 0 à 100 km/h en 5,2 s).

**Le véritable argument "coup de poing" de cette Hyundai reste son architecture 800 volts, contre 400 volts d'ordinaire.**

Une puissance jusqu'alors réservée aux très exclusives Porsche Taycan et Audi e-tron GT ! De quoi digérer jusqu'à 220 kWh en courant continu, contre 150 kWh au mieux pour ses meilleures concurrentes. Cela se traduit par des ravitaillements éclair : 5 minutes pour récupérer 100 km d'autonomie, 18 minutes pour passer de 10 à 80 % d'énergie sur un superchargeur de 350 kW, encore trop rare sur notre territoire, malheureusement. Même sur une borne ordinaire de 11 kWh, le chargeur embarqué de Hyundai reste un chouia plus rapide que ses rivaux. Autre détail sympathique, la coréenne dispose d'un adaptateur inversé permettant d'alimenter, comme à la maison, n'importe quel appareil fonctionnant au 220 V, type cafetière,



aspirateur ou barbecue ! Cette parenthèse électroménagère refermée, place à la conduite...

Quel que soit le mode sélectionné (Eco, Confort ou Sport), la Ioniq 5 évolue en douceur, dans le plus grand des silences. Bravo au passage pour l'absence de sifflements aérodynamiques. Distribution de bons points encore au crédit de la direction, agréablement calibrée, malgré tout de même un rayon de braquage trop important dans les parkings. Idem côté freins, faciles à doser et sans à-coups en fin de course, contrairement à d'autres. Il est également possible de jouer avec le frein régénératif, en modulant son intensité via les palettes au volant. Quatre niveaux s'offrent au conducteur, de la position "roue libre" (aucun frein moteur) au mode i-Pedal, autorisant l'arrêt total sans avoir recours à la pédale. Ou comment combiner conduite ludique et efficacité. Nous avons hélas perdu le sourire sur la partie sinieuse et bosselée de notre parcours d'essai, où la Ioniq 5 s'est mise à rebondir et à tanguer plus que de raison. Un manque d'agilité excusable compte tenu des 2175 kg de cette version, mais qui empêche cette séduisante nouveauté de conclure sur un quasi-sans-faute. ■

❶ De série, la banquette coulissante se manipule électriquement sur les versions haut de gamme Executive.  
❷ Avec 527 dm<sup>3</sup> banquette reculée, la Ioniq 5 n'a pas à rougir de la concurrence.  
❸ Grâce à sa capacité de recharge de 220 kW, la batterie passe de 10 à 80 % en seulement 18 minutes. Hélas, les superchargeurs délivrant une telle puissance sont encore bien rares en France...





## HYUNDAI IONIQ 5 HTRAC

306 ch 73 kWh Executive

## EN CHIFFRES

## DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	306 ch
Couple maxi	■	605 Nm
Type	2 moteurs élec. synchrones à aimant permanent	
Puissance fiscale	5 CV	
Batterie / capacité	lithium-ion / 72,6 kWh	
Transmission	intégrale	
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1	

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

Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,64/1,89/1,65/3 m	
Poids/tractable freiné	2 175/1 600 kg	

Performances		
0 à 100 km/h	■	5,2 s
Vitesse maxi	■	185 km/h

Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre AV/AR	■	24/527 dm <sup>3</sup>

## LE BUDGET

Prix	■	59 900 €
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	■	2 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	61 800 €	
Garantie	■	5 ans (km illimité) <sup>(2)</sup>

(1) Options et malus inclus. (2) Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

## Équipements de série ■

7 airbags, accès et dém. mains-libres, affichage tête haute, AFIL active, aide au parking AV/AR + cam. 360°, assist. parking via télécommande (créneau/bataille), banquette AR coulissante élec., Bluetooth, chargeur inversé (V2L) avec prises 230 V, chargeur induction, dim auto bizona, conduite semi-auton. niv. II, ESP, freinage auto urg., hayon élec., instru. num. 12,3 pouces, jantes alliage 19 pouces, phares LED + codes/phares auto, régl. vit. adapt., sellerie cuir, sièges couchettes, sièges élec. ventilés et chauffants, syst. multimédia avec écran tactile 12,3 pouces/GPS/ Apple CarPlay et Android Auto/5 prises USB /syst. audio Bose, toit pano...

## Options

Jantes 20 pouces (400 €), peinture blanc glacier/métall./mate (200/650/900 €), toit panneaux solaires (600 €).

Consommations/Autonomie/Charge		
Mixte	■	17,7 kW/h <sup>(3)</sup>
Autonomie moyenne	■	460 km <sup>(3)</sup>
Chargeur en AC/DC	■	11/220 kW
Temps de charge prise domestique 2,3 kW / bornes 7,4/11/50/350 kW	■	33 h / 10 h 15 / 6 h 10 / 1 h (80%) / 18 mn (80%)

(3) 19 kWh et 430 km en 20 pouces.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Corée du Sud

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Avec son look rétrofuturiste, la Ioniq 5 frappe fort. Aussi plaisante à vivre qu'à rouler, elle avance aussi comme principal atout ses temps de charge records, grâce à son architecture 800 volts. Reste à digérer le tarif, peu habituel chez Hyundai, même si l'équipement est très largement à la hauteur.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

## PLUS

Vie à bord/équipements  
Agrément de conduite  
Puissance de charge

## MOINS

Comportement pataud  
Trépidations en 20 pouces  
Rayon de braquage



Les feux arrière évoquent ceux de la légendaire DeLorean de Retour vers le futur. Un joli clin d'œil au designer Giugiaro, dont les créations des années 1980 ont inspiré la ligne générale de la Ioniq 5.



# CHEMIN DE TRAVERSE





Le modèle de niche n'est plus l'apanage des constructeurs haut de gamme. La preuve avec ce Renault Arkana, qui se paie le double luxe d'une silhouette de SUV coupé et d'une motorisation hybride simple. De quoi tracer son propre sillon à l'abri de la concurrence... pour l'instant.

Par Camille Pinet Photos Adrien Cortesi



47

L'un des secrets de la réussite des constructeurs de luxe est de multiplier les types de carrosseries afin d'entretenir le fameux effet nouveauté. Renault ne cache pas du tout s'en être inspiré au moment de dévoiler l'Arkana, fils spirituel des Mercedes GLC Coupé et BMW X4. Pour ajouter à son particularisme, le français, produit en Corée, adopte désormais la motorisation hybride simple inaugurée en 2020 par la Clio, toujours basée sur le 1.6 atmosphérique d'origine Nissan, deux moteurs électriques et une transmission particulière multimode à crabots et quatre rapports. Une offre unique sur le marché, excepté le cas du Toyota C-HR, plus court de 20 cm et encore plus radical dans son style. Ainsi armé, l'Arkana propose les mêmes finitions que son homologue 100 % thermique essence commercialisé en début d'année, y compris la livrée R.S. Line de notre modèle d'essai. Le moins que l'on puisse dire est que la discrétion n'est pas son fort.

**Avec ses habillages noirs laqués, ses jantes sombres rehaussées d'un décor rouge, il semble vouloir faire parler la poudre.**

Cette ambiance décomplexée se retrouve à l'intérieur, où les stéréotypes de la sportivité sont tous de sortie : décors en faux carbone, ceintures avec liserés rouges, surpiqûres de la même teinte sur les sièges en cuir noir, pédalier en aluminium... Il n'en ferait pas plus avec un gros V8 sous le capot ! Que ceux que ce genre de démonstration ne séduit pas se rassurent : la dotation Intens, moins coûteuse, permet d'opter pour plus de discrétion. Au moins, l'ensemble dégage une sensation de qualité satisfaisante, même si elle n'est pas supérieure à celle d'un Captur. En dépit de ce parti pris esthétique, l'Arkana revendique tout de même une certaine vocation familiale, à la hauteur de son gabarit, bien plus généreux que celui d'un Peugeot 3008. Dont acte, l'espace à l'arrière n'est pas compromis par la ligne de toit fuyante : un grand adulte de 1,87 m comme votre serviteur parvient à trouver ses aises sur la banquette bien dessinée. Par rapport au Peugeot, nous avons d'ailleurs mesuré la même hauteur depuis l'assise (92 cm) et un espace aux jambes plus généreux de 2 cm. La quadrature du cercle n'est cependant pas tout à fait atteinte puisque son coffre de 484 dm<sup>3</sup> →



abandonne 69 dm<sup>3</sup> à la batterie comparé à une version thermique. En conséquence, malgré ses généreux centimètres, il ne fait pas le poids face aux SUV compacts classiques. D'autant plus qu'il n'est évidemment pas possible de le charger au-dessus de la plage arrière. Du point de vue technologique, notre SUV est à jour puisqu'il reprend le système multimédia commun à la plupart des Renault, qui se caractérise par son ergonomie bien pensée et sa fluidité. L'instrumentation numérique de 10,2 pouces largement configurable de notre modèle d'essai est elle aussi au goût du jour, voire un peu trop : elle est pour l'instant indisponible en raison de la crise des semi-conducteurs.

**Avec un plumage aussi tapageur, certains espèrent peut-être que cet Arkana crache le feu sur la route. Pas si vite...**

Sa motorisation hybride privilégie toujours autant le mode électrique, systématiquement choisi au démarrage. Elle préfère toujours une conduite douce, d'autant plus qu'elle ne fait plus l'objet d'aucun à-coup de fonctionnement. De fait, elle se montre beaucoup moins adaptée aux envolées sportives,

## LA MOTORISATION HYBRIDE SE MONTRE BEAUCOUP MOINS ADAPTÉE AUX ENVOLÉES SPORTIVES ●●●

tempérées par une certaine lenteur lorsque l'on écrase l'accélérateur. Malgré ses 5 ch supplémentaires, l'Arkana impressionne beaucoup moins notre chronomètre que la version essence TCe 140 EDC : il demande ainsi 1,7 s de plus pour passer de 0 à 100 km/h et affiche encore 1,3 s d'écart sur l'exercice de relance de 90 à 130 km/h. Heureusement, il n'y a pas que des inconvénients à opter pour l'hybride : par rapport à l'essence 140 ch, notre Arkana exige en moyenne 1 l/100 km de moins. Et cet appétit moindre est perceptible sur tous les types de trajets, y compris sur autoroute, même si nous nous attendions à une meilleure performance encore en ville.

Si l'E-Tech est bien la plus lente des motorisations de la gamme, elle n'enlève rien aux qualités routières du nouveau Renault. Elles se sont même améliorées depuis le lancement du modèle début 2021,

les responsables du projet ayant repris les réglages de la direction, qui n'avait pas convaincu lors des premiers essais. Les résultats sont là : l'Arkana est sans aucun doute le SUV de la marque le plus agréable à conduire. Incisif, il offre pourtant un amortissement prévenant, même si des trépidations subsistent à basse vitesse. Un compromis routier qui le rangerait presque dans la cour du Peugeot 3008, encore lui !

En l'absence de diesel, l'Arkana E-Tech est logiquement le plus cher de la gamme, très resserrée. Mais 1 500 € d'écart seulement le séparent de l'entrée de gamme TCe 140 EDC. S'il est très bien équipé en finition R.S. Line, ses options se limitent à la caméra 360°, au système audio Bose et à la conduite semi-autonome sur autoroute. Par rapport à son concurrent le plus proche, le Toyota C-HR, il se place très bien, même si le constructeur japonais offre des promotions à tout va face à cette nouvelle menace. De son côté, Renault a délibérément choisi de ne pas faire payer sa nouvelle carrosserie plus cher : l'hybride est ainsi affiché 3 000 € moins cher que le Peugeot 3008 1.2 PureTech 130 GT ! Il faut sans doute y voir là la raison du succès qu'il remporte depuis son lancement. ■



### L'avis de Camille Pinet



Je ne suis pas fan des SUV coupés, mais je reconnais que l'Arkana réussit à faire sa place dans la jungle des SUV



La finition R.S. Line ne lésine pas sur les attributs sportifs. Pour ceux qui ne goûtent pas cet aspect voyant, la livrée Intens offre une apparence plus traditionnelle, pour moins cher.





## RENAULT ARKANA

E-Tech 145 ch R.S. Line

# EN CHIFFRES

### NOS MESURES

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

#### Moteur/Transmission

Puissance cumulée	■ 145 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	■ 144 Nm à 3 200 tr/mn + 205 et 50 Nm (élec.)
Type	4 cyl. en ligne, essence + 2 moteurs électriques
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm <sup>3</sup> /5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	auto multimode/4+2
Batterie/capacité	■ lithium-ion/1,2 kWh

(1) Maxi : 94 ch (thermique) + 36 et 15 ch (électriques).

#### Châssis

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

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,57/1,82/1,58/2,72 m
Poids/tractable freiné	1 476/760 kg

#### Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 33,4/11,5 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 10,4 s
Vitesse maxi	■ 165 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/33/69 m

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 143/146 cm
Volume de coffre	■ 484 dm <sup>3</sup>

#### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 48,6/64,3/68,3 dB
------------------------	---------------------

### LE BUDGET

Prix	■ <b>36 100 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (111 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(2)</sup>	38 250 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

#### Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, cam. recul, chargeur induction, clim auto, frein. urg. auto, instrum. num., jantes all. 18 pouces, lect. panneaux, phares LED, régl./limit. de vit. adapt., sièges AV élec. chauffants, syst. multim. écran tactile 9,3 pouces/GPS/prises USB/syst. audio, ...

#### Options

Ass. d'autoroute et trafic (600 €), caméra 360° (350 €)...

#### Consommations

Moyenne	■ 6,3 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 6/6,4/6,5 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 793 km/50 l

#### Note EuroNCAP

En cours

#### Pays de fabrication

Corée

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Cet Arkana hybride n'a pas l'allant que son physique athlétique suggère. Néanmoins, son tarif contenu, son équipement complet, sa douceur, sa consommation mesurée et son habitabilité en font un excellent choix pour qui veut un SUV pas comme les autres.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Basé sur la même plate-forme que le Captur, l'Arkana est équipé d'un train arrière à traverse déformable qui génère quelques trépidations.

#### PLUS

Douceur de conduite  
Agile et confortable  
Habitabilité préservée à l'arrière

#### MOINS

Performances  
Trépidations à basse vitesse  
Moins pratique qu'un vrai SUV



❶ À l'arrière, deux grands adultes logent sans problème. Tous les SUV coupés ne font pas aussi bien. ❷ Le coffre perd 69 dm<sup>3</sup> par rapport à la version essence et ne peut pas être chargé au-dessus de la tablette. Rouler en SUV coupé impose quelques sacrifices.





50 [FACE-À-FACE] MERCEDES CLASSE C 220 d 200 ch 9G-Tronic Avantgarde Line  
BMW SÉRIE 3 320d 190 ch BVA8 M Sport

# Classico





Comme un Barça-Real, un Federer-Nadal, l'automobile a ses matchs récurrents de rêve. La toute nouvelle Classe C affronte ainsi la Série 3 pour ce qui se fait de mieux dans la catégorie des familiales. En tout cas de plus cher.

Par Cyril Biotteau Photos Florian Grout

**C**a fait un bail que ces deux-là tiennent l'affiche. Et pour cause : la BMW Série 3, née en 1975, en est à sa 7<sup>e</sup> génération (nom de code interne : G20) tandis que la Mercedes Classe C, type W206 pour les intimes, arrive à sa 5<sup>e</sup> génération, voire 6<sup>e</sup> en tenant compte de la Mercedes 190 de 1982. Presque quarante ans plus tard, elles dominent toujours la catégorie des familiales haut de gamme, aux côtés des Audi A4 mais aussi Volvo S60 ou Jaguar XE. Les Volkswagen Passat, Peugeot 508 ou encore Renault Talisman n'appartiennent pas à ce cercle dit "premium", même si les différences s'estompent. En effet, comme ces "roturières", la nouvelle Classe C n'aura plus droit à plus de 4 cylindres sous le capot, même dans ses versions AMG... Loin de ces déclinaisons extrêmes, notre

C 220 d du jour recourt à un diesel de 200 ch qui convient au standing supposé de la voiture et séduira les gros rouleurs, tout comme le 2 l diesel de 190 ch de la 320d.

### **SUR LA ROUTE**

Ces deux mécaniques bénéficient désormais chacune d'un système de micro-hybridation, même si elles ne le signalent nulle part, qui amène 20 ch supplémentaires à la Mercedes et 11 ch de plus à la BMW. Ce petit boost électrique sert avant tout à faire baisser les consommations, mais a aussi la vertu de rendre inodores, incolores et sans saveur les interventions du stop/start, particulièrement sur la Mercedes. En performances, malgré sa puissance et son couple légèrement supérieurs, la Classe C se contente de coller au train sa rivale, de près toutefois, →





ce qui constitue presque une prouesse vu son désavantage sur la balance d'exactly 200 kg.

**Dans un cas comme dans l'autre, pas de coup de pied aux fesses mais une allonge appréciable qui sied à ces autoroutières.**

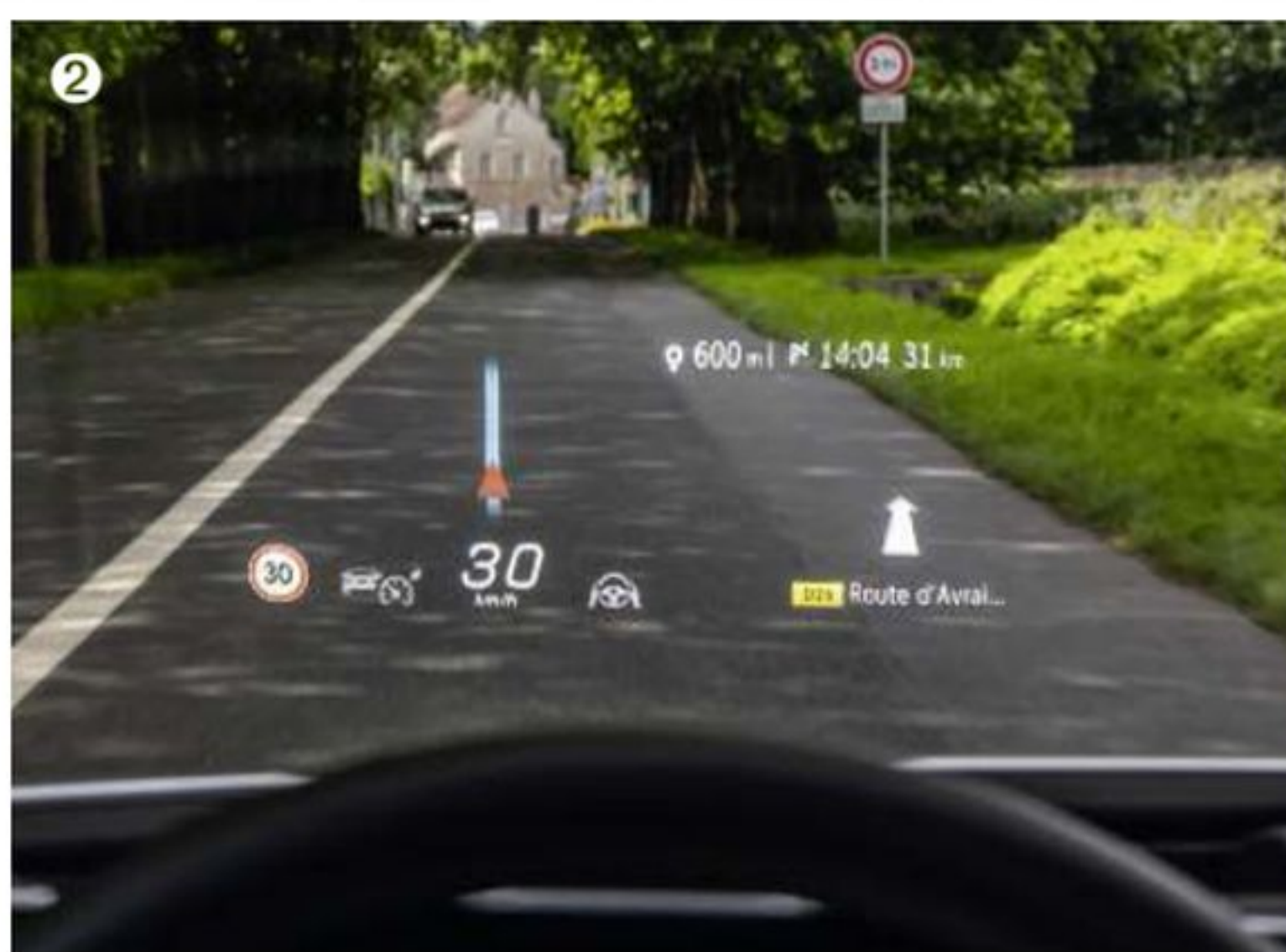
La douceur des boîtes de vitesses, obligatoirement automatiques des deux côtés, associée à la très bonne insonorisation sur autoroute, en fait d'agréables compagnes de voyage au long cours. Tout juste faut-il regretter une sonorité diesel un peu trop perceptible à froid, surtout sur la

Mercedes, mais vite mise en sourdine sur la suite du trajet. C'est plutôt sur petites routes que nos deux protagonistes se révèlent très différentes, surtout du fait de leurs configurations. En effet, notre 320d se présente ici en finition M Sport, avec des suspensions fermes, une direction plus directe et des roues de 19 pouces. Notre C 220 d s'affiche, elle, en livrée Avantgarde Line, typée confort, chaussée de roues de 17 pouces. Pour la Mercedes, une version AMG Line aurait permis une comparaison plus directe, cette version étant plus fermement suspendue, chaussée de roues plus grandes et de pneumatiques plus

performants. Son comportement change alors beaucoup, gagne en dynamisme, surtout si elle est dotée de l'option roues arrière directrices (2 100 € dans un pack comprenant la suspension pilotée). Notre Classe C se passait de tout ça et paraissait ainsi bien apathique face à une Série 3 au contraire très en verve. Cette génération G20 renoue en effet avec un châssis au comportement qui colle bien à la notion du plaisir de conduite de la marque. Fidèle aussi à sa réputation, la Mercedes se soucie plus du confort et de préserver ses occupants du monde extérieur, sauf sur les grosses déformations mal digérées justement à ➔



La présentation de la Mercedes fait de l'effet lorsque vous montez à son bord, notamment grâce à son écran, pourtant pas si grand que cela (11,9 pouces de diagonale).



#### MERCEDES CLASSE C

❶ Bien sûr entièrement numérique, le combiné est largement personnalisable, aussi bien par les "joysticks" du volant que par l'écran central. ❷ L'affichage tête haute aussi est largement personnalisable dans son contenu mais se voit proposé uniquement en option à 1 200 € ou dans le pack Premium Plus à 7 400 €...



La planche de bord de la BMW paraît bien plus classique, mais sa qualité de fabrication semble plus soignée.



### BMW SÉRIE 3

- ① Le combiné n'échappe pas à la numérisation, mais ses possibilités de personnalisation sont moindres par rapport à celles de la Mercedes.
- ② Le levier de vitesses de la BMW reste "habituel" et occupe la console centrale, alors qu'il est au volant sur la Mercedes.



Vue de l'arrière, la Classe C évoque une petite Classe S, tandis que la Série 3 se distingue facilement des dernières BMW.





### MERCEDES CLASSE C

❶ La Classe C d'aujourd'hui accueille bien ses passagers arrière : elle leur offre plus d'espace aux jambes que la Classe E des années 1990!

❷ Le coffre de la Mercedes peut embarquer quelques dm<sup>3</sup> de plus que celui de la BMW, mais il est un poil moins accessible.

## DEUX ADULTES, MÊME ASSEZ GRANDS, PEUVENT PRENDRE LEURS AISES. ET LA MERCEDES PREND LES DEVANTS AU NIVEAU DU COFFRE, DE JUSTESSE.

cause d'un peu trop de souplesse. En l'état, notre duel tourne donc vite à la caricature : la "Béhème" pour le plaisir de conduite, de loin, et la "Mercos" pour le confort, même si la 320d ne se révèle pas inconfortable pour autant. Dès lors, la BMW offre le meilleur compromis et emporte cette manche "sur la route".

### VIE À BORD

S'il est un domaine où une berline haut de gamme se doit de briller, c'est celui de la présentation intérieure : elle doit flatter... En la matière, nos

duettistes suivent dans ce domaine aussi des chemins bien différents. À la suite de sa grande sœur la Classe S, la nouvelle C en met plein la vue avec une planche de bord dotée d'un écran central qui occupe presque toute la console centrale et soigne les détails avec un travail sur les aérateurs, rétroéclairés la nuit pour accentuer l'effet "waouh". Bien sûr, le combiné d'instrumentation de bord est numérique, largement personnalisable, et notre modèle d'essai disposait en plus d'un affichage tête haute assez large, mais évidemment optionnel. Bref, ça en jette! Même si en pinaillant un

### MERCEDES CLASSE C

#### PLUS

Présentation intérieure spectaculaire  
Sobriété remarquable  
Bon niveau de confort

#### MOINS

Tarifs très élevés  
Version en manque de dynamisme  
Poids élevé





peu, nous avons trouvé que quelques plastiques durs situés vers le bas auraient pu être évités. Chez BMW, l'écran central impressionne beaucoup moins, même s'il n'est finalement pas tellement plus petit (10,3 pouces contre 11,9 dans la Classe C), et le combiné d'instruments, tout numérique qu'il soit, se révèle bien moins personnalisable. C'est donc moins impressionnant, limite décevant par rapport à la Classe C. Mais la Série 3 rattrape partiellement le coup avec des matériaux plus homogènes et un assemblage un poil plus soigné.

**À l'arrière, ces deux berlines ont bien grandi et offrent une meilleure habitabilité que leur devancière respective.**

La précédente Classe C était déjà plus spacieuse qu'une Classe E Type 210, sortie en 1995 et vendue jusqu'en 2003. Bref, deux adultes, même assez grands, peuvent prendre leurs aises avec légèrement plus d'espace aux jambes dans la Mercedes, mais un peu plus de garde au toit dans la BMW. À vous de choisir... La Mercedes prend les devants au niveau du coffre, mais de justesse. Au moment de trancher, nous donnons le point de la "vie à bord" à la Mercedes pour son sens du spectacle. C'est flagrant lorsque vous prenez place, et plus encore si vous la découvrez de nuit, face à une Série 3 certes soignée mais peut-être un peu trop classique. ➔



#### BMW SÉRIE 3

- ❶ La BMW accueille elle aussi très bien ses passagers arrière. Mais comme dans la Mercedes, un éventuel passager central ne sera pas bien installé.
- ❷ Le coffre, plus petit que celui de la Mercedes, reste sous la barre des 500 dm<sup>3</sup>. Dans les deux cas, la banquette arrière est rabattable 40/20/40.

#### BMW SÉRIE 3

##### PLUS

Agrément châssis  
Présentation sérieuse  
Position de conduite

##### MOINS

Tarifs élevés  
Instrumentation moins personnalisable  
Lacunes d'équipements





## L'avis de Cyril Biotteau



L'effet "Wahou" de l'intérieur de la Classe C est essentiel pour moi, surtout sur un modèle de luxe.

70%  
Quotient  
Émotionnel



Dans leurs configurations respectives pour notre essai, la BMW et la Mercedes tenaient scrupuleusement leur rôle habituel : un châssis très agréable pour la première, un confort soigné pour la seconde.

## BUDGET

Commençons sur ce chapitre par enfoncer une porte ouverte : ces deux voitures sont horriblement, affreusement, exagérément... chères. À plus de 52 000 € hors options chacune (ajoutez 3 000 € à la Mercedes pour la passer en AMG Line), elles se paient le luxe de dépasser les 60 000 € dans nos configurations d'essai, options comprises, et même plus de 67 000 € pour la Mercedes.

**Et si à ce prix vous pensez que la dotation de série ne souffre d'aucune lacune, détrompez-vous.**

Vous auriez dû voir la tête de votre serviteur lorsqu'il s'est aperçu que "sa" 320d à presque 61 000 € ne disposait pas de l'accès à bord et du démarrage mains-libres, de série sur certaines Dacia... ou qu'il fallait (encore!) piocher dans

## DES CHIFFRES REMARQUABLES POUR DEUX BERLINES AUX PRESTATIONS GLOBALES DE HAUT NIVEAU ●●●

les options pour bénéficier du freinage automatique d'urgence ! Quant à la Mercedes, au prix stratosphérique de notre modèle d'essai, il faut associer des petites roues de 17 pouces et une sellerie même pas en vrai cuir mais en simili-cuir Artico... Mais si ces deux-là jouent les divas en matière de tarif, elles épatent à la pompe, en réclamant moins de 6 l/100 km en moyenne. La Mercedes enfonce le clou avec 5,5 l/100 km de moyenne générale et même un étonnant 4,4 l/100 km sur autoroute. Des chiffres remar-

quables dans les deux cas, pour deux berlines aux prestations globales de haut niveau. C'est d'autant plus notable pour la Mercedes qu'elle souffre d'un surpoids non négligeable. Pour nos deux concurrentes, la micro-hybridation remplit bien son office, même si évidemment les bons chiffres ne viennent pas que d'elle. Plus chère mais plus sobre, la Mercedes n'obtient qu'une égalité avec la BMW au chapitre "budget". Ce qui n'arrange pas nos affaires : aux points, nous terminons en effet avec une égalité parfaite. Mais puisque le match se joue aux tirs au but, c'est la Mercedes qui l'emporte sur le fil. À ceux qui avanceraient que la BMW est plus sportive et plus plaisante à conduire – c'est le cas ici –, nous argumenterons qu'il suffit alors de choisir la Classe C en version AMG Line pour qu'elle rivalise avec la Série 3. Et comme elle conserve toujours l'avantage à bord, la messe est dite. ■





L'avis de  
Cyril Biotteau

La Série 3 est très agréable avec cette configuration de châssis. Je lui préférerais un moteur plus puissant !

60%  
Quotient  
Émotionnel

Remerciements à la mairie d'Avrainville.

## VERDICTS

**SUR LA ROUTE : BMW**

**LA VIE À BORD : MERCEDES**

**BUDGET : ÉGALITÉ**



La C 220 d bénéficie d'une micro-hybridation qui lui octroie 22 ch supplémentaires en phase de boost.

## MERCEDES CLASSE C 220 d

200 ch 9G-Tronic

Avantgarde Line

## BMW SÉRIE 3 320d

190 ch BVA8 M Sport

# EN CHIFFRES



57

### 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.

#### Mercedes Classe C

#### BMW Série 3

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 200 ch à 4200 tr/mn	■ 190 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 440 Nm à 2000 tr/mn	■ 400 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1993 cm³/11 CV	1995 cm³/10 CV
Transmission	aux roues arrière	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/9	automatique/8

#### Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,8 m	■ 11,4 m
Pneumatiques AV/AR	225/50 R 17	255/35 R 19

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,75/1,82/1,44/2,87 m	4,71/1,83/1,44/2,86 m
Poids/tractable freiné	1824/1800 kg	1624/1500 kg

#### Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 28,8/7,8 s	■ 28,7/7,6 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 6,6 s	■ 7 s
Vitesse maxi	■ 245 km/h <sup>(1)</sup>	■ 230 km/h <sup>(1)</sup>
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/33/69 m	■ 10/32/67 m

(1) Donnée constructeur.

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 28 cm	■ 28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 149/147 cm	■ 150/148 cm
Volume de coffre	■ 503 dm³	■ 480 dm³

#### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 41,2/62,8/67,3 dB	■ 45,6/64,7/67,8 dB
------------------------	---------------------	---------------------

### LE BUDGET

Prix	■ 52 950 €	■ 52 850 €
Malus	■ 0 à 400 € (130 à 148 g/km)	■ 0 à 170 € (125 à 138 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(2)</sup>	67 500 €	60 915 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

### Équipements communs

6 airbags (8 sur la Mercedes), aide au parking AV/AR avec caméra de recul, antibrouillards à LED, banquette arrière rabattable 40/20/40, Bluetooth, clim auto (3 zones chez BMW), phares avant 100% LED, régulateur de vitesse, rétros rabattables élec., système multimédia avec écran tactile/GPS/Android Auto et Apple CarPlay.

### Options

**Mercedes :** affichage tête haute (1 200 €), pack Premium (comprend entre autres les sièges avant chauffants à réglages élec., accès mains-libres, avertisseur d'angles morts... : 3 750 €), régul. de vitesse adaptatif (500 €), sellerie cuir (à partir de 2 000 €), toit ouvrant pano (2 150 €), volant chauffant (350 €)...

**BMW :** accès à bord et dém. sans clé (600 €), affichage tête haute (1 270 €), jantes 19 pouces (de 750 à 32 000 €), pack Drive Assist Pro (comprend la conduite autonome de niveau 2 et le freinage auto d'urgence, entre autres : 2 350 €), régulateur de vitesse adaptatif (550 €), sellerie cuir (1 850 €), sièges avant électriques à mémoire conducteur (1 250 €), suspension pilotée (650 €), toit ouvrant panoramique en verre (1 450 €).

#### Consommations

Moyenne	■ 5,5 l/100 km	■ 5,8 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 6,9/5,2/4,4 l/100 km	■ 6,8/5,5/5,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 727 km/40 l	■ 689 km/40 l

#### Note EuroNCAP

En cours

5 étoiles

#### Pays de fabrication

Allemagne

Allemagne

## LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

### MERCEDES CLASSE C

Départager deux stars expose à l'ire des fans de l'une ou l'autre. Pardon, donc, aux "béhémistes" qui n'ont cure de l'accueil spectaculaire de la Classe C et ne jurent que par les sensations au volant. Aux autres, rappelons que cette victoire se joue à un cheveu et que comme souvent dans le petit milieu du haut de gamme, la configuration de la voiture à la commande change beaucoup de choses qui... changent tout !

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie







# IN VINO VERITAS

Alcool et automobile font rarement bon ménage. Sauf quand le premier permet de faire avancer la seconde ! Une part non négligeable du superéthanol-E85 distribué dans les stations françaises provient en effet des résidus de nos vendanges. Un carburant bio, peu taxé, qui a encouragé Land Rover à nous gratifier d'une motorisation ad hoc...

Par Thierry Réaubourg Photos Arnaud Saunier



**S**ix fois moins taxé que le sans-plomb, le superéthanol-E85 (65 à 85 % de bioéthanol, mélangé à de l'essence) s'affiche au tarif alléchant de 0,67 €\* le litre à la pompe. Et pas un kopeck à déboursier pour la carte grise, hormis en Bretagne et en Centre-Val de Loire, où la ristourne plafonne à 50 %. Enfin, les véhicules conçus pour accepter ce carburant d'origine végétale échappent à tout malus, l'état appliquant un abattement de 40 % sur leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Tout bénéf, en particulier pour les lourds véhicules, type SUV ! Pourquoi un tel coup de pouce ? Parce que l'E85 rejette 72 % de gaz à effet de serre (en prenant en compte l'intégralité de la chaîne de production) et 90 % de particules fines en moins que l'essence. Une équation d'autant plus intéressante que le bioéthanol qui entre dans sa composition n'est plus issu de la culture intensive des céréales ou de la betterave sucrière comme au début des années 2000, lorsqu'il était plus rentable pour les cultivateurs de lui réserver leurs champs plutôt que d'alimenter la population... Aujourd'hui, en France, premier producteur européen (cocorico !), le bioéthanol dit "de génération avancée" provient essentiellement de la fermentation des déchets forestiers, des pailles de blé, des tiges de maïs ou des résidus de nos vendanges : les marcs de raisin. Vous reprendrez bien un petit verre de rouge pour sauver la planète ?

**Dans ce contexte favorable au retour des motorisations "E85 compatibles", certains constructeurs s'engagent de nouveau dans la brèche.**

Dans le sillage de Ford, dont la gamme compte déjà six modèles fonctionnant au superéthanol, au tour de Jaguar Land Rover de s'intéresser au marché français avec son 2.0 turbo Flexfuel. Un 4 cylindres de 200 ch flanqué d'une hybridation légère via un alerno-démarrreur 48 V, que l'on retrouve sous les capots des Jaguar E-Pace, Land Rover Discovery Sport et donc de notre Range Rover Evoque. Un moteur déjà bien connu puisqu'il s'agit de l'ancien P200 (qui souffrait d'un malus de près de 15 000 € !), modifié pour fonctionner indifféremment à l'E85 comme au sans-plomb par le jeu d'une nouvelle cartographie notamment. Par conséquent, pas de surcoût délirant à l'achat, et surtout aucune différence au volant par rapport au moteur standard, avec ➔



## MALGRÉ SON AUTONOMIE RÉDUITE, L'EVOQUE MICROHYBRIDE FLEXFUEL DEVRAIT SÉDUIRE LES GROS ROULEURS COMME LES ENTREPRISES ●●●

une souplesse d'utilisation et des performances tout à fait comparables, voire supérieures, grâce à une température de combustion plus faible. Revers de la médaille, les arrêts ravitaillement se multiplient, le superéthanol impliquant une surconsommation de l'ordre de 20 à 25 % par rapport à l'essence. Notre petit "Range" engloutit 12,2 l/100 km en moyenne, avec des pointes à plus de 14 l/100 km en ville : de quoi donner des sueurs froides. Des valeurs compensées, fort heureusement, par le faible coût du plein : 45 € les 67 litres pour le réservoir britannique, contre 102 € avec du SP95 à 1,53 €\* le litre. Face à lui, même l'Evoque diesel équivalent (D200) s'avère difficile à amortir, sa consommation de 8,2 l/100 km de moyenne (1,41 €\* le litre de gasoil) ne suffisant pas à éponger son surcoût de près de 5 500 €, malus compris. Malgré son autonomie réduite, l'Evoque MHEV Flexfuel devrait séduire les gros rouleurs comme les entreprises, celles-ci étant autorisées à récupérer 80 % de la TVA sur leurs pleins d'E85. De quoi digérer plus facilement le tarif, toujours haut perché chez Land Rover : 58 900 € pour notre finition R-Dynamic SE. Laquelle n'est hélas pas la plus fournie, contrairement à ce que laissent penser sa collection d'écrans numériques dernier cri et sa finition tirée à quatre épingles...

**Il faut en effet mettre la main à la poche pour profiter d'équipements devenus standards sur un simple Renault Captur.**

À l'instar de la clé mains-libres, des vitres arrière surteintées ou du chargeur pour smartphone à induction. Même la paire de prises USB, à l'arrière, reste facturée en supplément. Pas moins de 11 668 € d'options agrémentaient d'ailleurs notre très sexy modèle d'essai, parmi lesquelles les grandes roues de 20 pouces (924 €), pas toujours très douces sur mauvais



revêtement... Pour profiter d'un confort royal, mieux vaut se contenter des jantes de 18 pouces de série, avec lesquelles ce SUV assure un meilleur compromis confort/tenue de route. Un comportement plutôt neutre grâce aux quatre roues motrices, mais difficile à qualifier de dynamique, cet élégant sujet de Sa Majesté accusant près de deux tonnes sur la balance. Un caractère un rien nonchalant accentué par le manque de réactivité et les errements de la boîte automatique à 9 rapports, sans cesse en quête de la plage de couple idéale lorsque la route joue les montagnes russes. Le poids élevé influe aussi sur les distances de freinage, étonnamment longues pour un véhicule de conception aussi récente (73 m à 130 km/h, contre 67 m en moyenne dans la catégorie). À sa décharge, notre Evoque chaussait des pneus dits M+S, puisqu'en digne Range Rover, cet engin ne craint pas les excursions en hors-piste. Grâce à ses nombreux modes, gérés de main de maître par l'électronique, sa transmission intégrale lui permet en effet de s'affranchir de copieux obstacles. Le bagage technique idéal pour une balade à flanc de coteaux dans les vignes du Bordelais, histoire de s'assurer que la récolte 2021 générera suffisamment de marc de raisin pour ses prochains ravitaillements... ■

\* Prix moyen en France au 1<sup>er</sup> juillet 2021.

**PLUS**  
Fiscalité et ravitaillements  
avantageux  
Moins d'émissions  
Agrément préservé

---

**MOINS**  
Autonomie réduite  
Boîte auto peu agréable  
Lacunes d'équipements





# RANGE ROVER EVOQUE P200 Flexfuel

## MHEV 200 ch R-Dynamic SE

### EN CHIFFRES



#### NOS MESURES

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

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	200 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 200 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo superéthanol/essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 997 cm <sup>3</sup> /11 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/9

#### Châssis

Diamètre de braquage	11,9 m
Pneumatiques	235/35 R 20

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,37/2,00/1,65/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 952/1 800 kg

#### Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	30,1/8,6 (31,1/9,4) s <sup>(1)</sup>
90 à 130 km/h en Drive	7,8 (9) s <sup>(1)</sup>
Vitesse maxi	213 (206) km/h <sup>(1)</sup>
Freinage à 50/90/130 km/h	11/35/73 m

(1) Entre parenthèses, mesures avec SP95-E10.

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	49 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/146 cm
Volume de coffre	387 dm <sup>3</sup>

#### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	42,3/63,5/67,8 dB
------------------------	-------------------

#### LE BUDGET

Prix	58 900 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	0 € (119 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	70 568 €
Garantie	2 ans, km illimité

(1) Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série

6 airbags + piéton, AFIL active, hayon élec., jantes alliage 18 pouces, sellerie cuir, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/prises USB...

#### Options

Accès mains-libres (529 €), cond. semi-auto niv. II (1 110 €), peint. métall. (982 €), susp. pilotées (1 178 €)...

#### Consommations

Moyenne	12,2 (10,2) l/100 km <sup>(1)</sup>
Ville/route/autoroute	14,4/11,3/10,9 (11,9/9,4/9,3) l/100 km <sup>(1)</sup>
Autonomie/réservoir	549 (656) km/67 <sup>(1)</sup>

#### Note EuroNCAP

5 étoiles

#### Pays de fabrication

Royaume-Uni

(1) Entre parenthèses, mesures avec SP95-E10.

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



En fonctionnant à l'E85, l'Evoque P200 MHEV échappe désormais à un lourd malus. Une solution plus économique (malgré une consommation élevée) et surtout moins contraignante à l'usage que l'hybride rechargeable...

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

❶ L'ergonomie de l'écran central, réactif, reste simple et rapide à appréhender. Les connexions Apple CarPlay et Android Auto sont livrées de série à bord de la finition R-Dynamic SE.

❷ Ici, l'instrumentation 100% numérique ne verse pas dans le spectaculaire ni le gratuit. Les graphismes restent traditionnels et la lisibilité irréprochable.

La planche de bord marie élégance, modernité (3 écrans XXL) et une fort belle finition. Mais pour un équipement à la hauteur du standing, il faut recourir aux options.

#### L'avis de Thierry Réaubeur



Se faire plaisir avec un SUV essence de caractère en émettant 90% de particules fines en moins: je valide! Même si la boîte gâche la fête...

80%  
Quotient Émotionnel





# UNE SÉRIEUSE MISE AU POINT

Outre le fait qu'elle est l'Alfa Romeo la plus puissante jamais produite, la nouvelle GTAm est plus qu'un exercice de style. Avec sa sœur GTA, à peine plus sage, cette Alfa-là mêle efficacité, plaisir de conduite et confort. Un régal !

Par Ivan Magot Photos Aldo Ferrero

## L'avis d'Ivan Magot



L'essayer c'est fatalement l'aimer, quasi-immédiatement, tant le ressenti à son volant est haut de gamme !



### UNE FORME OLYMPIQUE

Développées sur les pistes d'essais de Balocco et les routes montagneuses avoisinantes, nos voitures étaient dans leur jardin lors de notre essai. Elles ont dévoilé une grande forme, alliant stabilité, agilité, précision, confort et sensations. Ceci avec une sonorité magnifique (dès le mode D), les échappements à valves Akrapovic jouant sur les tons graves, médiums, et autres trémolos jouissifs sur certains rétrogradages.

### UN V6 FERRARI ENCORE MEILLEUR

Il a beau être d'origine Ferrari, les ingénieurs Alfa Romeo ont effectué un gros travail sur le V6 tout alu à distribution variable. Bielles, coussinets, lubrification interne, ligne d'échappement titane Akrapovic, il dispose aussi de deux injecteurs par cylindre. À la conduite, il se montre élastique avec une bonne présence à bas et moyens régimes pour devenir agréablement méchant de 4500 à 6500 tr/mn et grimpe même jusqu'à 7000 tr/mn. Pas mal pour un biturbo... dont le temps de réponse est cependant sensible.





# ALFA ROMEO GIULIA GTAm 540 ch

## EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 540 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	■ 600 Nm à 2 500 tr/mn
Type	V6 biturbo à 90° ess.
Cylindrée/Puissance fiscale	2 891 cm <sup>3</sup> /45 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	N.C.
Pneumatiques AV - AR	265/30 - 285/30 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,67/1,92/1,40/2,82 m
Poids/Tractable freiné	1 580 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 3,8 s
Vitesse maxi	■ 300 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 480 dm <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Prix	■ <b>171 600 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 30 000 € (244 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	201 600 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

### Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aileron AR en carbone, arceau, casque Bell, dim. auto., détecteur pluie/luminosité, diffuseur AR en carbone, échappement titane Akrapovic, ESP, freins carbone/céramique avec étriers Brembo (6 pistons AV), harnais 6 points Sebel, phares LED, pneus Michelin Pilot Sport Cup 2 connect, roues à érou central, sellerie et intérieur en Alcantara, sièges monocoque, spoiler AV large, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/prise USB...

### Options

Casque Bell supplémentaire (600 €), ensemble Alpinestar (gants, chaussures, combinaison : 1 000 €), housse de protection Goodwood personnalisée (1 260 €), Livrée racing Monza 1967/Silverstone 1972/Mugello 1969 (8 500/13 400/14 400 €)...

Consommations	
Consommation mixte	■ 10,8 l/100 km
Réservoir	58 l

Note EuroNCAP	<b>5 étoiles</b>
---------------	------------------

Pays de fabrication	<b>Italie</b>
---------------------	---------------

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Les GTAm et GTA présentent un toucher de route rare qui rappelle les Peugeot les plus réussies. Entre la direction parfaite, le ressenti général évident, le V6 en très grande forme et le confort plus qu'acceptable de la part d'une telle extrémiste, on ne peut que tomber amoureux. Moins de son prix !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

### UNE DIRECTION D'EXCEPTION

Elle est certes électrique, mais la direction de la GTA (m ou pas) est ce qui se fait de mieux aujourd'hui. Précise, tranchante (aïe!), incisive, elle renvoie parfaitement les informations de la route au volant. Le châssis, qui évolue en profondeur par rapport à la Quadrifoglio (voies élargies, aérodynamique avec Sauber, suspensions intelligentes bien calibrées...) et profite des Michelin Pilot Sport Cup2 Connect, n'est pas étranger à l'affaire.

### DES RÉGLAGES ADAPTÉS

À l'image du Manettino Ferrari, le DNA – Dynamic, Normal, Advance efficiency – propose ces trois réglages auxquels s'ajoute le plus extrême Track, sans aide électronique. Il agit sur la gestion de la boîte, du moteur, des suspensions actives et de la direction. Ces différentes propositions sont sensibles. Que l'on cherche du confort (N) ou plus de maintien (D), le DNA apporte des réglages efficaces et adaptés.

### L'AUTRE GTA

Au côté de la GTAm (m pour "modificata"), sa sœur GTA sans m (201 600 € malus compris) joue une carte plus "sage". Elle a beau se passer d'aileron arrière et autres détails, elle a l'avantage d'offrir 4 places. Elle reste par ailleurs identique à la GTAm et affiche, surtout, une efficacité pure très proche, que ce soit sur piste ou sur route où elle profite du même confort. Elle n'est plus lourde que de 25 kg et effectue même un meilleur 0 à 100 km/h (3,6 contre 3,8 s) grâce à une répartition des masses plus sur l'arrière (53/47 % AV/AR contre 54/46 %).





# SERVICE MINIMUM

Désormais épaulé par l'Enyaq 100% électrique, le grand SUV Kodiaq opère un restylage a minima en attendant un remplaçant vraisemblablement hybride à l'horizon 2024-2025. Voyons néanmoins les évolutions que la version 1.5 TSI 150 ch DSG7 offre pour nous faire patienter d'ici là.

---

Par Julien Marcos Photos Thomas Antoine/ACE Team





**P**as question pour le SUV Skoda le plus familial de renoncer à sa version 7 places, moyennant toutefois 1 130 €. Commercialisé depuis 2017 et troisième meilleure vente du constructeur derrière l'Octavia et le Karoq, il continue en effet d'avoir besoin de l'argument pour affronter notamment les Peugeot 5008 et Renault Koleos, mais aussi ses cousins du groupe Volkswagen : les Seat Tarraco et VW Tiguan Allspace. De plus, deux nouveaux acteurs se sont lancés dans la course : les Kia Sorento et Hyundai Santa Fe. Tout ce petit monde dispose non seulement du même

atout, mais aussi pour les derniers venus de motorisations PHEV, hybrides rechargeables en bon français. Technologie dont se dispense le Kodiaq pour l'instant. Le toilettage d'été intervient donc à point nommé.

#### **Mais visuellement, les évolutions sont loin d'être flagrantes.**

Remarquons toutefois la volonté de renforcer l'air de famille avec l'Enyaq. La calandre se veut plus statuaire, les optiques adoptent la technologie Matrix LED selon les finitions (de série sur Style), les boucliers sont légèrement remodelés et les jantes reçoivent un nouveau dessin. Plus massif que ses concurrents, le Kodiaq affiche

aussi un petit côté baroudeur bienvenu grâce à ses bas de caisse et à ses pare-chocs traités en plastique brut, qui le protégeront mieux lors de ses escapades dans la jungle urbaine. Les changements à bord sont encore plus subtils. L'élément le plus notable est l'apparition d'un volant à deux branches, plutôt agréable à l'usage, sur les versions à boîte auto, alors que le client aura le choix entre de nouvelles selleries (avec une inédite fonction massage) et une installation audio Canton (en option) enfin performante. Pour notre essai dans les Alpes, nous avons retenu le 1.5 TSI de 150 ch associé à la boîte DSG7. Si ce moteur ne recourt à pas l'hybridation légère qui se généralise au sein du ➔



groupe Volkswagen, il dispose néanmoins de la coupure des cylindres. En pratique, grâce à une masse raisonnable, ce Kodiaq se révèle plutôt agréable et suffisamment performant, mais pâtit d'à-coups assez désagréables de sa transmission à basse vitesse. Le mode Sport est à proscrire tant sa gestion hasardeuse des hauts régimes n'est pas adaptée à ce type de véhicule. Le Kodiaq préfère une conduite coulée, où conducteur et passagers apprécieront sa bonne insonorisation et son bon confort, notamment lorsqu'il est doté de la suspension pilotée DCC (1 125 €). Celle-ci atténue les réactions sèches sur les ornières et autres dos-d'âne, typiques des modèles équipés de grandes roues. Notons, et c'est dommage, que la transmission intégrale ne soit réservée qu'au Kodiaq RS de 245 ch (voir l'encadré ci-contre) ou aux versions diesel de 150 et 200 ch.

**La grande force du Kodiaq réside ailleurs, au chapitre habitabilité. L'espace intérieur y est vraiment généreux.**

À l'instar de ce que permettaient les feus monospaces, il est aisément possible de faire coulisser la banquette, d'incliner son dossier et de la rabattre d'une pichenette. Le Kodiaq fait



SKODA

### Un RS qui carbure à l'essence

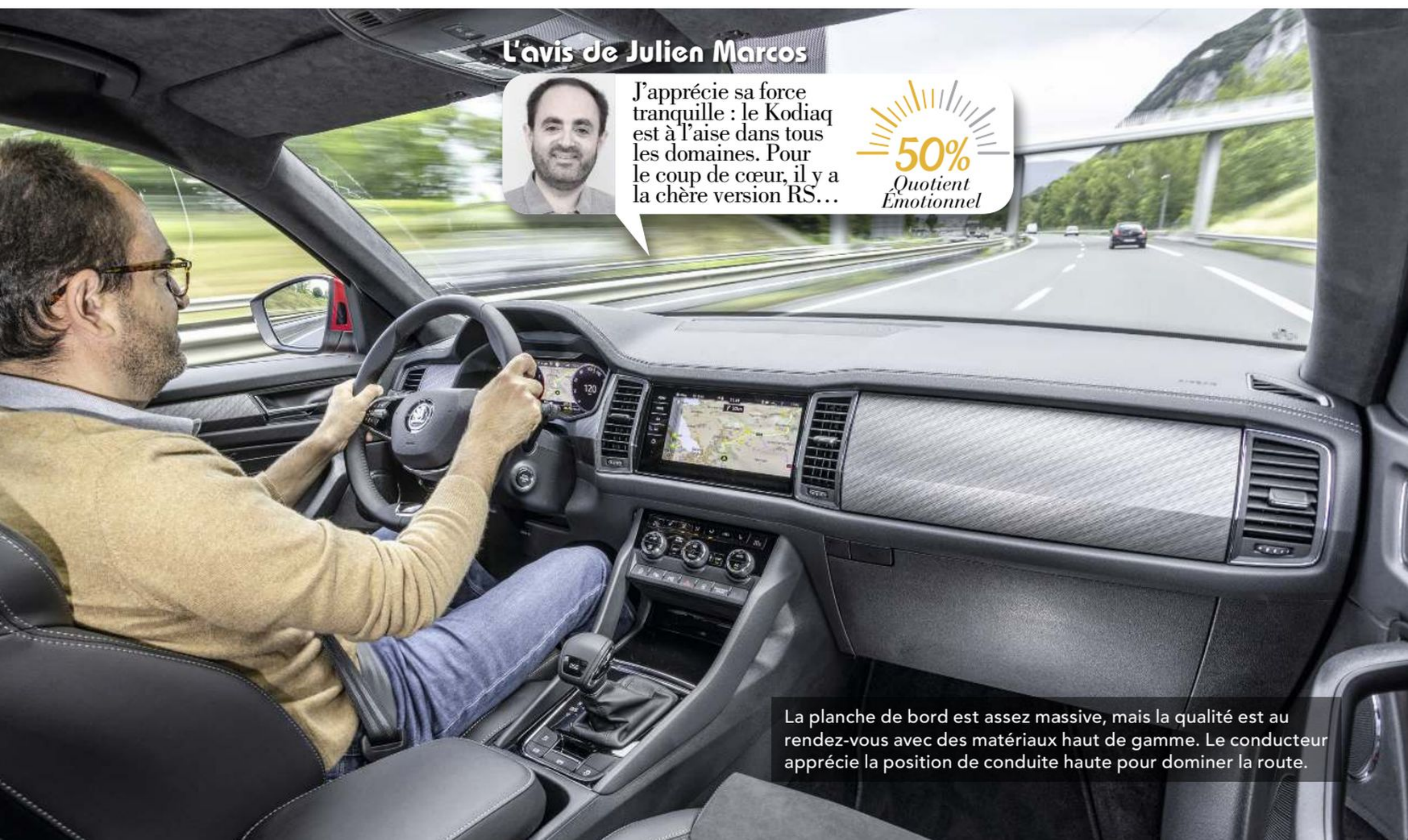
Le restylage marque le grand retour d'une version "sportive" nourrie au sans-plomb. Exit donc le BiTDI. Place au 2.0 TSI de 245 ch. Bien connue, cette mécanique ne manque pas de panache et ses reprises en étonneront plus d'un. Si le générateur de son mécanique apparaît un peu artificiel, façon jeu vidéo, force est de constater que cela impressionne les passants qui se retournent au passage du Kodiaq RS. Plus rigoureux en châssis, ce Kodiaq "énervé" perd hélas en confort et son tarif (50 630 €) n'a rien d'un cadeau.

### L'avis de Julien Marcos



J'apprécie sa force tranquille : le Kodiaq est à l'aise dans tous les domaines. Pour le coup de cœur, il y a la chère version RS...

**50%**  
Quotient  
Émotionnel



La planche de bord est assez massive, mais la qualité est au rendez-vous avec des matériaux haut de gamme. Le conducteur apprécie la position de conduite haute pour dominer la route.





① L'espace est ici tout simplement royal, que ce soit aux genoux ou en garde au toit. Pourtant, la 5<sup>e</sup> place reste plus étroite, et le tunnel de servitude est assez proéminent.

② Le volume sous tablette est l'un des meilleurs du segment. Banquette rabattue, le Kodiaq se mue en véritable déménageur avec 2065 dm<sup>3</sup>! Qui dit mieux?

③ Joli graphisme, calcul rapide des itinéraires, haute définition : l'écran tactile séduit. Mais il n'est pas le plus intuitif du marché. Notez que la version "grand format" de 9,2 pouces est en option (945 €). Sans cela, il faut se contenter d'une dalle de 8 pouces.

④ Seule boîte disponible à partir de la livrée Style, la DSG7 ne manque pas de douceur, mais sa gestion est perfectible à basse vitesse. Elle fonctionne mieux avec le couple d'un diesel.



également la part belle aux rangements, comme cette double boîte à gants, ou aux accessoires pratiques, à l'image de son fameux range-parapluie ou d'un support pour smartphone aux places arrière. Et malgré un seuil un peu haut qui ne facilite pas le chargement des bagages les plus lourds, il propose toujours une soute géante en version 5 places, avec pas moins de 698 dm<sup>3</sup>, vérifiés par nos soins avant ce restylage! De quoi envisager les départs en vacances sereinement.

Bien présentée et technophile à souhait avec son instrumentation numérique et son grand écran tactile, la planche de bord réalise presque le sans-faute. Certes, comme souvent dans la

famille Volkswagen, elle ne brille pas par sa fantaisie, mais respire le sérieux et le bon sens. Reste que malgré sa haute définition, l'interface

multimédia n'est pas la plus intuitive et réclame une certaine accoutumance pour trouver les bons menus. Remettre le calculateur de consommation moyenne à zéro ou enregistrer ses stations de radio favorites n'est pas si aisé. Mais l'équipement de série de la livrée

Style est pléthorique, et comprend notamment la conduite autonome de niveau II (bien pratique sur les longs trajets), le hayon électrique, la caméra de recul, la sellerie cuir/suède, des raffinements agréables pour faire durer encore un peu le plaisir de voyager en Kodiaq. ■

**PLUS**  
Habitabilité de référence  
Dotation pléthorique  
Qualité de fabrication

**MOINS**  
À-coups de la DSG  
Tarif élevé  
Pas de version PHEV

## SKODA KODIAQ

### 1.5 TSI 150 ch DSG7 Style 4x2

# EN CHIFFRES

#### DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm de 1 500 à 3 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 498 cm <sup>3</sup> /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. double embrayage/7

#### Châssis

Diamètre de braquage	11,6 m
Pneumatiques	235/55 R 18

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,70/1,89/1,68/2,79
Poids/tractable freiné	1 518 kg/NC

#### Performances

0 à 100 km/h	9,7 s
Vitesse maxi	205 km/h

#### Habitabilité/Coffre<sup>(1)</sup>

Longueur aux jambes AR	37/19 cm <sup>(2)</sup>
Largeur aux coudes AV/AR	153/150 cm
Volume de coffre	698/863 dm <sup>3</sup> <sup>(2)</sup>

(1) Mesures L'AJ avant restylage. (2) Banquette coulissante.

#### LE BUDGET

Prix	39 720 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	1 172 € (157 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(3)</sup>	48 802 €
Garantie	2 ans, km illimité

(3) Malus et options inclus.

#### Équipements de série ■

7 airbags, dém. sans clé, Bluetooth, caméra de recul, chargeur smartphone induction, clim auto bizona, combiné d'instruments numérique, détecteurs pluie/luminosité, frein de parking élec., freinage auto d'urgence + détection piétons et cyclistes, hayon électrique, jantes alliage 18 pouces, phares avant 100% LED et matriciels, régul. de vitesse adaptatif, sellerie cuir/suède, syst. multimédia avec écran tactile 8 pouces/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/prise USB...

#### Options

7 places (1 130 €), clim auto 3 zones (285 €), jantes alliage 19 pouces (750 à 990 €), peinture métall. (450 à 1 100 €), sellerie cuir (260 €), suspension pilotée DCC (1 125 €), Sound System Canton (475 €), toit ouvrant panoramique électrique (1 160 €)...

#### Consommation

Mixte	6,9 l/100 km
Réservoir	58 l

#### Note EuroNCAP

5 étoiles

#### Pays de fabrication

République tchèque

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Sûr de ses qualités familiales, le Skoda Kodiaq évolue peu. Toujours plus logeable que ses concurrents et très pratique, il renforce son équipement de série, qui s'avère très complet. Dommage que son offre mécanique stagne et que ses tarifs ne soient plus vraiment "Skoda"**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie





**MERCEDES EQA**

250 190 ch Progressive Line



# CYRIL À LA BAG

Voir une famille circuler à bord d'un SUV silencieux pourrait bien devenir la norme. Peu à peu, les constructeurs se lancent sur ce segment. Rencontre entre trois stars en devenir, badgées Mercedes, Volkswagen et Skoda.



**T**u le savais, toi, que c'était la voiture de Cyril? — Laquelle, l'EQA? — Non, l'Enyaq. C'est Cyril l'Enyaq!" L'humour n'est pas du goût de tous. Mais l'humeur paraît bonne au départ de ces journées d'essais entamées aux pains au chocolat. Heu non, pardon : aux chocolatinas! Les références à l'illustre chef étoilé à l'accent prononcé s'arrêteront là. Au menu du jour : trois des nouveautés électriques les plus importantes du marché, trois succulents SUV. L'un, que l'on voit dans de multiples spots télé entre deux épisodes du Meilleur Pâtissier, est

badgé Mercedes : c'est l'EQA, qui se place parmi les modèles compacts cuits à la sauce Premium. L'autre, baptisé ID.4 et frappé du logo de Volkswagen, est une déclinaison de l'ID.3, avec les mêmes saveurs mais un physique plus affirmé et plus musculeux. Enfin, dérivé d'une recette VW, le Skoda Enyaq reprend le même appareil que son cousin mais enlève tout le superflu, pour s'avérer plus classique mais pas moins élégant. Trois électriques, pour vanter les bienfaits de l'énergie alternative, mais trois SUV, pour rester à la mode... S'il peut sembler incohérent de faire du "plus propre" sur des carrosseries qui le sont moins, à cause d'une enver-

gure et d'une hauteur de caisse quasi incompatibles avec l'économie de carburant, cette appétence du marché pour les modèles haut perchés mène à cela. Les constructeurs développent en priorité ce qui est susceptible de plaire et de se vendre, donc des SUV. Mais ils sont aussi contraints par la réglementation européenne, qui les incite à produire des autos électriques et/ou hybrides rechargeables. Résultat? Des SUV électriques. Toutefois, bonne nouvelle, ces modèles s'avèrent agréables à manier, performants et évidemment silencieux. Ils savent désormais parcourir 300 "vrais" kilomètres entre deux recharges, voire 400 dans le cas des Skoda →



**SKODA ENYAQ**

iV Version 80 204 ch



**VOLKSWAGEN ID.4**

204 ch Pro Performance

**UETTE**





Position de conduite soignée et présentation à la fois classique et flatteuse : le tchèque sait recevoir.



#### SKODA ENYAQ

L'instrumentation se concentre sur une petite dalle de 5,3 pouces. Néanmoins, elle s'avère fonctionnelle et lisible.

et Volkswagen. En d'autres termes, excepté pour les week-ends loin de chez soi et les grandes vacances, ils ont tout, absolument tout, pour vous satisfaire au quotidien. À condition, bien entendu, de disposer d'un point de charge efficace chez soi ou sur son lieu de travail.

#### VIE À BORD

Au sein du groupe Volkswagen, la maison mère se réserve le privilège de l'innovation : sur la contre-porte gauche de l'ID.4, le conducteur ne trouve ainsi que deux boutons et une fine touche pour actionner les quatre vitres électriques. Le fonctionnement de la commande sensitive des réglages de rétroviseurs est aussi spécifique, tandis que le démarrage s'accompagne d'un petit spectacle lumineux venant des projecteurs, et que le "levier" de vitesses se camoufle dans le prolongement de l'instrumentation. Sans nécessairement chambouler vos habitudes, l'ID.4 semble innovant dans son approche ergonomique ; il vous télétransporte dans un futur proche.

Le présent s'avère très agréable aussi, notamment à bord de l'Enyaq qui, pourtant, se contente de commandes plus classiques et connues, souvent étrennées par d'autres modèles du groupe. Par rapport à l'ID.4, avec qui il partage son architecture, le traitement final de l'Enyaq est différent. À l'apparence aérienne du VW, qui sert la sensation d'espace et la liberté de mouvement mais souffre de matériaux gris à l'aspect impersonnel, le Skoda répond par un agencement plus conventionnel, avec suffisamment de rangements et tout ce qu'il faut en technologie embarquée.



La planche de bord, reprise du GLA, se veut élégante et très moderne. Et l'ensemble reste facile à utiliser.





Aérien et épuré, le tableau de bord contribue à l'impression d'espace. Mais l'ergonomie de l'ID.4 demeure déstabilisante.

**VOLKSWAGEN ID.4**  
Situé dans la continuité de l'instrumentation numérique, le sélecteur rotatif de transmission se montre original.



**SILENCE PRÉSERVÉ LORSQUE CES TROIS SUV SE METTENT À ROULER : LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE, TOUJOURS AGRÉABLE À L'OREILLE, PREND ÉGALEMENT DE JOLIES FORMES ●●●**



Ne vous fiez pas à la photo, le GLA (à gauche) reste bien plus compact que ses rivaux : 4,46 m, soit respectivement 19 et 13 cm de moins que l'Enyaq et l'ID.4.



#### MERCEDES EQA

Comme toujours chez Mercedes, un commodo fait office de levier de vitesses. Ce fonctionnement devient vite très naturel.

Finalement, l'ensemble se révèle plus pratique et plus facile à appréhender. L'écran tactile offre déjà un très bel aspect "technophile", même si l'instrumentation se contente d'une petite dalle de 5,3 pouces.

**De plus, à vouloir trop en faire, le Volkswagen s'avère parfois agaçant.**

Il faut un temps certain pour se familiariser avec toutes les fonctions du système multimédia et, faute de rétroéclairage sur les touches sensibles de réglage de température, ajuster la climatisation de nuit paraît presque dangereux.

Face aux deux cousins issus de la même maison, l'EQA prend une tout autre direction et semble plus cossu. La structure intérieure, strictement identique à celle du GLA, s'articule autour de la très moderne double dalle numérique, au fonctionnement plutôt intuitif. Le système d'infodivertissement Mercedes se commande via l'écran tactile ou depuis le pavé sensitif, parfaitement placé en amont de l'accoudoir central. L'équipement de la version entrée de gamme se montre par ailleurs au moins aussi généreux que celui de l'ID.4, auquel il manque par exemple une caméra de recul. Sur des critères plus pragmatiques tels que l'habitabilité →





### SKODA ENYAQ

#### PLUS

Agrément de conduite  
Habitabilité et coffre  
Présentation et autonomie

#### MOINS

Gabarit imposant  
Tarif conséquent  
Options à prévoir

et le volume de coffre, nos trois concurrents ne disposent pas des mêmes atouts. D'un côté, les cousins Volkswagen et Skoda se targuent d'un volume de coffre gigantesque, d'un espace aux jambes géant aux places arrière et d'une largeur aux coudes très généreuse. De l'autre, le Mercedes est à la traîne sur tous les points. Plus compact et reposant sur un empattement plus restreint, il ne reprend pas la banquette coulissante du GLA, mais offre toutefois un espace très convenable à ses passagers arrière. Mais pour étendre les jambes, il reste loin de ce que proposent les autres. Même son de cloche côté soute à bagages : l'ID.4 et l'Enyaq affichent plus de 550 dm<sup>3</sup> de capacité de chargement, tandis que leur concurrent se limite à 333 dm<sup>3</sup> et abandonne aux éléments techniques la partie sous plancher.

### SUR LA ROUTE

Trois SUV électriques, trois voitures silencieuses, mais deux saveurs seulement : au chapitre de la conduite, les disparités entre le tchèque et son cousin allemand ne sont pas évidentes à cerner. Leurs prestations se révèlent néanmoins très différentes de celles offertes par le modèle à l'étoile. Si les performances sont toutes voisines, et si le moins puissant mais plus léger du lot (2015 kg, tout est relatif!), l'EQA 250, arrive premier à l'exercice des reprises, celui-ci pêche par sa transmission aux

L'Enyaq, qui repose sur la même plate-forme que l'ID.4, offre un comportement routier très proche, sans surprise : c'est une propulsion douce et précise.

### SKODA ENYAQ

❶ Le Skoda reste le champion de l'habitabilité et des aspects pratiques. Les passagers ne manquent pas de place, ni au niveau des jambes ni en garde au toit. Seule la place centrale arrière se révèle étriquée. ❷ Le coffre, qui cube 588 dm<sup>3</sup> selon nos mesures, est le plus généreux du lot.



Partageant sa base technique avec le Mercedes GLA, l'EQA dispose de roues avant motrices et se révèle moins maniable que les Enyaq et ID.4.



### MERCEDES EQA

#### PLUS

Présentation flatteuse  
Confort de suspension  
Équipement et ergonomie

#### MOINS

Autonomie  
Motricité et freinage  
Coffre réduit



**VOLKSWAGEN ID.4****PLUS**

Autonomie et agrément  
Espace à bord et coffre  
Présentation high-tech

**MOINS**

Ergonomie complexe  
Gabarit  
Pack d'options onéreux



Léger avantage à l'ID.4 par rapport à l'Enyaq pour sa direction plus franche. Sinon, c'est kif-kif sur la route entre les deux cousins.

**VOLKSWAGEN ID.4**

❶ L'espace à bord de l'ID.4 est identique à celui proposé par l'Enyaq, donc très généreux. Notre version disposait d'un optionnel toit panoramique. ❷ La soute profite d'un double niveau de plancher, permettant par exemple de ranger les câbles de recharge.

roues avant, qui doivent encaisser jusqu'à 375 Nm de couple. L'EQA est parfois déstabilisé sur chaussée humide ou lors des grosses accélérations, souffrant alors de petites pertes de motricité. Et ses distances d'arrêt lors des gros freinages sont décevantes. Dans le cas présent, ce type de transmission nuit aussi à la maniabilité : les Skoda et Volkswagen affichent un diamètre de braquage nettement inférieur au sien. Le Mercedes reste un modèle agréable, avec un dosage précis de l'accélérateur, un amortissement satisfaisant et une assistance de direction bien calibrée, mais la comparaison avec ses deux rivaux joue en sa défaveur.

**En bonnes propulsions, l'ID.4 et l'Enyaq, qui reposent sur la même plateforme, s'avèrent plus agréables à manier et plus précis.**

Mention spéciale au Volkswagen, dont la direction semble plus "naturelle", favorisant un retour plus franc au point milieu. Cette légère différence suffit à lui accorder la première place au chapitre de la conduite. Malgré les immenses roues de 21 pouces de notre modèle d'essai – communes à celles de l'Enyaq iV –, il se révèle confortable, grâce à une suspension pilotée DCC (1 190 €) trouvant le juste milieu entre agrément et efficacité. Autre qualité notable et partagée avec le Skoda : un ralentissement programmé à l'approche des virages et des intersections. Le système, déconnectable, anticipe les difficultés du parcours et rehausse en conséquence le frein moteur. Cela paraît très naturel et contribue à une remarquable douceur de conduite. Mercedes dispose d'un équipement similaire, bien géré aussi même si le ralentissement opéré pour la régénération d'énergie intervient parfois de manière trop sensible. Mais, comme à bord des Enyaq et ID.4, les palettes au volant permettent de moduler la décélération selon ses envies. ➔

**MERCEDES EQA**

❶ Avec son empattement moins étendu, le Mercedes est plus étrié que ses concurrents. Mais voyager avec lui reste très agréable.  
❷ 333 dm<sup>3</sup> : la capacité du coffre demeure trop limitée.





## PRIX ET BONUS ÉCOLOGIQUE SONT IDENTIQUES, MAIS AUCUN DES TROIS N'ÉVITE QUELQUES MESQUINERIES DANS LA LISTE DES ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE ●●●

Moins agréable et moins spacieux, le Mercedes EQA a pour lui sa présentation superbe.



Homogène et très recommandable, l'ID.4 pâtit un peu d'un parti pris osé au chapitre de l'ergonomie.



### L'avis de Laurent Pinel



Agréable, habitable, confortable et doté d'une belle autonomie, le Skoda rend une très belle copie.



Trois fortes identités pour ces modèles agréables à conduire. Mais le Mercedes roule moins longtemps que les autres : il nécessite impérativement une recharge après environ 300 kilomètres.

L'autonomie, critère d'achat non négligeable, reste aussi à l'avantage des Skoda et Volkswagen. Selon nos propres mesures, ils sont tous les deux capables de parcourir 400 kilomètres dans des conditions mixtes, additionnant voies rapides, réseau secondaire et parcours urbains.

#### Avec une capacité de batterie moindre et surtout une consommation supérieure, l'EQA 250 ne peut rivaliser.

Dans les mêmes conditions d'utilisation, il impose d'être branché une centaine de kilomètres plus tôt. Son seul atout, limité, reste de se recharger bien plus vite... sur une basique prise domestique. Du côté des prises renforcées type Wallbox, les trois modèles disposent d'un chargeur embarqué de 11 kW. Pour l'utilisation de bornes rapides, le Mercedes se targue d'une puissance de charge maxi de 100 kW

en courant continu, tandis que le Volkswagen affiche 110 kW et le Skoda se limite à 50 kW. Sur ce dernier, la puissance de charge grimpe à 125 kW par le biais d'une option tarifée 525 €.

#### BUDGET

Avec moins de 1 % d'écart de prix entre le plus accessible et le plus cher de nos protagonistes du jour, le tarif affiché ne changera rien au verdict. D'autant que ces trois modèles électriques sont éligibles au même bonus environnemental, limité toutefois désormais à 2000 € seulement pour les véhicules affichés entre 45 000 et 60 000 €. Il faut donc chercher parmi les dotations fournies de série pour se faire une idée plus précise, et constater quelques mesquineries telles qu'un câble de recharge pour prise domestique facturé 190 € chez Volkswagen, une caméra 360° affichée à 355 € chez Skoda et une

#### VERDICTS

##### SUR LA ROUTE :

- 1<sup>er</sup> **VOLKSWAGEN ID.4**
- 2<sup>e</sup> **SKODA ENYAQ**
- 3<sup>e</sup> **MERCEDES EQA**

##### VIE À BORD :

- 1<sup>er</sup> **SKODA ENYAQ**
- 2<sup>e</sup> **VOLKSWAGEN ID.4**
- 3<sup>e</sup> **MERCEDES EQA**

##### BUDGET :

- 1<sup>er</sup> **SKODA ENYAQ**
- 2<sup>e</sup> **ex aequo**  
**MERCEDES EQA/VOLKSWAGEN ID.4**

intégration smartphone (pour dupliquer l'écran d'un téléphone sur l'écran tactile) vendue 400 € chez Mercedes. Autant d'équipements parfois considérés comme superflus par certains conducteurs, mais indispensables pour d'autres. À chacun donc de voir en fonction de ses priorités. À noter enfin que Volkswagen et Mercedes fonctionnent principalement par le biais de packs regroupant de nombreux équipements, alors qu'il est possible de choisir une à une les options de l'Enyaq. ■



# MERCEDES EQA 250 190 ch Progressive Line

## SKODA ENYAQ iV version 80 204 ch

## VOLKSWAGEN ID.4 204 ch Pro Performance

# EN CHIFFRES



### NOS MESURES

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

	Mercedes EQA	Skoda Enyaq	Volkswagen ID.4
<b>Moteur/Transmission</b>			
Puissance maxi	■ 190 ch	■ 204 ch	■ 204 ch
Couple maxi	■ 375 Nm	■ 310 Nm	■ 310 Nm
Type	électrique, asynchrone	électrique, synchrone à aimant permanent	électrique, synchrone à aimant permanent
Batterie	■ lithium-Ion, 66,5 kWh	■ lithium-Ion, 82 kWh	■ lithium-Ion, 77 kWh
Puissance fiscale	6 CV	5 CV	5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues arrière	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1	réducteur/1
<b>Châssis</b>			
Diamètre de braquage	■ 11,4 m	■ 10,2 m	■ 10,2 m
Pneumatiques AV-AR	235/50 R 19	235/45 - 255/40 R 21	235/45 - 255/40 R 21
<b>Dimensions/Poids</b>			
L/l/h/empattement	4,46/1,84/1,62/2,73 m	4,65/1,88/1,62/2,77 m	4,59/1,86/1,61/2,77 m
Poids/tractable freiné	2015 kg/NC	2145/1000 kg	2160/1000 kg
<b>Performances</b>			
1000 m d.a.	■ 30,9 s	■ 30,8 s	■ 30,8 s
0 à 100 km/h	■ 9,2 s	■ 9,1 s	■ 8,9 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 7,3 s	■ 7,4 s	■ 7,6 s
Vitesse maxi	■ 158 km/h	■ 161 km/h	■ 161 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 12/36/71 m	■ 11/32/65 m	■ 10/31/65 m
<b>Habitabilité/Coffre</b>			
Longueur aux jambes AR	■ 28 cm	■ 32 cm	■ 32 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 145/145 cm	■ 152/148 cm	■ 152/148 cm
Volume de coffre	■ 333 dm³	■ 588 dm³	■ 565 dm³
<b>Niveau sonore</b>			
À 90/130 km/h	■ 63,2/68,2 dB	■ 63,7/68,3 dB	■ 64/68,2 dB

### LE BUDGET

Prix	47 900 €	47 820 €	47 500 €
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 2000 € (0 g/km)	■ 2000 € (0 g/km)	■ 2000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	53 600 €	54 145 €	54 720 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

(1) Bonus et options inclus.

### Équipements communs

7 airbags, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim auto bizona, dém. sans clé, détect. pluie/lum., frein. auto d'urgence, instrum. de bord numérique, phares LED, programmes de conduite, rétros rabatt. élec., régl./limit. de vitesse, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/prises USB, volant cuir multifonction...

Options	1 400 € <sup>(2)</sup>	870 € <sup>(3)</sup>	1 140 € <sup>(4)</sup>
Accès mains-libres	■ série	■ série	■ 1 140 € <sup>(4)</sup>
Caméra de recul	■ série	■ série	■ 1 140 € <sup>(4)</sup>
Recharge de smartphone par induction	■ 1 400 € <sup>(2)</sup>	■ 870 € <sup>(3)</sup>	■ série
Affichage tête haute	■ 5 500 € <sup>(5)</sup>	■ 885 €	■ 1 190 €
Toit panoramique ouvrant	■ 5 500 € <sup>(5)</sup>	■ 995 €	■ 2 800 € (fixe)
Caméra 360°	■ 5 500 € <sup>(5)</sup>	■ 355 €	■ 2 230 € <sup>(6)</sup>
Hayon motorisé	■ 1 400 € <sup>(2)</sup>	■ 1 395 €	■ 2 230 € <sup>(6)</sup>
Jantes alliage 18/19/20/21 pouces	■ série/700 €/non/non	■ non/série/610 €/1 350 €	■ non/série/600 €/1 200 €
Peinture métallisée	■ 800 à 2 250 €	■ 635 à 1 055 €	■ 700 à 900 €
Sièges AV chauffants	■ 400 €	■ 480 € <sup>(7)</sup>	■ série

(2) (3) (4) (5) (6) Options groupées entre elles. (7) Inclut clim 3 zones.

<b>Consommations</b>			
Moyenne	■ 21,2 kWh/100 km	■ 18,8 kWh/100 km	■ 19,2 kWh/100 km
Temps de charge sur secteur/7,4 kW/11 kW	■ 34 h/11 h/6 h 30	■ 48 h/11 h 30/7 h 30	■ 48 h/11 h 30/7 h 30
Autonomie Ville/Route/Autoroute/Moyenne	■ 300/359/281/313 km	■ 407/450/379/412 km	■ 409/427/368/401 km
<b>Note EuroNCAP</b>			
	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
<b>Pays de fabrication</b>			
	Allemagne	République tchèque	Allemagne

## LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

### SKODA ENYAQ iV

Sauf à privilégier son gabarit plus compact, parfois utile pour le stationnement, le Mercedes EQA, pourtant accueillant et confortable, manque d'atouts pour s'imposer face à la doublette du groupe Volkswagen. Entre l'ID.4 et l'Enyaq, c'est surtout une affaire de goût. Mais le traitement plus classique de l'ergonomie et la capacité de batterie légèrement supérieure servent l'Enyaq, qui nous a davantage séduits. Décidément, le jugement de Cyril est toujours le bon...



■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie



# LES EXPERTS AJ

Pour montrer patte blanche et devenir hybride compatible, l'imposant Santa Fe revoit sa copie de A à Z, deux ans à peine après son retour en France. Suffisant pour séduire nos Experts ? Vérifions...



NICOLAS SOLER

Les Hyundai modernes n'ont vraiment plus à rougir de leur présentation et leur contenu technologique est au goût du jour.



ARNAUD SAUNIER

Le Santa Fe est livré d'office en version 7 places. Des strapontins qui restent à réserver à un usage d'appoint pour des enfants ou des jeunes ados.

Avec ses 4,79 m, le Santa Fe est plus taillé pour le long cours que pour la ville, où son hybridation est pourtant fort agréable.



FLORIAN GROUT

## HYUNDAI SANTA FE

1.6 T-GDi Hybrid 230 ch Executive - **53 800 €**  
Malus écologique : 740 € (152 g/km CO<sub>2</sub>)



FLORIAN GROUT

Pas loin de 2 tonnes sur la balance ! Il faut bien 230 ch pour animer dignement ce beau bébé qui, en toute logique, privilégie le confort au dynamisme.





**Franck Lagorce**  
(Pilote)

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



**Méлина Priam**  
(Journaliste)

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



**Ghislain Bacon**  
(Taxi)

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

“ Sans être agile ni dynamique, loin de là, ce Santa Fe est moins pataud que son gabarit ne le laisse penser. Et il freine bien ! ”

**L'avis du pilote**



Je suis agréablement surpris par la tenue de route ! En voyant le gabarit de l'engin (NDLR : 4,79 m), je redoutais qu'il ne se laisse emporter par sa masse et s'avachisse sur ses appuis. Eh bien, pas tant que cela ! Certes, il n'est pas d'un dynamisme renversant, mais le roulis n'est pas trop présent. **Il est bien amorti, privilégie la souplesse pour garantir un bon confort de suspension, le comportement routier reste équilibré**, avec un train avant qui ne sous-vire pas à l'excès. Je suis étonné par le freinage : efficace, avec une bonne attaque de pédale et un recours bien dosé à l'ABS. Le Santa Fe ne déborde pas d'énergie, mais sa puissance est suffisante dans l'absolu. Du moins avec l'assistance du moteur électrique, sinon c'est un peu juste. Le confort de suspension est bien complété par un agréable silence de fonctionnement – merci l'hybride ! – et un siège conducteur agréable, malgré un manque de maintien latéral. Tout est bien pensé, fonctionnel : l'affichage, grâce à des caméras-rétros du 3/4 arrière dans les compteurs lorsque j'enclenche le clignotant, est une vraie bonne idée. Enfin un gadget utile !

“ Compte tenu du poids, l'hybridation apporte de l'agrément, mais ne se ressent pas hélas à la pompe ; le Santa Fe se révèle gourmand. ”

**L'avis de la journaliste**



Pour le grand frisson, il faudra repasser ! Mais question agrément, présentation, finition, espace à bord (y compris au 3<sup>e</sup> rang) et équipements, le Santa Fe met les petits plats dans les grands pour séduire les familles. Une vraie machine à voyager ! À y regarder de plus près, il risque de moins convaincre le “ministre des finances familiales”. À l'achat, déjà. Même si la dot de série de cette version Executive est pléthorique : affichage tête haute, système de conduite semi-autonome de niveau II, caméras-rétros et j'en passe, près de 55 000 € malus compris, cela commence à douiller. Quand bien même Hyundai ajoute sa garantie 5 ans, kilométrage illimité. Car oui, malgré l'hybridation, le Santa Fe souffre d'un malus. **C'est là que le bât blesse : ce beau bébé de 2 tonnes tête trop**. Sur le papier, l'aide du moteur électrique est censée soulager le moteur thermique, mais l'ensemble alourdit aussi le tout, et à l'arrivée, le bénéfice n'est pas flagrant : le Santa Fe engloutit près de 8,3 l/100 km en moyenne et 9,4 l/100 km en ville. C'est autant qu'un Peugeot 5008 PureTech de 180 ch, bien plus plaisant à mener.

“ C'est une auto dans laquelle je me sens bien à bord, avec à la fois une sensation d'espace et de sécurité très agréable. ”

**L'avis du taxi**



Hyundai a passé un cap, à mon sens ! L'habitacle est vraiment agréable : le style est travaillé, les matériaux élégants, la finition soignée et certains détails sont vraiment léchés. C'est presque luxueux. L'ensemble multimédia est très complet, facile à prendre en main, et la console qui regroupe les commandes physiques, entre les sièges avant, est bien pensée. L'ensemble forme un tout qui, de nuit, grâce à un éclairage d'ambiance plaisant, affiche même un petit côté cockpit d'avion. Vu le gabarit, ce n'est pas la place qui manque ; il y a des rangements pratiques en veux-tu en voilà ! **À l'arrière, les passagers sont comme des coqs en pâte. Banquette reculée, c'est digne d'une limousine**, et même en avançant cette dernière, c'est encore très confortable. En revanche, les sièges dans le coffre ne constituent que du dépannage pour des enfants : la garde au toit n'est pas terrible. Je suis un peu déçu par le confort : à basse vitesse, la filtration des irrégularités pourrait être meilleure et comme les suspensions sont souples, les passagers sont ballottés.



# LA VOIX DE SON MAÎTRE

En adoptant Alexa, le célèbre assistant personnel d'Amazon, la supercar de Sant'Agata obéit désormais à la voix de son maître. Mais l'inverse est encore plus vrai.

Par Romain Vannier Photos Yann Lefebvre

À ceux qui pensent, comme le technophile avisé que je suis, qu'Apple en est encore à l'iPhone 4 et que le fax est un instrument de télécommunication d'avenir, non, Alexa n'est pas le petit nom d'une demoiselle s'étant fait connaître par quelques acrobaties dans la piscine d'une télé-réalité. Mais le patronyme de l'assistant personnel développé par Amazon, capable d'exécuter une liste de tâches quasi infinie par simple commande vocale. Un raffinement que la Lamborghini Huracán Evo, labellisée de la sorte depuis son restylage de mi-carrière, intègre désormais à son interface multimédia. Une question évidente s'impose alors d'emblée : comment interpeller cette intelligence artificielle, censée permettre d'ajuster la climatisation, l'ambiance lumineuse, voire de contrôler à distance d'autres appareils connectés de son domicile, à bord d'un engin qui laisse inévitablement sans voix ? À intervalles réguliers depuis notre départ de la rédaction, avec Yann, chargé de mettre ce sujet en boîte, nous nous regardons avec des yeux grands comme des soucoupes. Sidérés par ce que nous voyons, entendons, vivons, nous ne trouvons pas les mots. Après plusieurs dizaines de kilomètres en quête d'horizon dégagé, pas un son ne s'est encore extirpé de nos bouches bées. Enfin, si, il y a bien ces gloussements idiots qui nous échappent chaque

fois que je soulage la pédale des gaz et/ou que j'agrippe la palette gauche de la boîte de vitesses pour rétrograder. De ces gestes en théorie anodins naissent en effet une suite de déflagrations suffisamment impressionnantes pour provoquer notre hilarité nerveuse.

**Je rapproche une fois de plus l'accélérateur du plancher et nous sommes de nouveau gagnés par le mutisme.**

Non pas que la poussée engendrée par le V10 installé dans notre dos nous coupe réellement le souffle malgré les 640 ch qu'il renferme. Justement, à la différence de ses homologues turbo-compressés, voire électrifiés, à la poigne souvent plus soudaine, violente, et au bout du compte sans surprise, ce 5.2 atmosphérique délivre si graduellement sa force, sur une plage de régimes si large, qu'il en découle un certain suspense. De la première à la énième accélération, le doute plane : l'affolement du compteur va-t-il prendre fin ? Chaque ascension vers le rupteur perché à 8 500 tr/mn est un voyage en lui-même.

Mais notre silence persiste surtout parce qu'il ne nous viendrait pas à l'idée de bavarder sur une musique aussi belle. Des plus graves aux plus aiguës, les notes s'enchaînent dans une mélodie déchirante. Le 10 cylindres, qui reprend l'échappement bavard de la superlative Huracán Performante, ➔









## L'avis de Romain Vannier



Comment  
ne pas s'emballer  
pour un tel  
monument  
mécanique ?



Le meilleur des deux mondes. Sous l'influence germanique, cette italienne fait preuve d'une qualité de fabrication sérieuse. Ce qui ne rend pas l'ambiance de l'habitacle moins spectaculaire.

joue si fort qu'il décourage d'entamer la moindre conversation digne de ce nom.

C'est en tout cas la bande-son idéale du film d'action projeté par le pare-brise et les vitres latérales. Aucun risque de s'ennuyer, le rythme est échevelé. Il est très rare de devoir réellement casser l'élan pour effacer un virage. Moins tranchant que celui de ses concurrentes plus récentes de chez McLaren ou Ferrari, le train avant tend encore à élargir très brièvement la trajectoire avant de prendre appui. Bien que la transmission intégrale privilégie le plus souvent la distribution du couple sur l'essieu arrière et malgré l'apport indéniable des quatre roues directrices, un infime

sous-virage persiste en entrée de courbe. Mais il y a autant de raisons de s'en réjouir que de s'en plaindre, car c'est aussi un avertissement sans frais, signalant à toutes fins utiles que les limites des Pirelli PZero sont proches.

### L'Huracán est d'une efficacité plus que suffisante mais pas frustrante.

L'humain a encore un grand rôle à jouer. Sa mécanique atmosphérique permet au besoin un dosage de la cavalerie au cheval près. La trajectoire s'ajuste alors autant au volant qu'au pédalier de manière assez instinctive, sous le contrôle d'un ESP plus ou moins permissif en fonction du pro-

gramme de conduite choisi. L'italienne fait d'ailleurs regretter de ne pas pouvoir régler certains de ses organes indépendamment les uns des autres. À l'image de l'amortissement piloté magnétique, qui ne fait que se durcir au gré des modes Strada, Sport et Corsa, alors qu'un peu de souplesse sans renoncer à l'agressivité de la mécanique n'aurait pas été de refus sur route ouverte.

Même Alexa ne saurait finalement résoudre cette équation. Encore que nous ne lui avons même pas posé la question puisque nous ne lui aurons pas adressé la parole de la journée. Je l'avoue et je le regrette. Puisqu'elle est si maline, j'aurais dû lui demander les numéros du loto. ■



**PLUS**  
Sonorité démente  
Équilibre naturel  
du châssis  
Relative polyvalence



**MOINS**  
Pas de mode  
de conduite individuel  
Tarif exclusif  
Alexa ? Qui est-ce ?





# LAMBORGHINI HURACÁN

## Evo 640 ch

# EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 640 ch à 8 000 tr/mn
Couple maxi	■ 600 Nm à 6 500 tr/mn
Type	V10, essence
Cylindrée / puissance fiscale	5 204 cm <sup>3</sup> / 59 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	rob. double embrayage / 7

Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV - AR	245/30 - 305/30 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,52/1,93/1,17/2,62 m
Poids/tractable freiné	1 422 kg <sup>(1)</sup> /NC

(1) À sec.

Performances	
0 à 100 km/h	■ 2,9 s
Vitesse maxi	■ + de 325 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 100 dm <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Prix	■ <b>221 382 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 30 000 € (332 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(2)</sup>	322 062 €
Garantie	■ 3 ans, km illimité

(2) Options et malus inclus.

### Équipements de série ■

4 airbags, aide au parking AV/AR, climatisation auto bizona, combiné d'instruments numérique 12,3 pouces, freins carbone-céramique, jantes alliage 20 pouces, phares à LED, régulateur de vitesse, système multimédia avec écran tactile 8,4 pouces/ GPS/radio numérique/Apple CarPlay et Android Auto/prise USB/compatibilité assistant personnel Alexa, suspension pilotée ...

### Options

Caméra de recul (1 920 €), capot moteur transparent (5 400 €), jantes noir brillant (6 000 €), levage essieu avant (3 600 €), sièges électriques chauffants (2 880 €), sièges sport (6 840 €), volant cuir retourné (600 €)...

Consommations	
Mixte	■ 13,7 l/100 km
Réservoir	■ 80 l

Note EuroNCAP	en cours
Pays de fabrication	Italie

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Un bon coup de gaz vaut mieux qu'un long discours. Le V10 de l'Huracán est à ce point enchanteur que cela frôle l'indicible. Que les (riches) passionnés en profitent avant que les normes environnementales ne lui coupent définitivement la chique.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Difficile à suivre, le V10 atmosphérique reste heureusement audible un bon moment après son passage.

❶ L'interface multimédia tactile, implantée à la verticale sur le tunnel central, intègre l'assistant vocal Alexa. Il suffit alors de l'interpeller pour, entre autres exemples, écouter sa musique préférée, ajuster la température de l'habitacle ou encore faire varier l'intensité de l'éclairage d'ambiance.

❷ Le combiné d'instruments numérique arbore des graphismes différents en fonction du mode de conduite choisi. Et à mesure que le régime moteur s'envole, le spectacle est aussi visuel qu'auditif...



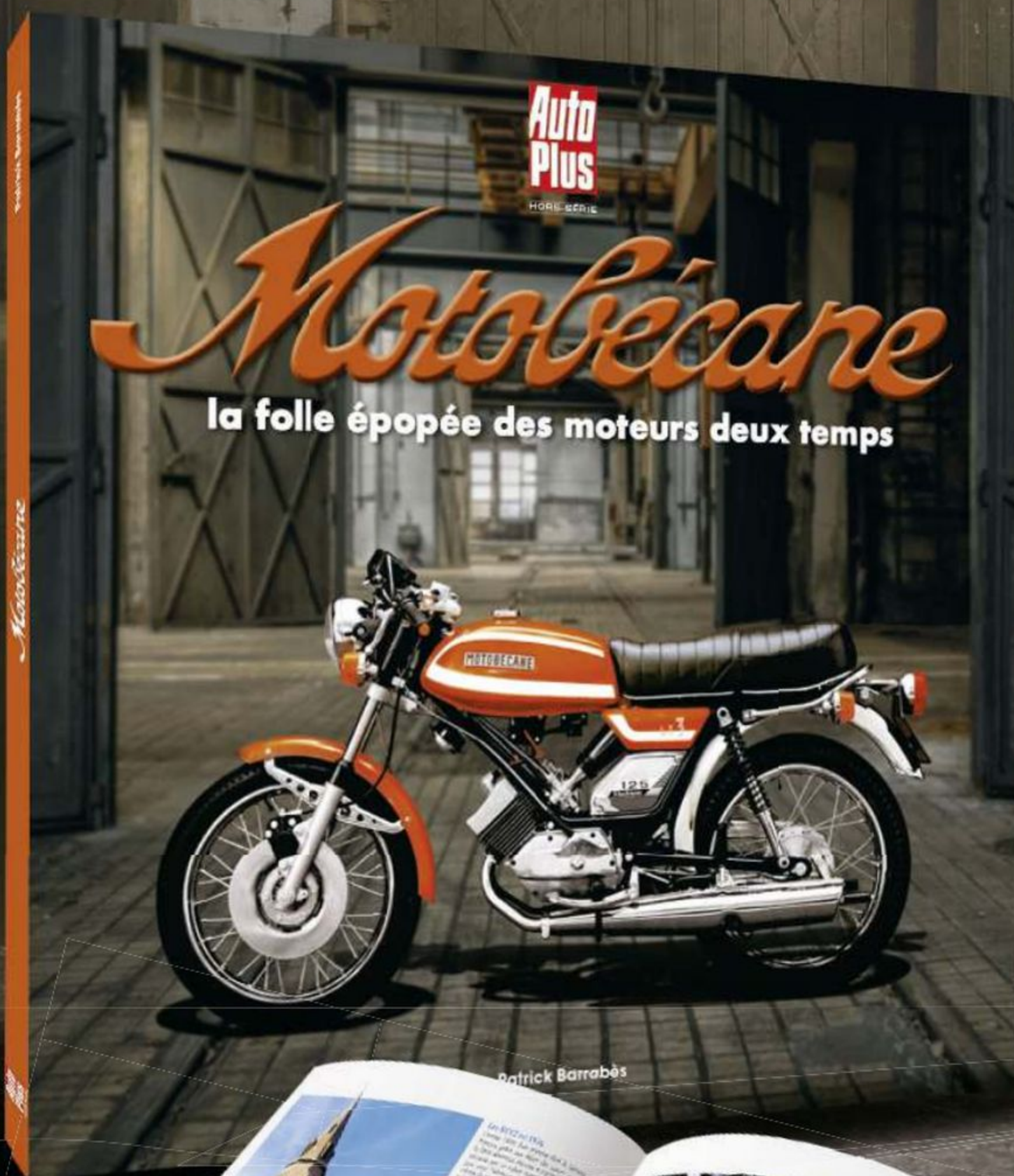
En dépit de son agressivité apparente, cette Lamborghini supporte aussi bien d'être menée dans ses derniers retranchements que de musarder sur le réseau secondaire.



**Auto  
Plus**  
HORS-SÉRIE

# Motobécane

la folle épopée des moteurs deux temps



Découvrez l'histoire incroyable de Motobécane au travers de ses modèles à moteur deux temps : les motos des Années folles, les scooters des années 50... sans oublier l'incontournable Mobylette.

Ce hors-série est une vraie rétrospective de cette marque légendaire mais également un reflet de l'art de vivre à la française durant le XXe siècle.

**EN VENTE  
ACTUELLEMENT**



Suivez-nous sur



Pour une info en continu



# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

## Quelle familiale pour remplacer ma Classe C?

J'ai eu plusieurs Mercedes C diesel, la dernière une 350 de 2009. Devant la bronca sur le diesel et les interdictions qui se multiplient, que me conseilleriez-vous pour la remplacer? Hybride rechargeable ou pas, me procurant la même satisfaction... **J.D.**

Mercedes prévoit de commercialiser une version hybride rechargeable de sa Classe C... diesel! Version que le constructeur destine aux plus gros rouleurs. Vous aurez du mal à retrouver le couple moteur et la douceur de relance d'un diesel avec un modèle essence ou hybride rechargeable. Mais les progrès sont rapides. BMW 320e, Peugeot 508 Hybrid 225, Volkswagen Arteon Shooting Brake répondent à vos critères.



Peugeot 508



BMW X2

## À-coups dans la direction de mon X2

Je possède un BMW X2 18i sDrive BVA de 2020. Je ressens quelquefois un à-coup dans le volant en accélération modérée à basse vitesse. Avez-vous ressenti ce phénomène sur ce véhicule ou sur un autre? **Y.L.**

Non, la description que vous faites du problème laisse penser à un défaut de montage sur votre voiture. En effet, quelle que soit la version de X1/X2, nous n'avons jamais noté d'à-coups à la réaccélération qui remonteraient jusque dans le volant. Maintenant, il faut espérer que ce défaut soit suffisamment régulier pour qu'il se répète le jour de l'essai avec un technicien de la marque.

## Des tarifs d'électricité négociés?

Je voudrais savoir si les propriétaires de voiture hybride et qui ont une station de recharge dans leur parking, bénéficient d'un tarif préférentiel EDF pour leur station? En effet, je me suis aperçu que dans mon quartier, les heures creuses commençaient vers une heure du matin. C'est une heure où, je pense, les batteries sont déjà chargées si l'on a mis sa voiture en charge en rentrant du travail le soir, non? **R.C.**

Il n'y a pas de tarifs négociés pour les possesseurs de wallbox. Il est cependant possible d'obtenir des aides pour l'installation de celle-ci. Quant au tarif heures creuses, il varie en fonction des abonnements. Ce n'est toutefois plus un problème car la majorité des modèles hybrides rechargeables permettent des recharges différées et programmables à l'avance en fonction des heures creuses.



ARNAUD SAUNIER





**MISSION 30**



A photograph of a car with a black and white camouflage wrap driving on a road through a forest. The car is on the left side of the frame, and the road curves to the right. The background is filled with green trees and foliage. A yellow guardrail is visible on the right side of the road.

# 8 SW

Prendre le volant d'un prototype dont les lignes n'ont pas encore été dévoilées est un exercice réservé à quelques rares privilégiés. Il faut faire partie de l'équipe "synthèse clients" ou avoir la chance de couvrir l'événement en tant que journaliste. Autant vous dire qu'à l'invitation de Peugeot, nous ne nous sommes pas fait prier...

Par Guy L'Hospital Photos Benjamin Asket/Virage Agency



**J**ean-Michel Hamann et Romain Drapri ont la chance de faire partie de l'équipe synthèse clients chez Stellantis, une des rares qui suivent un nouveau modèle des premiers croquis jetés sur une feuille aux essais presse, programmés peu avant la commercialisation. Entre-temps, ils testent, font tester, questionnent, analysent et corrigent si nécessaire. *“Sur 308 SW, à ce jour (soit près de six mois avant les premières livraisons, NDLR), il y a encore deux ou trois petites choses à régler, mais il ne s'agit plus que de petits détails”*, précise Jean-Michel Hamann. C'est sans doute ce qui explique que sur les deux modèles hybrides rechargeables de la flotte synthèse clients, le mode 100 % électrique est indisponible.

Ce n'est pas la seule chose qui diffère de la version de série. De nombreuses aides à la conduite sont désactivées des prototypes camouflés car la journée doit s'organiser autour d'une thématique “comportement routier”, entre plaisir et confort de conduite. Comme pour toutes les sessions synthèse clients, Jean-Michel et Romain prévoient une ou deux concurrentes, plusieurs modèles de nouveaux breaks 308 et bien évidemment, l'ancien modèle pour jouer le rôle de maître étalon.

### **Tout a été minutieusement préparé**

Sur une journée classique, les essayeurs maison invitent du personnel Peugeot pour multiplier et diversifier les avis. Ce jour-là, c'est une poignée de journalistes qui les remplace. Départ de l'usine de Mulhouse en convoi, avec interdiction de doubler. Sur l'autoroute, les bouchons tant attendus ne sont pas bien méchants. En revanche, plusieurs conducteurs se rapprochent pour tenter de deviner ce qui se cache sous le camouflage. Pour les gens du coin qui ont sans doute eu l'occasion d'apercevoir à plusieurs reprises la silhouette camouflée du nouveau break 308, cela ne doit pas être très compliqué.

Pour nous, c'est nouveau. Et le fait de pouvoir prendre le volant d'un prototype quelques mois avant sa commercialisation est une sacrée bonne surprise. Direction les petites routes des ballons d'Alsace pour



À l'intérieur, la berline ayant été dévoilée, il n'y a plus de secret. La procédure impose toutefois de masquer sigles et appellations.

Dire que la Seat Leon a servi de modèle serait exagéré. Derrière son camouflage, la 308 cache elle aussi des lignes assez nerveuses.







La devinette est aisée. Certes camouflé, le nouveau break 308 est accompagné par son prédécesseur et certaines rivales.



**" Nous ne sommes pas au stade des préséries, il s'agit encore de prototypes. Reste quelques rares détails à parfaire. "**

Jean-Michel Hamann, technicien synthèse clients



un parcours d'une trentaine de kilomètres mélangeant autoroute, petites routes dégagées ou en sous-bois, traversées de villages... Il y a six voitures, dont une Seat Leon et l'ancien break. Nous répéterons le circuit six fois pour passer dans chaque voiture et noter les différences.

Évidemment, comparé à une journée synthèse clients classique, c'est moins spontané. Tout a même été minutieusement préparé par Hamann et Drapri pour que chacun d'entre nous, au volant, puisse au moins noter les progrès de la nouvelle 308, au mieux un surclassement face à la concurrence. Il est vrai que le travail de metteur au point semble avoir payé. Même s'il ne s'agit encore que de prototypes, les trains roulants de la nouvelle 308, y compris le break censé supporter davantage de charge, travaillent avec la rigueur et la précision d'un maître horloger. Ce n'est pas pour autant un surdoué, car passer du nouveau à l'ancien et inversement permet de noter les bonnes dispositions du précédent modèle. Certes,

l'affichage numérique de l'instrumentation 3D donne un peu plus de souplesse pour affiner sa position de conduite tout en conservant les informations primordiales. Certes, la réactivité de la boîte de vitesses automatique semble avoir été améliorée, mais le nouveau ne fait guère mieux que l'ancien quand il convient d'effacer une vilaine saignée sur le parcours. Pour

Jean-Michel, *"en matière de liaison au sol, nous*

*avons atteint les objectifs. Il reste à parfaire la transition de certaines phases sur les modèles hybrides rechargeables"*. Selon moi, sur ce dernier point, c'est déjà mieux que ce que propose la concurrence aujourd'hui. Quelques rares à-coups se manifestent en relance à bas régime, mais les transitions entre les différents modes hybrides sont parfaitement gérées sur l'Hybrid 225 ch, seul modèle électrifié à l'essai ce jour-là. L'Hybrid 180 ch n'a pas été convié à la fête, ce qui laisse supposer qu'il y a encore du travail de mise au point à réaliser sur cette version.

À la fin de cette grosse demi-journée, après avoir essayé dans les mêmes conditions deux Hybrid 225 ch, deux PureTech 130 EAT8, l'ancien modèle et une Seat Leon, je suis amené à corriger mes premiers jugements de début de parcours. Je ne suis plus aussi certain. J'aurais volontiers continué pour vérifier quelques détails. *"Sur une mission synthèse clients classique, vous auriez eu davantage de temps, me rassure Jean-Michel, cela dure la journée entière et on parcourt plus de 300 km. On invite un panel de gens, une dizaine par jour. Pas forcément des spécialistes. On a en moyenne 5 ou 6 véhicules, on est deux par véhicule : conducteur et rang 2."*

Les missions de synthèse clients interviennent très tôt dans le projet. Dès les premières esquisses, les essayeurs connaissent les prestations à atteindre. Ensuite, ils vont suivre l'évolution avec les différents métiers. Mais ce n'est qu'au moment où les premiers prototypes physiques apparaissent que commencent les roulages et les missions de synthèse. *"Sur un projet comme celui-ci, assure Jean-Michel, on va passer cinq à six missions d'une ou deux semaines chaque fois, sans compter les roulages métier... Au total, ça fait pas mal de kilomètres au volant de la 308 SW."*



# MULHOUSE, L'USINE MODÈLE

**L**a nouvelle 308 est produite à Mulhouse, sans doute l'usine du groupe qui a subi le plus de transformations ces dernières années. En ce début juin, seulement une quarantaine de berlines et de rares breaks réussissent à s'insérer sur les chaînes qui produisent habituellement des 508 et DS 7 Crossback. Ceci afin de permettre l'apprentissage et de vérifier la qualité de fabrication. La montée en cadence sera progressive et aisée, car cette usine offre beaucoup de souplesse. L'assemblage repose sur le principe du "kitting", qui consiste à apporter les pièces plutôt qu'à les stocker à proximité des postes de travail.

Ce système aide à compacter les chaînes et offre de nombreux avantages, notamment en matière de réactivité en cas de problème. De retour de peinture, les voitures entrent sur les deux chaînes d'assemblage. Parallèlement, les pièces à monter sont placées dans des chariots automatisés qui vont suivre la voiture sur l'ensemble du processus. Portes, planches de bord sont montées sur des chaînes parallèles et rejoindront la chaîne principale au moment opportun, car, trop encombrantes, elles ne sont pas éligibles au "kitting".

Les kits sont préparés en zone de "kitting" par un opérateur (le kitteur). Il dépose dans un aménagement toutes les pièces pour l'assemblage du véhicule ou d'un organe. Les chariots automatisés suivent les brins d'assemblage. Lorsqu'ils sont vides, ils reviennent en zone "kitting" pour un nouveau cycle. Cette méthode offre davantage de flexibilité grâce à l'indépendance de la logistique et de la ligne



La production des 308 a commencé à faible cadence. Pour laisser le temps aux opérateurs d'appréhender outillages et méthodes.

d'assemblage, une meilleure productivité en limitant les distances à parcourir par l'opérateur sur la ligne d'assemblage, et il apporte une meilleure ergonomie.

À Mulhouse, 48 personnes travaillent en zone "kitting" sur une surface d'environ 18 000 m<sup>2</sup>. Ils doivent gérer 5 000 références et préparent en moyenne 450 pièces par véhicule.

## QUELLE CONCURRENCE?

PHOTOS : CONSTRUCTEURS



**PEUGEOT 308 SW**

À partir de 25 800 € - 4,64 m - 600 dm<sup>3</sup>

Il remplace le break le plus vendu en France. Il ambitionne maintenant un podium sur le plan européen. Pour l'aider dans sa mission, il peut compter sur deux motorisations hybrides rechargeables.



**FORD FOCUS SW**

À partir de 27 100 € - 4,67 m - 608 dm<sup>3</sup>

Il fait figure d'ancêtre, mais il n'est en rien dépassé. Il offre surtout un très bon rapport prix-prestations. C'est l'un des rares à disposer d'une version Flexifuel capable d'évoluer à l'E85.



**HYUNDAI i30 SW / KIA CEED SW**

À partir de 27 200 € - 4,59 m - 602 dm<sup>3</sup>

Les deux marques coréennes ont réussi à imposer leurs breaks qui ne négligent plus le style. Avec son moteur moins puissant, la Ceed SW joue les premiers prix (22 690 €).



**MERCEDES CLA SHOOTING BRAKE**

À partir de 36 850 € - 4,69 m - 445 dm<sup>3</sup>

L'un des rares breaks dits premium dans la catégorie compacte. Il soigne son look et l'ambiance à bord. Il privilégie la précision et l'agrément au confort de conduite.



**OPEL ASTRA SPORT TOURER**

À partir de 27 400 € - 4,70 m - 540 dm<sup>3</sup>

L'ancien est toujours commercialisé mais totalement dépassé. Le prochain partagera sa plate-forme avec le 308. Il devrait être dévoilé en fin d'année.





Ce poste impressionne toujours. En quelques secondes, la caisse nue reçoit la majorité de ses éléments mécaniques.



Les planches de bord, assemblées sur une ligne parallèle, sont toutes vérifiées en fin de ligne.



Le kitting consiste à préparer des éléments dans un chariot qui suivra le modèle auquel il est affecté, sur plusieurs postes d'assemblage.

Pour mettre au point dernier break 308, les hommes de la synthèse Peugeot ont dû travailler avec les quelques breaks disponibles sur le marché, tels que la Renault Mégane ou la Seat Leon, tout en imaginant aussi ceux dont la sortie était imminente mais indisponibles à l'essai (Volkswagen Golf et Skoda Octavia) ou encore ceux, dans le groupe Stellantis, qui prévoient de se positionner sur le même marché (Opel Astra). Voici les principaux concurrents du 308 SW, déjà sur la route ou en phase d'approche.



#### **RENAULT MÉGANE ESTATE**

À partir de 25 700 € - 4,63 m - 563 dm<sup>3</sup>

C'est l'un des plus compacts mais pas le moins habitable. Il est surtout très confortable. Sa nouvelle version hybride rechargeable va l'aider face à la 308 SW.



#### **SEAT / CUPRA LEON ST**

À partir de 22 990 € - 4,64 m - 620 dm<sup>3</sup>

Les deux breaks Leon, vendus chez Seat mais aussi chez Cupra, profitent de lignes dynamiques et séduisantes. Bon rapport prix-prestations.



#### **SKODA OCTAVIA COMBI**

À partir de 24 060 € - 4,69 m - 640 dm<sup>3</sup>

Il existe en hybride, essence mais aussi diesel. De nombreuses options permettent d'étoffer l'équipement de série de l'Octavia mais attention à la facture finale.



#### **TOYOTA COROLLA TOURING SPORTS**

À partir de 24 750 € - 4,65 m - 596 dm<sup>3</sup>

Il n'est proposé qu'en full hybride. Il faut dire que cette configuration est très agréable à conduire et très économe. L'un des plus habitables et pratiques de la catégorie.



#### **VW GOLF SW**

À partir de 28 635 € - 4,64 m - 611 dm<sup>3</sup>

Classique, la Golf est particulièrement habitable. Elle fait aussi partie des plus confortables. Reste un prix de vente coquet et une ergonomie via un écran tactile qui réclame une certaine habitude.





PAULO MARIA/DPPI

# PLACE AUX HYPERCARS !

**Les 24 Heures du Mans, qui auront lieu les 21 et 22 août prochains, marqueront le début d'une nouvelle ère pour la classique mancelle : celle des Hypercars, qui remplacent les LMP1. Un vent de nouveauté très attendu.**

Par **Alain Pernot**

**B**on, il faut bien l'avouer : avoir un peu de nouveauté aux 24 Heures du Mans ne va pas faire de mal après trois éditions marquées par le récital des Toyota LMP1. Cela dit, ce vent de fraîcheur relève encore de la brise légère. En effet, si l'ère des Hypercars est bien ouverte, pour l'instant, seules deux marques ont répondu présentes. Sans surprise, la première engagée est Toyota. Pilier de l'Endurance depuis la relance du championnat en 2012, le constructeur japonais joue à nouveau les têtes d'affiche avec deux Hypercars GR010 Hybrid confiées à ses équipages habituels. Elle adopte la ligne de la future supercar que Toyota s'apprête à commercialiser. Comme l'exige le

nouveau règlement, cette nouvelle venue est moins puissante (680 ch au lieu de 1 000 ch), plus lourde (1 030 kg au lieu de 878 kg) et plus volumineuse que la glorieuse TS050. Cette GR010 Hybrid a déjà remporté les trois premières manches du championnat du monde, disputées à Spa, Portimão et Monza.

Il est vrai que la seule autre Hypercar engagée cette saison n'est pas encore à même de donner la réplique à la japonaise. Elle est l'œuvre d'une équipe privée : la Scuderia Cameron Glickenhaus, fondée par le producteur de cinéma américain James Glickenhaus. Personnage haut en couleur typiquement américain, avec son chapeau vissé sur la tête, celui-ci

s'était signalé au milieu automobile en 2006 en commandant à Pininfarina une P4/5, version moderne de la Ferrari P4 qui l'avait tant fait rêver à la fin des années 60. Il l'a d'ailleurs fait courir aux 24 Heures du Nürburgring. Depuis, il a créé sa propre marque de voitures de sport et cet engagement dans le championnat du monde d'endurance est un aboutissement. La ligne de la SCG 007 puise son inspiration dans les Sports Protos de la fin des années 60. Faute de préparation suffisante, l'équipe américaine a manqué la première manche, à Spa, début mai pour ne commencer sa campagne de WEC qu'à Portimão avec une seule voiture, puis deux à Monza. Malgré des équipages de bon niveau, comprenant entre autres Romain Dumas et l'ancien pilote Ford Olivier Pla, les SCG 007 semblent pour l'instant incapables de rivaliser avec Toyota.

La seule marque pouvant menacer la suprématie japonaise n'est autre qu'Alpine. Abonnée à la victoire en catégorie LMP2 avec trois succès au Mans ces cinq dernières années, l'équipe Alpine-Signatech a décidé de monter dans la catégorie





La Toyota GR010 Hybrid et la Glickenhaus SCG 007 seront les attractions de cette 89<sup>e</sup> édition des 24 Heures du Mans.

FRANÇOIS FLAMAND/DPPI



L'Alpine A480 LMP1 espère donner la réplique aux nouvelles Hypercars.

## *Lors des 6 Heures de Monza, mi-juillet, les deux Toyota ont connu des problèmes techniques en course.*

reine cette saison en exploitant une opportunité offerte par le règlement. En effet, à titre transitoire, celui-ci tolère encore cette année les LMP1, dont les performances se voient alignées au niveau des Hypercars. L'écurie Alpine-Signatech engage donc, sous l'appellation A480, une LMP1 qui a déjà fait ses preuves au Mans puisqu'il s'agit de l'ancienne Rebellion, classée 2<sup>e</sup> l'an dernier.

### **Même si elle n'engage qu'une seule voiture, l'équipe bleu de France espère bien mettre la pression sur Toyota.**

Certes, cela ne laisse aucune marge d'erreur, mais la balance de performance, censée équilibrer les capacités de cette LMP1 avec celles des Hypercars, a plutôt visé juste et l'Alpine s'est montrée très vélocité sur les trois premières manches de la saison, qu'elle a toutes termi-

nées sur le podium (deux fois deuxième, une fois troisième avec une pole et un meilleur tour en course en prime). Malheureusement, le réservoir plus petit de la LMP1 condamne l'Alpine à ravitailler plus souvent que les Toyota. Cette contrainte réduit grandement les ambitions du commando français qui se voit condamné à attendre un éventuel faux pas de son adversaire.

Ce scénario n'a d'ailleurs rien d'improbable. Lors des 6 Heures de Monza, disputées mi-juillet, les deux Toyota ont ainsi connu des problèmes techniques. Une simple alerte sans conséquences pour la voiture victorieuse de l'équipage Kobayashi-Conway-Lopez. La n° 7 a, en effet, dû s'arrêter en bord de piste pour procéder à une

réinitialisation de son unité de contrôle. En revanche, la n° 8 de Nakajima-Buemi-Hartley a vu ses chances ruinées par un problème de son système de carburant ayant entraîné un arrêt de 50 minutes ainsi que quelques effets collatéraux. Pas idéal à un mois de la course la plus importante de l'année et alors même qu'aucune simulation de 24 Heures n'est prévue entre-temps. La Toyota GR010 Hybrid est une voiture encore jeune et elle n'est pas à l'abri d'un souci... Regrettons juste qu'il faille compter sur de telles circonstances pour assister à une course animée dans la catégorie reine qui ne compte que cinq autos au départ.

Les amateurs de baston pourront se régaler avec la catégorie LMP2, forte de 25 voitures. Victorieuse l'an dernier, l'écurie United Autosport fait figure de favorite. À Monza, elle s'est d'ailleurs offert le luxe d'obtenir la troisième place au classement général et de monter sur le podium ! L'équipe appartenant à Zak Brown (le patron de McLaren) se tient prête à récidiver et, le cas échéant, à jouer un rôle au classement général. D'autres équipes LMP2 partagent la même ambition, dont une nouvelle venue : l'écurie belge WRT. En LM-GTE Pro, la bataille s'annonce aussi très ouverte entre Ferrari, Porsche et Corvette, qui aligne désormais une auto à moteur central arrière. Les 50 000 spectateurs autorisés sur le circuit ne devraient pas s'ennuyer... ■



Très vélocité, l'Alpine LMP1 doit ravitailler plus souvent que les Hypercars.

FRANÇOIS FLAMAND/DPPI





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

**EN MESURES**

**L/l/h :**  
4,46/1,68/1,37 m

**Poids :** 1 267 kg

**Puissance :**  
136 ch DIN  
à 5700 tr/mn

**1000 m d.a. :**  
29,8 s

**V. max. :**  
193,5 km/h

**Consommation  
à 90 km/h :**  
7,3 l/100 km



L'austère berline 90 Quattro n'est pas de celles qui s'achètent sur un coup de foudre, mais question efficacité, cette Audi se pose comme un outil !



# L'AUDI 90 QUATTRO À L'ESSAI

Au milieu des années 80, après avoir démontré à la face du monde en Rallye la supériorité technique de la transmission intégrale Quattro, la jeune marque Audi s'évertue à "démocratiser" son système. En 1985, la petite berline 90 en bénéficie...

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

## Extraits...

■ "Bien que la marque Audi soit en quelque sorte à la remorque de Volkswagen, la forte personnalité de Ferdinand Piëch, technicien de grande classe et esprit fêru d'indépendance, a littéralement propulsé l'usine d'Ingolstadt sur la même orbite que les plus grands noms de l'automobile internationale, et ce, en dépit des dimensions toujours fort modestes de l'entreprise."

■ "Bien qu'il n'en soit pas, à proprement parler, l'inventeur, l'ingénieur Piëch s'est fait l'apôtre de la transmission à quatre roues motrices, non plus pour les véhicules « tout-terrain » mais pour les voitures de tourisme."

■ "Avant Piëch, seules la Range Rover en Grande-Bretagne et la Lada Niva en URSS

avaient choisi la solution du 4x4 « full time », c'est-à-dire permanent."

■ "En dehors du fait que le « full time » permet de faire passer une puissance importante sur le plus médiocre des revêtements – le couple est divisé par quatre au lieu de l'être par deux –, ce système ravale au rang des vieilles lunes la fameuse querelle, non plus de anciens et des modernes, mais de la traction avant et de la propulsion arrière."

■ "Avec les quatre roues motrices permanentes, le comportement routier est généralement amélioré dans de telles proportions que la plupart des autres paramètres passent au second plan."



À l'image du traitement de la carrosserie, la planche de bord est sans grand charme et taillée à la serpe, mais la qualité de fabrication est évidente...

“ En fait, le 4x4 permanent est né chez Audi avec le fameux coupé Quattro. ”



## ↑ Ses qualités

### QUALITÉS ROUTIÈRES DE PREMIER ORDRE

“Laisance avec laquelle une 90 Quattro se promène à bonne allure – disons entre 80 et 150 km/h sur routes blanches – est quelquefois stupéfiante.”

### BON FREINAGE

“Les Audi n’ont pas toujours été championnes du freinage, essentiellement au chapitre de l’endurance, mais très certainement grâce à ses quatre disques – ventilés à l’avant –, la 90 Quattro se comporte à ce point de vue très honorablement.”

### SIÈGES BIEN DESSINÉS

“La finition est sérieuse, les sièges sont bien dessinés mais l’aspect désuet de la carrosserie joint à la rigueur cistercienne de la décoration intérieure font que le véhicule ne pourra vraisemblablement plaire qu’à des amateurs dits éclairés, au rang desquels je me flatte, bien entendu, de compter...”

## ↓ Ses défauts

### SUSPENSION RAIDE

“La suspension ne possède pas toutes les qualités dont on pourrait rêver. Elle est relativement raide, avec des débattements que je qualifierai de modérés, et si la tenue de route n’en souffre absolument pas sur bon revêtement, il n’en est pas de même sur mauvaises routes ou sur la neige.”

### POSITION AU VOLANT DISCUTABLE

“Quant à la direction assistée, elle est d’une bonne précision et douce à manier, en dépit d’une position de conduite assez particulière, avec un siège implanté bas et, conséquence, un volant haut placé... Il faut aimer.”

### SILHOUETTE SANS ATTRAIT

“J’avoue avoir contemplé d’un œil presque incrédule le spectacle offert par ma voiture d’essai : à cinquante mètres de distance et la carrosserie recouverte par les alluvions salines dont les Ponts et Chaussées, associés aux Potasses d’Alsace, nous abreuvent avec une telle générosité, ma pauvre Audi ressemblait à une vieille caisse abandonnée au coin d’une décharge!”



❶ Côté style, ce “parpaing” monté sur roues est moins avenant que ses rivales. En revanche, question qualité de construction, cette Audi se défend. ❷ L’habitacle est bien dimensionné et bénéficie de sièges ergonomiques, offrant un bon maintien.

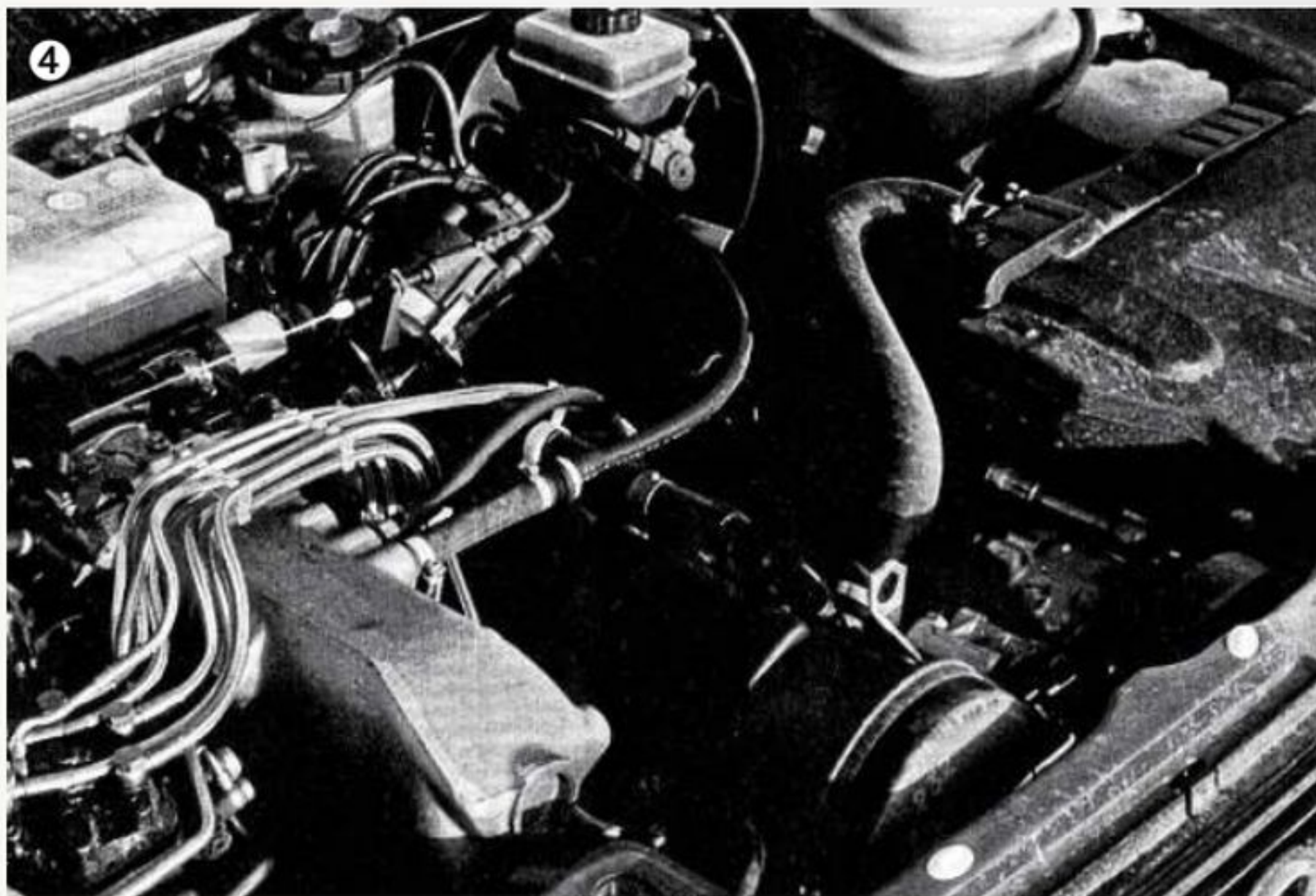


“ La technique du 4x4 intégral n’offre pas seulement des avantages sur la neige, le verglas, ou à bord de puissantes voitures sportives. ”





❶ Les grands feux arrière rectangulaires sont reliés entre eux, un trait stylistique remis au goût du jour ces derniers temps... ❷ En bas de la console, la commande de verrouillage pneumatique des différentiels est associée à deux voyants. ❸ Avec un dessin hérité de l'Audi 80, la carrosserie adopte une calandre inclinée et des projecteurs antibrouillard et des clignotants intégrés dans la jupe avant. ❹ La 90 Quattro a droit au gros 5 cylindres 2.2 maison de 136 ch.



## Extraits...

■ "Après avoir assuré la promotion du Quattro, il était donc logique qu'Audi choisisse de jouer à fond cet atout on ne peut plus majeur ! Aujourd'hui, la gamme Audi tout entière possède donc sa version « Quattro »."

■ "Après avoir été uniquement synonyme de voiture ultra-coûteuse, le procédé, bien que demeurant affligé d'un prix de revient élevé, tend cependant à se démocratiser, en particulier avec la voiture que nous allons ici étudier, à savoir la nouvelle Audi 90 Quattro."

■ "C'est dans la phase d'accélération en virage puis à la sortie de celui-ci, que la Quattro prend un énorme avantage, et accélération et en stabilité de trajectoire, avantage que l'on retrouve en ligne droite jusqu'à des vitesses élevées."

■ "Puisqu'il faut conclure, je dirai mon admiration ou, du moins, ma profonde considération à l'égard de l'homme que l'on doit considérer comme l'âme véritable d'Ingolstadt."

■ "Audi est parvenu en quelques années à prendre sur la marché de la voiture européenne de qualité, une place que personne – peut-être pas même ses proches – n'était disposé à lui laisser occuper."

■ "Puisque la 90 Quattro me paraît de toute manière réservée à une certaine élite de connaisseurs, je ne vois pas pour quelle raison l'originalité et l'audace que son créateur a voulu mettre en elle ne seraient pas soulignées."



Par Thomas Riaud

## Vu d'aujourd'hui

Si l'avantage décisif du système Quattro n'est plus à démontrer et reste associé à Audi, n'oublions pas que cela est l'héritage légué par Ferdinand Piëch. Piëch, à la fois ingénieur de génie à qui l'on doit aussi, chez Porsche, la création du flat 6 ou du proto 917, a bien été l'artisan de l'essor d'Audi, mais aussi à l'initiative du rachat de nombreuses marques dans les années 90 par le groupe Volkswagen. Et si Audi, marque devenue l'égale de BMW ou Mercedes, devrait renoncer au thermique vers 2033, le Quattro restera, lui, du voyage !



# RENAULT KANGOO

Plus grande, plus confortable, mieux équipée : la nouvelle génération de Kangoo enterre la précédente et progresse sur tous les plans, quitte à perdre en sympathie ce qu'elle gagne en sérieux. Et en tarif...

Par Cyril Biotteau Photos Arnaud Saunier

**L**es deux premières générations de Kangoo avaient une bouille et un capital sympathie. Ce temps est révolu : la troisième mouture fait désormais dans le sérieux et s'inspire plutôt en design du Volkswagen Caddy, son concurrent allemand. Le nouveau Kangoo succède à son prédécesseur fatigué de quatorze ans de carrière, et repose sur une plate-forme bien plus récente, celle de l'actuel Scénic, entre autres, mais avec

un train arrière spécifique pour pouvoir supporter de lourdes charges : le Kangoo existe aussi en utilitaire, mais nous ne traitons ici que de la version dite "VP" (véhicule particulier). Côté motorisation, rien de révolutionnaire par rapport à la gamme Renault avec côté essence le 1,3 l TCe décliné en 100 et 130 ch et côté diesel, le sempiternel 1,5 l proposé pour l'instant en 95 ch et bientôt en 115 ch. Mais rien en hybride, micro ou pas... À l'intérieur,

le Kangoo devient aussi plus sérieux avec une présentation plus flatteuse même si elle utilise toujours des plastiques durs. L'équipement fait un bond en avant avec des aides à la conduite modernes comme le freinage automatique d'urgence. Toutes les prestations sont à la hausse et permettent d'affronter sans problème les Berlingo et consorts. Y compris pour les tarifs, qui peuvent monter à plus de 30 000 € avec les options.

## LA GAMME

Moteurs/Prix		Zen ♥	Intens	Bonus/Malus écologique
Essence	1.3 TCe 100	24 900 €	–	Malus de 650 à 898 € (de 151 à 154 g/km de CO <sub>2</sub> )
	1.3 TCe 130 ♥	–	27 900 €	Malus de 740 à 1 074 € (de 152 à 156 g/km de CO <sub>2</sub> )
Diesel	1.5 dCi 95 ♥	25 900 €	27 400 €	Malus de 240 à 330 € (de 142 à 146 g/km de CO <sub>2</sub> )







Même si les plastiques restent durs, la présentation intérieure devient beaucoup plus sérieuse que la génération précédente. Ne rêvez pas quand même : l'insert décoratif n'est pas en vrai bois.

## LES MOTEURS

### ESSENCE

#### 1.3 TCe 100

Le petit bloc essence atteint 100 ch en utilisant une déclinaison du désormais classique 1,3 l Renault. C'est presque inattendu de trouver un 4 cylindres à ce niveau de puissance aujourd'hui, là où presque tous les blocs essence d'environ 100 ch utilisent 3 cylindres. Tant mieux pour le Kangoo, qui hérite de moins de vibrations et d'une sonorité "normale". Mais les relances sur le dernier rapport sont fastidieuses, même à vide. Ce bloc n'est proposé qu'avec la finition Zen.

#### 1.3 TCe 130 ❤️

C'est la première fois qu'un Kangoo atteint un tel niveau de puissance. Mais rien de bien extraordinaire puisque les concurrents font pareil avec les Berlingo et Rifter (via leur bloc 1,2 l de 3 cylindres) ou le Volkswagen Caddy et son 1,4 l (un 4 cylindres). Aucune velléité sportive bien sûr, mais de quoi relancer bien plus facilement sans pour autant consommer beaucoup plus. Un surcroît de puissance bienvenu d'autant plus si vous avez l'habitude de rouler chargé. La boîte EDC à 7 rapports arrive au dernier trimestre 2021 sur ce moteur.

### DIESEL

#### 1.5 dCi 95 ❤️

Un seul diesel au programme pour l'instant : la déclinaison du célèbre 1,5 l dCi maison, bien sûr avec tous les aménagements Euro 6d. Une version 115 ch arrivera fin 2021 : elle permettra comme en essence de bien meilleures relances ou accélérations que cette version 95 ch qui demande quand même plus de 15 secondes pour atteindre 100 km/h. À vide... En revanche, c'est lui qui dispose du couple le plus généreux par rapport aux blocs essence, ce qui est bien pour la conduite coulée.

## LES TRANSMISSIONS

### BOÎTE MANUELLE

Même si une boîte EDC à double embrayage et 7 rapports est prévue fin 2021 sur le TCe 130, pour l'instant, la seule transmission proposée est une boîte manuelle à 6 rapports dont le levier est disposé légèrement en hauteur, façon Scénic.

Étant donné la vocation de la voiture, les rapports allongés en vue de baisser les consommations n'étonnent pas, mais avec le petit moteur essence TCe 100, le fait de dépasser 25 secondes en 6<sup>e</sup> pour passer de 90 à 130 km/h paraît quand même un peu long.

**L/l/h/empattement : 4,49/1,92/1,84/2,72 m**

MOTEURS ESSENCE	1.3 TCe 100	1.3 TCe 130
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 4500	130 à 4500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1500	240 à 1500
<b>Performances</b>		
Vitesse maxi (km/h)	161	176
0 à 100 km/h (s)	13,7	11,6
90 à 130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> (s)	15,4/20,7/26,6	11,2/15,7/19,8
<b>Budget</b>		
Consommation moyenne (l/100 km)	7,5	7,7

MOTEUR DIESEL	1.5 DCI 95
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 3000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1750
<b>Performances</b>	
Vitesse maxi (km/h)	161
Accélération 0 à 100 km/h (s)	15,4
Reprise 90 à 130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> (s)	16,4/18,4/23
<b>Budget</b>	
Consommation moyenne (l/100 km)	6,2



**ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS**

4 vitres électriques, 6 airbags, aide au maintien en voie, Android Auto et Apple CarPlay, Bluetooth, condamnation centralisée avec télécommande, détecteur de fatigue, écran central tactile, feux avant 100 % LED, freinage automatique d'urgence, phares et essuie-glaces automatiques, radar de recul, radio, régulateur de vitesse, rétroviseurs extérieurs électriques, sièges avant réglables en hauteur, surveillance des angles morts...

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Zen	Intens
Accès à bord et démarrage mains libres	–	série
Aide au stationnement avant	–	série
Barres de toit modulables	300 €	300 €
Caméra de recul	–	série
Chargeur à induction	250 €	250 €
Climatisation automatique	–	série
Climatisation manuelle	série	–
GPS	–	série
Jantes alliage 17 pouces	–	400 €
Pack Confort <sup>(1)</sup>	650 €	–
2 portes arrière (en remplacement du hayon)	200 €	200 €
Peinture métallisée	650 €	650 €
Roues avec enjoliveurs 16 pouces	série	–
Roue de secours	180 €	180 €
Sièges avant chauffants	–	250 €
Support smartphone	100 €	100 €

(1) Pack Confort : comprend la climatisation automatique et l'accès à bord et démarrage sans clé.

**LES FINITIONS****ZEN** ♥

En France, il n'y a que deux niveaux de finition pour l'instant avec pour commencer le Zen qui a l'avantage d'être plutôt bien équipé pour une finition d'entrée de gamme chez les ludospaces : climatisation, 4 vitres électriques (y compris à l'arrière où les vitres ne sont plus coulissantes ou entrebâillantes), feux avant 100 % LED, freinage automatique d'urgence, Bluetooth, Android Auto et Apple CarPlay. Inconvénient : l'entrée de gamme du Kangoo démarre à 24 900 €, soit presque 2 000 € de plus que le Berlingo le moins cher (doté d'un 1.2 PureTech 110) mais moins bien équipé. Cette finition Zen, c'est appréciable, laisse accès à pas mal d'options. À noter que le chargeur à induction, prévu au programme, n'est pour l'instant pas commandable pour cause de pénurie de composants électroniques. Dommage que cette finition ne soit pas proposée en association avec la motorisation TCe 130.

**INTENS** (ZEN + 1 500 €)

La finition haut de gamme enrichit l'équipement avec une climatisation qui devient automatique et bizona, l'accès à bord et démarrage mains-libres, pendant que l'écran central de 8 pouces, déjà présent sur Zen, intègre désormais un GPS. La présentation change légèrement avec des vitres arrière surteintées et quelques petits détails enrichissent le quotidien, comme le miroir de surveillance des places arrière pour la diffusion de chauffage/clim aux mêmes places arrière. La finition Intens est la seule à donner accès aux options sièges avant chauffants (250 €) et jantes alliage 17 pouces (400 €).



❶ L'espace à l'arrière est très généreux, surtout en garde au toit : dommage qu'il n'y ait aucun rangement en hauteur. ❷ Le coffre est moins généreux que celui du Berlingo sous cache-bagages, mais le devient en chargement jusqu'au toit. ❸ En option à 300 €, les barres de toit sont modulables : elles peuvent être placées dans le sens de la marche ou perpendiculairement à lui sans le moindre outil pour les démonter. ❹ Le combiné d'instruments est à l'ancienne, avec des aiguilles physiques, et parfaitement lisible. ❺ L'écran central tactile est de série sur tous les modèles et permet de paramétrer les aides à la conduite, dont le freinage automatique d'urgence. ❻ Le Kangoo n'est disponible qu'en boîte manuelle pour l'instant, mais une boîte EDC arrive en fin d'année.







L'immense hayon arrière peut s'avérer peu pratique selon l'espace disponible. Mais en option, vous pouvez obtenir deux portes arrière battantes pour 200 € de plus.



Le nouveau Kangoo a fait de gros progrès en confort et tenue de route par rapport à son prédécesseur, mais n'a bien sûr aucune prétention dynamique.

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### **BARRES DE TOIT MODULABLES**

(300 €)

Il s'agit d'un système plutôt bien pensé qui permet de changer d'orientation les barres de toit de longitudinales à transversales sans le moindre outil. La manœuvre s'effectue assez facilement en cinq minutes : seul ou, pour aller plus vite, à deux. Pratique et bien vu !

**CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### **SUPPORT SMARTPHONE**

(100 €)

Il peut être installé à droite ou à gauche du combiné d'instruments : ce support bien intégré évite la ventouse sur le pare-brise ou le crochet dans les aérateurs, se montre suffisamment grand pour les smartphones modernes, et permet de signaler qu'une prise USB pour recharger le téléphone se situe juste à côté, dans

le rangement placé au-dessus du combiné d'instruments. Seul hic : à 100 €, ce support est beaucoup trop cher par rapport aux accessoires vendus rarement au-dessus de 20 € dans les boutiques spécialisées ou sur Internet...

**DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ**

### **PORTES BATTANTES**

(200 €)

Elles ne sont pas encore accessibles à la commande, mais devraient l'être prochainement : si le hayon assez imposant n'est pas pratique pour vous, il peut être remplacé en option par deux portes battantes bien moins exigeantes en matière d'espace nécessaire à leur ouverture. En contrepartie, vous perdez l'effet auvent qui peut être pratique les jours de pluie quand il faut décharger...

**SELON VOS BESOINS**

## LES TEINTES

### **Peintures opaques**



Blanc minéral  
(gratuit)



Gris urbain  
(300 €)

### **Peintures métallisées (650 €)**



Brun Terracotta



Rouge Carmin



Gris Highland



Gris Cassiopée



Noir Métal

## LES JANTES



Jantes avec enjoliveurs  
Flexwheel Liman  
16 pouces  
(série sur Zen)



Jantes avec enjoliveurs  
Kijaro Liman 16 pouces  
(série sur Intens)



Jantes alliage Vereste  
17 pouces  
(option 400 € sur Intens)



### **NOTRE CHOIX**

## **Renault Kangoo 1.5 dCi 95 Zen**

(25 900 € hors options, malus de 240 à 330 €)

Entre le TCe 100 limité en relances et le TCe 130 plus agréable mais obligatoirement associé à la finition Intens, donc cher, nous choisissons le dCi 95 en finition Zen. Ce niveau de finition est déjà suffisamment équipé, laisse accès à pas mal d'options, et le dCi 95 correctement doté en couple assure l'essentiel du moment que vous n'êtes pas trop pressé. L'ensemble reste raisonnable en tarif pour un modèle qui, malgré ses progrès à tous les niveaux, reste un achat purement rationnel.



# DS 3 CROSSBACK

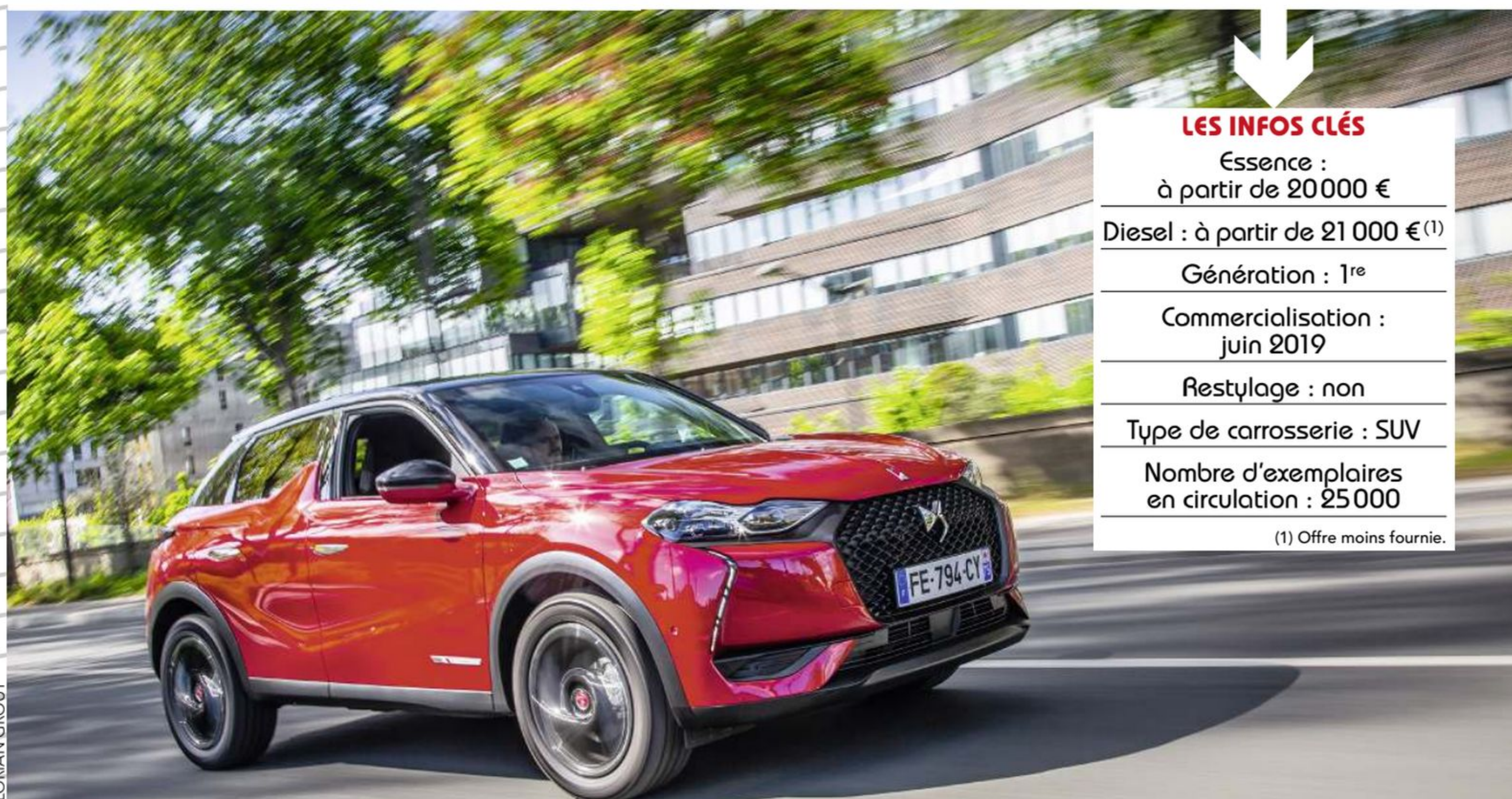
Ce petit SUV urbain est l'un des plus chics de sa catégorie. Ses prix sont relativement élevés, mais il arbore des fonctionnalités inédites.

Par Didier Laurent

Le DS 3 Crossback est le seul modèle premium français de gabarit contenu. Son style particulier à la forte personnalité le rend, selon les goûts, plus ou moins désirable. Bénéficiant d'une carrosserie soignée et de poignées affleurantes, il est construit sur des standards élevés. L'intérieur est plutôt luxueux, avec un soin particulier apporté à la finition. Son début de carrière n'a pas été sans défaut, notamment en matière d'assemblage, mais le tir a été corrigé. En ville, son format de 4,12 m le rend très agile, mais la vision périphérique est médiocre et la vue de 3/4 arrière quasi nulle. Par ailleurs, son coffre n'est pas un modèle de praticité : seuil un peu haut, volume dans la moyenne basse du segment. Sur route, il donne le change, mais pour les adeptes de la boîte de vitesses mécanique, seule l'entrée de gamme (essence et diesel) est proposée avec cette transmission. Toutes les autres motorisations sont livrées d'office avec la boîte auto à huit rapports, laquelle lui convient parfaitement. Le marché de l'occasion comporte majoritairement des versions essence, avec un moteur à trois cylindres plutôt agréable à l'usage.

DS 3 CROSSBACK	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
1.2 PureTech	100	7,2	Suffisant dans la majeure partie des situations, et bénéficiant d'un couple qui lui permet "d'enrouler" sur route. Le seul moteur essence disponible en boîte mécanique.
1.2 PureTech EAT8	130	7,2	<b>Plus vigoureux, bien épaulé par la boîte automatique à huit rapports, c'est le meilleur choix en essence. Consommation raisonnable pour les performances, et véritable agrément de conduite. Bonne insonorisation du trois cylindres.</b>
1.2 PureTech EAT8	155	7,4	Plus de puissance et d'appétit, pour pas grand-chose de mieux, finalement. Il dévergonde un peu ce gentil SUV urbain, mais reste plutôt cher – et rare – en occasion.
1.5 BlueHDi	110	4,5 <sup>(1)</sup>	Sobre comme un chameau, ce petit diesel avoue néanmoins ses limites sur les voies rapides. Lui aussi est uniquement disponible en boîte de vitesses manuelle.
1.5 BlueHDi BVA	130	3,8 <sup>(1)</sup>	Le couple du diesel se marie très bien avec la boîte automatique. Ce carburant n'a plus la cote, mais cette version peut valoir le détour, surtout si vous êtes un gros rouleur.
E-Tense	136	227 km <sup>(2)</sup>	Oui, si vous avez les moyens de vous offrir un modèle électrique de ce prix comme deuxième voiture. Autonomie trop réduite pour les longs trajets et temps de recharge aléatoire, sauf à domicile.

(1) Chiffres constructeur. (2) Autonomie réelle mesurée.



## LES INFOS CLÉS

Essence :

à partir de 20 000 €

Diesel : à partir de 21 000 €<sup>(1)</sup>

Génération : 1<sup>re</sup>

Commercialisation :  
juin 2019

Restylage : non

Type de carrosserie : SUV

Nombre d'exemplaires  
en circulation : 25 000

(1) Offre moins fournie.



# NOTRE CHOIX DS 3 Crossback 1.2 PureTech 130 EAT8 So Chic

de 2019

1<sup>er</sup> prix prospecté : **25 000 €**  
25 000 km

## NOS MESURES

### Moteur

Puissance maxi	130 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1750 tr/mn
Type	3 cylindres, essence turbo
Cylindrée	1199 cm <sup>3</sup> /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	Automatique/8

### Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatique	215/55 R 18

### Dimensions

L/l/h/empattement	4,12/1,79/1,53/2,56 m
Poids/tractable freiné	1289/1200 kg

## LA CONDUITE

### Performances/Freinages

1000 m d.a.	32,1 s
0 à 100 km/h	10,4 s
90 à 130 km/h (en Drive)	9,4 s
Vitesse maxi	192 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/64 m

## LA VIE À BORD

### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	142/136 cm
Volume coffre	312 dm <sup>3</sup>

## LE BUDGET

Assurance <sup>(1)</sup> : 807 €	Carte grise <sup>(2)</sup> : 199,80 €
----------------------------------	---------------------------------------

### Consommations

Moyenne	7,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,8/6,8/7,1 l/100 km
Autonomie/réservoir	611 km/44 l

### Coût de l'entretien

Amortisseurs AV <sup>(3)</sup>	285 €	Distribution	218 €
Amortisseurs AR <sup>(3)</sup>	222 €	Embrayage	521 €
Disques AV <sup>(3)</sup>	306 €	FAP	1164 €
Disques AR <sup>(3)</sup>	313 €	Pneus <sup>(3)</sup>	257 €
Plaquettes AV <sup>(4)</sup>	134 €	Feu AV	1529 €
Plaquettes AR <sup>(4)</sup>	96 €	Feu AR	247 €
Filtre à air	41 €	Bouclier AV	1271 €
Filtre à huile	23 €	Bouclier AR	803 €

■ 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.

## LE BILAN FIABILITÉ

Hormis la question de la distribution, qui doit être surveillée, les moteurs à essence sont plutôt fiables. Les diesels sont a priori sans souci majeur. Côté électronique, les avaries existent mais ne sont pas d'une fréquence extrême. On regrettera simplement le côté "daté" du système d'infodivertissement, qui connaît en outre quelques bugs.

## LES PANNES

### PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

#### MOTEUR 1.2 PURETECH

Malgré un rappel de 220 000 voitures organisé sur un grand nombre de modèles en fin d'année dernière, ce moteur continue de connaître des problèmes de distribution. Il touche principalement les DS 3 Crossback qui font majoritairement de la ville ou qui roulent peu. En cause, des gouttelettes de carburant qui ne sont pas brûlées dans les cylindres, qui passent dans le carter

d'huile et qui attaquent la courroie de distribution. La seule solution pour contrer ce problème est de faire une vidange tous les ans au lieu des deux ans préconisés.

Depuis la fin de l'année dernière, Stellantis a par ailleurs fait évoluer les préconisations de remplacement de courroie de distribution : c'est désormais 6 ans ou 100 000 km, contre 10 ans ou 180 000 km précédemment.

## AUTRES DÉFAILLANCES

#### SYSTÈME D'INFODIVERTISSEMENT

Divers bugs, qui peuvent concerner la radio ou le GPS. Des coupures intempestives de la fonctionnalité Apple CarPlay, voire une extinction de l'écran, ont également été recensées. Des reprogrammations peuvent améliorer la situation, mais un remplacement est souvent nécessaire.

d'autre solution que de le remplacer. Il ne s'agit pas d'une pièce d'usure, il convient donc de demander une prise en garantie, même après les deux années contractuelles.

#### RÉSERVOIR D'ADBLUE

Tendance à la déformation, qui peut générer un défaut d'alimentation en urée. C'est un problème qui apparaît avec le temps. Pas

#### CARROSSERIE

Quelques errances en début de carrière, notamment au niveau de la jointure entre les phares et le bouclier avant; défaut de fixation du bouclier arrière, mauvaise tenue des joints de portes arrière également. Des soucis assez vite corrigés, qui demandent inspection avant d'acheter.

## LES RAPPELS

### MAJEURS

#### RÉSERVOIR (OCTOBRE 2019)

Sur 2 211 DS 3 Crossback fabriquées entre le 14 mai et le 14 septembre 2019, le réservoir de carburant peut être défectueux. Il s'agit d'une dérive chez un fournisseur. Par conséquent, le carburant peut fuir sur la route, ce qui représente un risque pour la circulation. L'opération après-vente consiste en un contrôle et, si nécessaire, un remplacement du réservoir.

#### FLEXIBLE DE FREIN (NOV. 2019)

Sur 4 617 DS 3 Crossback produits entre le 24 avril et le 16 octobre 2019, il est possible qu'un flexible de frein arrière soit mal fixé. Il en découle un risque de rupture de la pièce et un amoindrissement des capacités de freinage de la voiture. C'est un fournisseur qui a alerté le constructeur. L'opération de rectification consiste à contrôler et à resserrer la fixation du flexible de frein arrière.

### MINEURS

#### MOTEURS DIESEL (JUILLET 2020)

Sur 548 exemplaires fabriqués entre le 1<sup>er</sup> octobre 2019 et le 30 juin 2020, les versions BlueHDI sont susceptibles d'être affectées par un défaut dans l'injecteur d'urée. Celui-ci pourrait se bloquer et générer des émissions de NOx supérieures aux limites réglementaires. En après-vente, les concessionnaires doivent procéder à la mise à jour du logiciel de gestion moteur, notamment pour éviter le blocage de l'injecteur d'urée.

#### POMPE HAUTE PRESSION (JUILLET 2020)

Sur un nombre très limité de voitures –seulement 8 exemplaires fabriqués avant le 6 juin 2020 –, il se peut que la pompe à haute pression n'ait pas été suffisamment serrée sur le moteur. Par conséquent, du carburant peut s'échapper sur la route, ce qui représente un risque pour les autres usagers. Les concessionnaires doivent vérifier et corriger le couple de serrage de la pompe haute pression sur le moteur.







# 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	29 080	
30 TFSI Mild Hybrid S tronic	6	0	31 230	
35 TFSI	8	0	30 100	

35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	0	32 250	
S3	20	M 6 724	56 740	
RS3	NC	M 18 188	69 300	
40 TFSI e	8	B 1 000	39 280	
45 TFSI e Competition	8	B 1 000	45 110	
30 TDI	6	0	30 100	
35 TDI	8	0	32 930	
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 400	46 570	
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 + 3 000 €				
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	71 330	
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 Advanced : Design + 3 050 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût S Edition : S line + 4 450 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €				
Q3 SPORTBACK				
35 TFSI	8	M 540	38 830	
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	M 4 026	48 860	
RS	29	M 29 070	73 200	
45 TFSI e	NC	B 1 000	49 860	
35 TDI	8	M 50	41 800	
40 TDI Design S tronic	10	M 2 370	51 160	
Surcoût Design : "base" + 2 300 €				
Surcoût Advanced : Design + 2 500 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût S Edition : S line + 4 450 €				
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 + 4 530 €				
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 + 4 130 €				
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	86 750	
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	67 730	
RS 7	52	M 30 000	139 000	
50 TFSI e Quattro	16	0	76 230	
55 TFSI e Compétition Quattro	13	0	87 410	
40 TDI S tronic	11	M 190	65 640	
50 TDI Quattro S tronic	17	M 4 543	76 630	
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	10	0	104 040	
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	42 500	
Surcoût Edition WindMill : "base"/S + 2 500 € à + 2 850 €				
SÉRIE 1				
116i	6	0	24 850	
118i	7	0	27 750	
120i	9	M 150	33 950	
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 Edition Sport : "base" + 5 000 €				
Surcoût M Design : Edition Sport + 690 €				
Surcoût M Sport : M Design + 2 410 €				
NOUVELLE SÉRIE 2 COUPÉ				
220i	NC	NC	41 800	
M240i xDrive	NC	NC	59 900	
220d	NC	NC	44 700	
Surcoût M Sport : "base" + 5 000 €				



SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Première	6	<div></div>	170	26 500
218i Première	7	<div></div>	125	29 800
225xe Première	5		0	40 650
216d Première	6		0	31 150
218d Première	7		0	33 250
Surcoût Lounge : Première + 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	32 620
220i	9	<div></div>	125	38 820
M235i xDrive	19	<div></div>	1 761	55 550
216d	6		0	33 850
218d	8		0	35 520
220d	10		0	41 720
Surcoût M Sport : "base" + 4 880 €				
X1				
sDrive18i Première Auto.	7	<div></div>	210	32 500
sDrive20i Lounge DKG	9	<div></div>	400	40 550
xDrive25e Lounge	17	<div></div>	1 000	46 750
sDrive16d Première	6	<div></div>	50	32 900
sDrive18d Première	8		0	35 650
xDrive20d Lounge	10	<div></div>	240	44 500
Surcoût Lounge : Première + 1 450 € à + 1 600 €				
Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €				
X2				
sDrive18i Première	7	<div></div>	170	34 050
sDrive20i Première	11	<div></div>	310	40 650
M35i Auto.	19	<div></div>	3 119	58 200
xDrive25e Première	7	<div></div>	1 000	48 300
sDrive16d Première	6		0	34 450
sDrive18d Première	8		0	37 200
xDrive20d Première Auto.	10	<div></div>	330	44 550
Surcoût Lounge : Première + 5 050 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 2 350 € à + 2 750 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				
SÉRIE 3				
318i Lounge	7	<div></div>	240	39 000
320i Lounge	10	<div></div>	240	42 600
330i xDrive Lounge Auto.	15	<div></div>	898	50 950
M340i xDrive	25	<div></div>	3 552	66 200
M3 Competition	41	<div></div>	30 000	102 000
320e Lounge	9	<div></div>	1 000	47 800
330e Lounge	8		0	52 750
316d Lounge	7		0	40 200
318d Lounge	8		0	42 350
320d Lounge	10		0	46 200
330d Lounge xDrive	16	<div></div>	170	55 500
M340d xDrive	22	<div></div>	983	68 150
Surcoût Luxury : Lounge + 7 650 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 6 500 €				
SÉRIE 3 TOURING				
Surcoût : Berline + 2 000 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i	10	<div></div>	260	49 700
M440i xDrive	25	<div></div>	3 119	68 450
M4 Competition	41	<div></div>	30 000	104 550
420d	10		0	52 250
430d xDrive	17	<div></div>	150	59 400
M440d xDrive	22	<div></div>	540	69 550
Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €				
NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	10	<div></div>	540	49 700
M440i xDrive	26	<div></div>	6 039	68 800
420d	10		0	52 250
Surcoût M Sport : "base" + 2 750 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	<div></div>	740	56 200
M440i xDrive	26	<div></div>	4 818	74 950
M4 Compétition xDrive	41	<div></div>	30 000	115 550
420d	10		0	58 750
430d	26	<div></div>	190	63 500
Surcoût M Sport : "base" + 5 050 €				
NOUVELLE I4				
eDrive40	NC	<div></div>	3 000	59 700
M50	NC		0	71 650
Z4				
sDrive20i	11	<div></div>	1 629	46 650
sDrive30i	15	<div></div>	1 629	55 050
M40i	23	<div></div>	6 039	67 650
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Surcoût M Sport : Sport + 1 750 €				

NOUVEAU X3				
xDrive20i xLine	10	<div></div>	3 552	49 650
M40i	24	<div></div>	14 273	76 900
M Competition	41	<div></div>	30 000	109 350
xDrive30e xLine	10		0	59 800
sDrive18d xLine	8	<div></div>	360	49 950
xDrive20d xLine	10	<div></div>	650	53 950
xDrive30d xLine	17	<div></div>	1 761	60 650
M40d	22	<div></div>	3 784	75 900
iX3 Inspiring	7		0	69 950
Surcoût M Sport : xLine + 6 000 €				
Surcoût Impressive : Inspiring + 6 400 €				
NOUVEAU X4				
xDrive30i xLine	14	<div></div>	3 331	59 500
M40i	24	<div></div>	13 682	79 650
M Competition	41	<div></div>	30 000	111 650
xDrive20d xLine	10	<div></div>	450	57 800
xDrive30d xLine	17	<div></div>	1 629	64 500
M40d	22	<div></div>	3 552	78 650
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €				
SÉRIE 5				
520i Lounge	10	<div></div>	210	51 450
M5 Competition	57	<div></div>	30 000	138 850
M5 CS	59	<div></div>	30 000	199 900
520e Lounge	9		0	53 950
530e Lounge	10		0	59 950
545e xDrive Lounge	17		0	71 850
518d Lounge	8		0	49 000
520d Lounge	10		0	52 450
530d xDrive Lounge	17	<div></div>	210	63 950
540d xDrive Lounge	22	<div></div>	310	68 950
Surcoût Luxury : Lounge + 5 450 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 250 €				
SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût : berline + 2 600 €				
SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
620d Lounge xDrive	10	<div></div>	360	65 250
630d Lounge xDrive	17	<div></div>	1 074	73 500
Surcoût Luxury : Lounge + 5 650 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 €				
SÉRIE 7				
750Li xDrive	44	<div></div>	30 000	123 500
745e	13		0	106 950
730d xDrive	16	<div></div>	898	100 750
740d xDrive	22	<div></div>	1 276	107 750
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €				
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 200 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840i xDrive	23	<div></div>	12 012	102 100
M850i xDrive	49	<div></div>	30 000	129 150
M8 Competition	55	<div></div>	30 000	173 450
840d xDrive	20	<div></div>	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	<div></div>	17 490	75 000
M50i	44	<div></div>	30 000	98 550
M Competition	56	<div></div>	30 000	145 400
xDrive45e Lounge	15		0	84 350
xDrive25d Lounge	12	<div></div>	7 086	66 050
xDrive30d Lounge Auto.	16	<div></div>	3 784	73 100
xDrive40d Lounge	22	<div></div>	8 254	78 300
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €				
X6				
xDrive40i Lounge	23	<div></div>	16 149	81 700
M50i	44	<div></div>	30 000	101 800
M Competition	56	<div></div>	30 000	148 200
xDrive30d Lounge	16	<div></div>	3 552	79 800
xDrive40d Lounge	2	<div></div>	8 254	85 000
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €				
Surcoût M Sport : xLine + 850 €				
NOUVEL IX				
xDrive40	7		0	86 250
xDrive50	10		0	103 500
X7				
xDrive40i	23	<div></div>	30 000	98 000
M50i	44	<div></div>	30 000	121 550
xDrive40d	22	<div></div>	16 149	97 000
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €				

CITROËN				
<div><div></div><div>GARAGE DU CLOS</div></div>				
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	<div></div>	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	<div></div>	50	20 900
1.2 PureTech 130 ch Feel	7		0	24 900
1.2 PureTech 155 ch Shine Auto.	8	<div></div>	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	<div></div>	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	<div></div>	190	30 600
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	6		0	32 800
2.0 BlueHDi 160 ch Shine Auto.	9	<div></div>	650	39 050
Surcoût Shine : Feel + 2 650 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 350 €				
C5 AIRCROSS				
1.2 PureTech 130 ch Live	7	<div></div>	310	26 450
Hybrid 225 ch Feel	10	<div></div>	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	<div></div>	310	23 000
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	<div></div>	898	28 100
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	<div></div>	100	23 950
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack	7	<div></div>	170	28 250
Electrique 136 ch Live	4	<div></div>	6 000	35 300
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	<div></div>	3 557	40 310
e-Hybrid 204 ch	8	<div></div>	1 000	39 750
e-Hybrid 245 ch	8	<div></div>	1 000	41 070
NOUVELLE LEON SPORTSTOURER				
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	<div></div>	7 086	44 700
Surcoût : berline + 1 470 €				
ATECA				
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	<div></div>	16 810	44 000
FORMENTOR				
1.5 TSI 150 ch	8	<div></div>	240	33 050
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	<div></div>	10 980	44 670
e-Hybrid 204 ch	8	<div></div>	1 000	41 150
e-Hybrid 245 ch VZ	8	<div></div>	1 000	45 040



FIAT				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
500				
1.0 70 ch BSG Cult	4		0	15 790
Surcoût DolceVita : Cult + 1 500 €				
Surcoût DolceVita Plus : DolceVita + 2 000 €				
Surcoût Sport : DolceVita Plus + 0 €				
ABARTH 595				
595	8	M	1 901	20 790
595 Turismo	9	M	2 544	23 890
595 Competizione	10	M	3 331	27 290
Surcoût F : Turismo + 1 450 €				
Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 600 €				
Surcoût 695 : Competizione + 6 100 €				
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	6	M	230	22 390
1.3 T4 150 ch Cross DCT	8	M	330	27 390
1.3 MultiJet 95 ch Cross	5		0	26 890
1.6 MultiJet 130 ch Cross	7	M	50	28 890
Surcoût Cross : Cult + 2 000 €				
Surcoût Connect Edition : Cross + 2 600 €				
Surcoût Sport : Cross + 3 000 €				
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 €				
Surcoût Sport : Life Plus + 2 000 €				
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 €				

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
GT	NC	0	77 490	
Surcoût First Edition : "base" + 13 000 €				
EXPLORER				
ST-Line	32	0	78 000	
Surcoût Platinum : ST-Line + 2 000 €				
MUSTANG FASTBACK				
GT	36	M	80 000	48 800
Bullitt	37	M	80 000	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				
 <b>GARAGE DU CLOS</b>				
<b>91 LINAS</b>		01 69 80 72 80		
2 avenue Ettore Bugatti				
<b>91 VILLEBON SUR YVETTE</b>		01 69 31 55 00		
47 avenue du Général de Gaulle				
<b>www.honda-montlhery.com</b>				
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



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 Motione	7		0	29 590
Surcoût Active : Motion + 1 000 €				
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	<div></div> B	3 000	47 990
325 ch Active	NC	<div></div> B	3 000	51 990
GT	NC		0	66 990
Surcoût Design : Active + 3 800 €				
Surcoût GT-line : Design + 4 000 €				
NOUVEAU SORENTO				
Eco plug-in Motion	10	<div></div> B	1 000	48 990
Surcoût Active : Motion + 4 000 €				
Surcoût Design : Active + 4 000 €				
Surcoût Premium : Design + 4 000 €				
STINGER				
GT	25	<div></div> M	30 000	63 190
LAMBORGHINI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Huracán EVO RWD	NC	<div></div> M	30 000	191 873
Huracán EVO	NC	<div></div> M	30 000	221 382
Huracán EVO RWD Spyder	NC	<div></div> M	30 000	211 006
Huracán EVO Spyder	NC	<div></div> M	30 000	243 466
Aventador S	NC	<div></div> M	30 000	338 534
Aventador SVJ	NC	<div></div> M	30 000	423 668
Aventador S Roadster	NC	<div></div> M	30 000	376 780
Aventador SVJ Roadster	NC	<div></div> M	30 000	464 948
Aventador SVJ 63 Roadster	NC	<div></div> M	30 000	575 303
Urus	59	<div></div> 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	<div></div> 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	<div></div> 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	<div></div> M	30 000	71 200
P400 SE	NC		NC	90 800
5.0 S/C 525 ch HSE Dynamic	43	<div></div> M	30 000	102 800

	51	M	80 000	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	80 000	129 900
SVAutobiography Dynamic	50	M	80 000	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	80 000	91 990
Surcoût Track Edition : F + 30 000 €				
NOUVEAU NX				
350h Executive 4WD	NC		NC	65 990
450h+ F Sport Executive 4WD	NC		NC	72 190
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	80 000	127 490
500h Executive	19	M	7 086	117 490
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €				
LC CABRIOLET				
500 Sport+	35	M	80 000	133 490
MASERATI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
GHIBLI				
3.0	23	M	80 000	75 200
S Q4	31	M	80 000	91 950
Diesel	17	M	16 810	71 350
Surcoût Granlusso : "base" + 11 750 €				
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €				
LEVANTE				
Q4	25	M	80 000	81 250
S Q4	33	M	80 000	95 250
GTS	45	M	80 000	138 000
Trofeo	51	M	80 000	158 000
Diesel	18	M	80 000	76 200
Surcoût Granlusso : "base" + 13 700 €				
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €				
Surcoût Royale : Gransport + 20 200 €				
QUATTROPORTE				
S Q4	30	M	80 000	119 650
Diesel	17	M	18 188	103 550
Surcoût Granlusso : "base" + 11 650 €				
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €				



180 d Progressive Line	6	0	37 350
200 d Progressive Line Auto.	8	0	41 600
220 d Progressive Line Auto.	11	0	46 400
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 950 €			

CLA SHOOTING BRAKE			
Surcoût : Coupé + 1 200 €			
GLA			
200 Progressive Line 7G-DCT	9	M	400 42 300
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	13	M	3 331 51 400
35 AMG	19	M	9 103 57 100
45 AMG S	31	M	25 349 75 050
250 e Progressive Line	8	B	1 000 49 600
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 45 750
250 AMG Line 4Matic	13	M	4 818 55 150
35 AMG 4Matic	20	M	10 011 61 100
200 d Progressive Line	8	M	260 46 650
220 d AMG Line 4Matic	10	M	540 55 150
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 500 €			

NOUVELLE CLASSE C			
200 Avantgarde	NC	M	260 49 550
200 d Avantgarde	NC		0 48 750
220 d Avantgarde	11		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+	32	M	18 641 91 700
63 S AMG 4Matic+	55	M	18 641 139 850
300 e Avantgarde Line	12		0 63 450
220 d Avantgarde Line	11	M	125 56 600
400 d Avantgarde Line 4Matic	21	M	3 552 74 800
300 de Avantgarde Line	11		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 66 950
53 AMG 4Matic+	NC	M	19 641 97 800
220 d AMG Line	NC		150 64 050
400 d AMG Line 4Matic	NC	M	4 279 79 750

CLASSE E CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 6 900 €			

NOUVEAU CLS			
53 AMG 4Matic+	32	M	21 171 103 200
220 d	11	M	260 77 750
400 d	21	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			
580 Maybach 4Matic	NC	M	30 000 189 200
680 Maybach 4Matic	NC	M	30 000 232 700
580 e Executive	NC		0 128 450
350d Executive	17	M	15 506 100 850
400d Executive 4Matic	21	M	21 171 108 050
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			
----	--	--	--

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			
------	--	--	--

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
Electric Essential	NC	B	6 000 33 900

HATCH 5 PORTES			
Surcoût : 3 portes + 900 €			

CABRIO			
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

CLUBMAN			
One	6		0 26 100
Cooper	7	M	125 28 100
Cooper S	11	M	740 32 400
John Cooper Works	20	M	1 629 45 200
One D	6		0 29 100
Cooper D	8		0 31 100
Cooper SD	10	M	125 36 600

COUNTRYMAN			
One	5	M	210 27 600
Cooper	7	M	240 29 600
Cooper S	11	M	540 34 300
John Cooper Works	19	NC	47 100
Cooper SE	6	B	1 000 40 800
One D	6		0 30 600
Cooper D	8		0 32 600
Cooper SD	10	M	100 38 500

MITSUBISHI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
SPACE STAR			
1.0 Mivec 71 ch In	4		0 12 390
Surcoût Invite : In + 900 €			
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 500 €			
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €			

ECLIPSE CROSS (NOUVEAU)			
PHEV Invite	5	B	1 000 39 990
Surcoût Intense : Invite + 3 500 €			
Surcoût Intense Edition : Intense + 1 500 €			
Surcoût Instyle : Intense + 4 000 €			

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



**MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE**

# Jusqu'à -40%

**03 81 36 30 30 | www.autojm.fr**

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MICRA			
1.0 IG-T 92 ch Visia Pack	5		0 16 990
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 700 €			
Surcoût Made in France : Acenta + 1 200 €			
Surcoût N-Sport : Acenta + 2 300 €			
Surcoût Tekna : N-Sport + 0 €			

JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6		0 20 490
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €			
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût Enigma : N-Connecta + 3 550 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 000 €			
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €			

LEAF			
150 ch Visia	6	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
---------



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	58 010
T	19	M	16 149	66 890
S	24	M	28 107	71 180
GTS 4.0	30	M	30 000	85 233
GT4	32	M	30 000	100 357
718 BOXSTER				
2.0	19	M	15 506	60 049
T	19	M	16 149	68 929
S	24	M	29 070	73 220
GTS 4.0	30	M	30 000	87 373
Spyder	32	M	30 000	97 601
Edition 25 ans	28	M	30 000	98 326
911 COUPÉ (TYPE 992)				
Carrera	27	M	30 000	110 392
Carrera S	34	M	30 000	125 792
GTS	37		NC	144 022
Turbo	51	M	30 000	191 922
Turbo S	61	M	30 000	224 795
GT3	41	M	30 000	173 562
911 TARGA (TYPE 992)				
4	27	M	30 000	132 512
4S	34	M	30 000	148 112
GTS	37		NC	166 342
911 CABRIOLET (TYPE 992)				
Carrera	27	M	30 000	124 592
Carrera S	34	M	30 000	140 192
GTS	37		NC	158 422
Turbo	51	M	30 000	205 602
Turbo S	61	M	30 000	238 476
TAYCAN				
Propulsion	9		0	88 364
4S	8		0	109 414
Turbo	10		0	156 334
Turbo S	10		0	189 934
PANAMERA				
2.9	21	M	30 000	96 819
4S	NC		30 000	121 776
GTS	37	M	30 000	144 218
Turbo S	58	M	30 000	189 216
4 E-Hybrid	21		0	116 499
4S E-Hybrid	33		0	133 779
Turbo S E-Hybrid	49		0	195 216

PANAMERA SPORT TURISMO				
Surcoût: berline + 2 880 € à + 13 320 €				
NOUVEAU MACAN				
2.0	NC	NC	64 633	
S	NC	NC	73 597	
GTS	NC	NC	90 350	
CAYENNE				
3.0	24	M	30 000	81 180
S	34	M	30 000	99 178
GTS	35	M	30 000	117 898
Turbo	47	M	30 000	148 016
E-Hybrid	21		0	99 300
Turbo S E-Hybrid	42		0	179 216
CAYENNE COUPE				
3.0	23	M	30 000	88 260
S	33	M	30 000	104 698
GTS	35	M	30 000	121 868
Turbo	46	M	30 000	153 056
Turbo GT	59		NC	199 728
E-Hybrid	20		0	100 620
Turbo S E-Hybrid	42		0	182 936
RENAULT				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
TWINGO				
1.0 SCe 65 ch Life	4		0	12 350
E-Tech Life	2	B	5 819	21 550
Surcoût Zen : Life + 2 050 € à + 2 800 €				
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	15 900
1.0 TCe 90 ch Intens	5		0	21 550
1.3 TCe 140 ch Intens	7		0	23 300
E-Tech 140 ch Zen	5		0	23 450
1.0 TCe 100 ch GPL Intens	5		0	21 550
1.5 Blue dCi 100 ch Intens	NC		0	23 500
Surcoût Zen : Life + 2 050 €				
Surcoût Limited : Zen + 300 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 350 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 100 €				
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 500 €				
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 €				
MEGANE				
1.0 TCe 115 ch Zen	6		0	24 700
1.3 TCe 140 ch Intens	7		0	29 300
R.S. EDC	19	M	9 550	43 200
E-Tech hybride rechargeable 160 ch Limited	5	B	1 000	37 600
1.5 Blue dCi 115 ch Limited	6		0	29 250
Surcoût Limited : Zen + 1 150 €				
Surcoût Intens : Limited + 1 650 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 4 100 €				
Surcoût R.S. Trophy : R.S. + 5 000 €				
MEGANE ESTATE				
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 Zen EDC	8	M	650	40 250
2.0 Blue dCi 185 ch Intens X-Tronic 4x4-i	10	M	4 543	47 800
Surcoût Intens : Zen + 3 250 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €				
ESPACE				
2.0 Blue dCi 160 ch Zen	8	M	3 552	47 500
2.0 Blue dCi 190 ch Intens	10	M	4 026	55 000
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 Badge	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 Référence	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 : Référence + 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	34 680
eHybrid 245 Xcellence	NC	B	1 000	47 220
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	230	37 680
2.0 TDI 200 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	3 331	47 270
Surcoût Urban : Style + 1 530 €				
Surcoût Xcellence : Style + 4 240 €				
Surcoût FR : Xcellence + 1 940 €				



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

SSANGYONG			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
1.2	7	<b>M</b>	818 15 990
1.5 Sport	9	<b>M</b>	3 331 25 490
Diesel I Low It	7	<b>M</b>	540 21 990
Surcoût I Low It : "base" + 2 000 €			
Surcoût Pop : I Low It + 2 000 €			
Surcoût Limited : Pop + 3 000 €			
KORANDO			
Essence	9	<b>M</b>	3 331 22 990
Diesel	7	<b>M</b>	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	<b>M</b>	4 818 29 990
e-Boxer Confort	8	<b>M</b>	4 026 34 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
XV			
1.6i 114 ch Confort Lineartronic	6	<b>M</b>	5 715 31 990
e-Boxer Confort	10	<b>M</b>	5 715 35 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
LEVORG			
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	8	<b>M</b>	10 488 39 990
Surcoût Luxury : Confort + 6 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 4 000 €			
FORESTER			
e-Boxer Confort	10	<b>M</b>	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	<b>M</b>	10 980 47 990
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 3 000 €			
BRZ			
2.0i 200 ch Luxury	12	<b>M</b>	10 011 34 490

SUZUKI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
IGNIS			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0 14 890
Surcoût Privilège : Avantage + 1 620 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 150 €			
SWIFT			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0 15 790
Sport	7		0 22 550
Surcoût Privilège : Avantage + 1 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 760 €			
VITARA			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7		0 23 690
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style : Privilège + 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 25 090
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style : Privilège + 1 350 €			
ACROSS			
2.5 Hybride Rechargeable 1ère Edition	10		0 53 990

TESLA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL 3			
Autonomie Standard Plus	4	<b>B</b>	3 000 43 800
Grande Autonomie	NC	<b>B</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-lock : x-play + 500 €			
Surcoût x-night : x-lock + 750 €			
Surcoût x-plusiv zen : x-lock + 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	<b>M</b>	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 JBL Edition : Design + 1 200 €			
Surcoût GR Sport : Design + 1 200 €			
Surcoût Collection : GR Sport + 1 300 €			
COROLLA TOURING SPORTS			
Surcoût : berline + 1 000 €			

COROLLA			
122h Active	4		0 28 250
184h Design	7		0 32 050
Surcoût Dynamic : Active + 800 €			
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût JBL Edition : Design + 1 200 €			
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>B</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>B</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	<b>M</b>	1 276 64 000

LAND CRUISER (3 PORTES)			
204 D-4D LeCap	11	<b>M</b>	80 000 39 990
Surcoût Life : LeCap + 5 800 €			
Surcoût Légende : Life + 5 200 €			
Surcoût Lounge : Légende + 5 900 €			

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

GR SUPRA			
2.0	15	<b>M</b>	2 726 53 900
3.0	23	<b>M</b>	8 671 65 900
Surcoût Jarama Racetrack : "base" + 2 000 €			
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €			
Surcoût Fuji Speedway Edition : Pack Premium + 0 €			

PROACE CITY VERSO			
1.2 110 ch VVT-i Dynamic	6	<b>M</b>	898 23 160
1.2 130 ch VVT-i Dynamic Auto.	7	<b>M</b>	1 386 25 560
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	<b>M</b>	230 24 110
1.5 130 ch D-4D Dynamic	7	<b>M</b>	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>B</b>	6 000 23 740
1.0 GNV 68 ch Lounge	4		0 17 725
Surcoût Active : Lounge + 600 €			

NOUVELLE POLO			
1.0 80 ch	4		0 18 015
1.0 TSI 95 ch	5		0 18 855
1.0 TSI 110 ch Life DSG	6		0 23 115
Surcoût Life : "base" + 1 955 €			
Surcoût Style : Life + 1 925 €			
Surcoût R-Line : Style + 875 €			

T-CROSS			
1.0 TSI 95 ch	5		0 21 840
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	<b>M</b>	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	<b>M</b>	150 26 840
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	<b>M</b>	260 29 020
R	19	<b>M</b>	10 488 49 380
2.0 TDI 115 ch Lounge	6	<b>M</b>	150 30 760
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	<b>M</b>	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 €			

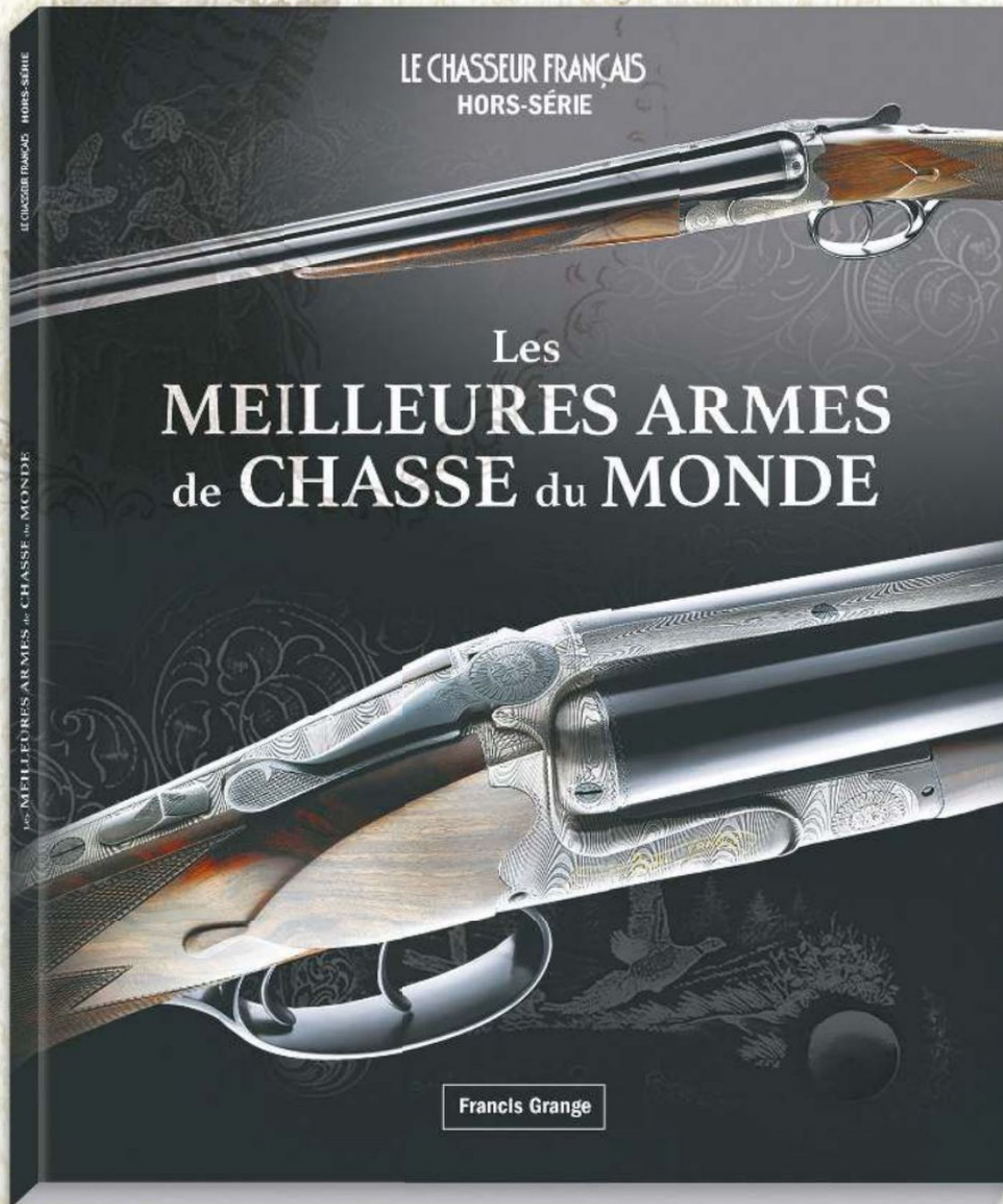
T-ROC CABRIOLET			
1.0 TSI 110 ch Style	6	<b>M</b>	280 34 540
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	<b>M</b>	818 39 000
Surcoût R-Line : Style + 4 470 €			

GOLF			
1.0 TSI 110 ch Life	6	0	27 395
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6	0	30 085
1.5 TSI ACT 130 ch Life	7	0	29 025
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7	0	31 715
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	0	35 780
GTI	14	M	2 726 42 745
GTI Clubsport 45	19	M	2 918 49 990
R	20	M	4 818 50 375
eHybrid 204 ch Style	8	B	1 000 41 025
GTE	8	B	1 000 45 820
2.0 TDI 115 ch	6	0	28 930
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	0	35 400
GTD	11	M	150 42 500



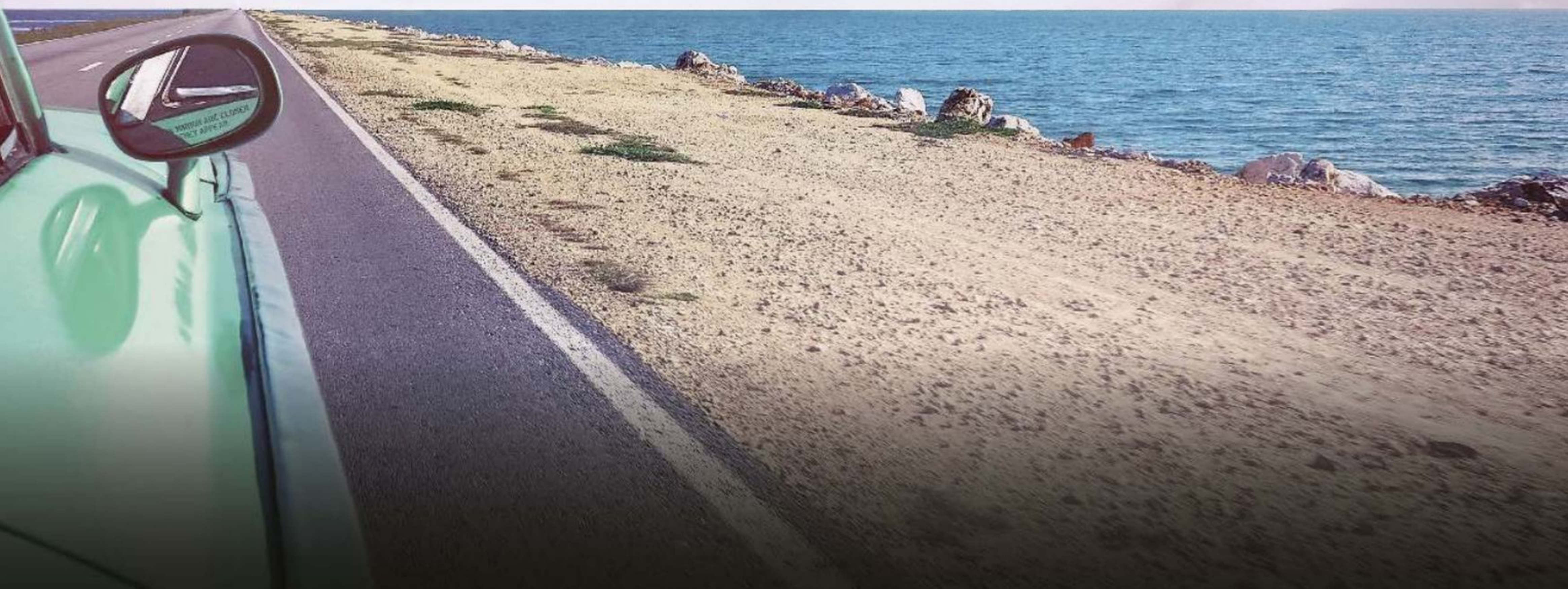
# LE CHASSEUR FRANÇAIS HORS-SÉRIE

## L'ouvrage de référence sur les armes de chasse



**En vente actuellement**  
chez votre marchand de journaux ou sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com)





**UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :**

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

**Banner *INSIDE*: BMW, VW, AUDI, PORSCHE, MERCEDES, SEAT, SKODA, ASTON MARTIN, SUZUKI, ...**



**POWER BULL PROfessional**  
**LA QUALITE D'ORIGINE**  
**POUR LE MARCHE DE LA RECHARGE**



**POWER BULL PROFESSIONAL REpond  
AUX NORMES SEVERES DE BMW ET VW!**

La gamme Power Bull PROfessional est livrée aux constructeurs BMW et VW en première monte. Le bac de 190mm de haut ainsi que la technologie employée permettent d'améliorer la tenue aux cycles et la prise de charge. La série PROfessional apporte également plus de puissance et de capacité. Gamme complète de 50Ah à 110Ah. **Banner – The Power Company.**

**Banner France SAS**

Zone Industrielle n°2 - 5 Rue Vauban - 68170 RIXHEIM

Tél: 03.89.44.28.38, Fax: 03.89.54.13.28, email: [office.bf@bannerbatteries.com](mailto:office.bf@bannerbatteries.com)

**[bannerbatteries.com](http://bannerbatteries.com)**

LEADING  
COMPANIES OF AUSTRIA





**ISO 9001**  
BUREAU VERITAS  
Certification

N° FR020282-1



★★★★★  
**4.7/5**  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 3775 AVIS\*



G. LOPEZ

# Ancien Moderne

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

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










**NOUS VOUS GARANTISSONS  
UN SUIVI PERSONNALISÉ**

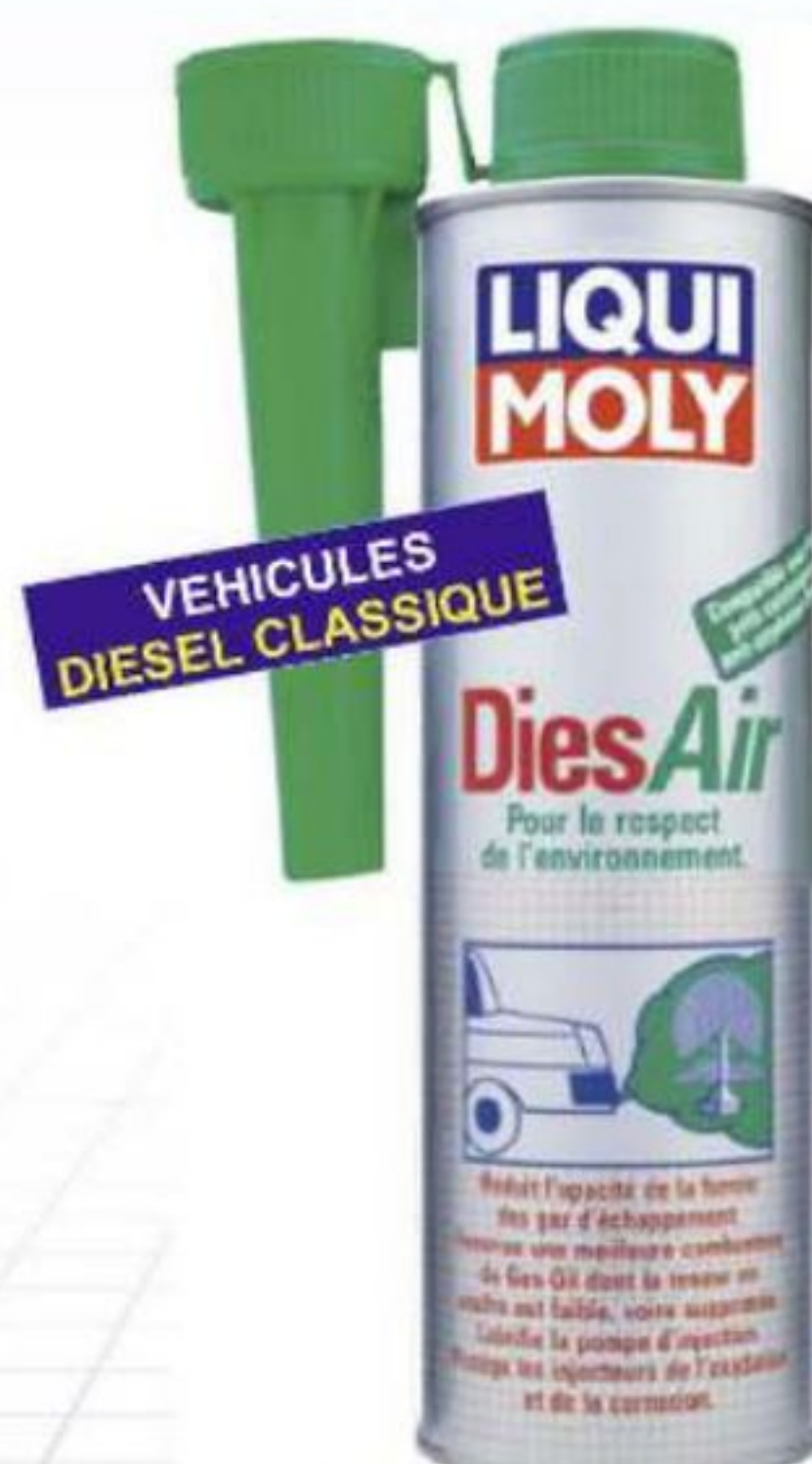
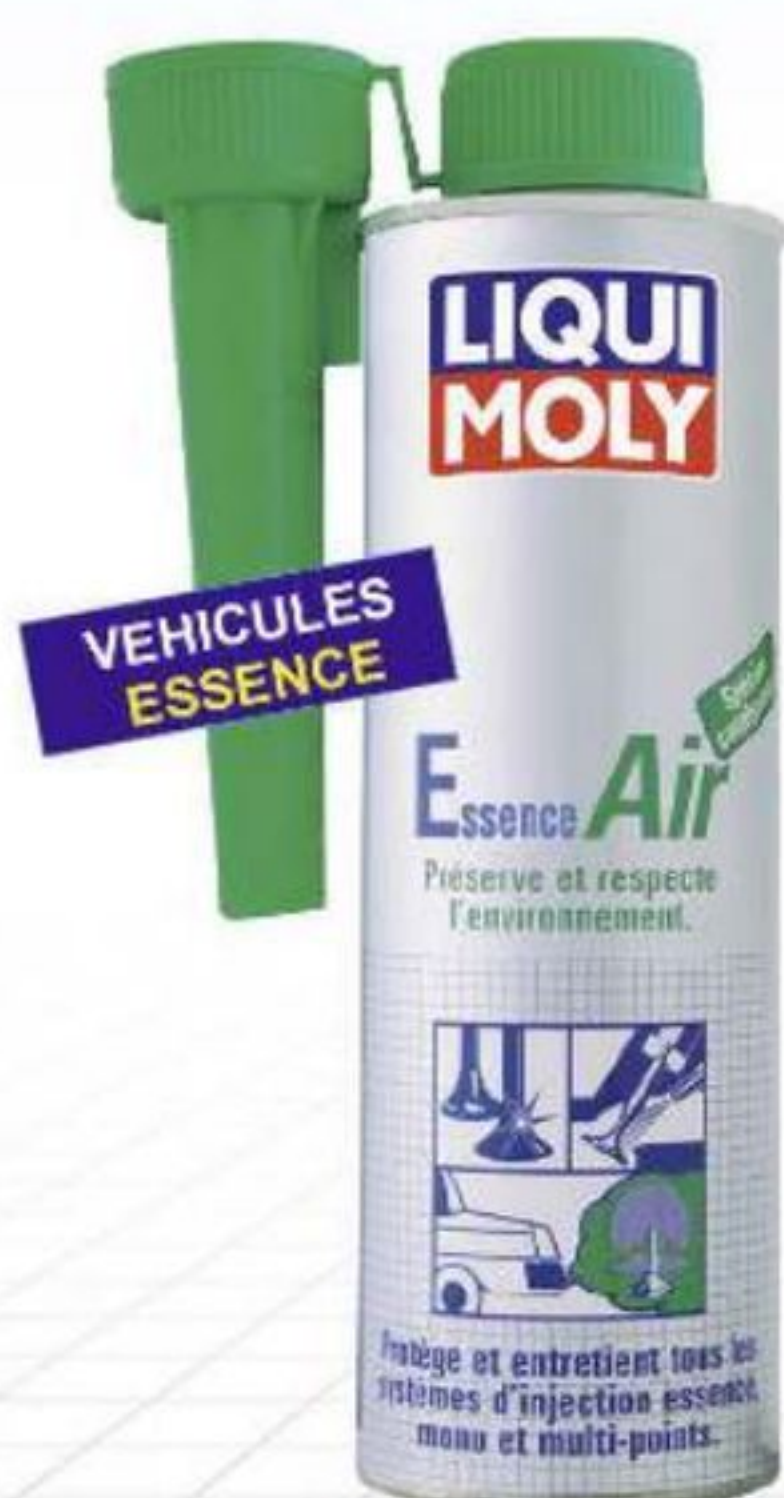
**ROULEZ ASSURÉ  
EN QUELQUES CLICS**

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



# Pourquoi mon moteur s'encrasse

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



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

**LIQUI  
MOLY**  
Le propre de votre moteur



À découvrir dans notre prochain numéro

# N° 1090

du 26 août 2021



ADRIEN CORTESI

## Essai : au quotidien en Audi Q4 e-tron

Tic-tac, tic-tac, tic-tac... 2035, tous en voitures (neuves!) électriques. Plus de moteurs thermiques. Nous doutons, mais peut-être faut-il prendre les devants, histoire de s'habituer? Peut-on vraiment partir en vacances avec le nouvel Audi Q4 e-tron? Notre périple breton éclaire la question.

## Comparatif : les SUV urbains

Il y a du rififi chez les chouchous des centres-villes : le Citroën C3 Aircross se refait une beauté, le Renault Captur dégage une bicarburation essence/GPL pour contrer les petits nouveaux tels Hyundai Bayon ou Opel Mokka, également attendus de roues fermes par les 2008, Kia Stonic ou Nissan Juke. Que le meilleur gagne!



YANN LEFEBVRE

## Essai : BMW 320e

La 320i carbure, elle, toujours au sans-plomb, mais ses jours sont peut-être comptés. Et l'ennemi vient de l'intérieur. BMW étoffe sa gamme d'hybrides rechargeables par le bas avec une version 320e de 204 ch qui, sur le papier, a tout pour plaire. Qu'en est-il vraiment? Réponse avec notre essai complet.



ARNAUD SAUNIER

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

**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.

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

## ÉDITEUR

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

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.fr

E-mail : autojournal@reworldmedia.com

## RÉDACTION

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

## DIRECTION ÉDITION

**Directeur exécutif** : Stéphane Haïtaïan  
**Éditeur** : Tommaso Albinati

## PUBLICITÉ

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

## MARCHÉS DIRECTS

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

## MARKETING

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

## ABONNEMENTS ET DIFFUSION

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

## ABONNEMENT

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

## FABRICATION

**Directeur des opérations industrielles** : Bruno Matillat  
**Directrice de la fabrication** : Isabel Delanoy  
**Chefs de fabrication** : Alexia Froment (01 41 33 50 53), Valérie Brunehaut (01 41 33 48 42)  
**Responsable service prépresse** : Sylvain Boularand (01 41 33 29 88) **Adjoint responsable service prépresse** : Christophe Guérin (01 41 33 49 19)  
**Imprimeur** : 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 : août 2021

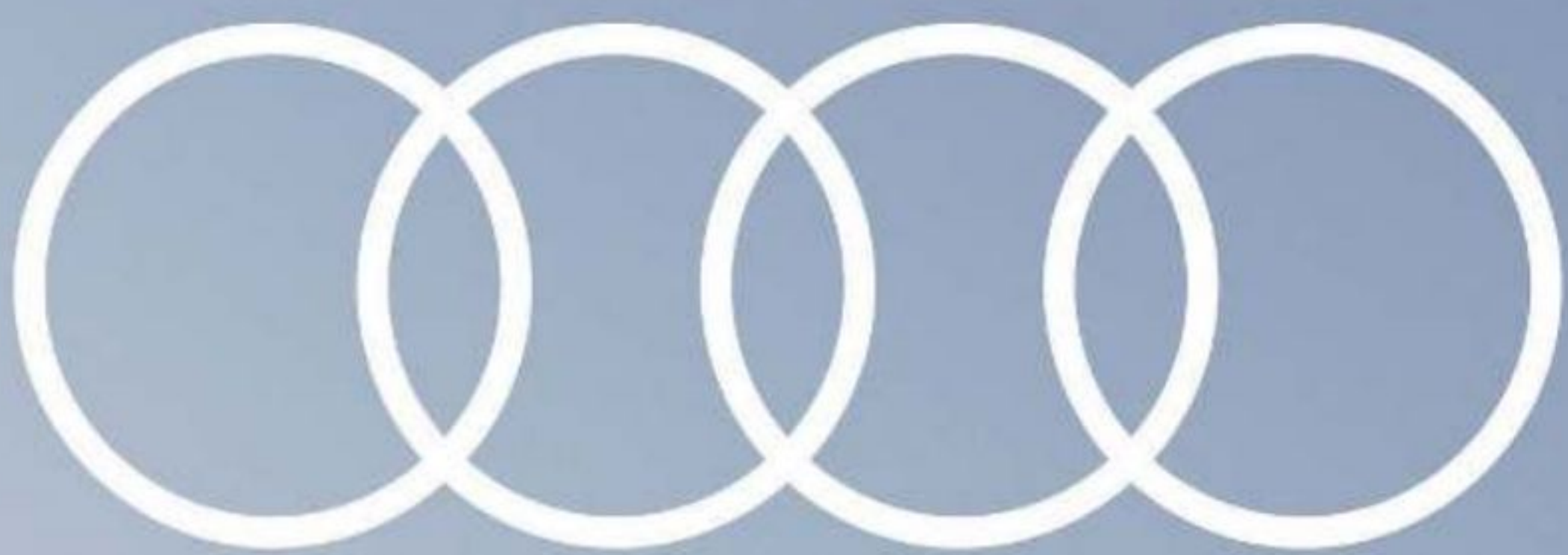
Prix de vente : 3,90 €

Date de parution : 12 août 2021

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0323 K 82833





# 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](http://www.audi-paris16.fr)

**Audi Montigny-le-Bretonneux  
Premium II**  
15 Avenue des Prés  
78180 Montigny-le-Bretonneux  
Tél.: 01 61 37 27 00  
[www.audi-montigny.fr](http://www.audi-montigny.fr)

**Audi 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](http://www.audi-marnelavallee.fr)

**Audi Vélizy-Villacoublay  
Premium Vélizy**  
19 Avenue Louis Breguet  
78140 Vélizy-Villacoublay  
Tél.: 01 78 74 20 20  
[www.audi-velizy.fr](http://www.audi-velizy.fr)

Orias n° 07 024 156





## NOUVELLE CUPRA FORMENTOR e-HYBRID RECHARGEABLE

FEEL ANOTHER WAY.\*

Il existe de nombreuses façons de se sentir vivant.  
Et plus d'une façon de vivre votre vie.  
Vous avez juste à trouver la vôtre.  
Essayez le meilleur de l'innovation avec  
la CUPRA Formentor e-HYBRID rechargeable.  
Et découvrez la puissance d'une conduite  
à l'état pur avec un moteur de 245 ch,  
et une autonomie en 100 % électrique allant jusqu'à 55 km.



\*Une autre voie est possible.

**CUPRA Formentor VZ e-HYBRID 245 DSG6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 1,5 - 1,6. Émissions de CO<sub>2</sub> WLTP (min - max g/km) : 33 - 35.**

**Autonomie électrique WLTP (min - max km) : 52 - 55.**

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

Volkswagen Group France - S.A. au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne, 02600 Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832 277 370.

Visuel borne de recharge non contractuel. **Rendez-vous sur [cupraofficial.fr](https://cupraofficial.fr)**