SEPM TOP ventes

l'auto-journal

Du 9 au 22 septembre 2021

Tous les plaisirs de l'automobile

N°1091

SMART CONCEPT

AUDI GRANDSPHERE

DACIA JOGGER

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

LE FUTUR, C'EST MAINTENANT !

NOUVELLE RENAULT MÉGANE E-TECH

1ER ESSAI

DS 4

Mieux que les allemandes, vraiment ?

FACE-À-FACE

HYUNDAI TUCSON VS PEUGEOT 3008

Le coréen fait trembler la star française !

ESSAI LONGUE DURÉE

CITROËN C4

Le voyage, version grand confort

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 - 1091 - F: 3,90 €

renouveau
renault
portes ouvertes 16-20 sept.[1]

NOUVEAU
RENAULT
ARKANA
hybride par nature

239€ à partir de /mois[2]
LLD sur 49 mois, 1er loyer de 3 200€
sous condition de reprise
4 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois[3]

© p.johall

modèle présenté : nouveau Renault arkana e-tech hybride r.s.line 145 avec option peinture métallisée à 308€/mois[4], sous condition de reprise, 1er loyer de 3 200€, pack zen Renault inclus pour 1€/mois[3]. (1) ouverture exceptionnelle dimanche 19 septembre selon autorisation. (2) exemple pour nouveau Renault arkana e-tech hybride zen 145, hors options. (2)(4) locations longue durée, hors assurances facultatives, sur 49 mois et 40 000 km maximum. offres sous condition de reprise d'un véhicule roulant. sous réserve d'acceptation par diac, sa au capital de 415 100 500€ - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93160 noisy-le-grand - siren 702 002 221 rcs bobigny. en fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. (3) pack zen Renault comprenant l'entretien, l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1er des deux termes atteint) inclus dans le loyer pour 1€/mois. voir détail du pack zen en points de vente et sur renault.fr. vous pouvez demander à ne pas souscrire ce pack. offres non cumulables, réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'un nouveau Renault arkana neuf **du 01/09/2021 au 30/09/2021. gamme nouveau Renault arkana : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) : 4,9/6,1. émissions co_2 min/max (g/km) (procédure wltp) : 111/138. sous condition d'homologation définitive.**

Renault recommande Castrol

renault.fr

SEAT

Nouvelle **SEAT**

Ibiza



Roulez au rythme de la ville.

Avec son nouvel écran tactile 9,2", son système de navigation 3D avec technologie Full Link sans fil et son aide au stationnement arrière, la nouvelle SEAT Ibiza est votre meilleure alliée pour partir à la conquête de la ville.

SEAT Ibiza FR 1.0 TSI 110ch BVM6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 5,4 – 6,2. Émissions de CO_2 WLTP (min - max g/km) : 123 – 141.
Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.
Volkswagen Group France – S.A. au capital de 198 502 510 € – 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832 277 370.
Conditions sur seat.fr

N°1091

Du 9 au 22 septembre 2021


Citroën C4/P. 56


Mercedes EQE /P. 26


DS 4/P. 44


Dacia Duster/P. 68


Renault Mégane E-Tech /P. 10

SOMMAIRE

Découvrir

10 Spécial Nouveautés
Renault **Mégane E-Tech Electric**, Dacia **Jogger**, Opel **Astra**, Peugeot **308 SW** et **4008**, Citroën **CX 5 DS 4**, BMW **Série 2 Coupé M240i xDrive** et **i4 M50**, Mercedes **EQE, EQB, AMG EQS 53 4Matic+** et **AMG Project One,** Smart **concept**, Volkswagen **ID.5 GTX** et **Taigo**, Porsche **Macan** et **e-Macan**, Audi **Grandsphere**, Cupra **UrbanRebel Concept…**

Comprendre

36 LOA-LLD : **le coût de la tranquillité**

Conduire

44 **DS 4** E-Tense 225
52 **Opel GrandLand** 1.5 diesel 130 ch
56 **Citroën C4** 1.2 PureTech 130 ch
68 **Dacia Duster** 1.3 TCe 150 ch
74 **Hyundai Tucson** Plug-in 265 ch/**Peugeot 3008** Hybrid4
82 **BMW Série 4 Cabriolet** 184 ch
84 **Bentley Bentayga** Hybrid 449 ch
88 Les Experts: **Fiat 500 3+1** 118 ch/42 kWh
91 Le chef des essais vous répond

Vibrer

92 Ode à Bugatti par **De La Chapelle**
98 Formule 1 : **George Russell, talent XL**
100 Rétro: **Mercedes 109 D 2.5** (1985)

S'offrir

104 Configurateur: **Renault Arkana**
108 Occasion: **Hyundai i30**
111 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
119 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces


Opel Grandland/P. 52


Bentley Bentayga/P. 84


Opel Astra/P. 20


De La Chapelle, "petit" artisan français/P. 92

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…

Encart central 8 pages Renault sur la totalité de la diffusion. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec *Sport Auto* n° 716.

Impossible n’est pas Polo.

Nouvelle Polo,
Vous avez dit impossible ?

Vous n’imaginez pas tous les points forts de cette voiture.
Avec ses nouveaux projecteurs IQ.Light[1], son Digital Cockpit[1] et son assistant de conduite IQ.Drive[1], jamais une citadine n’a été autant dans le futur.

Les outils d’aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d’être vigilant.
[1] Disponible ou en option selon finition.
Cycles mixtes de la gamme Nouvelle Polo (l/100 km) WLTP : 5,2 - 6,5. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 117 - 148,3. Valeurs au 13/07/2021, susceptibles d’évolution. Plus d’informations auprès de 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 CO_2, 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



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 90 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

UN OBJET PAS COMME LES AUTRES

Chaque fois que l'on me parle de "mobilité", je dégaine ma marotte : non, l'automobile n'est pas qu'un objet de mobilité parmi d'autres, encore moins un moyen de transport qui répondrait à des motivations purement rationnelles. Pour achever ma démonstration sur l'aspect émotionnel de l'automobile, je lâche à mon interlocuteur ma phrase fétiche : *"Sinon, nous roulerions tous en Dacia."* Que les amateurs de la marque roumaine ne le prennent pas mal, bien au contraire.

Les Dacia sont, en effet, capables de remplir toutes les missions dont nous avons réellement besoin, pour tous types de familles, de capacités d'emport, de distances, le tout à prix imbattable. Si l'on parle d'agrément, de séduction ou de sophistication technologique, c'est une autre histoire. Enfin, c'était. Car même chez Dacia, ces aspects réputés non essentiels entrent désormais dans le cahier des charges. Avec succès. J'avoue avoir été bluffé par la prestation globale d'une Sandero Stepway que j'ai eu l'occasion d'utiliser pendant un week-end. Et par prestation globale, j'entends également le design de la voiture, tant extérieur qu'intérieur. Le style du nouveau Jogger, que nous vous révélons dans ce numéro, ou l'essai de la nouvelle version du Duster confirment cette tendance. Cela porte ses fruits, et de manière spectaculaire : pour la première fois de sa carrière, la Sandero a été le modèle le plus vendu en Europe en juillet, tous canaux confondus. Rappelons que, depuis des mois, elle raflait déjà la première place des ventes aux particuliers. Mais là, même en incluant les ventes aux entreprises, la petite roumaine devance la reine Golf. Toujours sur l'Europe en juillet, le Duster s'affiche en huitième position, alors que ni la Clio ni la 208 n'entrent dans le top 10. Et en France ? Là encore, record historique pour la Sandero, qui s'offre la plus haute marche du podium du marché national en août, devant la Clio et la 208. La conclusion ? Même chez Dacia, on a compris que l'automobile n'était pas seulement un outil avec, à la clé, un succès éblouissant. Il va juste falloir que je me trouve une autre phrase fétiche pour en asseoir la démonstration.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Vous pensiez vraiment que votre photo coupée en deux, puis grossièrement rafistolée du tableau de bord de l'Audi 90 de l'essai rétro du n° 1089 allait passer inaperçue ? Ce n'est pas très digne d'un magazine comme le vôtre.

Dom Leroy

Désolé pour ce montage peu satisfaisant, en effet. Mais pour réaliser cette rubrique Rétro, en l'absence des photos originales malheureusement disparues, nous devons travailler à partir des anciens magazines, tels qu'ils étaient montés et imprimés. Lorsqu'une image était publiée à cheval sur deux pages, avec parfois des variations de qualité d'impression, la "reconstruction" de l'image n'est pas sans risques.

L'édito de Guy L'Hospital sur l'interdiction des voitures thermiques à partir de 2035 était très intéressant. Mais il ne répond pas à la question cruciale : comment va se comporter le marché ces prochaines années ? Car, à moins d'une baisse drastique des prix, toute une frange de la clientèle sera exclue de l'achat d'un véhicule neuf. Ensuite, avec une autonomie encore limitée, et sauf révolution technologique, les voitures électriques ne pourront pas répondre à tous les usages.

Pierre Pécassou

C'est LA question… à laquelle aujourd'hui personne n'est capable de répondre, et qui angoisse évidemment les constructeurs, qui n'ont d'autre choix que d'aller dans cette direction.

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

RÈGLE DE TROIS

C'est connu, nos voisins anglais ne font rien comme tout le monde. En découvrant ce prototype du prochain Morgan Three Wheeler en essais de développement, on en est bien convaincu. En 2016, un concept électrique avait été présenté et nous pensions tous qu'il annonçait, hélas, le futur inévitable de la marque rentrant ainsi dans le rang de l'air du temps. Mauvaise pioche, et c'est tant mieux. Selon Morgan, l'attachant tricycle va nous revenir bientôt, sur une base entièrement inédite. C'est en soi un exploit dans notre monde ultra-normé. Mais surtout, il sera motorisé par un bloc thermique. Adieu, certes, le pétaradant et vibrant V Twin de moto ! Mais c'est pour accueillir un trois cylindres Ford atmosphérique. Trois cylindres pour trois roues, il suffisait d'y penser ! Quant à l'esthétique, ne vous fiez pas à cet étrange appendice nasal, qui ne semble là que pour tromper le chaland.

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

Le Salon de Munich vient d'ouvrir ses portes avec son lot de nouveautés, que nous vous présentons dans ce dossier. Nous sommes aussi allés dénicher celles des constructeurs, comme Stellantis, qui ont décidé de décliner le nouveau rendez-vous d'outre-Rhin.

Par **Christophe Bonnaud, Jean Bourquin, Guy L'hospital, Nicolas Valeano**

SOMMAIRE

P. 10 RENAULT
P. 16 DACIA
P. 20 OPEL
P. 22 CITROËN / DS / PEUGEOT
P. 24 BMW
P. 26 MERCEDES / SMART
P. 29 VOLKSWAGEN
P. 30 PORSCHE
P. 31 AUDI
P. 32 AUTRES NOUVEAUTÉS



L'ID.3 est la concurrente actuelle, mais, en 2023, les 308 et Astra auront aussi leur version 100 % électrique.

Renault ne manque pas l'ID !

La voilà, la grande rivale de la Volkswagen ID.3 ! La Mégane E-Tech Electric diffère à son avantage de l'allemande sur de nombreux points, et n'a plus que son nom en commun avec la précédente génération.

Cette Mégane n'a de Mégane que le nom car, pour le reste, c'est la révolution par rapport à l'actuelle génération. La Mégane E-Tech Electric vous accueille avec des effets lumineux inattendus, grâce à son éclairage 100 % LED, ciselé au laser. Lorsque vous vous approchez d'elle, elle déclenche une animation hollywoodienne : les projecteurs scintillent, puis c'est au tour des feux de jour et des clignotants de s'embraser. À l'arrière, le bandeau lumineux fait de même alors que les clignotants s'excitent. Les rétroviseurs se mêlent à la fête en projetant le nouveau logo au sol. C'est Disneyland ! Cet accueil – même scénario à bord – n'est pas nouveau dans l'univers automobile, mais venant d'une Mégane, ça surprend… Son ambition n'est pourtant pas de concurrencer les discothèques, mais bien de s'attaquer au (futur) gros marché de la compacte électrique. Avec ses 4,21 m de longueur, elle veut s'élever au niveau de la Volkswagen ID.3, avec une offre qui repose sur deux puissances (130 et 218 ch) pour le tout nouveau moteur électrique ➛



Renault Mégane E-Tech Electric

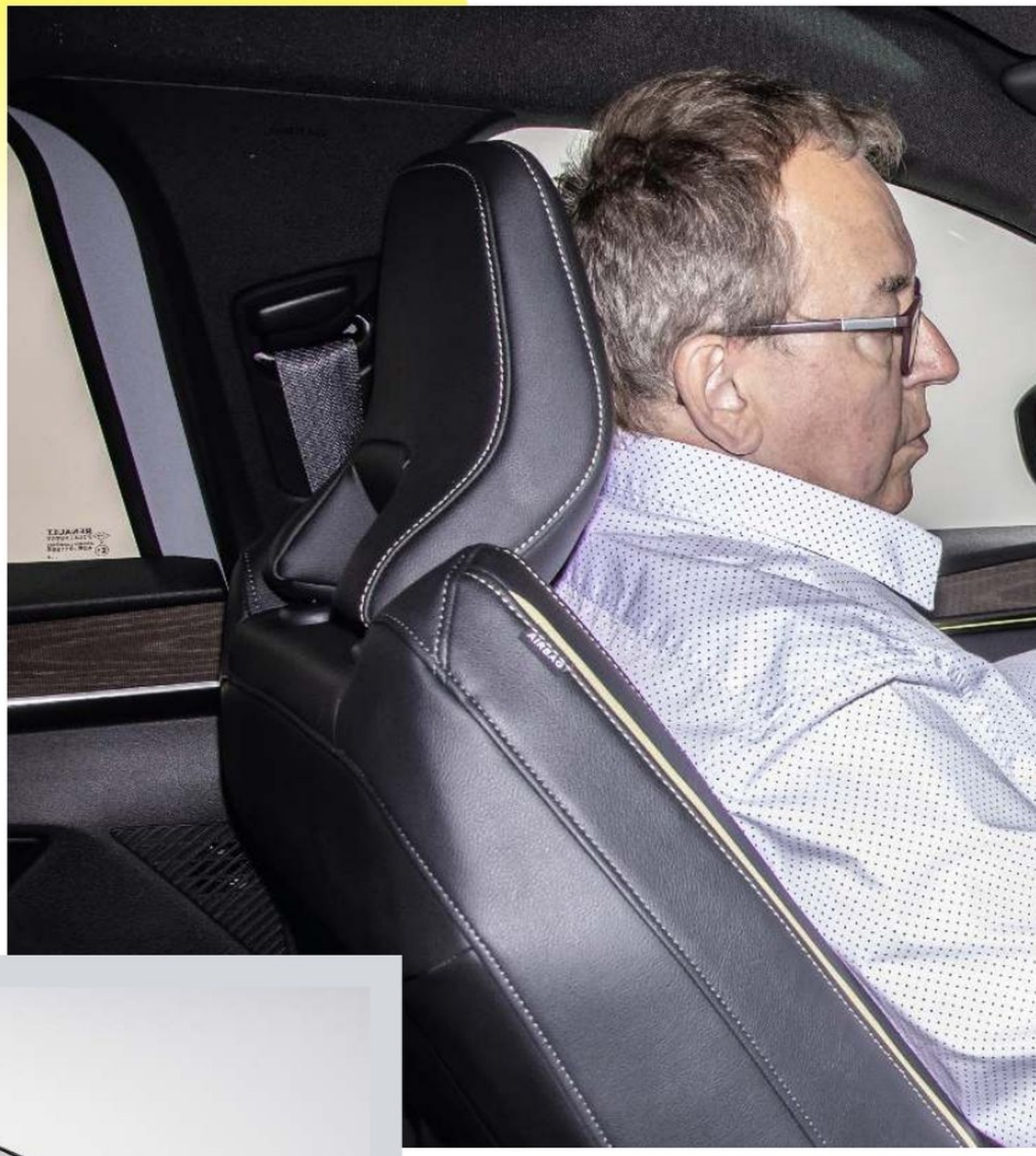
À partir de **36 000 €*** | Commercialisation : **mars 2022**

* Estimation.

PHOTOS FLORIAN GROUT

de type synchrone à rotor bobiné, moins coûteux que la technologie du rotor à aimants permanents, car il ne contient pas de terres rares. L'offre batteries repose sur deux packs de 40 et 60 kWh, alors que la gamme s'articule sur trois niveaux de finitions : Équilibre, Techno et Iconic. Avec ses deux autonomies de 300 et 450 km, la nouvelle venue prend en tenailles l'allemande, qui offre néanmoins, sur la seule version Pro S, sa batterie de 77 kWh avec 544 km d'autonomie. Renault annonce pourtant qu'avec la Mégane dotée du pack de 60 kWh, il sera possible d'effectuer un trajet Paris-Lyon avec un seul arrêt. Pour ce faire, si la Renault offre la possibilité d'une recharge sur une prise domestique, elle propose heureusement des puissances de recharge de 11 à 22 kW, et une recharge de 195 km en seulement trente minutes sur une borne de 130 kW.

Vivre en voiture électrique comme nous l'imposent les réglementations européennes va forcément changer nos habitudes de voyager. C'est acté et inévitable. Alors autant que ce soit





MARTIN MEINERS

Renault annonce qu'avec la Mégane dotée du pack de 60 kWh, il sera possible d'effectuer un trajet Paris-Lyon avec un seul arrêt.

LA MÉGANE E-TECH ELECTRIC FACE À LA VOLKSWAGEN ID.3

La Mégane va rencontrer plusieurs rivales sur son chemin (dont la Citroën ë-C4), mais c'est bien la VW ID.3 que Renault assume vouloir contrer. Avec ses deux puissances et ses deux batteries, la française prend en tenailles la gamme allemande. À noter qu'en version Business, la Mégane de 130 ch propose les deux plus puissants systèmes de recharge : 22 kW pour 50 km récupérés en 30 minutes, et 130 kW pour 195 km récupérés en 30 minutes. À court terme, une version de la française avec 470 km sera proposée. Quant à l'ID.3, sa grosse batterie de 77 kWh avec ses 544 km d'autonomie n'est disponible qu'en version Pro S au prix de 43710 €.

	RENAULT MÉGANE	VOLKSWAGEN ID.3
Longueur	4,21 m	4,26 m
Largeur	1,78 m	1,80 m
Hauteur	1,50 m	1,57 m
Empattement	2,68 m	2,77 m
Moteur	96 kW/130 ch	
		107 kW/145 ch
		110 kW/150 ch
		150 kW/204 ch
	160 kW/218 ch	
Batteries/autonomie	40 kWh/300 km	
		45 kWh/350 km
		58 kWh/425 km
	60 kWh/450 km	
		77 kWh/544 km
Coffre	440 dm³	385 dm³
Prix	à partir de 36000 €	à partir de 34750 €

L'OpenR est scindé en deux écrans de 12 pouces fondus dans un seul ensemble. Ce concept est l'aboutissement de travaux menés depuis 2016 sur les concept-cars.



dans un véhicule différent. La Mégane E-Tech Electric est-elle celui-ci ? Extérieurement, il n'y a pas tromperie : elle ressemble trait pour trait au concept-car Mégane eVision présenté voici presque un an. Le thème choisi pour le design diffère de celui de l'ID.3. Cette dernière, avec un empattement supérieur de 9 cm, opte pour un volume quasi monocorps, alors que la Renault restitue une architecture plus automobile. Elle met en avant son capot plat et une silhouette mâtinée des codes de SUV : grandes roues jusqu'à 20 pouces, posture assurée par de larges épaules, le tout avec une hauteur contenue inférieure de 7 cm à celle de l'ID.3. On note l'apparition de poignées affleurantes.

Révolution à bord

Les designers ont profité de la nouvelle plateforme CMF-EV, avec ses batteries de seulement 11 cm d'épaisseur, pour offrir aux occupants un espace d'autant plus royal que la machine électrique et le bloc de climatisation, logés sous le capot avant, sont compactés. Résultat, la Mégane libère l'espace arrière et propose un volume de coffre de 440 dm³ (plus 22 sous ➛



YVES FORESTIER

Laurens van den Acker, designer et membre du directoire, affirme que la Mégane 100 % électrique *"est un choix symbolique du renouveau de Renault"*.



Si l'écran d'instrumentation est un 12 pouces, celui du multimédia propose, selon les versions, deux tailles : 9 ou 12 pouces.



Trois questions à...

Laurens van den Acker

Vice-président exécutif, corporate design et membre du comité de direction du Groupe Renault.

"On a pris de l'avance sur la concurrence"

***L'Auto-Journal :* En 2016, lorsque la Mégane actuelle a été dévoilée, qui aurait pu imaginer que sa remplaçante serait exclusivement électrique ?**

Laurens van den Acker : Mégane E-Tech Electric arrive à point nommé ! Mais il faut être honnête, je ne suis pas sûr que les voitures électriques auraient eu cette montée en puissance s'il n'y avait pas eu Tesla, le dieselgate chez Volkswagen et la prise de conscience du changement climatique. Ces facteurs, avec d'autres, ont accéléré ce processus.

Comment expliquer que la Mégane E-Tech Electric, étudiée depuis plus de quatre ans, colle parfaitement à la "Renaulution" annoncée par Luca de Meo voici à peine huit mois ?

On a toujours imaginé cette voiture comme le symbole du renouveau de Renault. On a eu dix ans de leadership sur le marché de la voiture électrique et on voulait le conserver. Pour ça, il nous fallait être plus ambitieux, plus audacieux. Et courageux aussi, car la Mégane E-Tech Electric est un choix courageux autant que symbolique.

Avec la Clio 4 et le premier Captur, vous aviez un certain retard concernant la qualité des planches de bord. Le bond est gigantesque lorsqu'on monte à bord de la Mégane E-Tech Electric !

Vous avez raison, Clio 4 et le premier Captur se sont très bien vendus, mais on avait un écart en matière de qualité intérieure. Avec Clio 5 et Captur 2, on a fait mieux que redresser la barre. Je pense qu'avec l'intérieur de Mégane et son écran "OpenR" on a désormais pris de l'avance sur la concurrence.



L'OpenR avec Google ne nécessite pas de dupliquer votre smartphone, car tout est intégré et bien sûr personnalisable.

MADE IN FRANCE!



Avec son moteur électrique produit à Cléon et sa fabrication réalisée à Douai, la Mégane E-Tech Electric peut légitimement arborer le drapeau français! La trentaine de prototypes qui ont sillonné, cet été, les routes de France le clamaient par un marquage sur leurs ailes avant : "Made in Douai." Sur la version de série, on remarquera un coq gaulois situé à la base du pare-brise, près de la zone de marouflage!

le double plancher) contre 385 dm³ pour l'ID.3 qui, rappelons-le, implante son moteur électrique à l'arrière. La Mégane bénéficie d'un train arrière multibras qui autorisera plus tard sur cette plate-forme l'apport d'une seconde machine électrique et la présence de quatre roues motrices, comme on l'imagine pour le futur crossover Alpine.

C'est à bord que la révolution prend toute son ampleur avec une ambiance très chaleureuse, à des années-lumière de celle de l'ID.3. Avec ses concept-cars TreZor de 2016, Symbioz de 2017 et Morphoz de 2019, Renault a peaufiné de nouvelles architecture et implantation des écrans, aujourd'hui regroupés en un bloc et prenant l'appellation "OpenR". Pièce maîtresse de l'habitacle, cet écran rassemble, dans une forme de "L" inversé, l'écran de 12,3 pouces de l'instrumentation et celui de 12 pouces de l'infodivertissement. En entrée de gamme, ce second écran se contente cependant de 9 pouces. Pour intégrer au mieux cet équipement, le levier de vitesses migre derrière le volant et les aérateurs gauches et centraux prennent place au cœur de cet ensemble.

La Mégane E-Tech Electric s'attaque également à réduire la pollution sonore et ce n'est pas aussi simple, car la législation impose un son pour la sécurité des piétons, des cyclistes, voire des animaux. C'est pourquoi Renault a décidé *"d'habiller ce silence d'une voix"*, comme l'explique Laurent Worms, responsable de la stratégie audio chez le constructeur. Un son qui a demandé de nombreuses études en collaboration avec l'Ircam, l'Institut de recherche et de coordination acoustique-musique, un partenaire scientifique historique en matière de design sonore. Difficile sur le papier de restituer ce nouveau son de la Mégane E-Tech Electric, mais l'ID.3 ne pourra pas dire qu'elle ne l'a pas entendue venir…



Attributs de SUV mais dynamique de berline, la Mégane E-Tech Electric est le modèle le plus compact de ceux que Renault prépare sur la nouvelle plate-forme CMF-EV.



Décor bois découpé au laser jusque sur les contre-portes ou roues de 20 pouces, la Mégane tutoie l'univers du segment supérieur.



ET AUSSI

RENAULT KADJAR

Il faudra patienter encore un peu pour découvrir le Kadjar qui sera présenté au printemps 2022. Le nouveau venu fait le plein d'hybridation : micro, simple et rechargeable. Mais il abandonne le diesel.

MOBILIZE

Mobilize, marque du groupe Renault consacrée aux services de mobilité et d'énergie, "louera" sous forme de forfaits flexibles et dès le second semestre 2022 sa Limo 100% électrique venant de Chine pour le marché du transport public particulier de personnes (taxis et VTC).



RENAULT

Familiale malicieuse

Nouveau moteur essence, nouvelle plate-forme, cinq ou sept places, style de baroudeur et autonomie de près de 1 100 km avec la version GPL : le Dacia Jogger multiplie les malices pour séduire les familles !



Selon le constructeur, le Jogger n'est pas un break, mais *"un couteau suisse qui prend la longueur d'un break, l'habitabilité d'un ludospace et les attributs d'un SUV"*. Disons, plus sobrement, qu'il remplace dans la gamme à la fois le break MCV, le Dokker et le Lodgy. Ce dernier restera pourtant dans la gamme quelque temps encore avec une offre restreinte sur certains marchés. Par rapport au Lodgy qui repose sur une plate-forme ancienne, le Jogger bénéficie de celle de la Clio, et des Dacia Sandero et Sandero Stepway. Elle est très sensiblement allongée grâce à un module arrière spécifique. Ainsi, le Dacia Jogger mesure 4,55 m de long, soit 6 cm de plus que le Lodgy. Il devient ainsi le plus long modèle de la gamme. Mais avec son empattement de près de 2,90 m, le Jogger prend le pas sur son prédécesseur (2,81 m), au bénéfice de l'accès à la troisième rangée de



La planche de bord, de bonne facture, est similaire à celle de la Sandero.



PHOTOS : FLORIAN GROUT

Avec son empattement de 2,89 m et sa garde au sol de 20 cm, le Jogger joue la familiale baroudeuse.

	Nouveau Jogger	Actuel Lodgy
Longueur	4,55 m	4,49 m
Hauteur	1,63 m	1,68 m
Empattement	2,89 m	2,81 m
Coffre 5 places	708 dm³	827 dm³
Coffre 7 places	160 dm³	207 dm³
Coffre rang 3 rabattu	565 dm³	N.C.
Coffre 2 places (jusqu'au pavillon)	1819 dm³	2617 dm³
Largeur coudes rang 1-AV	141 cm	141 cm
Largeur coudes rang 2-AR	142 cm	147 cm
Largeur coudes rang 3-AR 7 places	124 cm	136 cm
Hauteur sous pavillon rang 2	91 cm	95 cm
Hauteur sous pavillon rang 3 (7 places)	85 cm	87 cm



Pour bénéficier du multimédia, l'application Dacia Media Nav, gratuite, est conseillée.

sièges. Car le Jogger existe en définition cinq ou sept places. Dans cette dernière, il bénéficie de deux sièges – pour adultes – rabattables et escamotables individuellement. Selon l'une des deux formules choisies, le volume du coffre varie alors de 160 à 565 dm³. En version cinq places, il atteint 708 dm³ ! Pour les bricoleurs, ajoutons que la longueur de son plancher en cinq places atteint 1,15 m. Quant au rang 2, il s'agit d'une banquette trois places rabattable selon le rapport 2/3-1/3. Que trouve-t-on une fois assis sur cette banquette ? Deux tablettes de type aviation coulissant sur 7 cm et dotées d'un porte-gobelet. On se croirait revenu à l'ère des monospaces ! Quant aux deux passagers du dernier rang, ils bénéficient de vitres entrebâillantes, d'accoudoirs et d'espaces de rangement. Bref, le Jogger est comme une limousine de prestige sans le prestige : il se vit plutôt (bien) à l'arrière ! Et puisqu'il faut bien un papa – ou une maman – pour conduire la famille, Dacia a même prévu deux places à l'avant. Malin. Vous trouverez ici le même mobilier qu'à bord des Sandero et Sandero Stepway : planche de bord, instrumentation, console… Ce n'est en rien répréhensible, d'autant que nous avons salué la qualité de conception et de réalisation de cette planche de bord lors de nos essais de la berline Dacia. Le Jogger emprunte d'ailleurs bien plus que sa planche de bord à sa sœur Sandero, puisque le pare-brise, les portes avant ou encore les ailes avant sont communs. Conserver les portes avant avec un pavillon qui se rehausse n'a pas été simple, mais le concept



RENAULT

JOGGER EXTREME : DÉJÀ UNE SÉRIE SPÉCIALE

La Dacia Jogger débutera sa commercialisation en février prochain avec une série limitée badgée "Extreme".
À l'extérieur, les barres de toit, les rétroviseurs, les jantes alliage et l'antenne requin sont habillés de noir. Autre élément distinctif à bord, les sièges reçoivent des surpiqûres rouges, tandis que l'équipement offre, de série, la climatisation, la caméra de recul et l'accès mains libres.



RENAULT

Si vous choisissez une version cinq places, sachez que vous ne pourrez pas la transformer en sept places.



La porte arrière est surélevée de 4 cm et excentrée d'autant pour faciliter l'accès.



Le volume du coffre évolue de 160 à 708 cm³ selon le nombre de places.

est bien traité. Regardez la hauteur des portes arrière : plus généreuses de 4 cm qu'à l'avant, elles améliorent l'accessibilité. Les designers ont quand même modifié l'embouti du capot moteur avec plus de modelés. Et que trouve-t-on sous ce capot ? Un moteur inédit, le 3 cylindres TCe turbo essence d'un litre de cylindrée et 110 ch, bloc aluminium, distribution variable, collecteur d'échappement intégré et compacité maximale. Toujours adepte de la bicarburation, le Jogger s'offre aussi la version GPL ECO-G 100 qui fait le bonheur de la gamme Dacia. Elle est capable d'assurer près de 1 100 km d'autonomie grâce à ses deux réservoirs : 40 l pour celui de GPL, qui prend la place de la roue de secours sous le plancher, et 50 l pour l'essence. Enfin, le Jogger inaugurera une motorisation hybride en 2023, avec le système E-Tech de 140 ch. Comme pour la version bicarburation, la roue de secours laissera place à la batterie. Le Jogger hybride conservera ainsi ses prestations d'habitabilité en cinq ou sept places. Prix chuchoté par Dacia : à partir de 15 000 €. Un Citroën Berlingo XL 7 places débute lui à 28 450 €... Dernière info : le logo est encore l'ancien, car Dacia veut attendre d'être capable de le changer sur toute sa gamme en même temps et ce sera chose faite mi-2022. Les premiers Jogger avec l'ancien logo seront donc des collectors.



Pas de transmission intégrale pour cette nouvelle Dacia, mais un style travaillé, à l'image des feux verticaux.

NOUVE@U

LE MAGAZINE DES ENTREPRENEURS QUI VEULENT CHANGER LE MONDE



DÈS LE 13 SEPTEMBRE
CHEZ VOS MARCHANDS DE JOURNAUX

beaboss.fr

Objet roulant désirable

Le présent d'Opel se construit sous le signe du Vizor. Cette signature visuelle qui fait passer l'Astra de la citrouille au carrosse. C'est de cet ordre, y compris à bord.

La base. Autant commencer par là. La nouvelle Opel Astra est la cousine de la nouvelle Peugeot 308, à laquelle elle emprunte sa plate-forme. Les deux modèles du groupe Stellantis occupent la même place au sol (4,37 m en longueur dans les deux cas), et les châssis ne diffèrent pas l'un de l'autre dans leur composition générale. Rebelote sous le capot. L'Astra reçoit la totalité des motorisations accordées à la 308, le lot retenant deux complexes hybrides rechargeables (180 et 225 ch). Un seul diesel au programme (1.5 de 130 ch), et les deux variantes des 110 et 130 ch du 3 cylindres 1.2, alias Essence chez Opel, complètent l'offre. Alors, du pareil au même ? Pas tout à fait. Nous avons posé la question : l'Astra bénéficie de ses propres réglages de suspension. Idem en ce qui concerne le calibrage de sa direction. Ascendant "sporty", nous a-t-on répondu.

Même base technique de part et d'autre, à quelques nuances près donc, mais des apparences physiques qui n'ont aucun point commun. Chez Opel en ce moment, on pratique le Vizor. Le vocable désigne une face avant dessinée d'un seul trait, fine et verticale d'une optique à l'autre. En ajoutant une poignée de détails esthétiques, de ceux qui font la différence, à l'exemple de la nervure qui coupe le capot en deux, il n'en faut guère plus pour faire de l'Astra ce qu'elle n'a jamais été sous l'ère General Motors. Un objet roulant désirable. Tout en sobriété, comme l'atteste la très géométrique poupe emprunte de classicisme bon teint.

Opel remet le couvert à bord. L'Astra ne se prive d'aucun élément "techno" qui signe la voiture des temps modernes, écrans (au pluriel) en mode cinémascope en tête, mais n'en fait pas des tonnes. "Dépouillé" est le mot qui nous vient immédiatement à l'esprit dès que nous prenons place derrière le volant. Exemple parmi d'autres, l'aérateur latéral gauche est à peine visible. La console centrale, de même, ne retient qu'un bouton (le volume de l'installation audio), et le système d'aération se pilote au moyen de touches "brutes de fonderie" disposées en rang d'oignons sous l'écran central. Simple et efficace. Convenu, diront certains. Pas nous.





Des commandes physiques pour gérer la climatisation.



L'écran central est légèrement tourné vers le conducteur.



Modes de conduite sélectifs (la commande au centre) pour certaines versions.

A NEW BLITZ IS BORN!

WORLD PREMIERE – THE NEW OPEL ASTRA

PHOTOS DENIS MEUNIER

La nouvelle face avant Vizor aime les angles et ne s'embarrasse pas de chichis.

Opel Astra

À partir de **23 900 €*** | Commercialisation : **janvier 2022**

* Estimation.

Poupe sculptée à l'envi mais classique dans sa structure.

Force de caractère

Le break 308 n'est pas qu'une déclinaison plus pratique de la berline. Le style très travaillé de sa poupe lui permet de jouer les séducteurs.

Après la berline, et en attendant la présentation du coupé SUV dynamique 4008 fin 2022, voici la silhouette SW de la 308. Comme pour sa grande sœur 508, on peut être tenté de choisir le break plutôt que la berline, tant le design est spécifique et captivant dans sa partie arrière. C'est un travail dicté par l'aérodynamisme – comme sur la berline –, encore amélioré grâce au pavillon plus long et fuyant, et au petit aileron intégré dans le hayon. Celui-ci surplombe le nouveau logo, mis encore plus en valeur sur ce break. Comme sa devancière, la 308 SW de 2022 (printemps) repose sur un empattement de 2,73 m, soit 5,5 cm de plus que la berline. L'impression d'espace à l'arrière n'est pourtant pas plus criante. Mais c'est bien sûr derrière le rang 2 que les modifications effectuées opèrent avec un volume de chargement de 608 dm³, pratiquement équivalent à celui de la précédente 308 SW (610 dm³), malgré un dessin beaucoup plus dynamique sur le modèle 2022. Côté motorisations, le nouveau break offre, comme la berline, deux essence PureTech de 110 et 130 ch, un BlueHDi de 130 ch et, pour l'heure, une hybride rechargeable de 180 ch à partir de 40 400 €. Par rapport à la Renault Mégane Estate E-Tech rechargeable de 160 ch, l'écart n'est que de 200 € en défaveur de la Peugeot, qui offre, en revanche, 20 ch de plus. La version hybride rechargeable de 225 ch sera proposée courant 2022. Avec 4,64 m, cette 308 SW ne rend que 13 cm à sa grande sœur 508 SW…



Le break 308 est certes classique, mais efficace et dynamique.

Peugeot 308 SW

À partir de **25 800 €** | Commercialisation : **début 2022**

SUV racé

Peugeot a été en avance sur bon nombre de ses concurrents avec son premier 3008, puis a enfoncé le clou avec sa deuxième génération. Mais il s'est fait prendre de vitesse sur le segment des crossovers au look de coupés ! C'est donc bien après l'Arkana de Renault que le 4008 va investir le marché avec son style dynamique. Aussi long que le break avec ses plus de 4,60 m en longueur, il emprunte ses dessous à la 308 et offrira donc sensiblement la même palette de motorisations. Il devrait y ajouter le nouveau moteur 1.2 essence doté d'une micro-hybridation, en plus des hybrides rechargeables de 180 et 225 ch. Il se rapprocherait ainsi de son rival français. Mieux, ce 4008 pourrait bénéficier de l'évolution de la plate-forme de la 308, qui acceptera le 100 % électrique d'ici 2023.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Peugeot 4008

À partir de **36 000 €*** | Commercialisation : **fin 2022**

* Estimation.

Un SUV coupé chez Peugeot ? Oui, dès l'an prochain.

LANTIS

Mélange des genres



PEUGEOT

Descendante à la fois de la CX et de la XM, la C5 X coiffe la gamme avec son unique silhouette de berline à hayon, au dynamisme d'un break et aux attributs d'un crossover. Ce mélange des genres répond à une attente de la clientèle, dixit le constructeur ! Soit, mais avec 4,80 m de longueur, la C5 X s'en va batailler avec une concurrence bien établie. Cette grande Citroën était attendue pour le second semestre 2021, mais il faudra patienter un peu pour la configurer sur le site officiel, comme pour connaître ses tarifs. Pourquoi la choisir ? Avant tout pour son confort, avec ses sièges Advanced Comfort et, sur la version hybride rechargeable, sa suspension pilotée dotée de trois modes, qui complètent le bon travail déjà effectué par les amortisseurs à butées hydrauliques progressives. Mais aussi pour son coffre de 545 dm³ ou son système d'infodivertissement à interface tactile plus à jour que celui de sa luxueuse cousine DS 9. Reste donc le style, volontairement décalé et pourtant en phase avec le nouveau langage formel défloré par la C4. Aux 225 ch de l'hybride rechargeable que Citroën veut privilégier, la C5 X, produite en Chine, ajouterait deux moteurs essence de 130 et 180 ch. Mais il n'y a plus de diesel…

La C5 X, une CX mâtinée de XM !



WILLIAM CROZES

Citroën C5 X

À partir de **36 000 €*** | Commercialisation : **printemps 2022**

* Estimation.

Le chic français

DS a annoncé une DS4 100% électrique pour 2024.

La compacte DS (4,40 m) peut être commandée depuis le printemps, mais elle n'apparaîtra sur nos routes qu'en fin d'année. Elle partage sa plate-forme avec les nouvelles Peugeot 308 et Opel Astra, mais c'est la seule des trois à profiter de la suspension par caméra. Elle soigne particulièrement l'ambiance intérieure et la finition. Le premier prix reste alléchant (29 200 € pour une PureTech 130 ch et 38 200 € pour une hybride), mais la gamme flirte avec les 50 000 €, voire les dépassent avec le haut de gamme La Première.



JON VICTOR GOICO

DS 4

À partir de **29 200 €** | Commercialisation : **fin 2021**

Une Béhème, une vraie !

Contrairement au reste de la famille Série 2, le Coupé n'est pas passé à la traction. Pour le plus grand bonheur des fans de la marque à l'étoile

Jamais dire "jamais" ! Jamais de diesel dans une BMW, jamais BMW n'abandonnera la propulsion, jamais… A contrario, mieux vaut éviter de penser que les choses sont actées pour toujours. Ainsi, à la sortie de la Série 1, puis du X1 et du X2, nous étions tous inquiets de voir la Série 2 Coupé délaisser à son tour les roues arrière motrices. Ce n'est pas le cas et, aujourd'hui, c'est la fête. Elle repose sur la plate-forme de la Série 3 légèrement raccourcie, mais elle en reprend les bases et les trains roulants, qui dessinent un empattement de 2,74 m. Par rapport à l'ancien modèle, elle s'allonge de 11 cm (4,54 m) et s'élargit de plus de 6 cm, alors que sa hauteur diminue de 3 cm. Ajoutez à cela des voies avant et arrière majorées et une musculature soulignée par quelques arêtes judicieusement positionnées. À l'intérieur, la Série 2 Coupé calme le jeu en reprenant à grands traits la planche de bord de la Série 3. C'est dommage ! Même si cette Série 2 Coupé, ici dans une version de présérie M240i xDrive (une M240i deux roues est prévue un peu plus tard), n'est pas encore prête pour un petit brin de conduite, elle affiche assez clairement son caractère sportif, voire agressif. Avec ses naseaux de buffle énervé et ses projecteurs de félin, son capot à bossage et ses rétros drapeau, il ne fera sans doute pas bon la sentir se rapprocher dans le rétroviseur. Sous le capot, avec son 6 cylindres en ligne de 374 ch, elle promet des performances de tout premier ordre (250 km/h ; 0 à 100 km/h en 4,3 s). La Série 2 Coupé soigne l'équilibre des masses et la résistance à la torsion par l'utilisation étendue d'aluminium. La M240i xDrive sera épaulée au lancement par une 220i (184 ch) et une 220d (190 ch). Pour la future M2, il faudra patienter encore un peu. De quoi continuer à disserter : deux ou quatre roues motrices ?

BMW Série 2 Coupé M240i xDrive

À partir de **59 900 €** *

Commercialisation : **début 2022**



YANN LEFEBVRE

Sous haute tension

BMW i4 M50

À partir de **71 650 €** | Commercialisation : **fin 2021**

YANN LEFEBVRE

Pour tenter de faire redescendre Tesla de son "pied d'Estal", BMW dégaine son i4, élaborée sur la plate-forme CLAR, fournisseur officiel des Série 3 et 4. Cette plate-forme multi-énergie n'empêche nullement le constructeur bavarois d'afficher des prestations à faire pâlir la concurrence : 544 ch, 510 km d'autonomie, batterie lithium-ion de 80,7 kWh net et un centre de gravité naturellement abaissé. Sur la route, la plus puissante des i4 promet un 0 à 100 km/h en moins de 4 s, malgré une masse de plus de 2,2 tonnes annoncée. L'i4 déboulera également en version monomoteur (i4 eDrive40, 340 ch, 590 km d'autonomie). Sur une borne de recharge rapide (200 kW), l'i4 sera capable de récupérer environ 150 km d'autonomie toutes les dix minutes.

L'i4 catapulte son conducteur à 100 km/h en moins de 4 s. La M3 n'a qu'a bien se tenir...

ET AUSSI



YANN LEFEBVRE

SÉRIE 4 GRAN COUPÉ

La seconde génération de Série 4 Gran Coupé revêt la même robe que l'i4, mais elle réserve son bloc avant à des moteurs thermiques : 420i (184 ch), 420d (190 ch), M440i xDrive (374 ch). À partir de 49 700 €.

SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

BMW donne une seconde chance à son monospace compact. Il est vrai que le précédent n'a pas démérité. Le nouveau reprendra la plate-forme et la gamme de moteurs de la Série 1. Il devrait être dévoilé bientôt pour une commercialisation au printemps.



UWE FISCHER

X3/X4

L'heure du restylage a sonné pour les X3 et X4 : calandre, projecteurs avec fonction Matrix LED et feux arrière, écrans larges à l'intérieur et hybridation légère 48 V pour tous les moteurs. Premier prix : 49 650 €.

IX1

Le remplaçant du X1 est attendu au printemps. Il conservera la même plate-forme, généralisera la micro-hybridation et fera une petite place à l'iX1, première variante 100 % électrique de la gamme.



ILLUSTRATION J.-F. HUBERT

EQS taille M

C'est l'une des stars du salon IAA de Munich : la berline routière EQE vient toucher le cœur de gamme de la marque à l'étoile, en véritable Classe E ré-imaginée en 100 % électrique.

L'EQE complète la nouvelle gamme entièrement conçue pour la propulsion électrique sur la plateforme EVA2 et inaugurée par le haut avec l'EQS. On risque de voir plus souvent sur nos routes cette "Classe E électrique" aux lignes qui s'éloignent de la très classique Mercedes adorée des taxis. Comme une EQS en réduction, l'EQE conserve un empattement géant de 3,12 m (9 cm de moins) pour privilégier l'espace à bord. Résultat, un gain de 8 cm de longueur de cabine par rapport à la Classe E. Sa silhouette presque monocorps de 4,94 m est d'un gabarit comparable au coupé 4 portes CLS. Sa carrosserie aux porte-à-faux très courts est soulignée d'un épaulement arrière voulu pour lui donner plus de dynamisme, tandis que l'accès aux bagages (430 dm³) se fait avec un panneau de coffre classique, sans hayon. On retrouve l'impressionnante planche de bord digitale MBUX de l'EQS et ses trois écrans intégrés avec réponse haptique, dont un destiné au passager. Ultra-connectée, l'EQE pourra recevoir des mises à jour à distance et bénéficie d'équipements high-tech, comme les portes avant à ouverture automatique et une filtration de l'air très sophistiquée. La configuration de lancement EQE 350 (292 ch de puissance et 530 Nm sur l'essieu arrière) sera vite rejointe par d'autres modèles avec deux moteurs et une traction intégrale. Les 4 roues directrices sont de la partie, de 4,5 à 10° selon l'option choisie, réduisant ainsi le diamètre de braquage jusqu'à 10,7 m : de quoi retrouver l'agilité en manœuvre des Classe E. Une fois lancée, grâce à sa batterie de 90 kWh, l'EQE pourra parcourir jusqu'à 660 km d'une traite, une excellente valeur toutes catégories confondues. La charge rapide peut atteindre 170 kW, permettant de retrouver 250 km d'autonomie en 15 mn ou passer de 10 à 80 % en 32 mn. L'EQE devrait ainsi pouvoir jouer les routières électriques.



Avec pas loin de 5 m de long, un empattement XXL et une hauteur limitée à 1,51 m, l'EQE a une allure impressionnante.

Mercedes EQE

À partir de **85000 €*** | Commercialisation : **mi-2022**

* Estimation.

Sept places et une batterie

L'EQB est au GLB ce que l'EQA est au GLA : un dérivé 100 % électrique au design légèrement retouché pour affirmer ses prétentions écologiques. Le SUV compact de 4,68 m reçoit, comme sa version thermique, sept passagers avec ses deux sièges de rang 3 rabattables dans le plancher, plutôt destinés à des enfants. De 465 dm³ avec cinq passagers, il offre, une fois l'ensemble rabattu, 1 620 dm³ maxi. Différentes configurations moteur sont prévues, avec 2 ou 4 roues motrices, des puissances jusqu'à plus de 270 ch et des batteries à partir de 66,5 kWh utiles. L'autonomie est affichée jusqu'à 478 km et le système de navigation intelligent peut anticiper la température des batteries idéale en prévision d'une recharge rapide prévue sur le trajet. Avec 100 kW maxi pour la puissance de charge en courant continu, il faudra compter 30 mn pour repasser de 10 à 80 % et reprendre la route.

Mercedes EQB

À partir de **50000 €*** | Commercialisation : **fin 2021**

* Estimation.



PHOTOS DAIMLER

FDES

Grand sport

C'était annoncé dès le lancement de l'EQS : la grande limousine serait la première Mercedes 100 % électrique à bénéficier du traitement sportif signé AMG. Et les chiffres sont à la hauteur du badge prestigieux avec jusqu'à 560 kW (761 ch !) pour sa version la plus puissante Pack AMG Dynamic Plus et un couple dépassant les… 1 000 Nm. Ses deux moteurs synchrones à aimants permanents spécifiques bénéficient d'une gestion thermique prévue pour encaisser des fortes accélérations répétées. De quoi propulser ce vaisseau de 2,6 t de 0 à 100 km/h en 3,4 s et l'emmener à 250 km/h en un clin d'œil. Avec ce genre de conduite, l'autonomie annoncée jusqu'à 580 km avec l'immense batterie de 107,8 kWh sous 400 V devrait fondre comme neige au soleil mais qu'importe, voilà un modèle qui symbolise une nouvelle ère pour le label sportif de Affalterbach. Trains de roulement avec 4 roues directrices, freinage composite et personnalité sonore ont fait l'objet de traitements tout particuliers. Pour ce dernier point, deux signatures sont disponibles, diffusées par des haut-parleurs internes et externes, complétés d'un système imprimant en rythme de bonnes vibrations pour des sensations maximum. Décoiffant, mais en tout confort.

761 ch et des accélérations de supercar : la limousine électrique joue les catapultes.





Mercedes-AMG EQS 53 4Matic+

À partir de **170 000 €***

Commercialisation : **2022**

* Estimation.

Mercedes-AMG Project One

En avant-première du Salon de Munich, l'hypercar hybride signée AMG se montrait dans le jeu vidéo Forza Horizon 5, dans une édition spéciale. Celle-ci reproduit virtuellement les performances époustouflantes (plus de 1000 ch pour son V6 assisté de quatre moteurs électriques) et l'aérodynamique active de ce modèle d'exception, limité à 275 exemplaires pour sa version de route. Difficile à estimer, le prix devrait être stratosphérique.



L'AMG Project One s'est montrée pour la première fois dans le jeu Forza Horizon 5.

Changement de braquet

Le SUV signé Smart, attendu d'ici un an, aura un look proche de ce concept futuriste.

Dès 2005, Smart avait joué les précurseurs avec un projet de petit SUV nommé ForMore, vite abandonné. En 2022, la marque aura enfin droit à son SUV, dans le cadre d'une joint-venture avec le chinois Geely (propriétaire de Volvo), le renouveau de Smart passant par le tout-électrique et une montée en gamme. Le concept présenté au Salon de Munich est très proche du futur modèle de série, mais bien loin de la Smart 2 places d'origine. Il s'agit d'un SUV 4 places (5 dans la version de série) de 4,29 m de long pour 1,70 m de haut. Le nouveau style de la marque, toujours ludique et branché, est décrit comme plus premium sous la supervision de Gorden Wagener, patron du design de Daimler. En plus des lignes très douces tout en arrondis, on note des bandeaux LED avant et arrière avec des animations d'ambiance, un toit flottant doré avec une surface en verre et de robustes bas de caisse noir brut. Les portes antagonistes dépourvues de poignées et aux fenêtres sans montants donnent accès à un habitacle très futuriste, parsemé d'animations lumineuses intégrées au plancher. L'infodivertissement est assuré par un écran tactile 3D de 12,8 pouces. Quant à la plate-forme, elle est développée sous la responsabilité de Geely, en Chine, avec des mises à jour à distance et une recharge rapide pour sa batterie.

Smart concept

À partir de **30000 €***

Commercialisation : **2022**

* Estimation.

ET AUSSI

AMG-GT 4 PORTES 63 S E PERFORMANCE

Le premier modèle hybride E Performance signé AMG se glisse dans la peau de la berline AMG-GT. Avec son moteur électrique sur l'essieu arrière et son V8 biturbo, voilà la puissance totale portée à des valeurs stratosphériques : 843 ch et un couple absolument phénoménal de 1400 Nm ! Un modèle d'exception capable de dépasser les 300 km/h et de parcourir 12 km en mode 100% électrique avant recharge.

CLASSE C ALL-TERRAIN

Le break Classe C reçoit pour la première fois une version tout-chemin équipée d'une transmission intégrale 4Matic et d'une garde au sol surélevée de 4 cm, ainsi que de l'accastillage façon 4x4 classique pour ce genre de dérivés : extensions d'ailes en plastique brut et boucliers plus protecteurs.

EQT

Le récent petit utilitaire Citan basé sur le Renault Kangoo et fabriqué dans la même usine de Maubeuge (59) reçoit une version ludospace 7 places de luxe, le Classe T, présentée sous la forme du concept-car électrique EQT. Sa version de série (thermique et électrique) arrivera en 2022.

MAYBACH CONCEPT EQS

La première Maybach entièrement électrique est présentée en un concept dérivé de l'EQS SUV, annoncé pour 2022, et fort de 600 km d'autonomie. Reprenant la base technique de l'EQS, ce SUV adopte les attributs des ultra-hauts de gamme Maybach, avec une peinture bicolore et une profusion de chromes. Dans l'habitacle accessible au moyen de portes à ouverture automatique, il reprend l'écran géant de l'EQS et ajoute des matériaux inspirés du mobilier de luxe, deux sièges arrière façon business class et un pack chauffeur…

Dynamique électrique

Le camouflage du SUV coupé ID.5 ne trompe pas sur son style dynamique. Avec deux moteurs électriques et 300 ch aux quatre roues, il promet de l'être aussi sur la route.

Vous avez aimé l'ID.4 ? Vous adorerez l'ID.5… L'offensive électrique de la gamme spécifique ID se poursuit tous azimuts avec cette déclinaison crossover coupé voulue plus sportive. Sous son camouflage flashy se cache la version de série, directement dérivée de l'ID.4 et sa plate-forme modulaire électrique dédiée MEB. Ses lignes plus effilées s'éloignent de l'aspect familial de l'ID.4 pour jouer la sportivité, avec une vitre arrière plus horizontale, et un petit aileron pour souligner l'aérodynamique et les performances promises. En effet, son label GTX est dédié aux versions électriques typées sport, fortes de deux moteurs, un sur chaque essieu, assurant à la fois plus de puissance et une transmission intégrale. On peut se baser sur l'ID.4 GTX pour déduire les caractéristiques de sa version coupé : 299 ch, 460 Nm de couple, de quoi assurer un 0 à 100 km/h en 6 s environ et des reprises du même acabit. La batterie de 77 kWh permet une autonomie WLTP un peu meilleure ici, avec pas moins de 497 km.

Volkswagen ID.5 GTX

À partir de **54 000 €*** | Commercialisation : **début 2022**

*Estimation.



MARTIN MEINERS

Et un SUV, un !

Volkswagen Taigo

À partir de **19 990 €** | Commercialisation : **fin 2021**

*Estimation.



ULI SONNTAG

La large gamme de SUV signés Volkswagen est complétée par un petit crossover coupé développé pour le marché brésilien, puis adapté pour l'Europe, le Taigo. Avec ses 4,26 m, il se situe entre les T-Cross et T-Roc, et il s'en distingue par sa ligne fuyante voulue plus sportive. Il n'en oublie pas les aspects pratiques avec un vaste coffre de 438 dm³, et ses équipements multimédia et de sécurité sont de dernière génération. Sous son capot, on ne trouve que des moteurs essence (sans hybridation), avec des puissances de 95, 110 et 150 ch avec boîte manuelle ou DSG. Le Taigo est basé sur la plate-forme MQB A0 de la Polo et sera produit dans la même usine espagnole.

ET AUSSI

CONCEPT ID

Volkswagen présente un concept-car qui préfigure une future citadine 100 % électrique, complétant la gamme ID par le bas, toujours sur la plate-forme dédiée MEB. Succédant à l'e-up!, voilà une nouveauté très attendue pour offrir une solution "zéro émission" dédiée à la conduite urbaine.

MULTIVAN

En attendant l'ID. Buzz l'an prochain, Volkswagen lance le T7, nouvelle génération de son van culte. Disponible d'abord en version monospace Multivan, il grandit (4,97 m), s'abaisse (1,90 m) et gagne une version hybride rechargeable de 218 ch, qui équipera aussi les futurs utilitaire Transporter et van aménagé California.



ULI SONNTAG

POLO RESTYLÉE

La petite Volkswagen bénéficie d'un restylage de mi-parcours, qui lui offre des airs de Golf, notamment dans sa partie avant, tandis qu'elle met à jour ses aides à la conduite. La version GTI reviendra, pour sa part, à la fin de l'année, forte de son 2.0 TSI développant 207 ch.

Dernier tour de piste

Porsche restyle pour la seconde fois le SUV Macan, en attendant la mise à la retraite de la version thermique.



MANUEL HOLLENBACH

Porsche Macan

À partir de **64 633 €** | Commercialisation : **immédiate**

Le Macan ne brûlera plus d'essence à une échéance certes indéterminée, mais guère lointaine. Porsche, pour le coup, ne prend pas la peine de lui octroyer une quelconque forme d'hybridation, l'affaire se soldant par le malus plein pot infligé à l'ensemble de la gamme. Pour autant, changement il y a. Le 4 cylindres 2.0 du Macan tout court passe de 245 à 265 ch, et les deux déclinaisons maintenues en activité du V6 2.9 répondent à de nouvelles appellations. Dans les faits, la précédente version de 340 ch disparaît, le Macan S récupère l'unité de 380 ch du précédent Macan GTS et le Macan GTS des temps nouveaux adopte la variante 440 ch de feu le Macan Turbo. Outre le restylage, en mode léger, la remise à jour s'accompagne d'une console centrale débarrassée de toutes ses touches de chaque côté du levier de vitesses. Deux surfaces planes, ornées de commandes tactiles, occupent désormais la place.

Le tout-électrique, sans transition

Comme mentionné ci-dessus, le Macan ne passera pas par la case hybridation, opération qui a pourtant bien réussi tant au Cayenne qu'à la Panamera. La prochaine génération ira directement aux bornes de recharge électriques sans faire un détour par les pompes essence, à l'horizon 2023. Fort logiquement, le nouvel entrant profitera des bienfaits d'une plate-forme étudiée pour, empruntée à l'Audi Q6 e-tron en devenir dit la rumeur. Cette dernière faisait aussi état d'une possible apparition publique du Macan électrique lors du Salon de Munich. Raté. Le Macan thermique et son homologue électrique cohabiteront dans la gamme jusqu'en 2025 au plus tard.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Porsche e-Macan

À partir de **96 000 €** | Commercialisation : **fin 2022**

ET AUSSI

CAYENNE TURBO GT

640 ch pour le SUV Cayenne sous l'appellation Turbo GT, ex-Turbo S. La harde fournie par un V8 4.0 biturbo est canalisée sur les quatre roues par l'intermédiaire de la BVA8 dite Tiptronic. Commercialisation immédiate au prix de 199 728 €.



Cayenne Turbo GT

PORSCHE

911 HYBRID

Cela devait arriver : la 911 s'offrira les services d'une motorisation hybride, non rechargeable si l'on en croit les photos des mulets camouflés qui circulent ici et là. Aucune trace d'une seconde trappe à "carburant", de fait. 500 ch présumés et commercialisation en 2023.

CONCEPT-CAR E-CUP

Au moment où étaient écrites ces lignes, avant l'ouverture du Salon de Munich, une photo énigmatique représentant un phare circulait sur le Net. L'article était censé enjoliver un concept-car électrique siglé Porsche. La rumeur fait état d'une silhouette inédite destinée à la piste. À suivre…



PHOTOS TOBIAS SAGEISTER

Audi Grandsphere

Grand luxe électrifié

Tir groupé de trois concept-cars chez Audi. Après le sportif Skysphere, voici le luxueux Grandsphere en attendant le citadin Urbansphere.

Tir groupé, pas tout à fait… Les trois études ne sont pas dévoilées dans le même temps, c'eût été trop demander. Dans le détail, le Skysphere découvert dans la précédente édition de *L'Auto-Journal* a fait sa première apparition publique à Pebble Beach (Californie), le Grandsphere tient salon en ce moment même à Munich et l'Urbansphere devrait squatter quelques précieuses pages dudit *Auto-Journal* en fin d'année. Des trois concept-cars, en effet, c'est probablement le plus réaliste, au risque de nous tromper sur toute la ligne. On le sait, l'A1 ne sera pas remplacée en tant que telle, mais du fait même de son existence, l'Urbansphere annonce clairement la couleur : la place laissée vacante en entrée de gamme ne le restera pas longtemps. Il y a de l'électricité dans l'air, à n'en pas douter, et il pourrait s'agir d'un crossover plutôt que d'une berline. Patience. Réaliste, le mot est lâché. Le Grandsphere est plus proche de la réalité que le Skysphere gratifié d'un empattement variable que nous voyons mal franchir le cap de la production en série. L'étude se range dans la sous-catégorie des limousines "coupés quatre portes", encore embryonnaire, comme l'atteste la forte inclinaison de la lunette arrière. Le compartiment moteur très court ne laisse guère planer le doute : ce n'est pas du thermique qui s'agite là-dedans. Au tout-électrique s'ajoute la conduite autonome sans aucune intervention du conducteur, lequel peut toutefois reprendre la main par la grâce d'un volant et d'un pédalier rétractables. L'essentiel n'est pas là. Après le Skysphere, Audi martèle le message : nous méritons notre place dans le pré carré du très haut de gamme. La preuve.



Le luxe de demain selon Audi : planche de bord totalement dépouillée, volant et pédalier rétractables.

ET AUSSI



TOBIAS SAGEISTER

RS 3

Pas d'A3 sans RS 3.
La compacte de la gamme Audi vient de s'offrir sa version sportive ultime, riche de ses 400 ch libérés par le 5 cylindres 2.5 TFSI invité à reprendre du service. Comptez 69 300 € pour la RS 3 Sportback et 70 700 € pour la RS 3 Berline.

A8

Le concept-car Grandsphere donne une bonne idée de ce que sera le futur vaisseau amiral d'Audi mais, en attendant, l'A8 remplit toujours l'office. Elle passera par la case restylage en fin d'année.
La version la plus luxueuse prendra l'appellation Horch.

Q6 E-TRON

Ce n'est pas un mystère, Audi prépare un grand SUV électrique baptisé Q6 e-tron, lequel étrennera une plate-forme dédiée à ce type de locomotion. Le futur Porsche Macan électrique sera servi en second. **Le Q6 e-tron entrera en scène à l'automne 2022.**

RESTE

Vintage électrique



MICROLINO

Cela fait des années que l'on attend la commercialisation de la mignonne petite auto électrique suisse, inspirée de l'Isetta des années 1950. Son industrialisation approche et il faudra compter 12 000 € minimum pour s'offrir cette deux places de juste 2,43 m au poids plume de 513 kg, dans laquelle on accède au moyen d'une porte englobant la face avant. La Microlino est un quadricycle lourd, juste destiné à un usage urbain avec son moteur de 11 kW, ses 90 km/h de pointe et sa belle autonomie de 200 km avec la plus grosse batterie (14,4 kWh) en option. La recharge se fait en seulement quatre heures sur une prise domestique.

Microlino

À partir de **12 000 €** | Commercialisation : **2022**

Luxe à la coréenne

Avec ce GV60, la marque premium de Hyundai propose son interprétation de la nouvelle génération de véhicules électriques du groupe, étrennée par les Ionic 5 et Kia EV6. Elle en reprend les atouts, avec l'architecture 800 V, la plate-forme dédiée à l'empattement XXL et la connectivité très high-tech. En plus d'une présentation et de finitions plus haut de gamme, Genesis ajoute des rétroviseurs par caméras. Ce crossover électrique coréen devrait arriver en Europe l'année prochaine.



GENESIS

Genesis GV60

À partir de **60 000 €*** | Commercialisation : **2022**

*Estimation.



Anti-Macan

Attendu pour la fin de l'année, le SUV compact signé Maserati se fait désirer. La firme de Modène a investi 800 millions d'euros pour la mise en route de ce modèle crucial pour l'avenir de la prestigieuse marque au trident, face au Porsche Macan notamment. Ce mini-Levante, basé sur la plate-forme de l'Alfa Romeo Stelvio, devrait recevoir des motorisations micro-hybrides et électriques, indispensables pour lui assurer le succès. Arrivée en concessions en 2022.

Maserati Grecale

À partir de **60 000 €*** | Commercialisation : **début 2022**

*Estimation.



XPENG

Démonstration chinoise

La marque chinoise Xpeng présente sa P7, une limousine électrique hautes performances (316 kW de puissance totale) au design plutôt flatteur et dotée d'une excellente autonomie (706 km NEDC). Une spectaculaire Wing Edition, vendue l'équivalent de 54 000 € en Chine, ajoute des portes en élytre. L'importation en Europe reste pour le moment en question.

Xpeng P7

Commercialisation : **non prévue**

XPENG

Cupra UrbanRebel Concept

À partir de **25 000 €***

Commercialisation : **2025**

* Estimation.



La microcitadine vue par Cupra : 100 % électrique mais très musclée.

Plus urbaine qu'il n'y paraît

Cupra livre son interprétation de la citadine électrique sportive ultime de demain avec visiblement un mot d'ordre : spectaculaire !



PHOTOS ULI WEBER

Ne vous fiez pas à ses airs de micro-voiture de course télécommandée, ce concept Cupra, présenté au Salon de Munich, préfigure bien une future voiture de série. Certes, il force le trait pour se démarquer des marques cousines du groupe VW, dont les petites autos 100 % électriques seront produites dans la même usine de Martorell, en Catalogne. Chacune donnera, en effet, sa version de cette citadine "zéro émission" basée sur la plate-forme dédiée MEB, étrennée par la Volkswagen ID.3, ici dans une version courte plus économe. Pas si courte, cependant, pour une citadine appelée à remplacer la triplette VW e-up!, Skoda Citigo-e iV et Seat Mii (3,56 m), alors que la "rebelle" catalane est donnée pour 4,08 m. La version de série aura naturellement droit à un traitement sportif moins exubérant. Mais on peut déceler, entre les lignes, ce que pourrait être cette future petite électrique sportive. On devine ainsi un pavillon flottant, une surface vitrée très enveloppante, un épaulement marqué et, à la manière de la Cupra Born, des phares au motif triangulaire la dotant d'un regard agressif. Ses caractéristiques techniques seront, elles aussi, plus réalistes que celles affichées par ce concept, fort de 250 kW de puissance continue, avec un boost à pas moins de 320 kW (430 ch !), permettant une accélération de 0 à 100 km/h en 3,2 s. Il faudra toutefois attendre 2025 pour connaître la fiche technique finale.

ET AUSSI

WEY COFFEE 01 ET ORA CAT

Le géant chinois Great Wall Motors arrive en Europe avec les marques Wey (SUV premium) et Ora (100 % électrique), complètement inconnues ici. Le Wey Coffee 01 est un SUV hybride rechargeable voulu premium, tandis que l'Ora Cat est une compacte électrique au design présenté comme rétro-futuriste.

CITY TRANSFORMER

Pourquoi pas une voiture pliable… ? C'est l'idée d'une start-up israélienne dont le véhicule d'auto-partage City Transformer rétrécit en rapprochant ses roues et en repliant son châssis pour une empreinte au sol de moto. Comptez environ 11 000 €.

ACM CITY ONE

La start-up munichoise ACM lance un projet de minivoiture électrique en auto-partage. Les quatre batteries de 2,5 kWh et 10,5 kg, offrant jusqu'à 240 km d'autonomie, peuvent être échangées par le conducteur, comme pour certains scooters électriques. Lancement prévu en 2023.

FORD FIESTA ET FOCUS RESTYLÉES

Changements cosmétiques prévus pour ces modèles de cœur de gamme. La Focus pourrait aussi évoluer côté multimédia et moteurs avec une version hybride.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Les constructeurs allemands en premier lieu, mais aussi Renault et Dacia, profitent du Salon de Munich pour dévoiler leurs dernières nouveautés. Une bonne nouvelle pour ce type d'événement et pour l'automobile en général. Et si de grands groupes comme Stellantis restent encore à l'écart, ils annoncent eux aussi de nombreuses nouveautés. De quoi espérer une fin d'année sur les chapeaux de roues.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De 0 à 7

Par **Jean Bourquin**

Porsche

911 GTS La 911 de puissance intermédiaire, alias S, endosse la tenue sport dite "GTS". Le vocable couvre une variante du "6 à plat" biturbo 3.0 portée à 480 ch, l'affaire se soldant par un gain de 30 ch par rapport aux 911 Carrera S et Carrera 4S. La cavalerie libérée est exploitée, de série, par la boîte robotisée PDK à 8 rapports, la boîte mécanique à 7 rapports étant disponible en alternative à titre gratuit. Les trois carrosseries sont concernées, avec deux ou quatre roues motrices (intégrale uniquement en Targa). Parmi les options sont recensés l'amortissement piloté PDCC (3 320 €), les roues arrière directrices (2 268 €) ainsi que les freins en céramique (9 012 €).



ANDREAS KOSLOWSKI

Porsche 911 GTS

LA GAMME **PORSCHE 911 GTS**

Carrosseries/Transmissions	Malus	Prix
Coupé 911 Carrera GTS	30 000 €	144 022 €
Cabriolet 911 Carrera GTS	30 000 €	158 422 €
Coupé 911 Carrera 4 GTS	30 000 €	151 942 €
Cabriolet 911 Carrera 4 GTS	30 000 €	166 342 €
911 Targa 4 GTS	30 000 €	166 342 €

DS

DS 9 La version la plus puissante de la DS 9 arrive dans les concessions. En la circonstance, c'est la Peugeot 508 PSE qui fournit sa motorisation hybride rechargeable, riche de 360 ch cumulés. Pour mémoire, un 4 cylindres 1.6 de 200 ch soutenu par deux électromoteurs libérant 110 ch pour l'unité intégrée dans la boîte de vitesses et 113 ch pour sa semblable placée à hauteur du train arrière, qu'elle a la charge d'entraîner. Transmission intégrale à la clé, et le tout est exploité par une boîte automatique à 8 rapports. DS donne 47 km pour l'autonomie maximale en cycle mixte en mode tout électrique. DS 9 E-Tense 4x4 360 : 66 500 € ou 69 400 € sous les finitions respectives Performance Line+ et Rivoli+. Bonus hors sujet.



ARNAUD SAUNIER

DS 9



VOLVO

Volvo C40

Volvo

C40 Le SUV XC40 donne naissance à une variante coupé nourrie exclusivement à l'électricité. Pour le présenter, le C40 en question recourt à deux propulseurs (l'un à l'avant, l'autre à l'arrière) libérant au total 408 ch. Transmission intégrale de rigueur, par là même, et le couple pointe à 660 Nm. Le rayon d'action maximal en cycle mixte atteint 420 km. Le C40 est commercialisé dans un premier temps sous la finition First Edition, facturée 62 250 €. Pas de bonus, pour le coup.

LOA – LLD : LE COÛT DE LA TRANQUILLITÉ



LOUER SA VOITURE, EN LLD OU EN LOA, REPOSE SUR DES ATOUTS MAJEURS – FAIBLE TRÉSORERIE INITIALE ET PRÉVISIBILITÉ DES DÉPENSES – POUR L'UTILISATEUR. MAIS CETTE SÉRÉNITÉ PÉCUNIAIRE SE PAIE AU PRIX FORT. VOICI QUELQUES CONSEILS POUR COMPRENDRE CETTE MÉCANIQUE FINANCIÈRE ET ÉVITER DES MENSUALITÉS TROP ÉLEVÉES.

Par **Bertrand Gay**



Tous les quatre ans, le plaisir de rouler dans une voiture neuve.


Se donner le temps du choix et de la réflexion.



PHOTOS ARNAUD SAUNIER

UNE PART CROISSANTE DU MARCHÉ

Selon le bilan annuel du Sesamlld, l'organisme qui représente les acteurs de la profession, la part de la location longue durée (LLD) a progressé de deux points sur le marché français en 2020, passant de 24,6 % en 2019 à 26,9 %. Rien d'étonnant pour ce mode de financement privilégié par les entreprises au cours d'une année 2020 où les ventes aux particuliers ont plus fortement reculé que celles destinées aux professionnels. La LLD est choisie par 60 % d'entre eux et les entreprises du secteur se sont naturellement tournées vers les particuliers, qui offrent un potentiel de croissance intéressant. En effet, les financements en LLD n'y représentent que 15 % des transactions. En y ajoutant la LOA – location avec option d'achat –, la part des financements locatifs atteint 50 % et augmente régulièrement. Depuis quelques années, le lecteur averti de *L'Auto-Journal* a remarqué que les prix de vente avaient quasiment disparu des publicités automobiles. Ils sont remplacés par le coût des mensualités et des chiffres calibrés pour attirer l'attention. À titre d'exemple, Peugeot propose une 208 essence 75 ch à 129 € par mois sur une durée de quarante-neuf mois. Alléchant au premier abord, mais quelques détails additionnels sont à considérer, tel le premier loyer majoré, qui est de 2 540 € en tenant compte d'une éventuelle prime à la conversion de 1 500 €.

POURQUOI LOUER ?

Les loueurs de véhicules, qu'ils soient directement liés à un constructeur ou bien à des prestataires indépendants filiales de groupes financiers, comme Arval (BNP Paribas) ou ALD (Société Générale), proposent deux types de location aux particuliers. Tout d'abord, la location longue durée (LLD). Après un premier loyer majoré, les mensualités sont fixes et peuvent inclure des forfaits entretien et assistance ou des extensions de garantie. La location est convenue pour une durée déterminée assortie d'un kilométrage maximal. En fin de contrat, la voiture est restituée au loueur. Attention aux kilomètres excédentaires par rapport au contrat : ils sont facturés au prix fort, de 20 à 40 centimes le kilomètre suivant les cas. Quant à la location avec option d'achat (LOA), elle repose sur le même principe de mensualités, mais la valeur de la voiture en fin de contrat est prédéfinie initialement et l'utilisateur garde la possibilité de l'acheter à ce moment-là. Les loueurs préfèrent la LLD pour deux raisons. D'une part, elle leur permet de récupérer les voitures pour les revendre d'occasion ; d'autre part, ils proposent des bouquets de services (entretien, dépannage, assurance) qui génèrent de grosses marges. Voici pourquoi les offres de LLD sont



ADOBE STOCK



La location permet d'éviter d'immobiliser une forte somme d'argent dans l'achat.

Pour l'utilisateur, confort et tranquillité d'esprit sont les points forts de la location. Mais ces avantages, et tous les services associés, ont un coût.

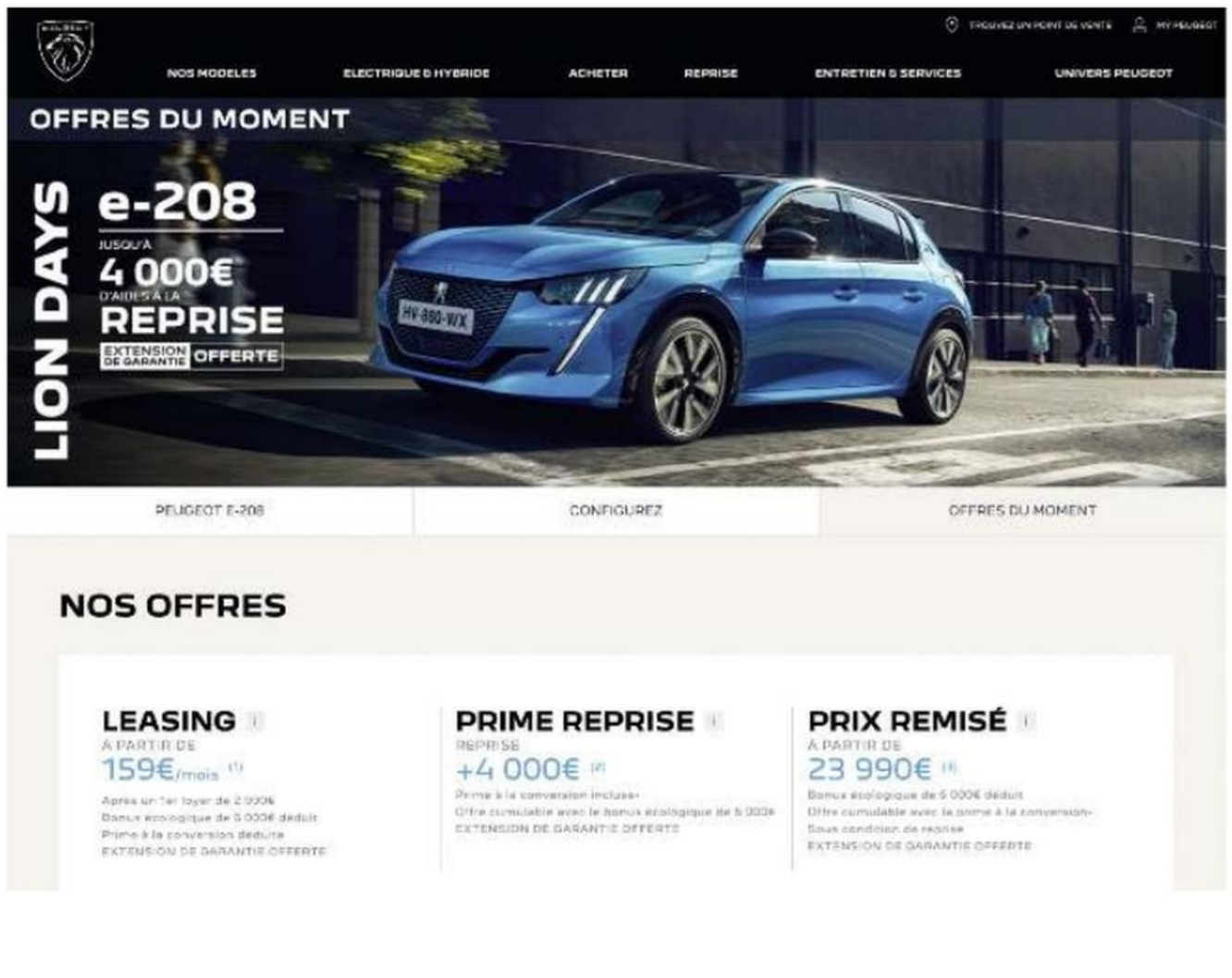
systématiquement mises en avant par les constructeurs et les loueurs indépendants.

DES ATOUTS AU PRIX FORT

Cette formule locative n'est pas sans atouts pour l'utilisateur : les coûts mensuels sont fixés à la signature du contrat et ne varieront pas. De plus, les services optionnels (entretien, dépannage) lui permettent de rouler l'esprit serein. Par ailleurs, la souscription d'une nouvelle LLD en fin de contrat donne la possibilité de disposer d'un véhicule neuf doté des dernières technologies en matière de connectivité, et de sécurité active et passive. En outre, la location évite d'avoir à gérer la revente de la voiture avec ses contraintes et l'incertitude quant à la date de la vente, et donc la disponibilité des fonds. Le risque de dépréciation accélérée ou inopinée du véhicule est assumé directement par le loueur, et non par l'acquéreur. En cette période de grande incertitude du marché, notamment sur la valeur à terme des diesels et des pures électriques, c'est un atout précieux. Financièrement, l'autre avantage majeur de la location, également partagé avec l'achat à crédit, réside dans la non-immobilisation initiale d'un capital important. Évidemment, cette flexibilité et tous les services associés ont un coût.

LE MOMENT CLÉ DE LA RESTITUTION

Tant la LLD que la LOA coûtent plus cher que l'achat à crédit. Les comparaisons imposent de nombreuses hypothèses, mais la différence est comprise entre 20 et 30 % en défaveur de la LLD par rapport au crédit classique. Sur la durée de quarante-huit mois considérée, cela correspond pour un SUV du segment B à un surcoût mensuel compris entre 60 et 80 €. De plus, la LLD, présentée comme une solution *"sans soucis et prévisible"*, selon la formule de l'ancien directeur général d'un loueur, inclut tout de même une part d'incertitude au moment de la restitution de la voiture. Celle-ci est inspectée par un représentant du loueur et doit *"être au plus proche de l'état du* ➛





BENJAMIN ASKET / VIRAGE AGENCY

RENAULT CAPTUR E-TECH INTENS

50 000 km en 49 mois

	Achat comptant	LLD
Apport initial	29 900 €	3 200 €
Mensualités (1)		309 €
Coût d'utilisation (2)	16 100 €	18 532 €

Sources : Renault, ACEA, *L'Auto-Journal*. (1) Comprenant les deux assurances, décès-invalidité et perte d'emploi. (2) Pour l'achat comptant, prix de vente moins valeur résiduelle estimée à 14 600 € au bout de quatre ans, plus 800 € d'entretien. Pour la LLD, apport initial, somme des mensualités et frais de restitution estimés à 500 €.

DES OFFRES DIFFICILES À COMPARER

Alors qu'il est aisé de comparer le prix catalogue de deux voitures concurrentes, le même exercice est plus complexe en se basant sur les mensualités demandées pour une location. En effet, ces montants mensuels dépendent de deux facteurs que les loueurs fixent. Tout d'abord, le premier loyer majoré, qui est fréquemment proche de 10 à 15 % du prix du neuf. L'autre élément qui rend la comparaison délicate est le binôme durée-kilométrage. Pour deux modèles directement rivaux, il est parfois bien difficile d'obtenir un plan de location couvrant la même durée ou le même kilométrage, ce qui rend toute comparaison directe impossible.

neuf". Seuls sont tolérés les petits accrocs, comme de légères rayures sur les pare-chocs ou la carrosserie, ou des tissus de sièges un peu ternes. Le moindre accroc de carrosserie plus marqué ou une fêlure sur une glace de phare ou de feu arrière fera l'objet d'un chiffrage correspondant à la future réparation. Et l'addition grimpe vite. L'appréciation de la nécessité de réparation n'est pas une science exacte… De plus, lors de la restitution, seul le loueur sait si la "voiture qu'il va rentrer" est facile à revendre ou pas. Si elle ne l'est pas, la tentation de facturer d'importants frais de restitution est grande. Outre l'aspect visuel du véhicule, tous ses équipements doivent bien sûr être fonctionnels et présents (roue de secours, outillage de bord, accessoires divers).

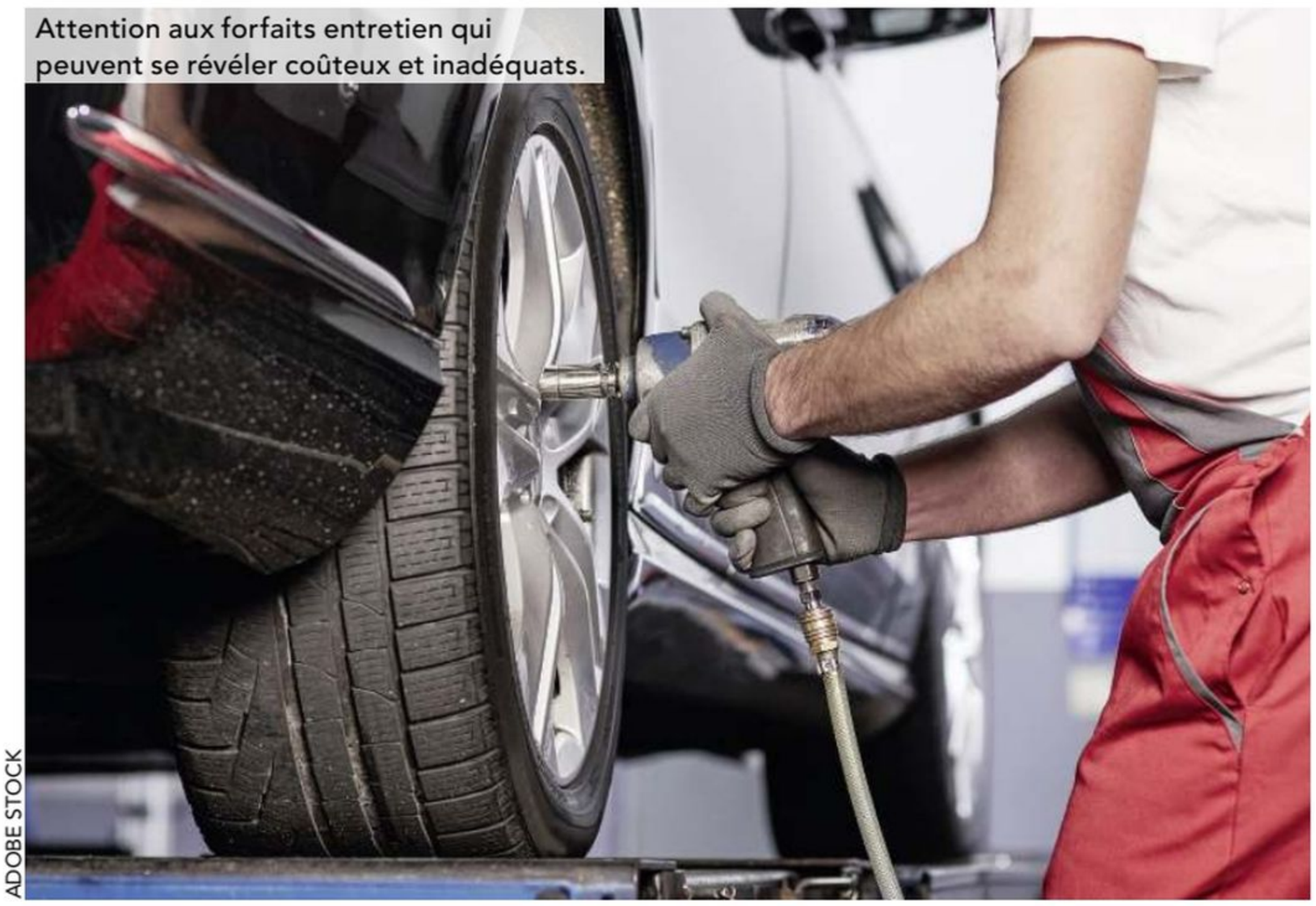
SAVOIR ÉVITER LES PIÈGES

Au moment de la signature du contrat de location, le loueur présente toutes sortes de contrats additionnels, dont certains moins utiles que d'autres… Ainsi, le forfait pneumatiques proposé dès la réception de la voiture neuve finance des gommes livrées d'origine. Le coût est donc compté deux fois ! Et pourtant, elles seront probablement changées lors de la restitution. Il est conseillé de les remplacer soi-même quand nécessaire pour éviter cette filouterie. Le loueur ajoute également des prestations qui ne lui coûtent rien, comme la garantie constructeur ou l'assistance dépannage, peut-être par ailleurs déjà comprise dans votre contrat d'assurance. De même, les forfaits entretien comportent des interventions mécaniques peu en rapport avec le kilométrage faisant l'objet du contrat. Certes, en 50 000 km, un alternateur ou un démarreur s'usent, mais mensualiser le coût de leur vieillissement ne semble guère fair-play. En effet, une défaillance au cours des premières années est prise en charge par la garantie constructeur et, lors de la revente en occasion, l'acquéreur sait parfaitement qu'il n'achète pas une première main et que cela induit certaines usures.

Les marges nettes de cette activité financière, pour la totalité du cycle de vie de la voiture, sont proches de 35 % !

UNE ACTIVITÉ FORT RENTABLE

Quelle est donc la valeur ajoutée d'un loueur pour l'utilisateur ? Elle apparaît assez faible aux yeux de certains, surtout si l'on prend en considération les montants facturés. Il convient là de raisonner différemment suivant le type de loueur. La filiale de crédit du constructeur sera plus attentive à vos besoins, car elle sait qu'une insatisfaction aura un impact négatif sur la marque elle-même. Le loueur non lié à un constructeur ne suit, lui, qu'une logique financière. Il fera donc preuve de moins de bienveillance en cas de nécessité. Il essaie de capter une part de la valeur ajoutée du financement et de l'après-vente à la place du constructeur et de ses concessionnaires. Bien sûr, quand un loueur propose à un constructeur de lui acheter plusieurs dizaines de milliers d'unités d'un même modèle, il dispose d'un certain poids dans la discussion. "*Certains constructeurs commencent la négociation avec un rabais de 30 % sur le prix du neuf*", confie l'ancien directeur commercial d'un constructeur, qui, hilare, nous affirme qu'il ne l'a jamais fait lui-même ! Et pour des modèles moins attractifs, dix points supplémentaires peuvent être cédés au loueur. Or, rappelons que ce dernier, dans ses loyers, inclut une dépréciation calculée sur la base du tarif neuf non remisé ! En y ajoutant les divers forfaits d'entretien, eux aussi négociés en grands volumes, les marges nettes de cette activité financière sont proches de 35 % ! Ce chiffre comprend l'ensemble du cycle de vie de la voiture, de son achat par le loueur jusqu'à sa revente, qui peut être fort rémunératrice sur un marché du véhicule d'occasion actuellement en tension. Les voitures sont revendues directement par de grandes plates-formes, à prix fixe ou sous forme d'enchères, ou bien viennent alimenter l'offre occasion des concessionnaires. ■



Attention aux forfaits entretien qui peuvent se révéler coûteux et inadéquats.

ADOBE STOCK

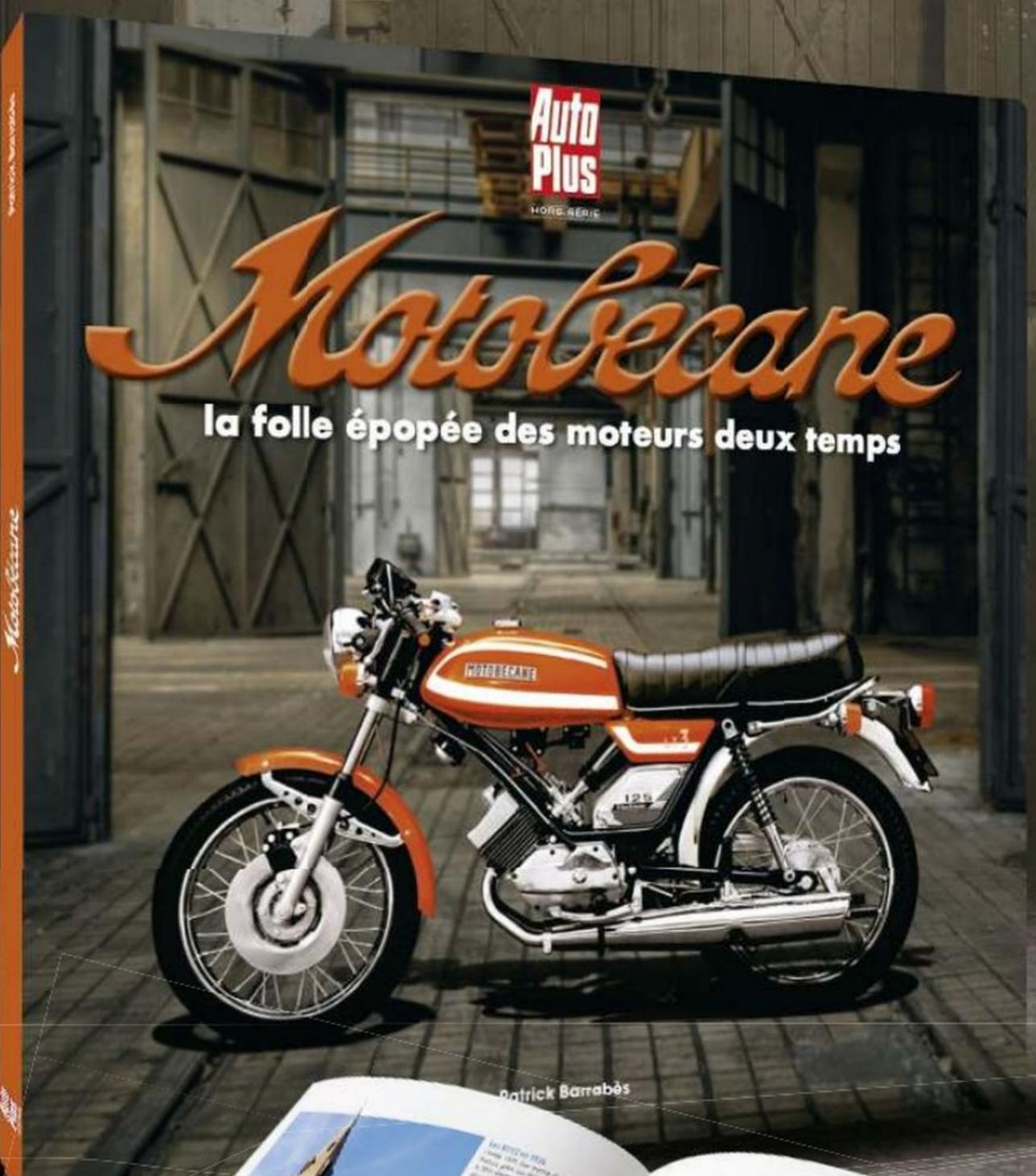
L'avis de L'AUTO-JOURNAL

La location de sa voiture, en LLD ou en LOA, est d'abord un moyen facile et pratique pour l'utilisateur. En LOA, le véhicule lui appartiendra en fin de contrat alors qu'en LLD, il la restituera et choisira peut-être de renouveler ce type de service. Attention aux forfaits additionnels – entretien, assistance et prestations diverses –, qui font vite grimper les mensualités. Mieux vaut souscrire son contrat de location auprès de la société financière du constructeur, car elle sera plus attentive à son client. À noter que les agences bancaires de la Société Générale et de BNP Paribas commercialisent aussi la LLD automobile de leurs filiales spécialisées. Il est possible de tirer parti de vos bonnes relations avec votre conseiller bancaire pour négocier.

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

PHOTOS SB MEDIEN



Le SUV Tonale s'annonce compact et fluide, sans surcharge d'arêtes ni d'effets de style extravagants.



Les premières sorties au grand jour du Tonale signalent que ses motorisations ont été validées.

L'ALFA ROMEO TONALE SORT DU BOIS

Le SUV Tonale montre le bout de son capot. Enfin, dirons-nous… Une grosse poignée de points d'interrogation survolent les motorisations.

Le Tonale est régulièrement convoqué dans les colonnes de *L'Auto-Journal* depuis deux bonnes années. Sous forme d'esquisses pour illustrer le propos. Tout simplement parce que nous ne pouvions pas faire autrement. Conçu bien avant la création du groupe Stellantis, le SUV de classe intermédiaire badgé Alfa Romeo est resté à l'abri des regards indiscrets plus longtemps que prévu. Son entrée sur le marché a, de fait, été repoussée de plus d'un an à l'instigation express de Jean-Philipe Imparato, le patron de la marque depuis que Stellantis bat pavillon. En cause, les motorisations hybrides rechargeables initialement programmées et jugées trop peu puissantes au regard du positionnement "premium ascendant sport" d'Alfa Romeo, et de sa charge historique. Résultat, le Tonale entrera dans les concessions en juin 2022. C'est acté. Résultat bis, il sort enfin de sa tanière pour se dégourdir les roues à l'occasion de tests effectués sur route ouverte. Comme ces photos l'attestent, les esquisses susmentionnées étaient fiables. Dans sa forme générale ramassée comme dans ses proportions, ce SUV se présente tel que nous l'avons croqué. À un bémol près : nous escomptions une lunette arrière plus inclinée.



La face avant traditionnelle d'Alfa est bien au rendez-vous, avec visiblement des effets LED sophistiqués dans les phares.

Combien de chevaux ? Bonne question…

Nous le savons, le Tonale repose sur la base technique du Jeep Compass récemment repassé sur l'établi. Ce dernier fait appel à deux motorisations hybrides rechargeables libérant "seulement" 190 et 240 ch cumulés, ce qui n'a pas eu l'heur de plaire en haut lieu comme précisé en préambule. Une seule certitude à cette heure, le Tonale aura droit, lui aussi, à deux unités hybrides rechargeables. À voir lesquelles… Il y a du lourd dans les stocks de l'ex-groupe PSA, notez bien… Quant à savoir s'il bénéficiera de motorisations thermiques conventionnelles, mystère et boule de gomme. Réponse au prochain épisode d'une saga bien trop longue.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : juin 2022

Prix estimé : 49 000 €

Concurrents : Audi Q3, BMW X1, Lexus UX

362 000

C'EST LE NOMBRE DE FORD F ÉCOULÉS AUX ÉTATS-UNIS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2021.

Suivent le RAM (313 000 unités) et le Chevrolet Silverado (286 400). Ces énergivores pick-up sont, sans surprise, les trois véhicules les plus vendus aux États-Unis. Il y a comme un gros hic, toutefois, au moment où le président Joe Biden lance un plan ambitieux de décarbonation du parc automobile domestique, à grands coups de milliards de dollars. Les constructeurs se mettent en ordre de marche. La clientèle, elle, fait la sourde oreille.



FORD



ROBERT HRADIL/GETTY/AFP

SALONS

De Genève à Doha

Il est loin le temps où nous redoutions la disparition pure et simple du Salon de Genève. Comme relaté dans ces colonnes, le show suisse reste en vie au terme d'un conflit au couteau entre financiers. Preuve en est, sa prochaine édition se déroulera du 19 au 27 février 2022. Et les organisateurs du salon helvète exportent la formule et leur expertise loin de leurs frontières, plus précisément à Doha, au Qatar. En partenariat avec l'entreprise d'État Qatar Tourism, le Qatar Geneva International Motor Show ouvrira pour la première fois ses portes en 2023, à des dates indéterminées à cette heure. Par la suite, l'événement aura lieu tous les deux ans.

PARFUM

Ça sent l'essence

Ford a mené l'enquête. Selon ses dires, un conducteur sur cinq affirme qu'il regrettera les odeurs d'essence lorsqu'il abandonnera sa bonne vieille voiture thermique pour un modèle électrique. Une Ford Mustang Mach-E, par exemple. Ni une ni deux, le constructeur américain a créé un parfum à destination des futurs acheteurs de ce modèle, alias Mach-Eau. Les effluves d'essence sont teintés *"d'accents métalliques, fumés et caoutchouteux"*, ainsi que d'une *"touche équestre pour souligner l'héritage de la Mustang"*. Il y a des poètes dans les services de communication de Ford. Las, il est ici question d'une opération marketing sans lendemain. Mach-Eau n'envahira pas les rayons des parfumeries. Dommage…



FORD



VINCENT PERRAUD

CAMPING-CAR

Le joint français

Les hippies d'aujourd'hui ne roulent ni en Mercedes Marco Polo (excepté Guy L'Hospital dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*) ni en Volkswagen California, mais en Renault.

Le constructeur français met à leur disposition un Trafic bien nommé "Hippie Caviar Hôtel". On ne fume pas que du tabac dans ses bureaux d'études… Outre les fonctions propres à un van transformé en camping-car, en mode plus caviar que hippie, le Losange ajoute divers services connectés, dont une livraison par drone des repas – le toit soutient une piste d'atterrissage. Il est ici question d'un concept-car, découvert à l'occasion du récent Caravan Salon de Düsseldorf (Allemagne). Au-delà de l'anecdote, l'engin, qui se branche sur le secteur, annonce la variante électrique du Trafic attendue l'an prochain. Les professionnels du secteur des transports de personnes, qui doivent s'acquitter du malus, seront heureux de l'apprendre.

ZONE ROUGE

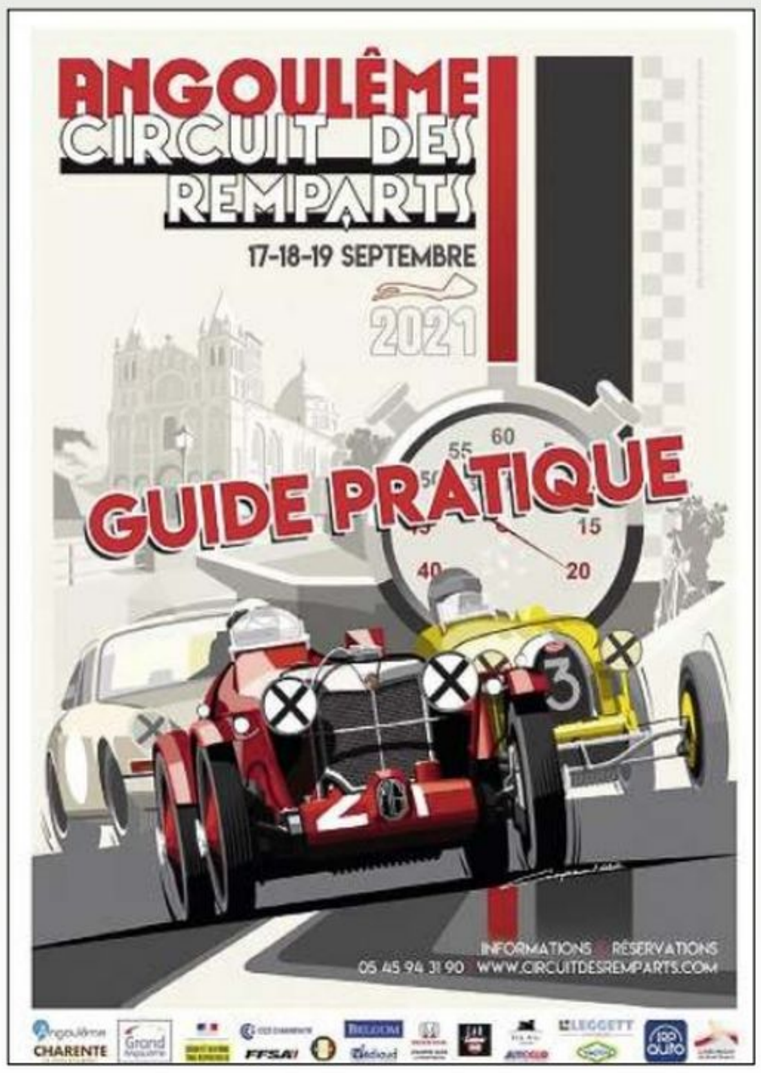


ROLAND WEIHRAUCH/DPA/MAXPPP

"Le problème ne sera pas résolu fin 2021 et pourrait se prolonger jusqu'en 2023."

Ferdinand Dudenhöffer, *directeur de l'institut indépendant allemand Center Automotive Research*

Où l'on reparle de la pénurie de semi-conducteurs qui affecte durablement l'industrie automobile à l'échelle de la planète. À cet égard, l'expert précité estime que 5,2 millions de véhicules seront *"perdus"* en 2021. Il y aura une forte baisse des immatriculations au second semestre, prédit-il, avec pour conséquence immédiate des prix revus à la hausse. Nous voilà prévenus.



RASSEMBLEMENT

Circuit des Remparts

Angoulême

17, 18 et 19 septembre

Le rassemblement dit "Circuit des Remparts" est un rendez-vous annuel incontournable pour les amoureux de la voiture ancienne. Sportive de préférence, mais pas que… Pour cette quarante-neuvième édition, seront à l'honneur les marques Panhard & Levassor et Amilcar, ou encore le pilote François Cevert, dont l'histoire sera prochainement retracée par le biais d'une bande dessinée. Angoulême est la capitale du neuvième art, faut-il le rappeler… Parmi les invités, compteront notamment les pilotes Jean-Pierre Jarier, Jean-Claude Andruet et Caty Caly.

Pour accéder aux expositions, aux concours et aux courses, le pass sanitaire est obligatoire.

290

C'EST LE NOMBRE D'USINES AUTOMOBILES IMPLANTÉES SUR LE CONTINENT EUROPÉEN À CE JOUR.

Sur l'ensemble de l'Europe, 135 sites produisent des voitures particulières (dont 12 en France), 71 des moteurs, 58 des bus, 54 des camions et 37 des utilitaires. L'Allemagne concentre le plus grand nombre d'usines, soit 41 unités. Suivent la Russie (34), la France et le Royaume-Uni (30), l'Italie (22), la Turquie (17), l'Espagne (16) et la Pologne (16). Qui parle de désindustrialisation ?



BENJAMIN ASKET/VIRAGE AGENCY



Si une nouvelle Aygo va continuer à occuper le terrain des petites citadines, ses cousines Peugeot 308 et Citroën C1 disparaissent!

DTA

GAMMES

Elles nous quittent

Clap de fin pour la Peugeot 108, la Citroën C1 et la Toyota Aygo 2. Les chaînes de l'usine que se partageaient les trois marques en République tchèque se sont arrêtées début août. Comme annoncé à plusieurs reprises dans ces colonnes, les deux françaises n'auront pas de remplaçantes directes. Des petits SUV pourraient occuper, à terme, les places laissées vacantes au bas des deux gammes, mais à cette heure, rien n'est gravé dans le marbre. L'usine tchèque, dont Toyota conserve la propriété exclusive, ne ferme pas ses portes pour autant. Y seront produites à brève échéance la nouvelle Aygo et la Yaris, en complément du site de Valenciennes pour la seconde.

OSTRACISME

Un Z qui veut dire zéro

L'Auto-Journal devrait créer une nouvelle rubrique intitulée "Vous avez un gâteau à la crème sous le nez, mais vous n'avez pas le droit de mettre le doigt dedans". Où nous vous parlerions de ces voitures toutes plus affriolantes les unes que les autres devenues "personae non gratae" en Europe pour cause d'émissions jugées excessives. À titre d'exemple, nous avons évoqué, dans ces colonnes, le cas du coupé Subaru BRZ, dont la seconde génération se tient à bonne distance de nos frontières. Aux réprouvées de toute provenance s'ajoute aujourd'hui la Nissan Z *(photo)*, remplaçante de la sportive 370Z retirée du catalogue en 2019. Une tronche à l'ancienne, sans fioritures et très expressive, 400 ch libérés par un V6 3.0 biturbo hybridé en aucune manière, roues arrière motrices : miam miam, direz-vous. À raison. Ben non. Zéro importation chez nous.



NISSAN

Les chiffres du marché européen au cours du premier semestre 2021



6 486 351

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 30 (Union européenne sans Malte, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse) durant le premier semestre (+ 27,1 % par rapport à la même période en 2020).

41,8 %

La part de marché des motorisations essence dans l'Union européenne au second trimestre. Suivent les diesels (20,4 %), les hybrides simples (19,3 %), les hybrides rechargeables (8,4 %) et les électriques (7,5 %).

51,4 %

La hausse des ventes enregistrée en Italie au premier semestre. Parmi les marchés majeurs suivent le Royaume-Uni (39,2 %), la Suède (37,8 %), l'Espagne (34,4 %), la France (28,9 %) et l'Allemagne (14,9 %).

26,2 %

C'est la part de marché du groupe Volkswagen en Europe 30 au cours du premier semestre. Suivent Stellantis (21,3 %), le groupe Renault (8,7 %), Hyundai-Kia (7,6 %) et le groupe BMW (7,2 %).





PHOTOS LES CANARDS DE PARIS

PANAME

Marcel roule et flotte

Depuis le début du mois de juillet, un drôle d'engin sillonne les rues de Paris. Et la Seine ! Son nom : Marcel le Canard. Tout un poème, qui désigne un bus touristique amphibie ayant reçu la totalité des autorisations officielles pour pouvoir naviguer sur le fleuve durant vingt minutes. Le canard se déplace à l'aide d'un électromoteur de 45 ch, soutenu par un moteur thermique créé de toutes pièces pour les besoins de la cause. Pour les détails, plusieurs vidéos circulent sur le Net…

Marcel le Canard : *4 rotations par jour, 35 € pour les adultes et 20 € pour les enfants jusqu'à 12 ans. Point de départ sur le Champ-de-Mars, place Jacques-Rueff.*

OFF

Opel se fait un Ami



OPEL

Le quadricycle électrique sans permis Citroën Ami donne naissance à un clone siglé Opel. Un clone à l'identique, hormis les questions d'ordre esthétique et l'électromoteur de 8 ch inclus, donc. Le Rocks-e, c'est son nom, sera commercialisé dans un premier temps en Allemagne dès la fin de cette année. S'il débarque en France, ce qui n'est pas gagné, cela se fera au plus tard avant l'été 2022.

Skoda : de la Fabia à l'Elroq

La nouvelle génération de Fabia, qui vient de faire son entrée sur le marché, est la dernière. La citadine polyvalente badgée Skoda sera secondée à l'horizon 2024 par un modèle de même nature mais totalement électrique, alias Elroq. Les deux cohabiteront dans la gamme durant un temps indéterminé, avant la disparition définitive de l'unité thermique.

L'horizon s'éclaircit pour Pagani

La supercar Huayra, déclinée sous diverses variantes depuis 2011, aura une descendance. C'est sûr et certain depuis l'arrivée du fonds d'investissement souverain saoudien Public Investment Fund dans le capital du constructeur italien Pagani, à hauteur de 30 %. Cet organisme financier d'État fait aussi partie des actionnaires de McLaren et de la marque américaine Lucid Motors.



Enfin !

Une française concurrente sérieuse des A3, Série 1 et Classe A ? Des années que cette arlésienne se fait attendre ! Mais il semblerait que cette fois soit la bonne, avec l'arrivée de la nouvelle DS 4, qui fait plus que bousculer ses rivales d'outre-Rhin.

Par **Cyril Biotteau** Photos **Denis Meunier**

Les feux arrière avec effet 3D et traitement “en écailles” sont de série. Vue de trois quarts arrière, la DS 4 paraît massive, plus grosse que ses rivales malgré des dimensions proches : c’était en tout cas le but recherché par DS !

Souvenez-vous ! La première DS 4, lancée en 2010, était une Citroën, et pour cause : la marque DS n'existait pas encore. Positionnée plus haut de gamme que sa sœur C4, elle n'osait quand même pas attaquer frontalement les stars allemandes du segment des compactes premium en raison, justement, de son blason généraliste et de sa ressemblance trop marquée avec la C4, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. La DS 4 deuxième du nom n'appartient plus aux Chevrons mais à DS, marque en plein essor et dans une bonne dynamique, surtout depuis l'arrivée de l'excellent DS 7 Crossback. Et si la DS 4 utilise la même plate-forme que les nouvelles 308 *(voir son essai dans notre prochain numéro)* et Astra, elle s'en démarque totalement en matière de style, dans l'habitacle comme en dehors. Le design est typique de DS avec des lignes et angles acérés, un côté baroque, plusieurs détails comme ce petit sigle DS sur la custode, les immenses feux diurnes à LED ou les poignées de portes affleurantes.

Certains chromes sont remplacés sur la calandre et autour de vitres par du noir : plus sobre, pour certains, et plus dynamique visuellement.

Surtout avec nos roues de 20 pouces optionnelles (19 pouces de série sur cette finition). Et pas des 20 pouces de mobylette, façon Scénic : du gommard de 245/40 R 20 qui campe bien la voiture visuellement. Extérieurement déjà, cette DS 4 tente de sortir du lot. Mais l'appartenance à la catégorie premium s'acquiert davantage à l'intérieur, par la qualité de présentation et le contenu technologique. Notre modèle d'essai dispose ainsi d'un système de vision nocturne (en option à 1 800 €), habituellement proposé sur des segments supérieurs (ainsi que sur les DS 7 Crossback et DS 9), tout comme la suspension pilotée assistée par une caméra pour "lire" la route. Une vitrine technologique impressionnante sur le segment, qui s'ajoute évidemment à un équipement par ailleurs à la page, avec un airbag central, la conduite autonome de niveau 2 (en option), des feux avant matriciels et, bien sûr, aucun compteur numérique. Ce qui nous amène à l'agencement et au design de la planche de bord. L'écran central, qui atteint 10 pouces en format panoramique, est à la fois réactif et bien défini. L'écran en face du conducteur, en revanche, ne mesure que ➛





PLEIN ÉCRAN

L'écran central atteint une diagonale de 10 pouces et le GPS peut s'afficher en mode plein écran, sans les réglages de climatisation autour. Le passage de l'un à l'autre s'effectue comme avec un smartphone.



DS SMART TOUCH

Ce petit écran en bas de la console centrale s'utilise comme un TouchPad. Il permet un accès rapide à six raccourcis entièrement paramétrables (radio, GPS, clim…), qui correspondent, selon DS, aux actions que le conducteur fait le plus souvent.



FAÇON HORLOGERIE

Toutes les DS 4 ont droit à la boîte EAT8 commandée par cet actionneur en aluminium guilloché. La touche B *(en bas à gauche)* actionne un "frein moteur" au lever de pied (1,2 m/s² contre 0,3 m/s² en mode D) Dommage que le réglage ne soit pas plus fin.



AFFICHAGE TÊTE HAUTE

Sur les finitions Trocadero, Rivoli et Performance Line+, l'affichage tête haute est de série (2200 € sur les autres). Il donne l'illusion d'un écran de 21 pouces projeté sur le pare-brise et s'ajuste via la molette des rétroviseurs : il fallait y penser !



EN TOUTE DISCRÉTION

Contrairement à la Classe A qui met en scène ses aérateurs centraux, la DS 4 tente au maximum de les cacher. On ne distingue qu'une fine ouverture répartie autour d'une baguette chromée, qui reçoit justement les commandes de climatisation.

Alcantara ou cuir?

Comme tous les modèles aux prétentions haut de gamme, la DS 4 réserve plus de possibilités de personnalisation que la moyenne. Si l'Alcantara noir de notre modèle d'essai ne vous convient pas, vous pouvez avoir une sellerie tissu (entrée de gamme Bastille), mais également, bien sûr, opter pour du cuir, avec ou sans les magnifiques et fameux sièges "bracelets". Le cuir peut être noir, brun ou gris clair, et les inserts décoratifs sont disponibles en bois, plus précisément en frêne. Mais c'est dans la configuration sièges bracelets que la sensation de luxe est la plus prégnante.

À PROFUSION
Notre modèle en finition Performance Line+ reçoit, de série, une sellerie en Alcantara, accompagnée d'inserts décoratifs dans le même matériau, qui montent sur la planche de bord, les contre-portes et sur toute la console centrale. Quelle abondance!



UN SEUL PETIT COMPTEUR...
Il est bien évidemment numérique, mais mesure seulement 7 pouces : décevant, sauf s'il est associé à l'affichage tête haute. Les deux fonctionnent d'ailleurs de pair : ce qui apparaît sur l'un n'est pas inscrit sur l'autre, l'ensemble des informations étant réparti sur les deux dispositifs.

7 pouces et semble engoncé au fond de son trou : pas très valorisant. Mais il est compensé par un affichage tête haute large et de belle définition, présent de série sur notre version Performance Line+. Un dernier petit écran vient se nicher au bas de la console centrale. Le DS Smart Touch, c'est son nom, s'utilise comme un TouchPad : appuyer longtemps dessus fait apparaître dans l'écran central six raccourcis totalement paramétrables pour des actions fréquentes : GPS vers la maison, appeler maman, écouter FIP, régler sur 21 °C, etc. Mais vous pourrez aussi vous en servir pour écrire et "pincher" pour zoomer. Nous avons donc un total de quatre écrans : n'en jetez plus !

La DS 4 soigne également les détails, dont certains sont déjà connus dans les gammes de la marque.

Évoquons, par exemple, le commutateur en aluminium guilloché rappelant l'horlogerie, qui sert de levier de vitesses. Sous l'écran central, l'aérateur est comme camouflé par une barrette chromée qui recèle justement les commandes de climatisation. Et sur notre finition Performance Line +, sellerie et inserts décoratifs sont en Alcantara. Quelques plastiques durs apparaissent en bas de la planche de bord, mais tous les concurrents font de même. Les assemblages n'ont pas grand-chose à se reprocher. Bref, au risque de vous étonner, cette DS 4 fait aussi bien que les A3, Classe A et Série 1 en matière de contenu technologique et en présentation intérieure, voire les dépasse sur certains points : tout arrive ! Ça va moins bien à l'arrière avec une habitabilité moyenne pour la catégorie, sauvée par la présence de caves à pied. Mais l'accessibilité souffre d'une ouverture plutôt étroite, et l'assise de la banquette manque de confort. Les places arrière ne sont pas les meilleures, comme sur toutes les compactes premium, même si une Golf fait mieux. Pour le coffre, notre modèle hybride rechargeable annonce 390 dm³. Les DS 4 thermiques disposent de 40 dm³ de plus.



La gamme compte un diesel de 130 ch et des blocs turbo essence de 130, 180 et 225 ch. Tout le monde a droit d'office à la boîte automatique à 8 rapports, et il y aura une version 100 % électrique en 2024. Notre DS 4 d'essai, elle, utilise l'ensemble hybride rechargeable de 225 ch déjà connu sur les DS 7 Crossback, DS 9, C5 Aircross, 508 et 3008. Et comme dans ces modèles, malgré des performances correctes, il s'apprécie surtout en conduite coulée

Le niveau de confort est remarquable avec les suspensions pilotées, y compris avec les roues de 20 pouces.

L'avis de Cyril Biotteau



Pas fan du design extérieur, mais les prestations d'ensemble et les détails soignés m'ont emballé.

70% *Quotient Émotionnel*







❶ Les places arrière souffrent d'une accessibilité moyenne et d'une assise peu confortable : c'est l'un des points faibles de cette DS 4. ❷ Avec 390 dm³ annoncés, elle fait nettement mieux que les A3 ou Classe A hybrides rechargeables en volume de chargement. Il monte à 430 dm³ sur les versions thermiques.

mais pas sportive, notamment à cause du poids élevé pour une compacte (1 653 kg annoncés, soit 234 kg de plus que la version essence PureTech 225). L'électricité apporte cette instantanéité toujours agréable à la moindre pression sur l'accélérateur, et si vous enfoncez la pédale à fond, le 1.6 turbo offre un sympathique sursaut tout en haut des tours, même s'il braille un peu trop à ce moment-là. La batterie de 12,4 kWh permet à DS d'annoncer 55 km d'autonomie électrique en WLTP, ce qui devrait correspondre à environ 40 km réels, ce que nous ne manquerons pas de vérifier dès que nous pourrons mesurer la voiture. Mais les phases 100 % électriques se déroulent dans un beau silence, qui illustre le soin apporté au traitement des bruits parasites.

La partie mécanique étant déjà connue, la partie châssis nous intéressait davantage : cette DS 4 est la première à utiliser la plate-forme EMP2 V3, sur base d'EMP2 donc, mais avec 70 % de pièces modifiées ou nouvelles. Là encore, les prestations de notre DS 4 nous ont conquis. La suspension pilotée offre un confort remarquable malgré les roues de 20 pouces de notre modèle. En mode Confort, le trait est presque caricatural à basse vitesse, mais la voiture est bien tenue en sortant des villes. Le mode Sport reste tout à fait praticable au quotidien. Et question tenue de route, la DS 4 s'est montrée dans tous les cas efficace, équilibrée, donnant la sensation d'être bousculée uniquement lors des changements d'appui rapides. Une sensation qui devrait diminuer sur les versions thermiques, moins lourdes. Petit bémol : on aurait aimé une direction un peu plus ferme en mode Sport, mais on chipote. Bref, la partie châssis est elle aussi réussie, digne des prétentions de la DS 4, car elle la place devant ses concurrentes pour le confort, sans pour autant négliger le dynamisme. Autant dire que les points faibles deviennent rares, sauf un : les tarifs. La DS 4 débute à 29 200 € en essence et notre modèle d'essai grimpe à 45 100 € : des tarifs presque calqués sur ceux de la Classe A (44 450 € en 250 e AMG Line), mais un peu moins élevés que ceux de l'A3 40 TFSI e S line et ses 47 080 € malgré une puissance moindre (204 ch). La DS 4 pousse assez loin le mimétisme avec ses rivales premium puisque les options sont nombreuses et chères. Ainsi notre modèle d'essai a-t-il droit à plus de 10 000 € d'options ; il perd au passage le bonus écologique en franchissant la barre des 50 000 €. En visant les stars allemandes, la DS 4 a aussi pris leurs travers : c'est la moins bonne nouvelle… ■

PLUS
Qualité de présentation
Contenu technologique
Confort

MOINS
Tarifs
Options nombreuses et chères
Places arrière un peu justes

DS 4 E-Tense 225 Performance Line +

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance cumulée	■	225 ch (1)
Couple maxi	■	250 Nm à 1 750 tr/mn + 320 Nm (élec.) (2)
Type		4 cyl. en ligne, turbo essence + élec.
Cylindrée / puissance fiscale		1 598 cm³ / 10 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		automatique / 8
Batterie / capacité		lithium-ion / 12,4 kWh

(1) 180 ch à 6000 tr/mn (therm.) + 110 ch (élec.). (2) Cumulé : 360 Nm.

Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,82 m
Pneumatiques		245/40 R 20
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,40 / 1,83 / 1,47 / 2,68 m
Poids / tractable freiné		1 653 / 1 400 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	7,7 s
Vitesse maxi	■	233 km/h
Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	390 dm³

LE BUDGET

Prix	■	45 100 €
Bonus écologique (CO_2)	■	0 € (32 g/km) (3)
Prix du modèle essayé		55 590 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(3) Les hybrides rechargeables ne donnent droit à un bonus de 1 000 € qu'à certaines conditions, dont un prix inférieur à 50 000 €.

Équipements de série ■
7 airbags, affichage tête haute, cam. de recul, chargeur embarqué 7,4 kW, clim auto bizone, instrumentation num. 7 pouces, feux AV matriciels, freinage auto urg., GPS, régulateur vit. adap., rétros int. et ext. électrochromes, sellerie Alcantara, susp. pilotée assistée par caméra…

Options
Jantes alliage 20 pouces (1 200 €), pack Easy Access (1 350 €), peinture métal. (790 €), sièges AV élec. et chauff. (1 350 €), vision de nuit (1 800 €), toit noir (300 €), toit ouvrant (950 €), volant chauff. (200 €)…

Consommations		
Mixte	■	1,4 l/100 km
Autonomie élec. / réservoir	■	55 km/40 l
Temps de charge 0 à 100 % sur prise 7,4 kW/32 A	■	1 h 40 mn
Note EuroNCAP		**NC**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★½

Osons l'écrire : avec son contenu technologique et son confort, cette DS 4 surpasse les A3 et Classe A, hier inapprochables. Les places arrière perfectibles ou les tarifs trop élevés ne gênent pas vraiment, les rivales ayant les mêmes travers. Et ses prestations convaincantes devraient vite résoudre son problème de l'image.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

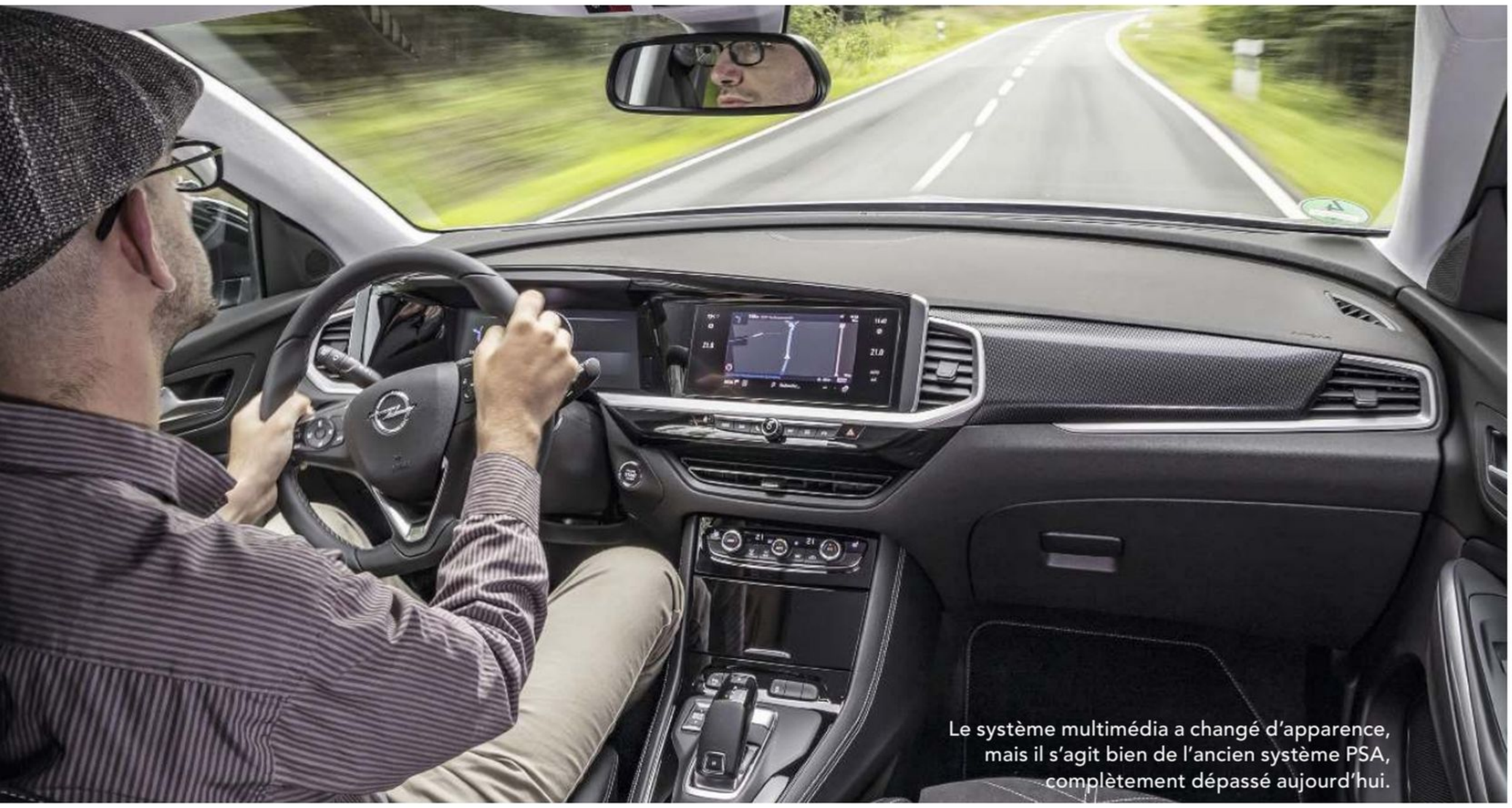
APPARENCES TROMPEUSES

Avec son avant et son intérieur redessinés, le discret Opel Grandland semble sortir de sa chrysalide. Reste à savoir si ce nouvel habit spectaculaire cache un vrai changement de personnalité.

Par **Camille Pinet** Photos **Adrien Cortesi**

Il n'existe pas de recette unique pour un restylage. Certains modèles jouent le service minimal, en modifiant les boucliers et les feux, d'autres ont la main plus lourde, en remaniant les moteurs et les équipements. Difficile de qualifier celui du Grandland de symbolique. Avec sa nouvelle face avant "Vizor", commune à toutes les nouvelles Opel, il perd ce côté un rien banal qui le caractérisait. Il faut le souligner, les designers de la marque réalisent un travail remarquable depuis le rachat par PSA et le Grandland en est un nouvel exemple. S'y ajoute la planche de bord, entièrement redessinée sur le modèle de celle du Mokka. Des évolutions qui justifient pleinement son changement de patronyme, puisque de suffixe "X" il n'est plus question. Cependant, il semble que le cousin allemand du Peugeot 3008 ait voulu redonner son sens originel au mot "restylage", car il n'est bien là question que de style. Sa gamme de moteurs, qui avait déjà perdu ses gros blocs essence et diesel, est exactement identique à la précédente. Opel compte donc beaucoup sur ses hybrides de 225 et 300 ch. Le diesel 1.5 reste lui aussi au catalogue, et pour cause : il continue d'être la motorisation la plus vendue en France en dépit du discours ambiant. Du côté des suspensions et des réglages de châssis, l'allemand n'a pas non plus été modifié. Idem du côté des équipements, l'arrivée de la vision nocturne optionnelle n'étant qu'un emprunt au catalogue d'équipements de PSA, qui la propose déjà dans la 508 et le DS 7.

Au volant, le conducteur découvre un environnement presque futuriste avec deux écrans placés autour de lui. La finition demeure d'un excellent niveau, et il faut bien reconnaître que l'ensemble est plus intéressant à regarder que l'ancienne et classique planche de bord. Au moment de pianoter sur le système multimédia, la déception est néanmoins au rendez-vous. Sa nouvelle coquille cache, en effet, l'ancien système PSA, qui a largement gagné ses droits à la retraite avec des graphismes datés et des fonctionnalités limitées. Pire encore, la définition de la caméra de recul rappelle, une fois de plus, les premiers âges de l'imagerie numérique : il →



Le système multimédia a changé d'apparence, mais il s'agit bien de l'ancien système PSA, complètement dépassé aujourd'hui.



FIDÈLE À LUI-MÊME, LE 1.5 DIESEL DE 130 CH FORME UN COUPLE TRÈS BIEN ASSORTI AVEC LA TRANSMISSION À HUIT RAPPORTS, TOUJOURS DOUCE ET RAPIDE •••

existe aujourd'hui beaucoup mieux avec des systèmes vendus en accessoires. Comme sur les autres modèles PSA, l'instrumentation numérique se révèle un peu plus au goût du jour, puisqu'elle est configurable et permet, par exemple, d'afficher la carte GPS en grand. Opel met d'ailleurs en œuvre une idée originale : un mode minimal, qui n'affiche que les informations les plus essentielles, comme la vitesse, afin de reposer les yeux. Une version moderne des "night panel" des Saab d'antan. En outre, le Grandland a toujours brillé par son habitabilité par rapport à son cousin Peugeot aux côtés duquel il fut un temps fabriqué. Aucune raison que cela change avec ce repoudrage de nez. Les prestations sont donc inchangées et l'espace aux jambes, point faible du français, est ici plutôt généreux. C'est aussi vrai pour la largeur aux coudes, plus importante pour les passagers avant. En revanche, au niveau du coffre et de son aménagement, Grandland et 3008 font jeu égal, la différence n'étant, selon nos mesures réalisées sur le premier Grandland – que de 5 dm^3 en faveur du 3008. Quant à la modularité, elle se limite hélas à un plancher réglable et à des dossiers rabattables en plancher plat, mais n'espérez pas de banquette coulissante.

À force d'essayer des modèles hybrides et électriques, nous avons presque perdu l'habitude des moteurs diesel et de leurs vocalises.

Il faut dire que le 1.5 diesel de 130 ch se montre assez sonore à froid et demeure bruyant en charge. Il est, par ailleurs, totalement fidèle à lui-même et forme un couple très bien assorti avec la transmission à huit rapports, toujours douce et rapide. Sur les autoroutes allemandes non limitées où nous avons pu le mettre à l'épreuve, il manque toutefois un peu de souffle, mais reste largement suffisant sur le réseau français. Il y a néanmoins quelques raisons de regretter l'allant du 2.0, sacrifié sur l'autel des émissions de CO_2.

PLUS
Esthétique plus affirmée
Habitabilité à l'arrière
Qualité de finition

—

MOINS
Moteur un peu juste sur autoroute
Niveau sonore
Direction peu informative

Du côté du comportement routier, aucune surprise à attendre puisque rien n'a été modifié. Le Grandland affiche un tempérament plus sage que le 3008, avec une direction moins informative. Par chance, Opel n'a pas jugé bon de raffermir la suspension comme sur les autres modèles de la gamme. Le Grandland conserve ainsi un niveau de confort correct même si, là encore, le compromis choisi nous paraît moins réussi que celui de son cousin français.

Opel suit aussi, malheureusement, l'exemple de Peugeot en matière de politique commerciale, et les prix flambent ! Le constructeur a eu la main lourde ces derniers mois et la remise en forme de son SUV moyen est pour lui une occasion supplémentaire d'augmenter les tarifs. Par rapport au Grandland X GS Line équipé de la même motorisation, qui a disparu du tarif au début de l'année, le nouveau exige presque 2 000 € de plus. Certes, l'équipement est plus généreux avec l'arrivée de l'instrumentation numérique, des jantes de 18 pouces ou de la climatisation automatique bizone. Un peu mieux doté que le 3008, le Grandland est cependant affiché quasiment au même prix désormais. Attention à ne pas devenir trop gourmand ? ■



Le Grandland repose sur la première mouture de la plate-forme EMP2, qui ne permet pas de profiter des équipements que va recevoir la nouvelle Astra.



❶



❷

❶ Le mode minimal, qui réduit le nombre d'indications affichées par l'instrumentation numérique, est une excellente idée. ❷ La finition GS Line se caractérise par ses jantes noir laqué et son tour de carrosserie paré de la même teinte. ❸ Opel fait grand cas de ses sièges validés par l'institut allemand AGR, qui propose un label de qualité ergonomique. Cependant, il n'en a pas l'exclusivité, puisque ceux du Peugeot 3008 le sont également. ❹ Le coffre n'évolue pas, mais avec 542 dm³, il propose un volume de chargement plutôt généreux pour le segment.



❸



❹

OPEL GRANDLAND
1.5 diesel 130 ch BVA8 GS Line
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 130 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	■ 300 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,67 m
Pneumatiques	225/55 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,48/1,91/1,61/2,67 m
Poids/tractable freiné	1461/1600 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 11,5 s
Vitesse maxi	■ 195 km/h

Habitabilité/Coffre (1)	
Longueur aux jambes AR	■ 26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 151/148 cm
Volume de coffre	■ 542 dm³

(1) Nos mesures relevées avant le restylage et inchangées.

LE BUDGET

Prix	■ 36550 €
Malus écologique 2018 (CO_2)	■ 50-170€ (133-138 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	41770 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, aide au parking + cam. de recul 180°, alerte angle mort, Bluetooth, clim auto bizone, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, lecture des panneaux, phares LED, rétros rabattables élect., système multimédia avec écran tactile 10 pouces/GPS/prises USB/syst. audio…

Option
accès et dém. sans clé (850 €), assist. d'autoroute et trafic (590 €), cam. 360° (690 €), chargeur induction (270 €), peinture métal. (650 à 890 €), pack hiver (590 €), phares Matrix (1290 €), siège passager AGR (250 €), sellerie cuir (1990 €)…

Consommations	
Mixte	■ 5,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 6,6/5,1/6,5 l/100 km
Réservoir	■ 53 l

Note EuroNCAP	**5 étoiles (3)**
Pays de fabrication	**Allemagne**

(3) Note obtenue avant restylage.

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Le Grandland gagne en personnalité grâce à sa spectaculaire calandre et à son habitacle revisité. Cependant, en ce qui concerne les prestations pures, l'évolution est minime et ne justifie pas vraiment l'augmentation de prix. D'autant qu'il reste en retrait dans certains domaines, à commencer par sa technologie embarquée, qui n'est pas au niveau des nouvelles références du segment.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

DRÔLE DE PÈLERIN

Citroën a rarement suivi la même voie que les autres, avec plus ou moins de réussite. Avec son look atypique, la nouvelle C4 est-elle aussi singulière qu'elle y paraît ? Rien de tel qu'un "pèlerinage" jusqu'à Saint-Jacques-de-Compostelle pour mieux la cerner… en chemin.

Par **Mélina Priam** Photos **Tibo**

Si vous nous êtes fidèles, chers lecteurs, il ne vous aura pas échappé que les premiers essais de la nouvelle C4 n'ont pas déclenché chez les essayeurs de *L'Auto-Journal*, comme dans l'ensemble de la presse spécialisée, un plébiscite. Moi la première, je n'ai guère été sidérée par l'agrément de conduite *(voir* L'AJ *nos 1082 et 1085)*. Qu'importe ! Au moment de prendre la route pour l'Espagne (où elle est fabriquée) et de réaliser notre reportage photos, je l'adôôôre, cette C4. Tibo est tout aussi enthousiaste, même si son œil averti de photographe reste perplexe devant sa ligne particulière. Après des mois de disette d'essais au long cours au-delà de la région parisienne, rien n'entame notre joie de retrouver un volant, quatre roues, un moteur – 100 % thermique en prime, une rareté ! – et un beau ruban d'asphalte en perspective. Car rien ne vaut un périple et les tests poussés de notre 10 000 km pour venir confirmer – ou pas – nos premières impressions.

Pour être tout à fait honnête, le moteur n'est pas encore chaud que je m'agace déjà devant le petit sélecteur de la boîte EAT8. J'ai beau savoir qu'il oblige à décomposer le mouvement pour enclencher la marche arrière, je dois m'y reprendre à deux fois. Et ce ne sera pas la dernière. Passons, et mettons cela sur le compte de l'enthousiasme du départ. Tout comme le fait que beaucoup de mes collègues m'aient fait remarquer que l'accès à la C4 n'était pas aisé. Le seuil de porte est ainsi conçu qu'il faut l'enjamber pour ne pas se prendre les pieds dedans et, en même temps, baisser la tête pour ne pas se cogner. Pas simple, selon la morphologie de chacun. Promis, juré, l'anecdote est véridique : mon propre mari en a fait les frais, manquant à la fois de se cogner et de s'étaler sur le siège passager ! Puisque je connais déjà notre compagne, j'évite aussi de regarder dans le rétro intérieur pour ne pas devoir lui reprocher sa piètre rétrovision. Si son becquet contribue à son look singulier, il est moins seyant quand il obstrue la lunette. Heureusement, la caméra de recul, livrée de série à partir du troisième niveau de finition Feel Pack, est là pour vous servir. Ce serait encore mieux si l'option Park Assist, dont est aussi équipé notre carrosse, offrait une véritable vue à 360° comme promis, au lieu de garder une zone grise qui ne se découvre qu'au fur et à mesure de la manœuvre *(voir encadré p. 63)*. D'autant que la C4 ne braque pas particulièrement bien.

"POUR LE PASSAGER, LE MANQUE DE MAINTIEN DES SIÈGES, COMBINÉ AUX PRISES DE ROULIS MARQUÉES, TRANSFORME EN PUNITION LES PARCOURS SUR ROUTES SINUEUSES."

Tibo, photographe

❶ Loin de battre des records, le coffre est suffisant, mais son seuil de chargement est forcément un peu plus haut que celui d'une berline. Mais plus bas que celui d'un SUV. ❷ À partir du 2e niveau de finition, la C4 reçoit des phares LED avec la signature lumineuse en V, complétés par des antibrouillards avec un éclairage statique d'intersection.


Pour ne pas dégrader le confort, la C4 ne va pas au-delà des jantes de 18 pouces.



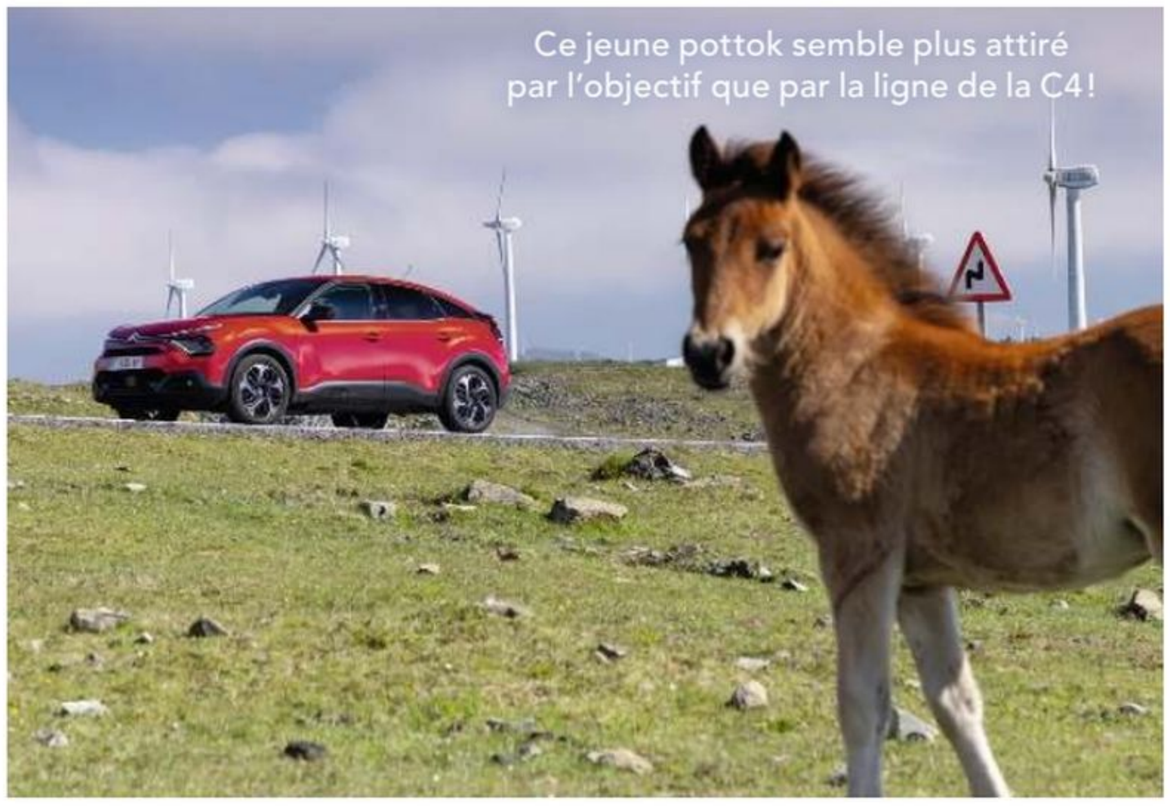

Le becquet fait partie intégrante de son look, mais dans le rétroviseur intérieur, le conducteur ne voit, hélas, que lui !

Rien de rédhibitoire, mais cela s'ajoute à un encombrement pas toujours évident à appréhender en ville.

Ces peccadilles s'oublient vite sur la route et l'autoroute, terrains sur lesquels la Citroën retrouve de sa superbe grâce à son excellent confort.

Ses suspensions à butées hydrauliques progressives exclusives à Citroën – un raffinement refusé aux versions d'entrée de gamme Live – perpétuent la réputation de la marque *(lire encadré p. 62)*. Les sièges dits "Advanced Comfort" ("confort avancé", en bon français !) les complètent. Larges, moelleux sans s'affaisser pour autant, ils assurent un bon soutien du dos. Du moins côté conducteur, car le passager n'a pas droit au réglage lombaire : dommage ! Dommage aussi que les renforts latéraux de l'assise ne soient pas plus marqués. Cela augure des glissements de fessiers dans les virages… la suite du voyage nous le dira. Enfin, si personnellement cela ne m'a pas gênée, je me ferais remonter les bretelles si je ne signalais pas que certains ont trouvé les appuie-tête trop inclinés vers l'avant, un réglage non modifiable qui leur a occasionné des douleurs cervicales.

À l'instant T, sur une autoroute A10 dégagée et au revêtement de qualité, tous les voyants sont au vert. La Citroën C4 file vers le sud sans ciller. Ce moment de "zénitude" ne dure guère, hélas. Rapidement, Tibo me fait remarquer qu'elle siffle ! Entendez par-là qu'à partir de 120-130 km/h, des bruits d'air apparaissent autour des rétroviseurs et des montants ➛


Ce jeune pottok semble plus attiré par l'objectif que par la ligne de la C4 !



MULTIPRISES
USB de type A (dont une ou deux aussi à l'arrière selon la finition), USB-C, 12 V et, enfin, sans fil, par induction (100 €) ou par Bluetooth, la C4 offre toutes les possibilités imaginables pour connecter et/ou recharger votre smartphone.



VERSION *LOW COST*
Citroën est fier de son affichage tête haute. Mais ne rêvez pas : le dispositif est simpliste. Les infos ne sont pas projetées dans le pare-brise mais sur une languette en Plexiglas amovible. En plus, elles sont redondantes avec le compteur.



INSISTANT ET AGAÇANT
Attention, l'alerte de franchissement de ligne se reconnecte hélas à chaque redémarrage et elle se montre tatillonne. Il lui est arrivé plus d'une fois de nous enjoindre de garder les mains sur le volant alors que nous le tenions fermement.



TIROIR PAS SECRET
En plus du support pour fixer une tablette tactile juste au-dessus, ce tiroir est en principe prévu pour ranger celle-ci. Pas sûr toutefois que beaucoup s'en servent à cet usage. Au moins, cela fait un rangement supplémentaire assez pratique.



PLUS TOUT JEUNE
La C4 hérite également du système multimédia de ses cousines Peugeot et Opel, supporté par un écran tactile de 10 pouces. Hélas, à l'heure où ces dispositifs sont vite obsolètes, il n'est plus à la pointe : lent, il présente un graphisme un peu vieillissant, et l'écran en lui-même est finalement assez petit.

EN PRISE DIRECTE
La C4 a beau adopter un écran central tactile, elle conserve judicieusement des commandes physiques traditionnelles pour accéder aux réglages de la climatisation, de la ventilation et des sièges chauffants. C'est tellement plus pratique à l'usage, malgré le style épuré de la présentation.

Minimalisme minimal

Ce n'est pas que la C4 présente mal. Non. Tout est à sa place, fonctionnel, conçu pour que le conducteur trouve vite ses marques. Mais il manque à l'ensemble un je-ne-sais-quoi de fantaisie, d'originalité, quelques inserts un peu plus guillerets que ceux laqués noir, ultra-salissants et fragiles. Le style plutôt épuré, avec notamment une instrumentation de bord réduite au plus simple appareil, a l'avantage de ne pas agresser le regard comme chez d'autres, mais certains lui trouvent un aspect très "années 1980" peu flatteur : chacun ses goûts ! Les matériaux, sans être indigents, ne brillent pas par leur qualité : ils sont bien moins valorisants que ceux d'une Renault Mégane et, surtout, de la future Peugeot 308. Le faux cuir des sièges laisse notamment une impression de bas de gamme assez décevante. Même si elle manque cruellement de maintien latéral, l'assise s'avère heureusement assez confortable, y compris lors de longs trajets.

À MANIPULER EN DOUCEUR

Exit le classique sélecteur de la commande de boîte EAT8 ! Il est remplacé par ce petit bouton-poussoir très joli, qui contribue au style épuré de l'ensemble. Problème : il impose de bien décomposer les actions lorsque vous passez de marche avant à marche arrière, ou inversement, au point d'en agacer plus d'un à la rédaction.



L'instrumentation de bord paraît également bien modeste et son aspect même un peu désuet. Pourtant, elle est bien numérique et paramétrable, mais moins que sur les dispositifs concurrents. Impossible, par exemple, d'afficher la carte du GPS ; il faut se contenter de pictogrammes. Et point d'effet 3D comme dans une Peugeot 208, juste un petit écran de 5 pouces. De plus, mieux vaut savoir où se situe la commande pour modifier l'affichage, au bout du commodo gauche : rien ne la signale.



❶ Sous cet angle, la C4 semble prête à bondir ; pourtant, la sportivité n'est pas son truc. ❷ En ville, son design ne contribue pas toujours à bien appréhender son encombrement. ❸ L'éclairage 100 % LED de notre modèle d'essai s'est montré plutôt convaincant *(voir test p. 67)*.





latéraux. Soigner son look, c'est bien, mais cela n'est pas sans conséquence sur l'aérodynamisme. Sans doute soucieux de peaufiner la mise au point des suspensions, Citroën a été moins regardant sur la gestion du glissement de l'air sur la carrosserie et sur l'acoustique. Pour noircir le tableau, ces sifflements sont accompagnés du ronronnement incessant de la climatisation. Laquelle, en prime, souffle tantôt trop chaud, tantôt trop froid. S'ajoute enfin celui du petit 1.2 PureTech, qui n'est pas connu pour être ronchon mais qui n'est ici par suffisamment isolé. Nous comprendrons plus tard pourquoi en soulevant le capot et en constatant la finesse des isolants et… le peu de soin apporté à la finition. Au contraire, ce "3 pattes" n'est pas boiteux : plein de bonne volonté, souple à bas régime, il vibre peu et assure des performances qui, sans vous coller au siège, sont suffisantes au quotidien. Il n'est pourtant pas toujours bien servi par la boîte EAT8. Cette dernière contribue au confort de conduite, mais manque parfois de réactivité. Sujette à quelques à-coups sur les premiers rapports, elle a tendance à "étouffer" les bonnes dispositions du moteur. Aux vitesses légales en vigueur, le duo a le mérite de rester raisonnable. Toutefois, forcer le rythme se paie cash : passer d'une moyenne de 110 à 130 km/h coûte pas loin de 2 l aux 100 km.

La route est longue jusqu'à Saint-Jacques-de-Compostelle. Si la conduite de la C4 est sans soucis, elle est aussi sans émotion ni grande sensation.

Au point qu'il ne faut pas abuser du système de conduite semi-autonome qui, sans être exempt de tout reproche – il manque de progressivité –, se révèle plutôt efficace… au risque de s'assoupir. Heureusement, l'alerte de franchissement de ligne veille. Un peu trop scrupuleusement même, puisqu'elle se reconnecte à chaque arrêt : agaçant pour ceux qui préfèrent s'en passer. Nous nous

Les suspensions "tapis volant"

Citroën en est fier, à juste titre ! Ses suspensions à butées hydrauliques progressives participent grandement au confort. Pas moins de vingt brevets ont été déposés afin de protéger cette technologie. Pour vulgariser, le principe repose sur la présence de deux butées hydrauliques (et non mécaniques) de part et d'autre des suspensions : l'une pour gérer la détente – lorsque l'amortisseur s'étire sur le passage d'une irrégularité –, l'autre pour la compression – quand l'auto "retombe". Cela assure une plus grande liberté de débattement et limite aussi les rebonds sur les irrégularités. La butée hydraulique absorbe et dissipe l'énergie emmagasinée alors qu'une butée mécanique en restitue toujours une partie. Finalement, le confort est prévenant, mais les débattements contribuent également à la prise de roulis.





Il ne faut pas se fier à son gabarit de berline compacte : pour faire des économies, la C4 partage son châssis avec les 208, Corsa, DS 3 et consorts, et non avec la nouvelle 308.

"SES RANGEMENTS PRATIQUES ET SON ERGONOMIE INTUITIVE FACILITENT LA VIE À BORD. MAIS LA FINITION DE SON HABITACLE EST PLUS DU NIVEAU D'UNE CITADINE QUE D'UNE BERLINE COMPACTE."

Guy L'Hospital, rédacteur en chef adjoint

relayons avec Tibo. L'occasion de passer du temps à l'arrière. À ce sujet, mieux vaut que ce soit mon petit 1,68 m qui s'y colle que son 1,85 m ! Sans être étriquée, la C4 sacrifie une fois encore beaucoup à son look. Conçue sur la plate-forme des "petites" du groupe PSA (208, 2008, DS 3, Corsa, Mokka…) et non sur celle de la 308, elle n'est pas très accueillante. Pour un gabarit moyen, pas de problème : la place aux jambes est généreuse, mais il ne faut pas être claustrophobe et les grands courbent l'échine. Résultat des courses au premier soir ? Après pas loin de 1 600 km d'autoroute ou de voies rapides le long des côtes basques puis de Cantabrie, la C4 ne nous a pas livré tous ses secrets. Elle a englouti quelque 120 litres de sans-plomb, nous a vaillamment menés à bon port, sans nous offrir le grand frisson. Au moment de goûter un repos mérité devant la cathédrale, nos vertèbres lui disent merci, nos oreilles moins : nous avons la tête comme une cougourde ! Dommage de soigner certains aspects et d'en négliger d'autres. Cela laisse un goût d'inachevé. Sentiment similaire en s'attardant sur l'habitacle et ➛

High-tech

Déjà dépassé

L'écran central tactile permet d'accéder à l'ensemble des réglages de bord (assez limités) ainsi qu'au système multimédia, qui n'est hélas pas le meilleur du marché.



GPS INTÉGRÉ OU IMPORTÉ

La navigation intégrée et connectée est de série dès le 3e niveau de finition (Feel Pack). Il est toutefois aussi possible, via la fonction Mirror Screen (compatible avec les systèmes Android ou IOS), de brancher son smartphone et ainsi d'utiliser une application comme Waze, qui se révèle souvent plus efficace.



SIMPLE ET EFFICACE

Le GPS de PSA commence à avoir de la bouteille et paraît graphiquement démodé. Mais il a été mis à jour. Pas toujours très rapide dans ses calculs, il propose cependant des trajets pertinents et tient compte des infos du trafic en temps réel pour suggérer des chemins alternatifs.

ZONE GRISE

Le système Park Assist (350 €) promet une vision à 360° de l'environnement de la voiture, mais celle-ci est très déformée. De plus, lors des manœuvres, l'image n'apparaît que lorsque la voiture se déplace, et une zone grisée persiste à l'arrêt.

À VOUS DE CHOISIR

Si la conduite autonome de niveau 2 n'est de série que sur la finition la plus haute, les autres dispositifs de sécurité sont inclus dès l'entrée de gamme (pack Safety). Ils sont paramétrables et déconnectables via le menu idoine.



Sans surprise, la ligne de toit profilée ne plaide pas en faveur de l'installation des grands gabarits à l'arrière.

certains équipements. Autant la C4 éveille l'attention des passants, autant mieux vaut ne pas trop chercher la petite bête à bord. Pourtant, les bonnes idées ne manquent pas, mais elles ne sont pas abouties. À titre d'exemple, citons l'affichage tête haute. Citroën se plaît à préciser qu'il est de série, et complète le tout petit (trop petit, de l'avis général) et peu paramétrable écran d'instrumentation de bord. Primo, les données indiquées par le premier ne complètent pas celles du second ; ce sont les mêmes ! Deuzio, ne vous attendez pas à un dispositif qui projette les infos sur le pare-brise. Il s'agit ici d'un équipement plus simpliste, qui repose sur une languette rétractable sur la casquette de la planche de bord. L'effet n'est pas le même. Chacun a son avis sur la question ; pour notre part, il est resté rangé toute la semaine ! D'autres exemples ? L'écran des compteurs. Certes numérique, il ne peut pas afficher, comme la plupart de ses concurrents, le rappel de la carte du GPS. Il faut se contenter des indications par pictogramme : ballot ! Ou encore la caméra à 360° déjà mentionnée, qui n'en est pas vraiment une. Enfin, comment ne pas évoquer le Smart Pad Support ! Un support pour fixer une tablette numérique devant le passager avant, complété par un tiroir coulissant pour ranger ladite tablette. Il y a de l'idée, mais comme le dit Guy L'Hospital : "Tout ça pour… ça !" Reste le tiroir qui permettra à certains d'entreposer de bonnes vieilles cartes routières (si, si ! ça existe encore et c'est même utile) ou la grande boîte à gants. La qualité des matériaux souffle aussi le chaud et le froid : le bon côtoie le moins bon, et l'impression globale est que la finition est plus du niveau d'une citadine que d'une compacte.

PLUS
Confort de suspension
Ergonomie simple et fonctionnement
Tarifs attractifs
Rangements pratiques

MOINS
Comportement pataud
Garde au toit à l'arrière
Qualité des matériaux
Rétrovision déplorable

Au moment d'aborder les routes sinueuses de la côte galicienne et des Picos de Europa, la situation se corse pour notre C4.

Si elle brille en confort, elle ne maîtrise guère l'art du compromis avec un peu de dynamisme. Sensible au roulis et aux mouvements de caisse, elle n'aime guère être brusquée. Tout excès de zèle avec une vitesse d'entrée en virage


L'écran central tactile fait de l'effet, mais la présentation est finalement assez classique et la finition n'impressionne guère.


Sans être un vil glouton, le 1.2 PureTech réclame sa dose de sans-plomb, notamment en ville (7,6 l/100 km).







❶ Le coffre est assez accessible et affiche une capacité convenable de 380 dm³. Mais ses formes un peu torturées ne sont pas toujours très pratiques. ❷ La place aux jambes est très correcte pour une compacte, mais il manque quelques centimètres en largeur pour vraiment prendre ses aises à trois. Les grands ne sont pas les bienvenus.

un poil optimiste se traduit par un sous-virage marqué. Rien de dangereux, il suffit de lever progressivement le pied. Le train arrière est, lui, aussi sérieux qu'un séminariste. Pour s'entendre avec la C4 et ne pas se brouiller avec vos invités à bord, mieux vaut adopter une conduite souple et apaisée, sous peine de donner le mal de mer à vos passagers comme au bon vieux temps de la DS 19. Contrairement à ce que suggère sa ligne musclée, la C4 ne l'est absolument pas. Que ceux qui attendent une pointe d'agilité ne cherchent pas de salut dans le mode Sport. Celui-ci permet d'obtenir une réponse plus prompte de l'accélérateur et modifie la gestion de la boîte de vitesses, mais au prix d'un grondement excessif, d'à-coups déplaisants et d'un appétit en hausse. La C4 n'étant pas dotée de suspensions pilotées, cela n'a aucune influence sur la tenue de route et donne finalement une auto moins cohérente. Une fois les règles de savoir-vivre établies, la C4 n'est pas désagréable à mener. Certes, dans le col de Roncevaux, le 1.2 PureTech semble parfois atteindre ses limites, ou plutôt celles de la boîte EAT8, qui tarde à changer de rapport ou "bégaie" à la réaccélération. Mais la situation est exceptionnelle. Le retour sur Paris est en vue et ce n'est pas sans déplaisir que nous retrouvons le droit chemin autoroutier qui convient bien à notre C4. Une voiture qui ne fait décidément pas dans le sensationnel ni dans l'esbroufe, ce qui, en 2021, peut paraître un brin "vintage"! Mais elle l'assume et ne joue pas les prétentieuses en tarif, un argument qui ne laisse personne insensible. ■

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★½☆

Amateurs de sensations s'abstenir : ce n'est pas le grand frisson au volant. Mais la C4 fait le job. Même en Sport, elle reste sage, voire un brin ennuyeuse. En cause : le comportement routier pataud.

SÉCURITÉ ★★★½☆

Dans cette version huppée, la C4 intègre de série tous les systèmes de sécurité modernes et freine correctement. Mais sa propension au roulis lui joue des tours lors de nos tests de tenue de route *(p. 66)*. Et elle n'obtient que 4 étoiles au crash-test EuroNCAP : décevant en 2021.

PERFORMANCES ★★★☆☆

Encore un domaine où elle se montre moyenne. Certes, le 1.2 PureTech fait preuve de bonne volonté, mais il est un peu étouffé par la boîte EAT8. De plus, il se révèle sonore lors des accélérations. Dans l'absolu, les performances sont suffisantes pour un usage courant, mais il ne faut pas être pressé sur les routes de montagne.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★½☆

S'il est un point sur lequel tout le monde s'accorde, c'est bien le confort de suspension, d'un bon niveau. Mais cela ne fait pas tout. La C4 est hélas sensible aux bruits aérodynamiques, qui s'ajoutent à ceux de roulement sur certains revêtements, à une climatisation également bruyante et à une sonorité moteur trop présente.

HABITABILITÉ ★★★½☆

Pas de miracle! Citroën a eu beau étirer la plate-forme des 208, 2008 ou Corsa, celle-ci a des limites. À l'arrière, les passagers ont juste la place de glisser leurs jambes. De plus, le dessin de la poupe ne plaide pas en faveur de la garde au toit. Le volume du coffre s'inscrit dans la moyenne.

QUALITÉ ★★★☆☆

Un point faible. Malgré de louables efforts, à l'image des inserts en tissu, les matériaux, durs dans l'ensemble, déçoivent visuellement. Même lorsqu'ils sont moussés, comme sur le dessus de la planche de bord, leur aspect n'est pas flatteur. Idem pour la sellerie en similicuir, pourtant facturée 1000 €.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT ★★★★☆

L'atout de la C4! Elle a le bon goût de rester raisonnable en tarif avec un premier prix à 20900 € *(voir la gamme p. 67)*. Et cela sans être trop pingre en équipements de série. La différence par rapport à la concurrence est-elle suffisante pour compenser ses prestations moyennes par ailleurs? Pas sûr!

COÛT À L'USAGE ★★★½☆

Là encore, il serait injuste de qualifier la C4 de gourmande. Mais avec une moyenne de 6,8 l/100 km, elle est loin de rivaliser avec une Golf 8 TSI par ailleurs plus puissante, mais aidée par une micro-hybridation. C'est encore plus vrai face à ses concurrentes hybrides.

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL* ★★★½☆

Moins spectaculaire à conduire et à vivre qu'à regarder, la nouvelle C4 apparaît comme une bonne élève… moyenne. Dans une classe chargée et ultra-concurrentielle, elle est un peu juste pour sortir du lot. Sans doute en est-elle consciente : elle prend soin de ne pas être trop prétentieuse en proposant un rapport prix-équipements-technologies au goût du jour mais plus mesuré que sur les meilleures.

Nos fiches techniques →

CITROËN C4 1.2 PureTech 130 ch EAT8 Shine

LA TECHNIQUE

Nous ne présentons plus le 1.2 PureTech du groupe PSA qui anime plutôt efficacement bien des modèles du groupe : Peugeot 208 et 2008, Opel Corsa et Mokka… Plein de bonne volonté, ce petit 3 cylindres vibre peu et s'apprécie pour sa rondeur. Mais ce n'est pas un grand sportif, même si la C4 est l'une des compactes les plus légères de sa classe.

Moteur	
Puissance maxi	130 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1750 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cyl./puiss. fiscale	1199 cm³/7 CV

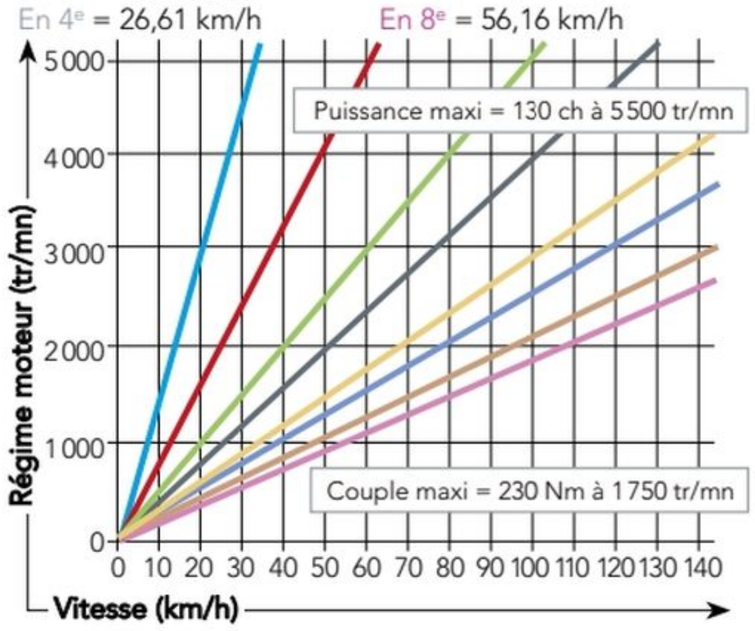
Transmission	
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	automatique/8

➜ Diagramme des vitesses

De même, la boîte EAT8, traditionnelle boîte automatique avec convertisseur, est désormais elle aussi une "vieille" et bonne copine du 1.2. Assez réactive, elle le seconde bien, en privilégiant toutefois plus le confort de conduite que les performances. Son étagement un peu long sur les derniers rapports permet de ne pas faire grimper la consommation.

Vitesse à 1000 tr/mn

En 1re = 7,71 km/h
En 2e = 13,16 km/h
En 3e = 20,06 km/h
En 4e = 26,61 km/h
En 5e = 34,78 km/h
En 6e = 39,11 km/h
En 7e = 48,39 km/h
En 8e = 56,16 km/h



Châssis	
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diam. braquage	11,4 m
Suspensions AV	Type McPherson ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspensions AR	essieu semi-rigide, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins AV/AR	Disques ventilés/disques
Pneumatiques	195/60 HR 18
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions/poids	
L/l/h/empattement	4,36/1,80/1,53/2,67 m
Poids/tractable freiné	1338/1200 kg

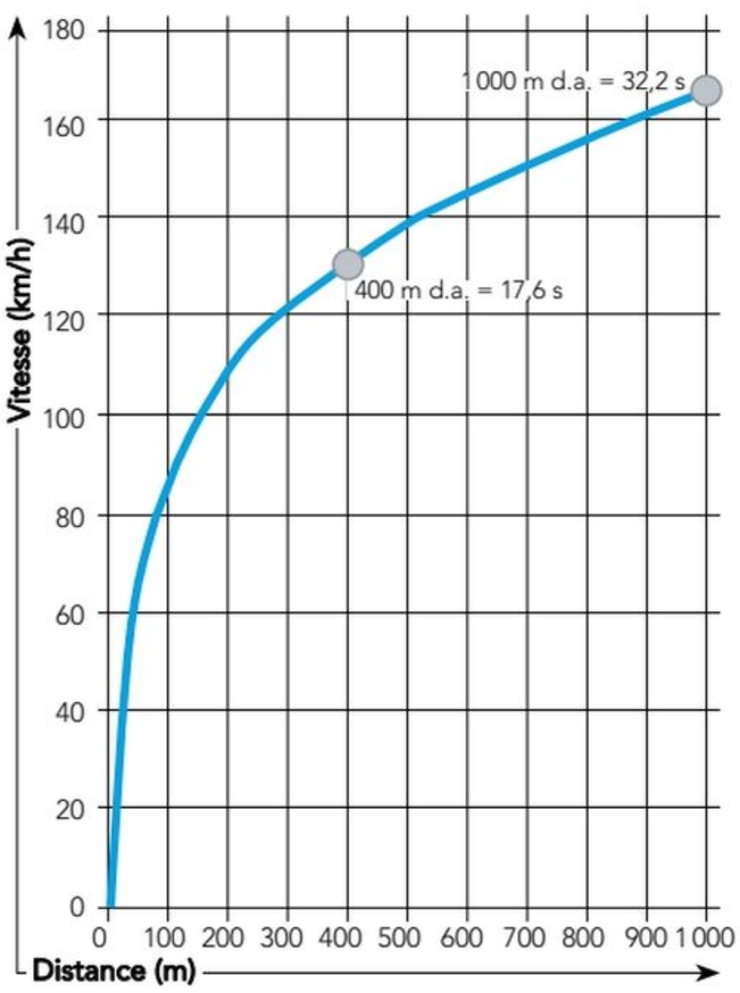
LA CONDUITE

La C4 est une bonne compagne de voyage, mais elle ne procure guère le grand frisson. Elle s'illustre surtout par son confort, et certains conducteurs apprécieront sa position hybride entre berline et SUV. Mais son comportement un peu pataud et ses performances moyennes rendent sa conduite ennuyeuse. S'ajoutent quelques travers agaçants, comme sa mauvaise rétrovision.

Performances	
1000 m d.a.	32,2 s
400 m d.a.	17,6 s
0 à 100 km/h	10,4 s
Vitesse maxi	193 km/h

➜ Courbe d'accélération

Dans l'absolu, les performances réalisées sont tout à fait correctes et suffisantes ; elles se situent même plutôt dans la moyenne haute de la catégorie. Mais le manque de dynamisme de la voiture les masque.



Reprises	
90 à 130 km/h en Drive	9,6 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	13,4 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	431 m

Freinage	
Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	65 m

➜ Tests sécurité AJ

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Le manque d'agilité n'est pas un atout lorsqu'il s'agit d'effectuer un brusque changement d'appui. À faible allure, la C4 s'en sort avec les honneurs. Elle échoue à l'exercice à partir de 60 km/h, mais n'est pas la seule. Plutôt efficace jusqu'à 40 km/h, le freinage allonge un peu trop ses distances d'arrêt au-delà. L'auto, fort sensible au roulis, pique du nez.

VERDICT



YANN LEFEBVRE

LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Rien à reprocher à la C4 sur cet exercice : elle décroche à 51 km/h, comme les Golf, Captur, 2008 et bien d'autres. Dans un premier temps, son train avant sous-vire plutôt progressivement, alors que l'arrière imprime un léger survirage au lever de pied.

VERDICT



YANN LEFEBVRE

ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 et 120 km/h. Forcément, la vitesse fait ressortir les travers. Même sur le sec, la C4 a besoin de son ESP dès 90 km/h pour se remettre en ligne et valider le test. Légère au début, l'intervention s'accentue nettement à partir de 110 km/h. Et encore, malgré celle-ci, la C4 échoue à cette vitesse. Elle se laisse emporter par le roulis et vient toucher les cônes lors de la tentative de remise en ligne, avant de finir par survirer.

VERDICT

FACE À LA CONCURRENCE

		Renault Mégane 1.3 TCe 140 ch EDC7 Intens	Ford Focus 1.0 EcoBoost 125 ch BVA8 Titanium
Puissance maxi (ch à tr/mn)	Technique	140 à 5000	125 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)		240 à 1600	200 à 1400
Type moteur		4 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence
L/l/h/empattement (m)		4,36/1,81/1,45/2,67	4,38/1,83/1,48/2,70
0 à 100 km/h (s)	Conduite	9,4	11,8
Vitesse maxi (km/h)		203	183
90 à 130 km/h en Drive (s)		8,8	12,2
Prix/bonus-malus (€)	Budget	31000 €/0 à 50 € (130-133 g/km CO_2)	28600 €/150 € (137 g/km CO_2)
Conso moyenne (l/100 km)		6,9	8,1
Le verdict de *L'Auto-Journal*		★★★★☆	★★★½☆

ARNAUD SAUNIER



C. HUNSICKER/ACE TEAM



La catégorie des compactes compte pléthore de rivales. Ajoutez les SUV – puisque la C4 brouille les pistes – et c'est à donner le tournis. La Renault Mégane, récemment restylée, reste une valeur sûre, grâce à sa douceur de conduite, son confort et son remarquable équilibre routier. Mais elle est assez chère. La Ford Focus s'illustre par son comportement routier plus enjoué. Mais elle est moins performante et, surtout, nettement plus gourmande que les françaises.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

EN CHIFFRES

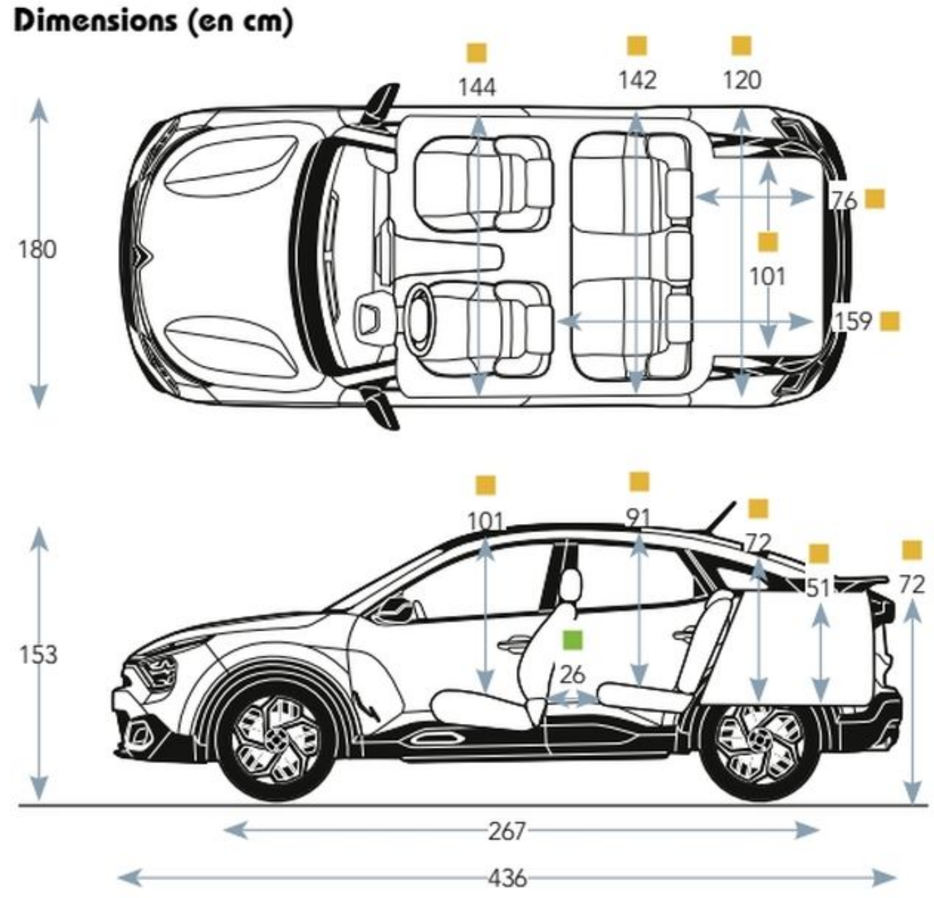
MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

LA VIE À BORD

Derrière son look décalé, et même si les écrans numériques s'invitent à bord, la C4 affiche une présentation intérieure assez classique. Dans l'ensemble, l'ergonomie est logique, même si le petit bouton qui remplace le sélecteur de vitesses n'est pas toujours très réactif. Elle souffle aussi le chaud et le froid en ce qui concerne la qualité des matériaux, pas très homogène. Sans surprise, sa ligne arrière ne plaide pas en faveur de l'habitabilité. Si les passagers ne manquent pas trop de place pour leurs jambes, la garde au toit n'est pas faite pour les grands. Quant au volume du coffre, il est quelconque.

Coffre		
Volume	■	380 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	38,1/64,6/67,5 dB

Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS TOM SAM YOU

➜ Test éclairage AJ

Type de projecteurs	LED
Puissance codes (à 25 m)/ phares (à 80 m)	110/29 lux



FLORIAN GROUT

Waouh, quel regard perçant ! Les projecteurs 100 % LED de la C4 (y compris les antibrouillards), de série dès le 2e niveau de finition (Feel), sont particulièrement efficaces selon nos relevés. Et s'il faut attendre la livrée Shine pour disposer de la commutation automatique codes/phares, l'éclairage statique en intersection des antibrouillards, de série dès Feel, est une aide bienvenue lors de la conduite de nuit.
VERDICT ■

➜ Test climatisation AJ

Ce que l'on attend d'une climatisation, c'est entrer une température souhaitée et ne plus y toucher ! Perdu, surtout quand le delta de température entre extérieur et intérieur est élevé. Il nous est souvent arrivé d'avoir trop chaud ou trop froid à bord. C'est sans doute pour nous faire remarquer que la C4 a eu la bonne idée de conserver des commandes manuelles classiques pour éviter de devoir passer par l'écran tactile.
VERDICT ■

LE BUDGET

Si la C4 a pris de la hauteur, elle ne prend pas de haut ses acheteurs. Au contraire ! Si elle a une qualité, c'est celle de rester relativement abordable. Certes, elle n'est pas donnée, mais elle propose un rapport prix-équipements plus avantageux que celui de ses rivales françaises. En finition Shine, elle comprend tout le confort moderne, et même plus. Elle impose toutefois des suppléments pour le chargeur de smartphone par induction ou la conduite semi-autonome de niveau 2, mais cela demeure raisonnable.

Prix	■	**29 300 €**
Bonus/malus (CO_2)	■	0 € (130-132 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		31 000 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Avec options et bonus/malus inclus.

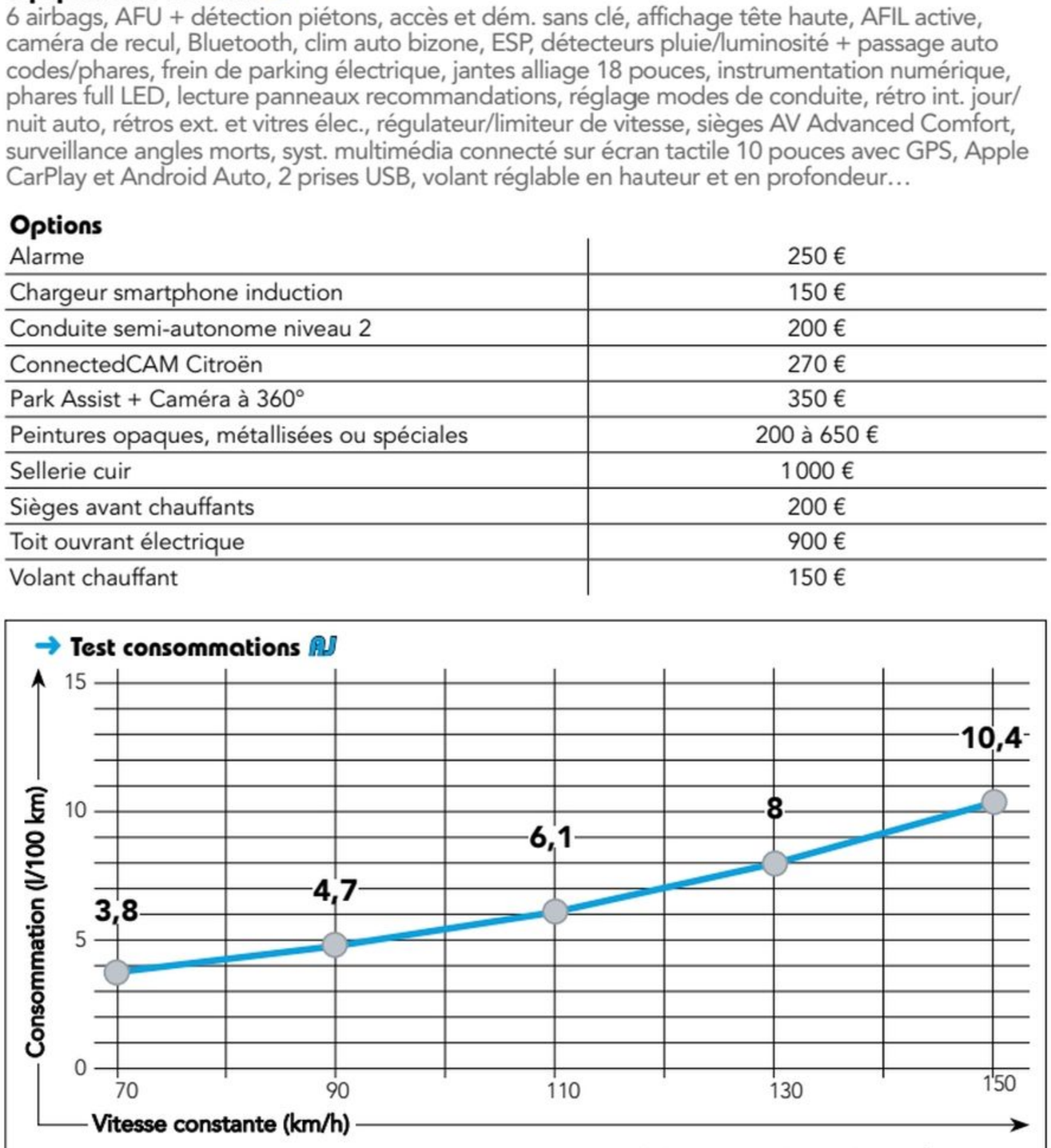
Équipements de série ■

6 airbags, AFU + détection piétons, accès et dém. sans clé, affichage tête haute, AFIL active, caméra de recul, Bluetooth, clim auto bizone, ESP, détecteurs pluie/luminosité + passage auto codes/phares, frein de parking électrique, jantes alliage 18 pouces, instrumentation numérique, phares full LED, lecture panneaux recommandations, réglage modes de conduite, rétro int. jour/nuit auto, rétros ext. et vitres élec., régulateur/limiteur de vitesse, sièges AV Advanced Comfort, surveillance angles morts, syst. multimédia connecté sur écran tactile 10 pouces avec GPS, Apple CarPlay et Android Auto, 2 prises USB, volant réglable en hauteur et en profondeur…

Options

Alarme	250 €
Chargeur smartphone induction	150 €
Conduite semi-autonome niveau 2	200 €
ConnectedCAM Citroën	270 €
Park Assist + Caméra à 360°	350 €
Peintures opaques, métallisées ou spéciales	200 à 650 €
Sellerie cuir	1 000 €
Sièges avant chauffants	200 €
Toit ouvrant électrique	900 €
Volant chauffant	150 €

➜ Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km)	■	6,8
Autoroute (l/100 km)	■	6,1
Ville (l/100 km)	■	7,6
Route (l/100 km)	■	6,6
Autonomie (km)	■	735
Capacité réservoir (l)	■	50

La C4 nous a réservé une bonne surprise : plus elle roule, moins elle consomme. Avec plus de kilomètres au compteur, nous avons noté une baisse de 0,3 l/100 km à 0,7 l/100 km. Ce qui en fait l'une des plus économiques de sa classe. Hélas, ses rivales hybrides simples sont encore plus économiques.

LA GAMME

Moteurs/Prix (en €)

	CV	Live	Feel	Feel Pack	Shine	Shine Pack
1.2 PureTech 100 ch BVM6	5	20 900 €	23 400 €	_	_	_
1.2 PureTech 130 ch BVM6	7	_	24 900 €	26 400 €	27 300 €	_
1.2 PureTech 130 ch EAT8 (1)	7	_	26 900 €	28 400 €	**29 300 €**	30 500 €
1.2 PureTech 155 ch EAT8 (2)	8	_	_	_	30 550 €	31 750 €
BlueHDi 110 ch BVM6	6	23 200 €	25 700 €	27 200 €	28 100 €	_
BlueHDi 130 ch EAT8	7	_	28 700 €	30 200 €	31 100 €	32 300 €
Ë-C4 136 ch - batterie 50 kWh (3)	4	_	35 600 €	36 700 €	37 600 €	38 800 €

(1) Malus : 0 - 75 € (130 - 134 g/km CO_2). (2) Malus : 50 - 150 € (133 - 137 g/km CO_2). (3) Bonus : 6 000 €.

Note EuroNCAP	**4 étoiles**	**Pays de fabrication**	**Espagne**

TOUJOURS LA BONNE AF

Pour rester l'un des SUV préférés des Français, le Duster s'offre un coup de jeune. Loin de faire la révolution, il continue d'utiliser un châssis de plus de 20 ans et se contente de peaufiner les détails. Mais la recette est éprouvée.

Par **Mélina Priam** Photos **Thomas Antoine/Ace Team**

FAIRE

Nombreux sont ceux qui en oublieraient presque que c'est une Dacia. Comprenez : une voiture *low cost*, avec cette pointe un tantinet péjorative qui va de pair avec l'anglicisme. Ou ils n'y prêtent pas attention. En quinze ans, le Duster est le premier des modèles de la marque roumaine à être parvenu, dès son lancement, à se débarrasser de cette étiquette encombrante. Sans doute parce que c'est un SUV. Le genre à la mode fait tourner les têtes et beaucoup le voient avec les yeux de l'amour. Ils le préfèrent souvent à la meilleure et à la plus moderne des citadines. Il faut dire que, pour le même prix, c'est tentant d'avoir une voiture plus grosse, plus spacieuse, plus polyvalente et, surtout, plus en vogue. Résultat : le Duster est une star. Une star chez Dacia, même si la Sandero le devance dans les ventes. Une star chez les SUV, même si le 3008 reste indétrônable dans le cœur des Français. Et une star, il faut la bichonner, faire en sorte qu'elle conserve son attractivité intacte. Mission accomplie ! Avec son regard rafraîchi, ses phares et clignotants désormais à LED – une "exclu", rien que pour lui chez Dacia – et sa calandre millésime 2021, il n'a pas la gueule d'un SUV au rabais ou sur le retour. Au volant, il ne faut toutefois pas s'emballer trop vite. Il ne faut pas perdre de vue que, contrairement à la nouvelle Sandero qui repose sur la même base technique que la dernière Clio, le Duster utilise, lui, le châssis de feu la Clio… 2, lancée en… 1998 ! Cela commence à dater ! C'est le prix d'un… prix serré. Et ceux qui roulent encore en Clio de cette époque témoigneront que ce n'est pas une mauvaise auto. C'est vrai ! Mais à sa création, l'idée du Duster n'était pas née.

AVEC SON REGARD RAFRAÎCHI, SES PHARES À LED ET SA CALANDRE MILLÉSIME 2021, IL N'A PAS LA GUEULE D'UN SUV AU RABAIS •••

Au volant, le conducteur n'est pas puni, mais ce n'est pas non plus le Graal de la précision de conduite ni de l'agrément. La direction privilégie l'assistance en manœuvre plutôt que la justesse en action, même si passé ➔





L'avis de Mélina Priam

Ce n'est pas le grand frisson, mais difficile de rester insensible à son bon sens, à sa simplicité et… à son tarif !

70% Quotient Émotionnel

Le nouvel écran tactile *(voir détail p. 73)* donne un bon coup de jeune à la présentation. Celle-ci reste néanmoins d'une grande simplicité : les matériaux durs et l'assemblage rustique sont toujours la marque de fabrique "maison".

	Essentiel	Confort	Prestige
Eco-G 100 ch BVM 4x2	14490 €	16850 €	18100 €
1.3 TCe 130 ch BVM 4x2		18850 €	20100 €
1.3 TCe 150 ch EDC 4x2		21150 €	22400 €
1.5 dCi 115 ch BVM 4x2	16990 €	19350 €	20600 €
1.5 dCi 115 ch BVM 4x4	19290 €	21650 €	22900 €

GAMME SIMPLE ET EFFICACE

Pour un constructeur, moins il y a de versions à produire, moins il y a d'options, plus c'est économique. Les constructeurs asiatiques l'ont compris depuis longtemps. Normal que Dacia fasse de même. Malgré l'entrée en scène de la boîte EDC et le maintien d'une version 4x4, la nouvelle gamme comprend moins de combinaisons moteur/boîte/transmission (5 au lieu de 9), moins de finitions (3 contre 4) et moins d'options (11 contre 18). Dacia laisse le choix entre 13 Duster contre 26 précédemment. La disparition de la version Access fait certes grimper le premier prix (14490 € contre 12490 € auparavant), mais à version comparable, il est moins cher : 14490 € contre 15500 € pour l'ECO-G 100 ch Essentiel. En plus, Dacia lance une offre Up&Go – un pack d'options –, uniquement disponible sur les versions ECO-G et dCi 4x2 Prestige, qui comprend la carte mains libres, la caméra multivue et la roue de secours sur le dCi, moyennant 300 et 500 €.

Le look rafraîchi ne change pas les proportions du Duster : avec ses 4,35 m de long, il passe soit pour un grand SUV urbain, soit pour un petit compact.





❶ Le Duster n'est pas étriqué dans l'absolu, mais son gabarit entre SUV citadin et SUV compact fait qu'il est inévitablement moins accueillant qu'un Renault Kadjar ou qu'un Peugeot 3008.
❷ Il a l'esprit pratique : son coffre est très correct et ses formes régulières facilitent le chargement. Seul écueil : un seuil haut perché (78 cm).





JEAN-BRICE LEMAL

COLLECTOR

Si elle restreint sa gamme à l'instar d'autres marques, Dacia multiplie les séries spéciales, qui séduisent les fans du Duster. Le cru 2021 aura donc droit à la sienne début 2022, baptisée "Extrême". Elle se distinguera par des inserts décoratifs orange sur la grille de calandre, les coques de rétroviseurs, les barres de toit et le hayon, et par une sellerie exclusive. Positionnée haut de gamme, cette livrée bénéficiera des mêmes équipements que "Prestige".

PLUS
Rapport prix-équipements imbattable
Ensemble moteur-boîte plaisant
Confort de roulage

—

MOINS
Sensible au roulis
Quelques défauts de finition
Gamme plus restreinte

Sous cet angle, il faut un œil avisé pour noter le nouveau becquet et la signature lumineuse en Y des feux arrière.

LE RETOUR DE LA BOÎTE EDC SUR LE TCE 150 CH APPORTE UN CONFORT DE CONDUITE QUI VA COMME UN GANT AU DUSTER •••

70 km, elle se raffermit un peu plus désormais. De toute façon, personne ne demande à un Duster d'avoir le tranchant d'une Ferrari. Haut perché, plutôt correctement suspendu, mais avec un penchant (c'est le cas de le dire) marqué pour la souplesse, il soigne davantage le confort, au risque de tanguer et de s'affaisser dans les virages. Même entraîné par le moteur le plus puissant de la gamme (le TCe de 150 ch), le Duster privilégie la douceur et la facilité de conduite. Au point de se demander s'il est bien utile d'emmener pareille cavalerie. Tant qu'à jouer la carte du prix, et puisque reposer sur une plate-forme du siècle dernier a l'atout de la légèreté, le TCe 130 ch – voire l'ECO-G de 100 ch que nous avons aussi essayé et qui n'est pas ridicule du tout – peut-il suffire ? Oui, mais voilà, le TCe 150 ch avance l'argument de sa boîte à double embrayage EDC 6 qui, après une éclipse, revient au menu. Un retour qui rime là encore avec confort et prise en main facile. En revanche, ne cherchez pas les palettes au volant, le Duster s'en passe fort bien. Tout cela est cohérent, faute de susciter la passion. Bref, si le SUV Dacia montre vite ses limites et fait crisser ses pneus au moindre excès d'optimisme du conducteur, s'il n'affiche pas l'équilibre routier ni ne distille l'agrément d'un Renault Captur ou d'un Peugeot 2008, il fait le job, et bien, en plus !

Quelles que soient les critiques, il ne présente aucun défaut rédhibitoire. Petit bémol, certes, en sécurité passive : 3 étoiles seulement au test de l'EuroNCAP, mais cette note s'explique surtout aujourd'hui par l'absence de dispositifs tels que la détection des piétons et le freinage automatique d'urgence. Oui, le Duster impose de savoir conduire et d'être attentif. Mais il a une immense qualité : son prix ! Même dans sa définition presque la plus chère ici à l'essai, il reste le champion du rapport prix/puissance/prestations. Pensez donc : un Renault Captur TCe 140 ch EDC Intens est 5 950 € plus cher. C'est sans appel. Dès lors, même un petit malus est pardonné. D'autant qu'à l'usage, le Duster ne consomme pas plus qu'un autre. Lors de notre test, l'ordinateur affichait moins de 7 l/100 km pour 6,2 l annoncés par Renault. À vérifier mais, a priori, pas de quoi crier au loup. Évidemment, dans ces conditions, c'est la simplicité, la rationalité et l'efficacité qui priment à bord aussi. Pas de chichis, des plastiques durs, quelques vis apparentes, des liseuses qui s'allument avec des boutons, des compteurs à l'ancienne, mais tout est lisible et fonctionnel. De quoi se plaint-on ? Les vitres sont électriques, le volant est ajustable dans les deux sens, la climatisation est automatique, et le conducteur a même droit à un petit soutien lombaire. Cela n'interdit pas le bon sens, un confort peaufiné avec l'arrivée d'un accoudoir coulissant entre les sièges avant ou de nouveaux appuie-tête *(voir encadré ci-contre)* et même des équipements au goût du jour. Le Duster se met à la page. Il hérite de l'écran tactile 8 pouces et du système multimédia de la Sandero, qui intègre un GPS et, surtout, la compatibilité Android Auto ou Apple CarPlay, qui permet d'avoir accès à certaines applications de son smartphone sur ledit écran. Que demander de plus ? De la place ? Il y en a, moins que dans un SUV compact, mais plus que dans un urbain, le Duster ayant fait le choix (malin) depuis le début d'un gabarit entre ces deux catégories. Décidément, il a tout compris ! ■

QUOI DE NEUF?

Le Dacia Duster change peu, mais quand il change, c'est toujours dans un souci pratique ou de confort.



Le Duster hérite du système multimédia plus performant de la Sandero, commandé via un écran tactile de 8 pouces. Sur Prestige, le GPS est de série, mais il faut ajouter 100 € pour la cartographie Europe : assez mesquin!



Astuce pas bête qui améliore également le confort : l'accoudoir central coulisse sur 7 cm. Il cache un rangement et 2 prises USB supplémentaires pour les passagers arrière.



Enfin! Le Duster a de nouveau droit à la boîte robotisée à double embrayage du groupe Renault. Même s'il se contente de la version six rapports, c'est déjà un plus pour le confort de conduite, notamment en ville.



Le Duster n'est pas dénué d'aides à la conduite, comme le prouve l'avertisseur d'angles morts, de série sur Prestige.



Toutes les commandes du régulateur de vitesse sont désormais regroupées sur la branche gauche du volant. De plus, elles sont rétroéclairées la nuit.



Cela peut passer inaperçu, mais les nouveaux appuie-tête "virgule" améliorent, eux aussi, le confort à bord du nouveau Duster.



Faute de caméra à 360°, car trop onéreuse, le Duster propose un ensemble de caméras avant, arrière et latérales, dont la vue s'affiche sur l'écran. Pratique en situation 4x4 ou simplement en ville pour se garer.

DACIA DUSTER
1.3 TCe 150 ch EDC 6 4x2 Prestige

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	150 ch à 5250 tr/mn
Couple maxi	■	250 Nm à 1700 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale		1332 cm³/8 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		robotisée dble emb./6
Châssis		
Diamètre de braquage (1)	■	11,1 m
Pneumatiques		215/60 R 17

(1) Nos mesures avant restylage. Données inchangées.

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,35/1,81/1,70 (2)/2,68 m
Poids/tractable freiné	1263/1500 kg

(2) Avec barres de toit.

Performances		
0 à 100 km/h	■	9,7 s
Vitesse maxi	■	199 km/h
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	140/142 cm
Volume de coffre	■	479 dm³

LE BUDGET

Prix	■	22400 €
Malus écologique (CO_2)	■	230 € (141 g/km)
Prix du modèle essayé (3)		23750 €
Garantie	■	3 ans, 150000 km

(3) Options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, antibrouillards, caméra de recul, Bluetooth, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes 17 pouces, régul. vitesse, surveillance angles morts, système multimédia avec écran tactile 8 pouces/GPS/prises USB/Apple CarPlay et Android Auto…

Options
Caméra multivue (300 €), carte mains libres (250 €), cartographie Europe (100 €), peint. métal. (500 €), roue de secours (200 €), sièges avant chauffants (200 €).

Consommations		
Mixte	■	6,2 l/100 km
Réservoir	■	50 l

Note EuroNCAP	**3 étoiles**
Pays de fabrication	**Roumanie**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Toujours guidé par des impératifs financiers, le Duster, qui ne révolutionne rien, évolue à la marge. Mais dans le bon sens, vers toujours plus d'aspects pratiques et de confort, tout en se mettant à niveau en matière de technologies embarquées à la mode. Difficile de lui en demander davantage.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

HYUNDAI TUCSON PLUG-IN 265 ch HTRAC BVA 6 Executive
PEUGEOT 3008 HYBRID4 300 ch e-EAT8 GT Pack



LES BEAUX GOSSES BRANCHÉS

SUV et hybride rechargeable : une recette assurément gagnante en 2021 à laquelle le nouveau Tucson souscrit. Il provoque la star du genre, le 3008, sans complexe, voire avec un brin d'insolence.

Par **Cyril Biotteau** Photos **Adrien Cortesi**





Avec ses tons clairs chaleureux (mais peut-être plus salissants à l'usage), la planche de bord du Tucson contribue à donner une belle sensation d'espace.

Le Tucson cru 2021 disposait déjà de motorisations électrifiées, au minimum avec des systèmes de micro-hybridation, et au plus, "full hybrid", comprenez qui s'auto-recharge en roulant. Il ajoute une corde à son arc avec cette version hybride rechargeable forte de 265 ch. Ne manque plus qu'un Tucson 100 % électrique pour avoir la "totale". Mais cela n'arrivera pas puisque le rôle incombe à l'Ioniq 5. Pour étalonner ce Tucson Plug-in, rien de tel que de le confronter à la star du moment : le 3008. Lui aussi existe en hybride rechargeable avec deux niveaux de puissance : 225 et 300 ch. Pour ce match, nous avons retenu le plus puissant, non seulement parce que la cavalerie est plus proche de celle du Hyundai, mais aussi parce que c'est la version 4 roues motrices, la plus apte à affronter la transmission intégrale du coréen.

SUR LA ROUTE

Si le Tucson utilise une transmission intégrale "traditionnelle", avec un arbre de transmission qui envoie le couple aux roues arrière, celles du 3008 ne sont entraînées que par un moteur électrique. Vous pourriez alors penser que, batteries vides, le SUV Peugeot devient simple traction. Du tout ! En choisissant le mode de conduite 4x4 et si les accumulateurs sont vides, le moteur thermique sert alors de groupe électrogène pour le moteur électrique arrière. Dès lors, vous avez tout le temps 4 roues motrices, quitte à avoir





HYUNDAI TUCSON

❶ L'ensemble hybride du Tucson est associé à une boîte automatique à 6 rapports, commandée via des boutons, et un peu plus rapide que celle à 8 vitesses du 3008. Mais dans les deux cas, c'est la douceur qui prime. ❷ L'écran central du Tucson affiche le GPS en mode plein écran, ce qui n'est pas le cas dans le 3008, dont une partie de l'écran est toujours réservée aux réglages de la climatisation.

moins de puissance et à consommer davantage. Sur le Tucson, il suffit de passer en mode de conduite Snow, Mud ou Sand (neige, boue ou sable) pour disposer de 4 roues motrices permanentes. Sans cela, la transmission envoie le couple aux roues avant et en bascule une partie vers l'arrière en cas de perte d'adhérence.

Mais le Tucson est pénalisé par son couple moins généreux, 350 Nm au cumul, contre 520 pour son rival.

Un déficit de 170 Nm qui, ajouté à celui de 35 ch en puissance, explique le gros écart en termes de performances. Le 3008 colle deux bonnes secondes à son rival aussi bien au ➔



La recette est désormais célèbre : un petit volant, des compteurs numériques à regarder par-dessus, des touches dites “piano”, et voilà l’i-Cockpit de Peugeot.



❶



❷

PEUGEOT 3008
❶ L’écran central avec l’affichage du GPS est plus petit et, en plus, le système est moins performant que celui du Tucson. ❷ Les fameuses touches “piano” offrent un accès direct à certaines fonctions, mais il faut ensuite repasser par l’écran.

PLUS PUISSANT ET, SURTOUT, FORT D’UN COUPLE SUPÉRIEUR, LE 3008 DOMINE LARGEMENT LE TUCSON EN TERMES DE PERFORMANCES •••



0 à 100 km/h qu'au kilomètre départ arrêté et affiche des performances de GTi. Le Tucson paraît bien à la peine même si, avec moins de 29 s au kilomètre départ arrêté, il fait bonne figure dans l'absolu. Par ailleurs, malgré des chiffres flatteurs, le 3008 n'est pas un grand sportif pour autant. La faute à un poids de plus de 1,9 tonne, qui se fait sentir rapidement si vous le bousculez. Il se révèle alors quelque peu sujet aux prises de roulis. Pas mieux du côté du coréen, aussi lourd et encore moins agile, le 3008 restant plus incisif. Celui-ci s'avère également mieux amorti et suspendu, assurant un confort plus prévenant, en dépit des roues de 19 pouces de la finition GT Pack. Le Tucson chausse aussi grand et filtre moins bien les irrégularités. Mais notez que, contrairement au 3008, il peut recevoir une suspension pilotée, qui améliore sans doute la situation. Net avantage, donc, au 3008 sur la route. Dommage toutefois qu'en électrique, il ne dispose que de deux niveaux de récupération d'énergie au lever de pied, avec les positions D et B sur le levier de vitesses. C'est peu, mais c'est toujours mieux que le Tucson, qui ne profite d'aucun réglage en la matière. Dans les menus consacrés au fonctionnement





HYUNDAI TUCSON

❶ Le Tucson se montre nettement plus accueillant avec ses passagers arrière. Il leur ménage 7 cm de plus pour installer leurs jambes : c'est énorme! ❷ Avec 495 dm³, c'est l'un des coffres les plus vastes de la catégorie des SUV compacts hybrides rechargeables, qui doivent, hélas, faire quelques concessions pour embarquer leur batterie.

HYUNDAI TUCSON

PLUS

Autonomie électrique
Rapport prix-équipements
Espace intérieur

MOINS

Comportement quelconque
Confort moyen







PEUGEOT 3008
❶ Les passagers arrière ont moins de place dans le 3008 et ne bénéficient pas de leur propre réglage de climatisation, mais dans les deux cas, l'absence de tunnel central est appréciable.
❷ Le coffre du 3008 propose à peine plus de 400 dm³, soit quasiment 140 dm³ de moins que celui de ses homologues thermiques.

de son système hybride, le 3008 offre également la possibilité de recharger en roulant. Même si cela ne constitue clairement pas une bonne solution aux chapitres efficience et consommation, cela peut dépanner si vous arrivez dans une zone "hostile" aux moteurs thermiques. Aucun mode de ce type sur le Tucson, du moins pas officiellement. Mais si vous passez en mode Sport via le bouton Drive/Terrain et en automatique via le bouton EV/HEV, et qu'en prime, vous conduisez doucement, surprise : la batterie se recharge. Explication : en Sport, le moteur thermique tourne quasi en permanence et, si vous menez l'engin délicatement et en souplesse, les batteries sont peu sollicitées et le moteur les recharge alors. Étonnant !

VIE À BORD

À bord, deux salles, deux ambiances ! Nous ne présentons plus le poste de conduite du 3008 avec son fameux i-Cockpit inspiré du monde de l'aviation, qui plaît beaucoup. Ou pas, d'ailleurs, l'impression de confinement ne convenant pas forcément à tout le monde. En face, au contraire, le Tucson distille une agréable sensation d'espace à laquelle s'ajoute, ici, une ➛

PEUGEOT 3008

PLUS
Performances
Compromis châssis
Agrément de conduite

MOINS
Prix élevé
Autonomie électrique juste
Habitabilité

Bien que reposant sur un empattement identique, le Tucson se révèle plus spacieux que le 3008. Mais son piètre diamètre de braquage le rend moins maniable en ville.

L'avis de Cyril Biotteau

Une “gueule” digne d’un concept-car et un intérieur spacieux, mais à conduire face à un 3008, il n’y a pas photo…

50% *Quotient Émotionnel*



CE N’EST PAS QU’IL SOIT VRAIMENT CADEAU, MAIS LE TUCSON EST BIEN MOINS CHER ET, SURTOUT, MIEUX ÉQUIPÉ QUE LE 3008 •••

atmosphère chaleureuse grâce aux tons clairs des divers revêtements et de la sellerie. Les goûts et les couleurs ne se discutent pas…

La partie est également serrée en ce qui concerne la qualité perçue, d’un bon niveau de part et d’autre.

D’un côté, un 3008 bénéficiant de matériaux un peu plus flatteurs mais aux assemblages moins soignés ; de l’autre… l’inverse. Signe des temps, chacun hérite d’un combiné d’instrumentation numérique personnalisable, celui du français laissant plus de liberté. Nos deux adversaires reçoivent aussi un écran central tactile de taille comparable (10 pouces chez Peugeot, 10,25 pouces chez Hyundai). Attention quand même : l’écran du 3008 n’exploite pas toute sa diagonale pour afficher les menus et utilise les parties latérales pour les commandes de climatisation ou d’autres menus. Celui du Tucson profite, lui, de toute la largeur disponible pour déployer notamment la carte du GPS, son écran paraissant ainsi beaucoup plus grand. Le Hyundai propose, par ailleurs, nombre d’équipements technologiques plus intéressants. Parmi ses particularités, certaines peuvent s’apparenter à des gadgets, tels les bruits d’ambiance “terrasse de café”, “jour de pluie” ou “au coin du feu”, mais d’autres constituent au contraire de bonnes idées, comme la visualisation des angles morts dans le combiné d’instrumentation chaque fois que le conducteur actionne le clignotant. Le Tucson prend aussi l’avantage en habitabilité. La sensation d’espace ressentie à l’avant se confirme à l’arrière avec davantage de place pour les passagers, qui disposent de 7 cm supplémentaires pour leurs jambes : énorme ! En plus, dans notre modèle haut de gamme, ils profitent d’assises chauffantes et de réglages de climatisation séparés, raffinements absents dans le 3008. Même combat pour les bagages avec presque 100 dm³ de différence en faveur du coréen.

BUDGET

Ce chapitre tourne clairement à l’avantage du Hyundai, tant à l’achat qu’à l’usage. En effet, l’écart atteint 5 700 € en défaveur du 3008 qui, en outre, se révèle moins bien équipé. Il impose de recourir aux options pour le toit vitré panoramique ou la sellerie cuir, de série sur le Tucson. De plus, ce dernier s’affiche juste au-dessus de la barre des 50 000 €, seuil limite pour le bonus de 1 000 €. Autrement dit, après négociation avec



Victoire pour le Tucson, qui brille notamment par une belle autonomie en électrique.

L'avis de Cyril Biotteau

J'aime toujours autant son "cockpit" et son toucher de route, même dans cette version PHEV plus lourde.

70% *Quotient Émotionnel*



En action, le 3008 est indiscutablement plus plaisant à mener, mais il le fait payer également en consommation.

le vendeur, il sera facile d'obtenir une petite ristourne, ce qui ne sera pas le cas avec le 3008… Pour enfoncer le clou, le Tucson est l'un des rares hybrides rechargeables de notre base à vraiment assurer une autonomie de plus de 50 km en 100 % électrique. Il parcourt 11 km de plus que son rival sans consommer une goutte d'essence : c'est beaucoup ! Et quand les batteries se vident, il se montre plus sobre, se faisant ainsi pardonner en quelque sorte ses performances moindres. ■

VERDICTS

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



HYUNDAI TUCSON Plug-in 265 ch HTRAC BVA 6 Executive
PEUGEOT 3008 Hybrid4 300 CH E-EAT8 GT PACK
EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

	Hyundai Tucson	Peugeot 3008
Moteur/Transmission		
Puissance cumulée	265 ch (1)	300 ch (3)
Couple maxi	265 Nm à 1500 tr/mn + 304 Nm (élec.) (2)	300 Nm à 3000 tr/mn + 320 Nm (élec. AV) + 166 Nm (élec. AR) (4)
Type	4 cyl. en ligne, turbo-ess. + élec.	4 cyl. en ligne, urbo-ess. + 2 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm³/10 CV	1598 cm³/11 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/6	automatique/8
Batterie/capacité	lithium-ion polymère/13,8 kWh	lithium-ion/13,2 kWh

(1) Puissance maxi : 180 ch à 5500 tr/mn (thermique) + 91 ch (électrique). (2) Couple cumulé : 350 Nm.
(3) Puissance maxi : 200 ch à 6000 tr/mn (therm.) + 2 élec. de 110 ch (AV) et 113 ch (AR). (4) Couple cumulé : 520 Nm.

Châssis		
Diamètre de braquage	11,5 m	10,9 m
Pneumatiques	235/50 R 19	205/55 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,5/1,87/1,65/2,68 m	4,45/1,84/1,62/2,68 m
Poids/tractable freiné	1903/1350 kg	1911/1230 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h (5)	28,9 (28,9)/8,2 (8,2) s	26,6 (26,9)/6 (6,4) s
90 à 130 km/h en Drive (5)	6,6 (6,6) s	5,2 (5,4) s
Vitesse maxi (électrique)	212 (135) km/h	235 (6) (139) km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/64 m	10/31/65 m

(5) Entre parenthèses, batteries vides. (6) Donnée constructeur.

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	31 cm	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	151/148 cm	149/148 cm
Volume de coffre	495 dm³	408 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	45,3/64,5/68,4 dB	48,8/63,4/66 dB

LE BUDGET

Prix	**50100 €**	**55800 €**
Bonus écologique (CO_2)	0 € (31 g/km)	0 € (31 g/km)
Prix du modèle essayé (7)	50750 €	57930 €
Garantie	5 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(7) Malus et options inclus.

Équipements communs
6 airbags (7 sur le Tucson), accès/démarrage sans clé, caméra 360°, clim auto (3 zones sur Tucson), conduite autonome niv. II, freinage auto d'urgence, hayon motorisé, jantes 19 pouces, phares AV 100 % LED, rétros rabattables élec., sièges AV chauffants élec., surveillance des angles morts, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Android Auto & Apple CarPlay/syst. audio haut de gamme.

Options
Hyundai Tucson : peinture métallisée (650 €), suspension pilotée (800 €).
Peugeot 3008 : chargeur embarqué 7,4 kW (300 €), chargeur induction (100 €), peinture métallisée (650 €), sellerie cuir (1600 €), toit panoramique (1200 €).

Consommations		
Moyenne batterie vide	7,4 l/100 km	8 l/100 km
Ville/route/autoroute batterie vide	7,6/6,8/7,7 l/100km	8,3/7,6/8,2 l/100 km
Autonomie (électrique)/réservoir	567 (51) km/42 l	537 (40) km/43 l
Temps charge prise dom./3,2 kW	13 h/2 h	10 h 30/4 h 20
Note EuroNCAP	**en cours**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**République tchèque**	**France**

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

HYUNDAI TUCSON

Le Tucson l'emporte largement sur la partie budget, à l'achat comme à l'usage, le 3008 tout aussi largement sur la route, en performances comme en confort ou en agrément. Tout se joue dans la vie à bord, avec deux ambiances différentes, mais un espace intérieur plus généreux pour le coréen qui lui permet de gagner. De peu, finalement…

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

CABRIOLET DE CROISIÈRE

Pas sportive pour un sou, la BMW 420i se montre aux petits soins avec ses passagers. L'arme idéale pour "cruiser" sur le littoral.

Par **Camille Pinet** Photos **Nicolas Soler**

L'avis de Camille Pinet



Le soleil, la mer et un cabriolet. La recette fonctionne toujours aussi bien, surtout avec ce niveau de réalisation.

70% *Quotient Émotionnel*

TOILE MAGIQUE

La Série 4 Cabriolet abandonne le toit rigide rétractable au profit d'une traditionnelle capote souple, qui réalise un sans-faute : lorsque celle-ci est fermée, l'insonorisation est équivalente à celle d'un coupé. Elle se plie ou se déploie en 18 s jusqu'à 50 km/h : pas besoin donc d'attendre le prochain feu rouge pour se protéger d'une averse.

RIGUEUR D'AIRAIN

Il est souvent reproché aux cabriolets de manquer de rigidité. Rien de cela avec la 420i. Aucun bruit parasite ni tremblement dans la direction ne se fait sentir. Bien sûr, ce modèle est plus lourd et moins agile que le coupé, mais son confort ouaté malgré les jantes de 19 pouces convient bien à sa philosophie.



UNE VÉRITABLE 4 PLACES

Bien sûr, le confort à l'arrière de la Série 4 Cabriolet n'est pas celui d'une limousine : les passagers sont assis droit comme des "i" et l'espace aux jambes est compté. Néanmoins, deux adultes peuvent envisager un voyage sans craindre une séance chez le kiné. La coffre propose un volume très correct.

SANS SAVEUR

Ce serait injuste de reprocher au moteur de la 420i Cabriolet son manque d'allant. Pour un 4 cylindres d'entrée de gamme, il réalise des performances plus que convenables, et son appétit peut encore être considéré comme raisonnable. Hélas, il manque totalement de caractère et de sonorité : l'agrément ne serait pas moindre avec un moteur électrique.

HAUT DE GAMME ASSUMÉ

Vendue plus de 60000 € malus compris, cette BMW 420i est une véritable voiture de luxe. L'équipement est heureusement en rapport et compte finalement assez peu d'options, toutes réunies en packs. Il est tout de même regrettable de devoir passer par l'un d'entre eux pour disposer de l'indispensable filet antiremous.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

BMW 420i CABRIOLET

184 ch M Sport

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	184 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	■	300 Nm à 1350 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne turbo-ess.
Cylindrée/Puissance fiscale		1998 cm³/10 CV
Transmission		aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports		automatique/8
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,5 m
Pneumatiques		225/40 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,77/1,85/1,38/2,85 m
Poids/tractable freiné		1545 kg/1600 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	■	30/8,6 s
90 à 130 km/h en Drive	■	8,1 s
Vitesse maxi	■	236 km/h (1)
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/33/66 m

(1) Donnée constructeur.

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	150/113 cm
Volume de coffre	■	312/395 dm³ (2)

(2) En fonction de l'ouverture de la capote.

Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	39,6/64,2/67,2 dB

LE BUDGET

Prix	■	**59600 €**
Malus écologique (CO_2)	■	260-1046 € (143-156 g/km)
Prix du modèle essayé (3)		69546 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(3) Options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, AFIL, Bluetooth, caméra de recul, clim' bizone, détec. pluie/luminosité, freinage auto. d'urgence, jantes alliage 18 pouces, sellerie cuir, syst. multimédia écran tactile 10,3 pouces/GPS/Android Auto & Apple CarPlay/USB et connectivité 3 ans, surveillance des angles morts…

Options

Conduite semi-autonome niv. 2 (2350 €), jantes 19 pouces (1000 €), pack Confort (1900 €), pack Innovation (3650 €), pack M (2950 €), peinture métallisée (1090 €), sellerie cuir étendu (2650 €).

Consommations		
Moyenne	■	7,7 l/100 km
Ville/route/autoroute	■	9,3/7,4/6,5 l/100 km
Autonomie/réservoir	■	766 km/59 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★½

Les cabriolets étant en voie de disparition, saluons la persévérance de BMW à en proposer un. La Série 4 réalise une prestation de très haut vol, mais il lui manque l'âme d'un 6 cylindres.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

Long co

Le Bentayga s'est offert un léger lifting et nous revient dans une version hybride rechargeable. Mais que vaut vraiment cet engin qui n'a pas peur de faire dans la démesure ?

Par **Vincent Desmonts** Photos **Florian Grout**

Tous nos remerciements à l'équipe de l'aérodrome de Bailleau-Armenonville (28) pour son accueil lors de notre séance photos.

urrier

La Commission européenne a annoncé la couleur : elle souhaite qu'en 2035 plus aucun véhicule thermique neuf ne soit vendu, pas même hybride. Toutes les marques devront s'y plier, y compris les plus élitistes ! Une reconversion que Bentley entend prendre à bras-le-corps. Pour prouver sa bonne volonté, la firme a doté sa vénérable usine de Crewe de panneaux solaires, d'un mur végétal et de moult ruches. Greenwashing ? Sûrement. Mais Bentley poursuit également des recherches sur les carburants renouvelables ("eFuels") et prépare son premier modèle 100 % électrique, prévu pour 2025. La marque rappelle aussi malicieusement qu'elle s'y connaît en matière durable, puisque 80 % des Bentley produites depuis 1919 seraient toujours sur les routes ! En attendant de basculer dans ce futur tout électrique, elle se penche sur le cas de son Bentayga Hybrid pour lui offrir un petit lifting. Sur le plan du style, ce n'est pas une révolution, la modification la plus évidente étant l'adoption de nouveaux feux arrière ovales et moins massifs. Le mastodonte Bentley ne fait pas grand-chose d'autre pour dissimuler son embonpoint, et il faudra naviguer avec circonspection dans les parkings souterrains pour faire passer sans bobos ses 5,12 m de long pour 2 m de large ! À bord, l'opulence règne : cuir et chrome sont omniprésents, la moquette épaisse régale les pieds délicats, les cendriers en métal sont lourds comme des lingots et les vastes places arrière invitent à la sieste. Les plus exigeants pourront même opter pour une configuration à quatre sièges, où la banquette arrière est remplacée par deux fauteuils indépendants, électriques et massants, séparés par console centrale. Une option facturée la bagatelle de 10 200 € ! Et ce n'est pas la seule. En dépit d'un tarif démarrant juste sous les 200 000 €, le Bentayga Hybrid impose de remettre la main au portefeuille pour bénéficier d'équipements aussi banals que le régulateur ➛



BONNE SURPRISE : LORS DE NOTRE GALOP D'ESSAI, NOUS AVONS RÉUSSI À "SURFER" EN SILENCE DURANT 43 KM… SOIT DAVANTAGE QUE LES 40 KM ANNONCÉS PAR BENTLEY ●●●

adaptatif avec fonction semi-autonome, l'affichage tête haute et la vision nocturne rassemblés dans un pack affiché à 7 776 €. Comment dit-on "mesquin" en anglais ? Puisque nous parlons des choses qui fâchent, si l'on retrouve avec plaisir les tirettes métalliques pour ouvrir ou fermer les buses d'aération, certains plastiques brillent un peu trop pour être honnêtes. À ce tarif, le client a le droit d'être exigeant ! Enfin, si la nouvelle instrumentation numérique est parfaitement au goût du jour, l'interface tactile revue manque de réactivité.

Ce cousin du Porsche Cayenne (et des Audi Q7, Lamborghini Urus et Volkswagen Touareg) reprend la motorisation de sa version E-Hybrid.

Le V6 3.0 turbo de 340 ch est associé à une boîte automatique ZF à 8 rapports intégrant un moteur électrique de 128 ch, l'ensemble délivrant une puissance cumulée de 449 ch. Avec une batterie de 17,3 kWh et un poids à vide spécifié à 2 570 kg (!), nous ne donnions pas cher de l'autonomie en mode tout électrique. Mauvaises langues que nous sommes ! Bonne surprise : lors de notre galop d'essai, nous avons réussi à "surfer" en silence durant 43 km… soit davantage que les 40 km annoncés par Bentley ! Mais le Bentayga est un petit tricheur et il a un truc : le moteur électrique montrant ses limites lorsqu'il s'agit de le hisser au sommet d'une côte, il se fait aider de temps en temps par le V6… qui se déclenche donc par intermittence dans ce mode où il est censé rester en sommeil ! En revanche, si le pire était à craindre en consommation une fois les batteries vides, nous avons été agréablement surpris aussi de ne relever qu'un peu plus de 11 l/100 km à l'ordinateur de bord. Une valeur certes élevée, mais pas choquante pour un tel engin, et qui n'impressionnera guère la clientèle de jet-setteurs à laquelle il se destine ! Celle-ci sera sans doute plus sensible aux 82 g/km de CO_2, qui permettent d'échapper au malus écologique de 30 000 €. L'optimisation fiscale, en général, elle connaît ! Cette clientèle appréciera aussi à n'en point douter la célérité du Bentayga Hybrid, qui vous projette de 0 à 100 km/h en 5,5 s avec une douceur étonnante. Le V6 démarre sans le moindre à-coup et la boîte égrène ses vitesses de façon imperceptible. Un regret ? La sonorité mécanique évoque plus celle d'un 6 cylindres… diesel. Pour rester dans le domaine acoustique, nous avons été déçus que le Bentayga n'isole pas mieux des bruits extérieurs, de roulement ou même en provenance des suspensions, et ce malgré ses vitres latérales feuilletées. Un Range Rover impressionne plus, avec son incroyable capacité à vous abriter du reste du monde. Le Bentayga n'offre pas non plus la sensation "tapis volant" dudit Range – quelques trépidations remontent ici dans l'habitacle –, mais il se montre en contrepartie plus efficace. Nous ne nous aventurerons pas à employer le terme "agile" pour qualifier le comportement routier de ce mastodonte, mais ses suspensions pilotées lui permettent de proposer un compromis convaincant, avec un roulis plutôt contenu, un bon équilibre et un sous-virage qui n'apparaît que dans les courbes les plus serrées. La transmission intégrale, ainsi que le freinage efficace et facile à doser, complètent un tableau empreint de sérénité. ■



La présentation est pour le moins opulente et les matériaux sont choisis avec soin. Toutefois, certains plastiques apparaissent un peu légers dans cet environnement très luxueux.

PLUS
Habitabilité et présentation
Performances et douceur
Comportement routier
Pas de malus !

MOINS
Gabarit
Insonorisation imparfaite
Quelques trépidations
Détails de finition



Le Bentayga Hybrid s'élance avec vivacité mais sans grande musicalité : son V6 essence sonne comme un V6… diesel !



❶ Espace aux jambes généreux, banquette moelleuse et dossiers largement inclinables : les places arrière invitent à la sieste !
❷ Au vu du gabarit, on sera déçu par le coffre de seulement 479 dm³. Un conseil : laissez l'encombrante roue de secours au garage, un kit anticrevaison est fourni. ❸ La nouvelle instrumentation numérique s'avère claire et lisible. ❹ Placée devant le sélecteur de la boîte automatique, cette molette permet de choisir les modes de conduite.







BENTLEY BENTAYGA
Hybrid 449 ch
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance cumulée	■	449 ch (1)
Couple maxi	■	450 Nm à 1 340 tr/mn + 250 Nm (élec.) (2)
Type		V6 turbo ess. + élec.
Cylindrée / puissance fiscale		2 995 cm³ / NC
Transmission		intégrale
Boîte / nombre de rapports		automatique / 8
Batterie / capacité	■	lithium-ion / 17,3 kWh

(1) Puissance maxi : 340 ch à 5 300 tr/mn (therm.) + 128 ch (élec.).
(2) Couple cumulé : 700 Nm.

Châssis		
Diamètre de braquage	■	12,4 m
Pneumatiques		285/45 R 21

Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		5,12 / 2 / 1,74 / 2,99 m
Poids / tractable freiné		2 570 kg / NC

Performances		
0 à 100 km/h	■	5,5 s
Vitesse maxi	■	254 km/h

Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	479 dm³

LE BUDGET

Prix	■	199 462 €
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (82 g/km)
Prix du modèle essayé (3)		246 418 €
Garantie	■	3 ans, km illimité (4)

(3) Malus et options inclus.
(4) Batteries : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série ■
ABS, accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR, alerte de trafic en MA, assistant créneau, assistant feux de route, caméra 360°, chargeur smartphone sans fil, clim auto 4 zones, ESP, freinage anticollision, hayon élec., jantes alliage 21 pouces, lect. panneaux, phares full LED matriciels, régulateur vit. + limiteur en descente, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV élec. à mémoire, surveillance angles morts, susp. pneum. pilotée, syst. multim. avec écran tactile 10,9 pouces/GPS/Apple CarPlay sans fil/Android Auto, toit ouvrant pano., vitres latérales feuilletées, volant chauffant électrique.

Options
Affichage tête haute + régulateur adaptatif, décoration fibre de carbone (3 708 €), pare-brise chauff. filtrant les infrarouges (492 €), pare-soleil AR élec. (2 046 €), sièges AR indép. séparés par une console centrale (10 200 €), tuner TV (1 212 €), vision de nuit et conduite semi-autonome (7 776 €), vitres AR surteintées (1 176 €)…

Consommations		
Mixte	■	3,4 l/100 km
Autonomie élec. / réservoir	■	40 km / 75 l
Temps de charge prise domestique / 7,4 kW	■	6 h 15 / 2 h 30

Note EuroNCAP	en cours
Pays de fabrication	Royaume-Uni

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Certes, le Bentayga est plus taillé pour les boulevards de Los Angeles que pour les rues de Paris. Il n'empêche, il combine un raffinement extrême, tant dans sa présentation que sur le plan mécanique, à un comportement routier efficace pour offrir une grande décontraction à ses occupants et leur donner envie d'aligner les kilomètres.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Plus que jamais, la Fiat 500 ne veut pas se faire voler sa réputation de citadine branchée. En 2021, elle se réinvente vraiment en passant à l'électrique et en nous ouvrant grand ses portes. Ce numéro de charme fera-t-il craquer nos Experts ?



BENJAMIN ASKET/VIRAGE AGENCY

La 500 soigne sa présentation : les plastiques sont durs, mais les autres matériaux apportent une note plus classe.



ARNAUD SAUNIER

La porte arrière antagoniste facilite l'accès aux places arrière, qui restent hélas très peu logeables.



NICOLAS SOLER

Même si elle a pris 6 cm, elle garde un gabarit de poche facile à garer.

FIAT
500 3+1

118 ch/42 kWh La Prima - **37 300 €**

Bonus écologique : 6 000 € (0 g/km CO_2)



NICOLAS SOLER

Assez nerveuse, elle se faufile idéalement en ville. Sur les grands axes, elle est vite à court d'énergie : son autonomie ne dépasse guère les 200 km.



Franck Lagorce (Pilote)

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



Mélina Priam (Journaliste)

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



Ghislain Bacon (Taxi)

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

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

"Dommage qu'elle soit un peu trop ferme en suspension. Sinon, en devenant électrique, c'est la citadine idéale!"

L'avis du pilote — 70% Quotient Émotionnel

Il a bien changé, le pot de yaourt des années 1970! Et bien progressé, heureusement. Pour une citadine, passer à l'électrique est aujourd'hui une évidence. En ville, elle est silencieuse, douce, mais énergique : la puissance électrique est suffisante sur ce terrain-là. Le mode Range est bien adapté à la conduite urbaine : il permet de récupérer de l'énergie, évite, en prime, de trop solliciter les freins et donc limite les particules émises par les plaquettes. Et comme la pédale est spongieuse, le dosage, difficile à gérer, et que l'efficacité, n'est pas au rendez-vous sur ce mode, autant adapter sa conduite. En Normal, avec une assistance standard, le freinage se montre plus probant, même en appui. La tenue de route est sans soucis, plaisante même. Mais il est regrettable de proposer un amortissement si ferme. En ville, c'est tape-fesses et, sur la route, la 500 rebondit sur la moindre bosse et dévie de sa trajectoire. La direction est aussi trop réactive avec, pour conséquence, des changements de cap incessants : fatigant! Tout comme les "bip-bip" et les assistances à la conduite particulièrement intrusives.

"Je l'adore mais, pour me faire craquer, il faudrait qu'elle soit 10 000 € moins chère et pousse 100 km plus loin."

L'avis de la journaliste — 80% Quotient Émotionnel

Je le reconnais, je lui donnerais le bon Dieu sans confession à cette 500. Sa porte arrière antagoniste ne la rend hélas pas plus spacieuse; elle ajoute toutefois une touche d'originalité et simplifie quand même l'accès aux places arrière. Mais le passager avant doit descendre pour "libérer" les invités et leur ouvrir la porte : la classe! De surcroît, l'énergie électrique lui va comme un gant : les accélérations lui confèrent un côté "pétillant" très plaisant. De là à faire un chèque de 37 300 €… C'est hors de prix! Certes, le bonus de 6 000 € fait baisser la note et les fans rétorqueront qu'elle n'est pas plus chère que la plupart des citadines électriques. Cette version La Prima est, de plus, richement dotée en équipements de confort et d'agrément. Mais une e-208, une Corsa-e ou même une bonne vieille Zoe sont plus polyvalentes, bien plus confortables et mieux armées pour s'autoriser des escapades routières. Et une Twingo électrique est bien moins onéreuse. Plus que jamais, la 500 est une pure citadine; son autonomie bride les envies d'évasion. Si son conducteur a le pied délicat, elle parcourt jusqu'à 260 km en ville, mais ne va guère au-delà de 180 km sur autoroute : c'est court.

"Elle est mignonne, "fun", amusante à conduire, mais les places arrière et le coffre sont ridiculement petits!"

L'avis du taxi — 60% Quotient Émotionnel

Je comprends qu'elle plaise autant : elle est mignonne et l'ambiance, très lumineuse grâce au toit vitré *(550 €, NDLR)* est bien agréable. Ce dernier contribue aussi à la sensation d'espace. À l'avant, vous n'avez pas du tout l'impression d'être dans une petite voiture. De plus, dans cette finition La Prima, elle est très chic. Les plastiques rigides restent basiques, mais les matériaux autour sont plus raffinés et la finition est soignée : bref, tout est fait pour vous les faire oublier. Je suis étonnamment bien installé. Le poste de conduite est bien conçu : toutes les commandes tombent sous le sens et même si beaucoup de fonctions passent par l'écran tactile, tout est assez intuitif. En revanche, les places arrière sont ri-di-cules. À part des enfants, je ne vois pas un adulte supporter un trajet de plus d'une dizaine de kilomètres. En fait, elles sont là en complément du coffre, non? Lui aussi est petit. Une fois les câbles rangés à l'intérieur, il reste à peine assez de place pour une petite valise. Et puis les gadgets comme l'ouverture électrique des portes par le biais d'un bouton, c'est bien joli, mais cela coûte cher pour pas grand-chose!

SPÉCIAL RENTRÉE

Abonnez-vous sans engagement !

-36%



- 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon / an
- + les versions numériques offertes

6,20 € /mois seulement !

au lieu de ~~9,69 €~~*

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

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

 # M042 # 1133461

☐ **L'Auto-Journal sans engagement** **-36%**

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 n° Spécial Salon /an pour **6,20€ / mois seulement** au lieu de ~~9,69 €~~* pendant 1 an puis 6,99 € par mois. Résiliable **sans frais** à tout moment. (1)

MON CADEAU : les versions numériques.

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

IBAN :

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

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

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour **85 €** au lieu de ~~116,34 €~~*. (2)

MES CADEAUX : les versions numériques.

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

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

C'est simple, rapide et 100% sécurisé

Kiosque Mag — Disponible sur kiosquemag.com

Tél. : Mobile :

Email :

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

☐ M. ☐ Mme Date de naissance :

**Nom :

**Prénom :

**Adresse :

**CP : **Ville :

Dater et signer obligatoirement :

À : _____

Date : ☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐

Signature :

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

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


CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital


YANN LEFEBVRE

Toyota Yaris/Renault Clio

Diesel ou hybride non rechargeable ?

Mon véhicule de fonction sera bientôt en dépassement de kilométrage. Je vais devoir le remplacer et hésite entre deux options : rester sur un dernier diesel ou bien passer sur de l'hybride non rechargeable ? ***D. R.***

Question tout à fait légitime vu les annonces de ces derniers mois. À mon sens, la meilleure option reste le diesel comme vous passez pas mal de temps sur la route. C'est encore avec ce type de moteur que l'on obtient les meilleurs rendements et que l'on rejette le moins de CO_2. Toutefois, les propositions full hybrid de chez Toyota ou Renault (plus récentes) sont aussi très intéressantes, car elles consomment entre 5 et 6 l/100 km pour un réel agrément de conduite.

ÇA VOUS EST ARRIVÉ…
CHEZ DS AUTOMOBILES

J'ai, depuis janvier 2020, une DS 3 Crossback E-Tense. Après un accrochage sans gravité à Cabourg (Calvados), mon véhicule est immobilisé, faute de pièces détachées : il manque, en effet, les… enjoliveurs de pare-chocs avant. Cette pièce ne peut pas être commandée car, selon le concessionnaire, elle ne figure pas au catalogue. J'espère que vous pourrez en informer vos lecteurs afin que ce type de problème n'existe plus à l'avenir, surtout venant de la marque premium française du groupe Stellantis.

J.-F. Langella, Suresnes (92)


NICOLAS SOLER

DS 3 Crossback


PHOTOS ADRIEN CORTESI

Renault Arkana



Pourquoi pas un Renault Arkana ?

Je dois changer mon Renault Grand Scénic dCi 120. J'hésite entre les modèles suivants, tous en boîte automatique : Renault Arkana E-Tech 145, BMW X1 18d, BMW 218d Active Tourer et Volkswagen Tiguan 2.0 TDI. Qu'en pensez-vous ? ***V. H.***

Seul l'Arkana n'est pas proposé en diesel. Le SUV Renault reste cependant un très bon choix, notamment avec l'attelage full hybrid E-Tech 145 ch, grâce auquel on peut se rapprocher des consommations des autres modèles de votre sélection. Le BMW X1 est un peu plus cossu, à défaut d'être vraiment plus confortable. Il conserve l'avantage de la facilité de revente. Enfin, l'Active Tourer, qui arrive en fin de carrière, est aujourd'hui dépassé, mais son remplaçant est attendu pour le début de l'année prochaine. Quant au Volkswagen Tiguan, récemment restylé, spacieux et confortable, il demeure une valeur sûre dans sa catégorie.

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

Ode à Bugatti

À l'ombre des grandes marques françaises, les petits artisans peinent à exister. Depuis plus de quarante ans, De La Chapelle creuse son propre sillon. Avec ses luxueuses évocations de Bugatti.

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

Ne vous avisez pas de dire à Xavier de La Chapelle que ses répliques de Bugatti sont superbes. Armé du charme discret de l'aristocratie lyonnaise, il vous rétorquera poliment : *"Ce ne sont pas des répliques, plutôt des évocations. Dans une DLC Atalante, tu gardes le charme de l'ancien, mais tu peux rouler comme dans une voiture moderne."* Peut-être même un peu trop moderne puisque, après avoir lancé le 6 cylindres en ligne BMW de son Atalante 57S, Xavier enchaîne les vitesses en même temps qu'il s'agace sur cet autoradio de dernière génération qui ne veut pas s'éteindre. Nous roulons en direction de Pérouges, dans l'Ain. L'agrément est là. Le confort, certes spartiate, permet d'envisager bien plus que de simples balades autour de la maison. Mais c'est bel et bien l'ambiance d'une sportive des années 30 qui règne à bord. L'œil tente d'ajuster sa mire entre l'interminable capot, les ailes galbées et la très belle planche de bord en bois ornée de multiples cadrans à aiguille.

Comme tous les passionnés d'automobiles, Xavier est tombé dedans tout petit. Sans raison. Il s'est fait la main en restaurant motos et voitures de collection, sachant sans doute, au fond de lui, qu'un jour ou l'autre, il fabriquerait ses propres autos. *"Je suis plus ingénieux qu'ingénieur"*, s'amuse-il, tout en précisant qu'il n'a jamais exercé le métier d'attaché de presse qu'il avait pourtant appris, préférant relancer la marque historique de la famille, les Stimula-De La Chapelle nées à Saint-Chamond (42) en 1903. *"Au départ, j'ai commis pas mal d'erreurs, mais je me suis toujours entouré de bons professionnels. Mon métier, c'est de faire en sorte de créer des équipes, un écosystème qui va permettre que tout cela fonctionne"*, note celui que l'on pourrait comparer à un chef d'orchestre. Ses premières notes datent de 1975, avec le lancement

Les premières De La Chapelle étaient réalisées à l'ancienne, par prise de cotes et modelage des formes. L'Atalante V8 profite, elle, des derniers outils numériques et de représentation 3D.



Encore au stade de maquette, la V8 va réclamer encore plusieurs mois de travail avant la finalisation du premier exemplaire.





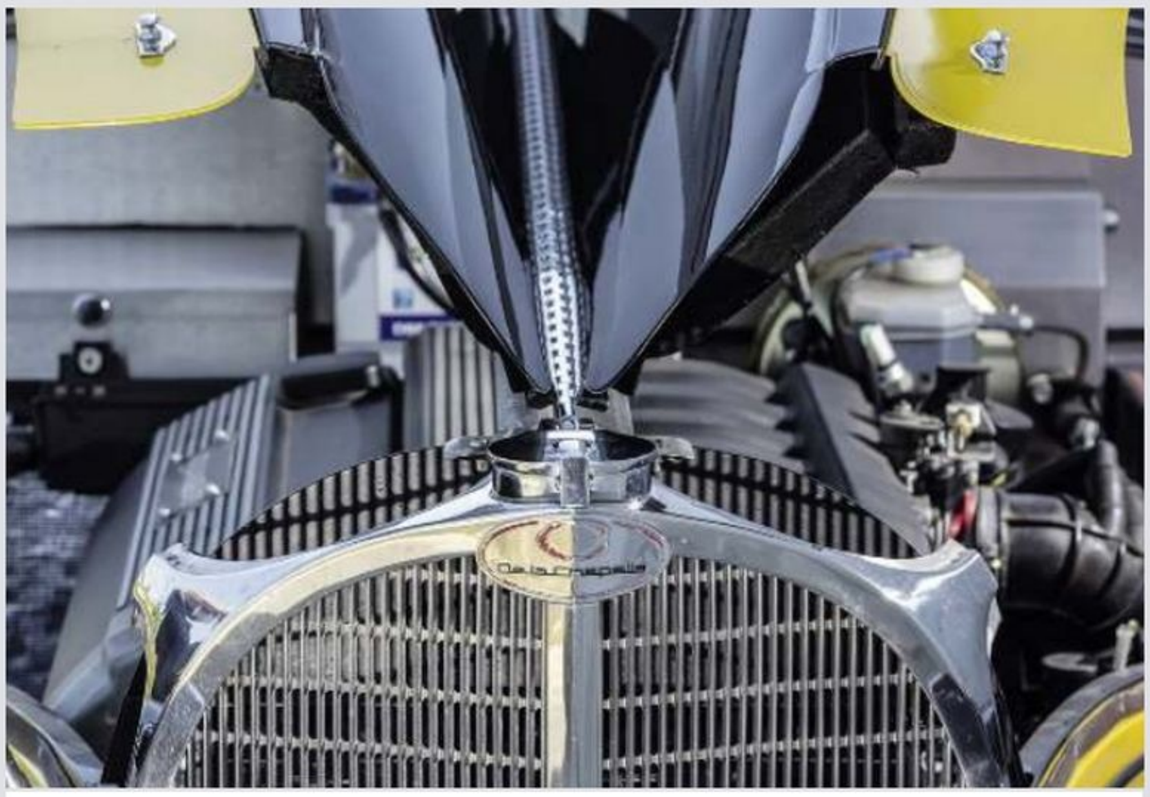
Le souci du détail caractérise cette très belle planche de bord en bois véritable, ornée de multiples cadrans.





Une De La Chapelle, c'est une ancienne qui se conduit comme une voiture moderne.

La future DLC Atalante délaissera le 6 cylindres en ligne BMW pour un V8 Corvette 6,2 L développant 455 ch.



de la Type 55. *"J'ai eu la chance de rencontrer René Bonnet et Jacques Hubert, un ancien de chez Matra. C'est ce dernier qui a dessiné la première voiture. La 55 s'est imposée lors de notre choix de modèle, car c'était « le » roadster iconique des années 30 (une sorte de F40 de l'époque), une des meilleures Bugatti. Nous nous sommes rapidement rendu compte que le premier prototype était trop exigu pour permettre d'y installer des pilotes de grande taille. Nous avons alors allongé l'empattement et changé de moteur pour des blocs BMW, 2.5 puis 3.0.* Au final, De La Chapelle (DLC) a produit près de quatre-vingt-dix roadsters Type 55, dérivés au fil des années en versions Tourer (quatre places) et Grand-Prix (déclinaison allégée sans portes).

Impossible n'est pas De La Chapelle

La 57S jaune et noir dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui reste la dernière évocation de Bugatti. Présentée au Salon de Genève 1992, elle a connu pas mal d'évolutions et… quelques crises économiques. Neuf exemplaires ont été construits au total. Du sur-mesure. Chacun a été vendu entre 250000 et 300000 €, en fonction des exigences des clients. *"Sur une De La Chapelle,* précise Xavier, *tout est possible. La carrosserie peut être moulée en matériaux composites, mais également formée à la main en tôles d'acier ou d'aluminium. Évidemment, au final, ce n'est pas tout à fait le même budget!"* ➝

La DLC 57S possède de véritables gènes de sportive grâce, entre autres, à son ensemble boîte-moteur BMW.





Plus de 90 exemplaires de Type 55 ont été construits entre 1983 et 1996.



POUR ENFANTS GÂTÉS

Lancés à la fin des années 70, les modèles Juniors ont connu un succès immédiat. Plus de 1 600 évocations de Ferrari 330 P2, BMW 328 ou encore Bugatti Type 55… ont été produites à l'échelle 6/10e et commercialisées dans le monde entier . Moteurs 4 temps Honda ou Subaru 169 cm^3 de 6,5 ch, trains roulants sophistiqués, freins hydrauliques… ces petits bijoux sont toujours fabriqués, uniquement sur commande, et vendus à un prix qui peut dépasser les 30 000 €.

Xavier a exploré différents pans de l'industrie automobile. Aux commandes de Venturi entre 1989 et 1992, il avait pour ambition de fabriquer dans la même usine des De La Chapelle et des Venturi. Mais la crise financière et les difficultés de la GT sportive française n'ont pas permis d'aller plus loin. *"Ce que j'aime au fond, c'est créer, donc le sur-mesure me convient bien,* précise-t-il, *la petite série demande des investissements beaucoup plus lourds. Certes, il y a probablement un marché pour des modèles moins onéreux fabriqués en plus grande série, mais produire de manière industrielle ne m'intéresse pas vraiment. Nous réalisons nos voitures de manière artisanale, c'est ce qui nous fait vibrer."*

Une future DLC 100 % électrique ?

Pour Xavier, artisanal ne veut pas dire routinier. Des projets, il n'en manque pas. D'ici quelques mois, son nouveau bébé pourrait être dévoilé. Il s'agit d'une Atalante V8, équipée d'un moteur Corvette 6.2 L de 455 ch. *"Elle ressemble au modèle actuel*, précise le patron de DLC, *mais elle n'aura plus grand-chose à voir à la sortie. La version que l'on connaît aujourd'hui est un peu plus courte que la Bugatti Type 57S d'origine, car nous l'avons construite sur le même châssis que celui des Type 55, qui avait déjà passé avec succès les normes de crash-tests. La nouvelle déclinaison V8, en revanche, affichera la même taille et le même empattement que l'Atalante 57S d'origine, mais elle sera un peu plus large pour loger des pneus de dimension plus importante étudiés avec Michelin et montés sur des voies élargies afin de mieux passer la puissance au sol"*. Et de poursuivre : *"Cela fait deux ans que nous travaillons dessus avec pas mal de difficultés dues à la crise sanitaire. En moyenne, il nous faut trois ans pour développer un nouveau modèle, tests circuits et déverminage sur route compris. La maquette est terminée et le prototype en phase finale d'assemblage."*

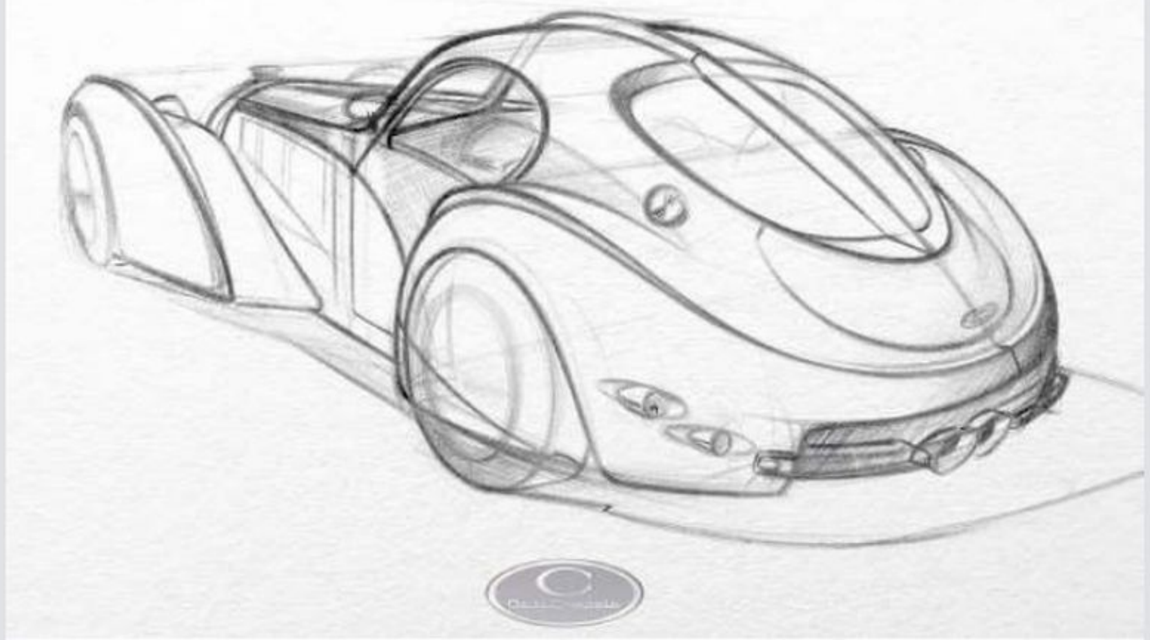


CRÉATIONS MODERNES



Le Roadster pouvait être équipé du V6 de la Peugeot 406 Coupé.

Il n'y a pas que Bugatti dans la vie de Xavier de La Chapelle. Dans les années 90, il lance, à la demande d'un client, le Parcours, un luxueux monospace doté de moteurs V12 Jaguar ou de V8 Mercedes 500 SL. Seuls trois exemplaires seront produits. En 1996, son Roadster, dessiné par Bertrand Barré, aurait pu connaître une autre carrière sans la crise économique qui couvait. Trois moteurs PSA pouvaient être montés, deux 4 cylindres (136 et 167 ch) et le V6 qui équipaient le Coupé 406.





Crayonnés d'une De La Chapelle néo-classique avec des formes plus modernes et, pourquoi pas, la possibilité d'opter pour une motorisation électrique.

Pour l'instant, il s'agit d'un objet unique, réalisé pour un client habitué et fan de la marque, mais cette nouvelle base roulante a été étudiée pour permettre de produire à l'avenir plusieurs types de carrosserie et différents modes de propulsion. Autrement dit, cette future 57S pourrait accueillir une motorisation 100 % électrique ? *"Oui, mais dans ce cas,* corrige Xavier, *il s'agira sans doute d'une carrosserie néo-classique. Je ne peux pas tout dévoiler, mais nous travaillons sur ce projet actuellement. J'avais lancé cette idée il y a bien longtemps. À l'époque, il n'y avait pas de moteur suffisamment intéressant. Depuis, les batteries, les moteurs et l'interface homme/machine (IHM) ont beaucoup évolué. Il y a maintenant de quoi concevoir quelque chose de très sympa."*

Moins Bugatti, plus De La Chapelle

Reste que le titre de "petit artisan français" n'est pas simple à porter. Les phases d'homologation sont horriblement chères, trouver les bons professionnels n'est pas simple. Il faut donc faire des choix, comme celui d'homologuer la voiture à titre isolé ou en petite série (moins de 1 000 exemplaires par an), ou encore de développer un ABS. *"Il y aurait sans doute une demande pour ce type d'équipement, mais développer un système ABS peut réclamer jusqu'à 300 000 €,* estime Xavier. *Heureusement, nous avons la chance d'avoir un produit assez passionnel et de faire aujourd'hui un peu « partie des meubles ». Les équipementiers sont de vrais alliés et j'ai l'impression qu'ils prennent un certain plaisir à nous aider."*

Les DLC attirent la sympathie, c'est certain. Dans le centre-ville de Pérouges déserté en raison des mesures sanitaires, les rares passants détournent le regard des vieilles pierres pour se fixer sur l'Atalante. *"C'est une Bugatti ?"* Presque, même si l'emblème de la marque fondée par Ettore Bugatti n'orne plus la carrosserie de celle-ci. Une trentaine de Type 55 ont pu profiter de ce privilège exceptionnel accordé dans les années 80-90 par la société Messier-Hispano-Bugatti jusqu'à la sortie de l'EB110, qui a ouvert une nouvelle ère pour le constructeur de Molsheim. Xavier De La Chapelle ne s'en est jamais offusqué. Avant toute chose, une De La Chapelle doit faire penser à une… De La Chapelle. ■

GEORGE RUSSELL, UN TALENT TAILLE XL

Quand vous lirez ces lignes, Mercedes aura sans doute annoncé le recrutement de George Russell à la place de Valterri Bottas. Si cette promotion se confirme, elle serait plus que méritée pour cet Anglais de 23 ans et… 1,85 m!

Par **Alain Pernot**

PHOTOS ANTONIN VINCENT/DPPI

Nombreux sont ceux qui ont été frustrés par le non-déroulement du Grand Prix de Belgique pour cause de pluie intempestive. En premier lieu, les spectateurs bien sûr, venus à Spa en ce dernier week-end d'août. En revanche, certains ont apprécié au plus haut point ce week-end belge, à l'instar de l'Anglais George Russell, revenu de Spa avec un large sourire. Le pilote Williams, qui peine habituellement à rentrer dans les points au volant d'une monoplace peu compétitive, a eu la satisfaction de monter sur le podium pour la première fois en Formule 1. *"C'est vraiment regrettable que la course n'ait pas pu avoir lieu,* confiait-il, *mais pour notre équipe, cette deuxième place est un résultat exceptionnel. Peu importe comment il a été obtenu!"* Même si le GP de Belgique, qui s'est résumé à quatre tours sous le safety car, n'a aucune valeur sportive, la 2e place de Russell n'est pas volée. Elle vient récompenser sa performance exceptionnelle en qualification. Sous la pluie, qui gomme souvent les différences de matériel, Russell a réalisé en Q3 une prouesse absolument étourdissante que seul Max Verstappen a été en mesure de battre, quelques secondes plus tard. Même Lewis Hamilton, en action au même moment (donc dans les mêmes conditions climatiques) s'est incliné devant la maestria de son jeune compatriote, à qui il a concédé 13 millièmes de seconde.

Ce n'est pas la première fois que George Russell brille en qualification au volant de sa modeste Williams. Depuis le commencement de la saison, il s'invite régulièrement en Q2 et s'est même offert le luxe d'entrer dans le top 10 deux fois au début de l'été. Malheureusement, il n'avait jamais pu concrétiser en course : son meilleur résultat, avant son podium belge, était une 8e place, acquise en Hongrie trois semaines plus tôt. Mais aussi



Avouez que la combinaison Mercedes lui va plutôt bien! George Russell a déjà eu l'occasion de la revêtir la saison dernière, lors d'un convaincant remplacement de Lewis Hamilton au Grand Prix de Sakhir.

impressionnante qu'elle fut, cette performance n'a cependant pas pesé dans le choix de Mercedes pour déterminer le nom du futur équipier de Lewis Hamilton, qui a resigné pour deux ans.

> « À Spa, sous la pluie, Russell a réalisé en qualification une performance absolument étourdissante avec sa modeste Williams. »

Comme l'a révélé le patron de l'équipe Mercedes, Toto Wolff, la décision était déjà prise avant le week-end belge. Et il semble qu'elle penche en faveur du jeune Britannique au détriment de Valtteri Bottas, 32 ans et seulement 8e à près de 2"5 s de Russell lors de la Q3 de Spa. Pour Mercedes, Russell n'est pas un inconnu. Il fait, en effet, partie du programme Junior de la marque depuis plusieurs saisons. C'est déjà sous cette bonne étoile qu'il a remporté les titres en GP3 en 2017 et en Formule 2 l'année suivante. Des performances qui lui ont valu d'être nommé pilote d'essais de Mercedes et de prendre le volant d'une Flèche d'argent lors d'une séance d'essais privés dès l'été 2017. Titularisé en F1 dès 2019 au sein de l'équipe Williams (motorisée par Mercedes), Russell a montré de belles dispositions malgré la performance limitée de sa monoplace. Toto Wolff n'a d'ailleurs pas longtemps hésité lorsqu'il a fallu trouver, l'an dernier, un pilote pour remplacer Hamilton, affecté par la Covid-19, lors du GP de Sakhir. Au volant de la Mercedes W11, Russell s'est montré brillant. Qualifié deuxième à seulement 26 millièmes de son équipier d'un jour, il a totalement éclipsé Bottas en course, s'emparant de la tête avec autorité dès le départ. Seule une erreur de l'équipe championne du monde lors du changement de pneus, puis une crevaison lente, l'ont privé d'une victoire plus que probable. Il a dû se contenter d'une 9e place, juste derrière… Bottas, auteur d'une course décevante ce jour-là.

Très bon élève, George Russell n'en demeure pas moins un jeune pilote pouvant parfois déraper. Ainsi, lors du GP d'Émilie-Romagne, la deuxième épreuve de la saison, il s'est accroché avec Bottas alors qu'il le dépassait pour le gain de la 9e place. Sûr de son bon droit, il est allé expliquer au pilote finlandais sa façon de penser alors que celui-ci était encore à bord de sa monoplace. Cette prise de bec n'a pas vraiment plu à l'état-major de Mercedes et l'Anglais s'est ensuite platement excusé auprès de Bottas et de la planète entière… Cette petite maladresse ne retire rien à son énorme potentiel. C'est pour cela que l'option du remplacement de Bottas n'est plus un tabou. Pour Toto Wolff, la décision n'est pas aisée : le patron de l'équipe Mercedes était, en effet, le manager personnel du Finlandais avant qu'il rejoigne la firme à l'étoile ! De plus, le Finlandais a le soutien de Lewis Hamilton, ravi d'avoir à ses côtés un équipier pas trop menaçant, Bottas n'ayant remporté que neuf GP en quatre saisons et demie chez Mercedes. Mais il est important pour l'équipe de préparer l'avenir et Russell a le profil parfait pour prendre la suite de son compatriote, lorsque Lewis Hamilton tirera sa révérence… ■



Une fois n'est pas coutume, la belle performance en qualification de Russell sous la pluie a été récompensée à Spa par la deuxième marche sur le podium *(ci-contre)*!



C'était en **octobre 1985** *dans L'Auto-Journal…*

EN MESURES
L/l/h : 4,42 / 1,67 / 1,39 m
Poids : 1 224 kg
Puissance : 90 ch DIN à 4 600 tr/mn
1 000 m d.a. : 36,5 s
V. max. : 174,6 km/h
Consommation à 90 km/h : 5,7 l/100 km



Ne vous fiez pas à cette image. Même avec 90 ch, la 190 D 2.5 est plutôt de mœurs placides, et n'affectionne que modérément les départs "canons" !

LA MERCEDES 190 D 2.5 *À L'ESSAI*

Dans les années 80, il n'y a point de salut sans moteur diesel, surtout pour une routière. C'est ainsi que Mercedes, pionnier de cette technologie, glisse opportunément un "mazout" dans sa 190, mais avec 72 ch, le constructeur a visé trop juste. D'où la pertinence de cette version 2.5 forte de 90 ch !

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

Extraits…

■ "Autant la 190 a été favorablement accueillie dans ses diverses versions essence, autant les 72 ch de la diesel ont semblé maigrelets à la clientèle potentielle, comparés aux puissances et aux performances proposées par ses concurrentes françaises qui, pour l'instant du moins, ne connaissent guère leur égale à l'étranger."

■ "Avec la nouvelle 2,5 litres et ses 90 ch que Stuttgart nous propose aujourd'hui, il n'y a certes pas encore de quoi crier au miracle. Mais, indéniablement, le progrès est important."

■ "En réalité, les ingénieurs allemands se sont contentés de puiser dans la copieuse banque d'organes de la Daimler-Benz et d'en extraire le 5 cylindres en ligne de la 250 D."

■ "Le bloc est disposé de la façon la plus classique qui soit, c'est-à-dire longitudinalement et au-dessus de l'essieu avant. Par ailleurs, l'architecture générale est très précisément celle de la 190 que nous connaissons déjà avec, à l'arrière, son train propulsif extrêmement sophistiqué, qui procure à l'ensemble une tenue de route de premier ordre."

■ "Amenée sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, la nouvelle 190 D nous a fourni une vitesse de pointe de 174,6 km/h, accomplie, soulignons-le, en 5e."



Le tableau de bord de la Mercedes 190 D, très rationnel, est un modèle du genre, et sa qualité de finition demeure exemplaire. En revanche, question charme, ce n'est pas la même chanson.

> "Il faut dépasser 120 km/h pour voir la courbe de consommation se hisser au-dessus de 7 l/100 km."

➚ Ses qualités

GRANDE SOBRIÉTÉ

"L'examen de la courbe de consommation à vitesse constante révèle au premier regard une sobriété toute particulière."

ENSEMBLE SILENCIEUX

"Les techniciens de la Daimler-Benz se sont attachés à traiter très soigneusement le problème de l'insonorisation tant il est vrai qu'il s'agit là, avec les performances bien entendu, de la grande pierre d'achoppement du diesel dans sa lutte avec le moteur essence."

BONNE TENUE DE ROUTE

"L'architecture des suspensions de la 190 procure à la version diesel une tenue de route de premier ordre et un grand agrément de conduite grâce, en particulier, à une faible tendance au roulis."

➘ Ses défauts

PERFORMANCES DÉCEVANTES

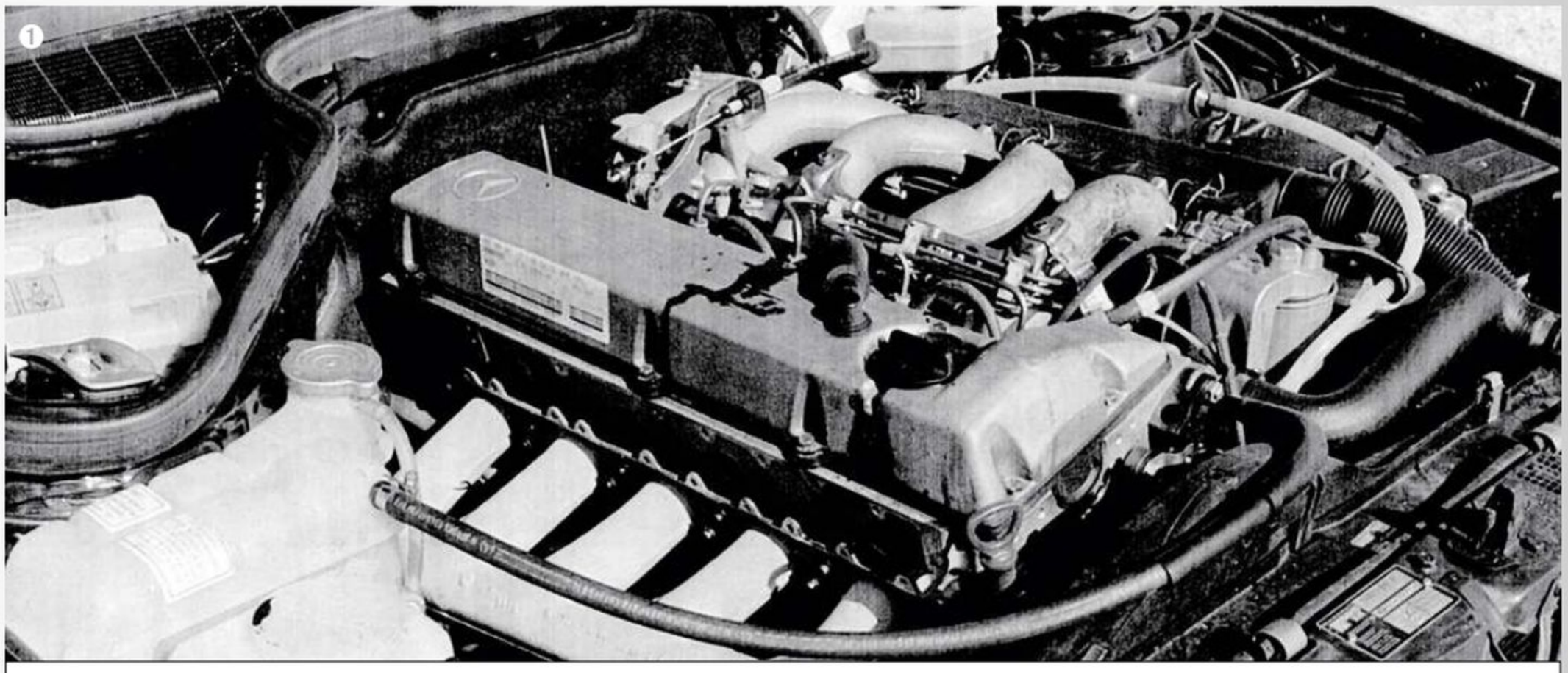
"Bien que le progrès soit net par rapport à la 190 D 72 ch, ces chiffres n'en traduisent pas moins un tempérament dépourvu d'agressivité, surtout si l'on considère les résultats auxquels parviennent certains modèles concurrents, la plupart du temps plus spacieux."

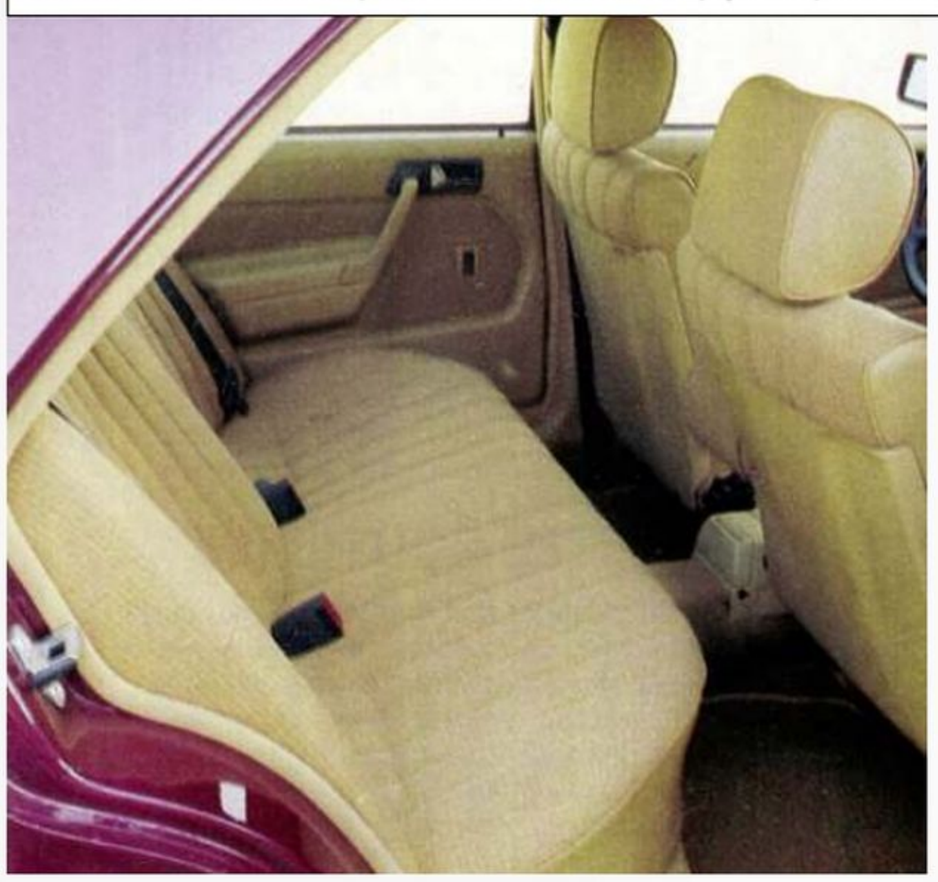
SUSPENSION RAIDE

"Il est permis de s'interroger sur l'intérêt de doter une voiture a priori destinée à une clientèle plutôt calme d'une suspension assez raide, qui privilégie indéniablement la tenue de route par rapport au confort, tout au moins sur les routes de qualité moyenne ou médiocre qui sont le lot de l'automobiliste français."

SIÈGES TRÈS FERMES

"La fermeté, inopportune, de la suspension se serait certainement accommodée de sièges plus souples, les coussins faiblement galbés accroissant encore une sensation de raideur qui n'a guère sa place dans une voiture orientée plus vers le confort que vers la sportivité."







❶ Ce gros 5 cylindres 2,5 litres diesel délivre 90 ch à 4600 tr/mn. L'apport d'un turbo aurait été le bienvenu! ❷ L'habitabilité est satisfaisante aux places avant, mais trop juste pour les jambes à l'arrière. Quant aux sièges, ils sont exagérément fermes.

" Sûre, silencieuse et particulièrement sobre, cette nouvelle 190 D n'en laisse pas moins un arrière-goût d'inachevé dans la bouche. "







❶ Hier, comme aujourd'hui d'ailleurs, Mercedes pouvait faire preuve d'une certaine pingrerie, la serrure équipant la boîte à gants étant proposée… en option! ❷ Bien que "petite", cette 190 D dispose d'un coffre honorable doté d'un volume de chargement de 418,7 dm³. ❸ Signe d'une finition soignée, les contre-portes adoptent des garnitures identiques à celles qui habillent les sièges. ❹ La 190 D s'inscrit à merveille dans le style en vigueur à l'époque chez le constructeur allemand, et hérite, comme ses grandes sœurs, d'une imposante calandre chromée surmontée d'une étoile.



Extraits…

■ "La consommation de croisière obtenue à 75 km/h de moyenne sur un circuit-étalon, s'établit à 5,7 l/100 km, tandis qu'au terme de mon essai routier, accompli à vive allure, je notais 8,9 l/100 km."

■ "A grande vitesse et en cinquième, l'observateur le plus critique devra néanmoins s'estimer satisfait, tant la discrétion de fonctionnement s'apparente à celle d'un 4 cylindres essence. Le progrès est plus important qu'il n'y paraît, la voiture est remarquablement discrète au ralenti pour l'observateur extérieur."

■ "A faible charge, la première et même la seconde apparaîtront, à juste titre, outrageusement courtes, au point qu'il est souvent possible de démarrer en seconde ou encore de faire 1-3 en jouant simplement sur le couple qui ne manque pas."

■ "L'instrumentation ne comprend pas, de série, tout ce qu'une clientèle difficile est en droit d'exiger. En dehors du coût trop élevé de l'option ABS, il paraît également exagéré d'exiger 6 576 F pour quatre lève-glaces électriques et 2 208 F pour le blocage central des portières."

■ "Dois-je rappeler aux dirigeants de Stuttgart que le turbo existe et que, monté sur le 5 cylindres 2 996 cm³ de la 300 SD, il fournit les 125 ch qui conviendraient tellement bien à la 190."



Vu d'aujourd'hui

Par **Thomas Riaud**

Si les constructeurs tricolores se sont rapidement posés en champions du diesel, Mercedes a, lui aussi, toujours été à la pointe dans cette technologie, au point de séduire tous les chauffeurs de taxi du monde! Aujourd'hui conspué avec, il faut le dire, une bonne dose d'injustice, le diesel prend néanmoins une petite revanche chez la marque à l'étoile, qui a osé l'associer à la technologie… hybride plug-in. Un mariage heureux permettant de décrocher une vignette Crit'Air 1, ce qui constitue une sacrée performance!

RENAULT ARKANA

C'est avec cet Arkana que Renault a investi la fameuse catégorie des SUV coupés, jusqu'ici occupée surtout par des marques premium. Tour d'horizon du premier représentant français du genre.

Par **Cyril Biotteau** Photos **Adrien Cortesi**

Un SUV coupé dans la catégorie des compacts chez Renault? Normalement, il aurait dû être une sorte de Kadjar coupé. Mais, finalement, il utilise la plate-forme du Captur, plus moderne, mais avec un inconvénient direct : la transmission intégrale est absente du catalogue. La gamme des motorisations n'est pas reprise directement du Captur, puisque l'Arkana ne reçoit pas de diesel ni de version hybride rechargeable (en tout cas, pas pour l'instant). En revanche, il est pourvu de la même mécanique hybride "simple" de 145 ch que son petit frère et la Clio (dans une version 140 ch). L'Arkana peut également recevoir le fameux 4 cylindres 1.3 TCe décliné ici en 140 et 160 ch. D'aucuns pourront trouver cela modeste compte tenu des prétentions "sportives" de l'engin à en croire le dossier de presse. En fait, étant donné ses réglages typés confort, cet Arkana n'a pas besoin de plus. À noter que ce SUV coupé n'existe pas en boîte manuelle : voilà qui constituera un critère rédhibitoire pour certains. En revanche, même s'il est plus cher qu'un Captur, l'Arkana reste plus abordable qu'un Kadjar ou un Peugeot 3008…

LA GAMME

	Moteurs/Prix (€)	Zen	Intens ❤	R.S. Line	Bonus/Malus écologique
Ess.	1.3 TCe 140 EDC	29 700 €	31 850 €	34 600 €	Malus de 0 à 50 € (de 131 à 133 g/km de CO_2)
Ess.	1.3 TCe 160 EDC	-	33 050 €	35 800 €	0 € (de 131 à 132 g/km de CO_2)
Hybr.	E-Tech 145	31 200 €	33 350 €	36 100 €	0 € (de 111 à 112 g/km de CO_2)



L'Arkana aurait pu être un dérivé coupé du Kadjar, mais il utilise, en fait, la plate-forme du Captur, ce qui le prive de la transmission intégrale.

❤ NOS COUPS DE CŒUR



Outre la plate-forme, l'Arkana reprend également la planche de bord du Captur, et c'est une bonne nouvelle pour la qualité de présentation et de finition.

LES TRANSMISSIONS

EDC7

Pas de boîte manuelle sur l'Arkana, qui reçoit d'office avec les TCe 140 et 160 une boîte double embrayage à 7 rapports, pas toujours aussi rapide qu'attendu mais globalement satisfaisante.

BOÎTE À CRABOTS ROBOTISÉE

La version hybride a droit à une boîte unique dotée de 4 rapports et dépourvue de pignons de synchronisation, celle-ci s'effectuant par des mises en vitesses électriques des différents arbres de la boîte. Révolutionnaire et, en prime, plus fiable si l'on en croit Renault, justement grâce au nombre de pièces moindre.

L/l/h/empattement : 4,57/1,82/1,58/2,72 m

MOTEURS ESSENCE	1.3 TCE 140	1.3 TCE 160 (1)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 4500	158 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1750	270 à 1800
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	198	205
0 à 100 km/h (s)	9,8	9,1
90 à 130 km/h en Drive (s)	9,1	NC
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	7,2	de 5,8 à 6,1

MOTEUR HYBRIDE	E-TECH 145
Puissance maxi cumulée (ch)	145
Couple maxi (Nm à tr/mn)	144 (thermique) + 205 + 50 (électrique) (2)
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	165
0 à 100 km/h (s)	11,5
90 à 130 km/h en Drive (s)	10,4
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	6,3

(1) Données constructeur. (2) Couple maxi cumulé non communiqué.

LES MOTEURS

ESSENCE

1.3 TCe 140 ❤

Ce bloc bien connu dans la gamme Renault est un 4 cylindres, ce qui constitue un atout en matière d'agrément, alors que la plupart des concurrents à ce niveau de puissance utilisent des moteurs 3 cylindres. Il reçoit ici une micro-hybridation (12 volts et non pas 48), qui lui permet un petit boost de 20 Nm de couple, mais dont le but consiste surtout à baisser les consommations. Mission réussie, en tout cas administrativement, puisque cet Arkana échappe presque tout le temps au malus écologique.

1.3 TCe 160

Il s'agit du même bloc que la version 140 ch, poussé à 18 ch et 10 Nm de plus. Le gain en agrément et en performances reste modeste. C'est un peu léger pour justifier les 1 200 € supplémentaires demandés. Comme son petit frère de 140 ch, ce bloc n'est disponible qu'avec une boîte EDC.

HYBRIDE

E-Tech 145 ❤

Il s'agit de la motorisation hybride de la gamme, composée d'un 1.6 atmosphérique de 91 ch associé à un moteur électrique, pour une puissance cumulée de 145 ch. Elle fait partie de cette catégorie des full hybrid, des modèles qui peuvent rouler entièrement à l'électricité, mais uniquement sur de courtes distances. Cet Arkana E-Tech s'apprécie surtout en conduite coulée et se montre moins performant que les versions purement essence. Néanmoins, son objectif principal est de consommer moins, ce qu'il réussit à faire assez bien avec presque 1 l de moins en moyenne que la version 140 ch. Voilà qui permet de relativiser les 1 500 € de plus par rapport à l'Arkana TCe 140 ch.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

4 vitres électriques, 6 airbags, accès à bord et démarrage mains libres, aide au parking avant et arrière, alerte de franchissement de ligne, Android Auto et Apple CarPlay, Bluetooth, caméra de recul, climatisation automatique, feux avant 100 % LED, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, phares et essuie-glaces automatiques, régulateur de vitesse.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Zen	Intens ❤	R.S. Line
Chargeur à induction	-	Série	Série
Combiné d'instruments analogique	Série (1)	-	-
Combiné d'instruments numérique 10,2 pouces	-	Série	Série
Commutation automatique codes/phares	-	Série	Série
Conduite autonome de niveau 2	-	600 €	600 €
Écran central tactile 7 pouces	Série	-	-
Écran central tactile 9,3 pouces	-	Série	Série
GPS	600 €	Série	Série
Jantes alliage 17 pouces	Série	-	-
Jantes alliage 18 pouces	-	Série	Série
Lecture des panneaux de signalisation	-	Série	Série
Peinture métallisée	650 €	650 €	650 €
Peinture métallisée spéciale	-	850 €	850 €
Régulateur de vitesse adaptatif	-	Série	Série
Rétroviseur intérieur automatique jour/nuit sans bordure	-	Série	Série
Sellerie cuir	-	1 700 € (2)	Série
Sièges avant électriques et chauffants	-	1 700 € (2)	Série
Surveillances des angles morts	-	Série	Série
Système audio hi-fi	-	700 €	700 €
Système d'aide au stationnement automatique	-	-	Série
Toit noir	-	400 €	400 €
Toit ouvrant électrique		900 €	900 €
Vitres et lunettes arrière surteintées	-	-	Série

(1) Numérique 7 pouces sur Zen E-Tech 145.
(2) Pack.

LES FINITIONS

ZEN

La finition d'accès à la gamme n'est pas accessible avec la motorisation TCe 160. Cette livrée se distingue à l'extérieur par des roues de 17 pouces (18 sur les finitions supérieures) et, à l'intérieur, par un combiné d'instruments analogique à aiguilles sur la version TCe (numérique sur l'hybride) et un écran central 7 pouces. Le freinage automatique d'urgence est déjà là, de même que la caméra de recul : une entrée de gamme finalement pas trop chiche.

INTENS (ZEN + 2 150 €) ❤

Le niveau suivant se veut plus luxueux, comme en témoignent les chromes à l'extérieur sur les bas de caisse ou les tours de vitres. Le combiné d'instruments devient numérique d'une diagonale de 10,2 pouces et plusieurs détails révèlent la montée en gamme, comme le rétroviseur central sans bordure. L'équipement progresse sensiblement avec l'arrivée du régulateur de vitesse adaptatif, de la surveillance des angles morts et du gadget Multi-Sense, qui permet de gérer l'ambiance intérieure et les modes de conduite. C'est la finition qui, selon nous, convient le mieux à l'Arkana.

R.S. LINE (INTENS + 2 750 €)

Il s'agit à la fois du haut de gamme et d'une finition à l'orientation dynamique. Le côté haut de gamme est assuré par l'équipement enrichi avec, notamment, une sellerie cuir ainsi que des sièges avant électriques et chauffants. Pour l'aspect dynamique, la R.S. Line mise sur des surpiqûres rouges sur ladite sellerie, un pédalier alu et un décor façon carbone, tandis qu'à l'extérieur, les jantes deviennent noires (avec un insert rouge), tout comme les coques de rétroviseurs. Bref, la finition R.S. Line en fait peut-être un peu trop au regard du tempérament pas très volcanique de l'Arkana.











❶ Bonne nouvelle : malgré la ligne de toit fuyante, l'habitabilité aux places arrière reste tout à fait correcte, y compris au niveau de la garde au toit. ❷ Le coffre de l'Arkana monte à 553 dm³ dans les versions TCe, soit un excellent score chez les SUV compacts en général. Il descend à 484 dm³ dans la déclinaison hybride, ce qui reste généreux dans l'absolu. ❸ Le combiné d'instruments devient numérique avec un écran de 10,2 pouces à partir de la finition Intens. ❹ L'écran central mesure 7 pouces sur la finition Zen et passe à 9,3 pouces, comme ici, en format vertical à partir de la finition Intens : la taille et la disposition changent totalement la physionomie de la planche de bord. ❺ Pas de boîte manuelle sur l'Arkana : il reçoit soit une boîte à double embrayage sur les TCe, soit une boîte révolutionnaire à "crabots pilotés" sur la motorisation hybride.



Même s'il repose sur la plate-forme du Captur, l'Arkana atteint 4,57 m en longueur, ce qui le rend assez encombrant, même parmi les SUV compacts, coupés ou non.



La poupe tombante est la caractéristique commune à la plupart des membres de cette étrange catégorie des SUV coupés.

LES PRINCIPALES OPTIONS

ASSISTANT AUTOROUTE ET TRAFIC (600 € sur Intens et R.S. Line)

Ce que l'on appelle parfois conduite autonome de niveau 2 est, en fait, le couplage du régulateur de vitesse adaptatif fonctionnant jusqu'à l'arrêt (utile dans les embouteillages) avec un système de maintien en ligne, qui place la voiture au centre de la voie, en évitant de la renvoyer d'un bord à l'autre. Ce niveau d'aide à la conduite est le plus élevé parmi ceux actuellement autorisés et s'avère bien agréable sur les longs trajets, même s'il ne faut pas le confondre avec du pilotage automatique : la vigilance du conducteur reste de mise.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK PERSONNALISATION (600 € sur R.S. Line)

Ce pack Personnalisation réservé à la finition R.S. Line vous octroie un toit noir ainsi qu'un becquet de la même teinte, tandis que les bas de caisse comme les skis avant et arrière abandonnent, eux, le noir pour adopter la couleur de la carrosserie. Seul le toit noir est également accessible en option pour 400 €. Sinon, les possibilités de personnalisation restent assez limitées sur l'Arkana, puisqu'il ne propose, par exemple, aucun choix de jantes optionnelles, et ce quelle que soit la finition.

DES GOÛTS ET DES COULEURS...

NOTRE CHOIX

Renault Arkana E-Tech 145 Intens

(33 350 € hors options, malus 0 €)

Côté motorisation, la version TCe 160 nous apparaît la moins intéressante : à peine plus performante que la 140 ch, tout en étant plus chère, pour un Arkana qui, de toute façon, n'a pas de vocation sportive. L'hésitation peut advenir entre le TCe 140 et l'hybride E-Tech 145 : nous choisirons ce dernier pour sa sobriété forcément gagnante sur le long terme, malgré des performances moindres. Côté finition, la R.S. Line en fait trop pour cet Arkana plutôt placide et la Zen pas assez pour un SUV coupé. La finition Intens devient un juste milieu évident.

LES TEINTES

Peintures opaques



Blanc (gratuit sur Zen et Intens, indisponible sur R.S. Line)

Peintures métallisées (650 €)



Bleu Zanzibar (série sur R.S. Line)



Gris métal



Noir métal



Orange Valencia (uniquement sur R.S. Line)

Peintures métallisées spéciales (850 €)



Blanc Perle



Rouge Flamme

LES JANTES



Jantes alliage 17 pouces Bahamas diamantées noires (série sur Zen)



Jantes alliage 18 pouces Pasadena



Jantes alliage 18 pouces Silverstone

HYUNDAI I30

L'i30 est une compacte bien équipée au style passe-partout. Plutôt fiable et à jour sur le plan technologique, elle se trouve à bon prix sur le marché de l'occasion.

Par **Didier Laurent** Photos **Thorsten Weigl**

On peut juger son style extérieur un peu fade, mais l'intérieur est fonctionnel et bénéficie d'une finition de bon niveau (planche de bord moussée en partie supérieure). L'habitacle est relativement vaste pour une voiture de cette longueur, notamment aux places arrière, souvent difficiles à rendre confortables dans un format contraint. Le volume de coffre la situe aussi parmi les bons élèves de la catégorie. En revanche, la conduite de cette sage compacte s'avère un brin ennuyeuse. On est loin du dynamisme d'une Ford Focus, d'une Peugeot 308 ou même d'une Renault Mégane. Mais le confort est de mise et l'ergonomie apparaît soignée (écran tactile de 8 pouces en hauteur). En outre, des aides à la conduite, comme le freinage d'urgence autonome ou l'assistance au maintien dans la voie, sont livrées de série. La recharge par induction et la connectivité Apple CarPlay et Android Auto le sont également dès le milieu de gamme, autant dire sur la quasi-totalité des modèles disponibles en occasion. À noter que l'i30 existe aussi en carrosserie Fastback, dotée d'un peu plus de caractère, et en break SW. La berline à cinq portes reste néanmoins la plus diffusée.

	HYUNDAI I30	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.0 T-GDi	120	7,2	Trois cylindres peu vibrants, qui offrent une souplesse mécanique appréciable. Sur route, ce moteur donne le change grâce à son turbo, lequel lui autorise de bonnes reprises à bas régime. Ses performances demeurent modestes pour l'autoroute.
Essence	**1.4 T-GDi**	**140**	**7,4**	**Souple, agréable sur route, ce moteur ne se distingue pas par sa force de caractère mais plutôt par sa douceur de fonctionnement. Avec la boîte DCT-7, qui lui va plutôt bien, il offre un package intéressant, notamment en conduite coulée. C'est la version la plus polyvalente et la plus rationnelle.**
Essence	2.0 T-GDi N	275	9	Beaucoup plus pétillante que les autres versions, cette livrée sportive fait écho à l'engagement de la marque en championnat du monde des rallyes. Si l'intérieur est assez décevant en matière d'ambiance, la conduite, elle, donne le sourire. Abordable à l'achat, c'est bien entendu l'i30 la plus chère à faire rouler.
Diesel	CRDi 110/115	110/115	5,7 (110 ch)	Une version un peu juste pour l'autoroute, mais qui fait le job. Sobre comme un chameau, ce moteur n'est toutefois pas destiné aux petits trajets répétés. Il offre 115 ch sur les versions répondant aux normes antipollution Euro 6d-Temp.
Diesel	CRDi 136	136	5,7/5,9[1]	Le bon attelage en diesel, notamment avec la boîte automatique à sept rapports. Compétent sur route, économique à la pompe, ce diesel est agréable à vivre et s'apprécie lors des longs trajets. Le meilleur choix en diesel.

(1) BVM/BVA.



La Hyundai i30 n'est pas la plus dynamique du segment, mais elle est confortable.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 12 500 €

Diesel : à partir de 12 500 €

Génération : 3e

Commercialisation : janvier 2017

Restylage : courant 2020

Type de carrosserie : compacte

Nombre d'exemplaires en circulation : 8 200

NOTRE CHOIX

Hyundai i30 1.4 T-GDi N Line DCT-7

de 2019

1er prix prospecté : **19 000 €**

40 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS



Les aides à la conduite sont nombreuses et de série.

NOS MESURES

Moteur

Puissance maxi	140 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	242 Nm à 1500 tr/mn
Type	4 cyl. essence + turbo
Cylindrée/Puissance fiscale	1353 cm³/7 CV
Transmission	aux roues AV
Boîte/nombre de rapports	BVA/7

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	225/40 R 18

Dimensions

L/l/h/empattement	4,35/1,80/1,45/2,65 m
Poids/tractable freiné	1377/1410 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1000 m d.a.	30,8 s
0 à 100 km/h	9,4 s
90 à 130 km/h en Drive	8,7 s
Vitesse maxi	200 km/h
Freinage à 90/130 km/h	30/61 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	147/144 cm
Volume coffre	360 dm³

LE BUDGET

Assurance(1) : 1262 €	Carte grise(2) : 233,10 €

Consommations

Moyenne	7,4 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,4/7,2/7,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	675 km/50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV(3)	252 €		Distribution	174 €	
Amortisseurs AR(3)	360 €		Embrayage	781 €	
Disques AV(3)	230 €		FAP(5)	798 €	
Disques AR(3)	224 €		Pneus(3)	220 €	
Plaquettes AV(4)	131 €		Feu AV	450 €	
Plaquettes AR(4)	97 €		Feu AR	328 €	
Filtre à air	33 €		Bouclier AV	500 €	
Filtre à huile	20 €		Bouclier AR	440 €	

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30% de bonus et assuré pour un trajet travail-promenade. (2) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu. (5) Sur diesel uniquement.

LE BILAN FIABILITÉ

La Hyundai i30 vieillit plutôt bien et ses organes majeurs, largement éprouvés, semblent promis à une bonne longévité. Si vous achetez un modèle relativement récent, la garantie de cinq ans sera un élément rassurant supplémentaire.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

BOÎTE DE VITESSES DCT-7

À-coups de fonctionnement, rapports hésitants, voire difficultés de passage au bon régime. Il s'agit d'un défaut de programmation du boîtier électronique qui gère la transmission. Il faut le reprogrammer en après-vente.

MOTEURS DIESEL

Claquements dus au grippage d'un ou de plusieurs injecteurs. Ce problème peut également se manifester par une perte de puissance moteur. Il peut découler d'un défaut d'entretien (mauvaise fréquence de remplacement du filtre à gazole), mais peut aussi être lié à la présence d'eau dans le carburant. Rappelons que les injecteurs haute pression sont des pièces très technologiques qui coûtent cher…

TOUS MOTEURS

Difficultés de démarrage, à-coups de fonctionnement, trous à l'accélération… Des défauts issus d'un seul et même problème : un bug concernant le boîtier de gestion moteur. Une reprogrammation, voire une mise à jour, règle le souci.

AUTRES DÉFAILLANCES

PNEUMATIQUES

Usure asymétrique de la bande de roulement, en liaison avec des réglages de trains roulants. Se manifeste aussi par des bruits de roulement plus prononcés, qui disparaissent quand on remplace les pneus, mais reviennent au fil de l'usure. S'accentue avec les jantes de 17 pouces.

MOTEUR 1.0 T-GDi

Ne croyez pas atteindre la consommation homologuée promise par la fiche technique de la voiture. Les chiffres communiqués aujourd'hui (cycle WLTP) sont un peu plus réalistes que l'ancienne homologation NEDC, mais toute conduite dynamique se soldera par un bon 8,5 l/100 km en moyenne. Ce petit moteur 3 cylindres, qui s'avère idéal en ville, se montre plus gourmand sur route ou lorsque le rythme s'accélère. La remarque est également valable, bien que dans des proportions moindres, pour le 1.4 T-GDi.

LES RAPPELS

AUCUN RAPPEL CONSTRUCTEUR !

C'est assez rare pour être souligné : en plus de quatre ans de carrière, la Hyundai i30 n'a fait l'objet d'aucun rappel constructeur. Une action a bien été lancée en mai 2020, mais c'était pour un problème affectant les anciennes i30 (2012-2017). Cela ne veut pas dire que cette troisième génération est "zéro défaut", mais simplement que les faiblesses identifiées n'ont jamais eu de rapport direct avec la sécurité, obligeant à une correction en concession, aux frais du constructeur avec envoi de courrier recommandé. Il existe également deux autres cas qui peuvent conduire les membres du réseau à intervenir en dehors du processus de révision classique. Soit une avarie sans impact sur la sécurité mais qui touche un grand nombre de voitures – envoi d'un courrier simple –, soit d'une mise à jour effectuée lors d'un passage en atelier. Dans ce dernier cas, le propriétaire est averti verbalement par le concessionnaire. Beaucoup de marques, pour ne pas dire toutes, procèdent discrètement à des actions correctives lors des révisions. Elles font partie d'un programme de surveillance qualité mis en place par les usines, qui émettent des notes correctrices à destination des concessionnaires. Cela peut aller de la reprogrammation d'un boîtier électronique jusqu'au remplacement d'une pièce. C'est aussi pour cela qu'il est important de continuer à fréquenter le réseau de la marque afin de pouvoir en bénéficier.

Sport auto Classiques

LE MAGAZINE DES BELLES VOITURES DE COLLECTION



SPÉCIAL PORSCHE

3 modèles à moteur central :

Le guide d'achat et l'avis de proprios

ESSAI

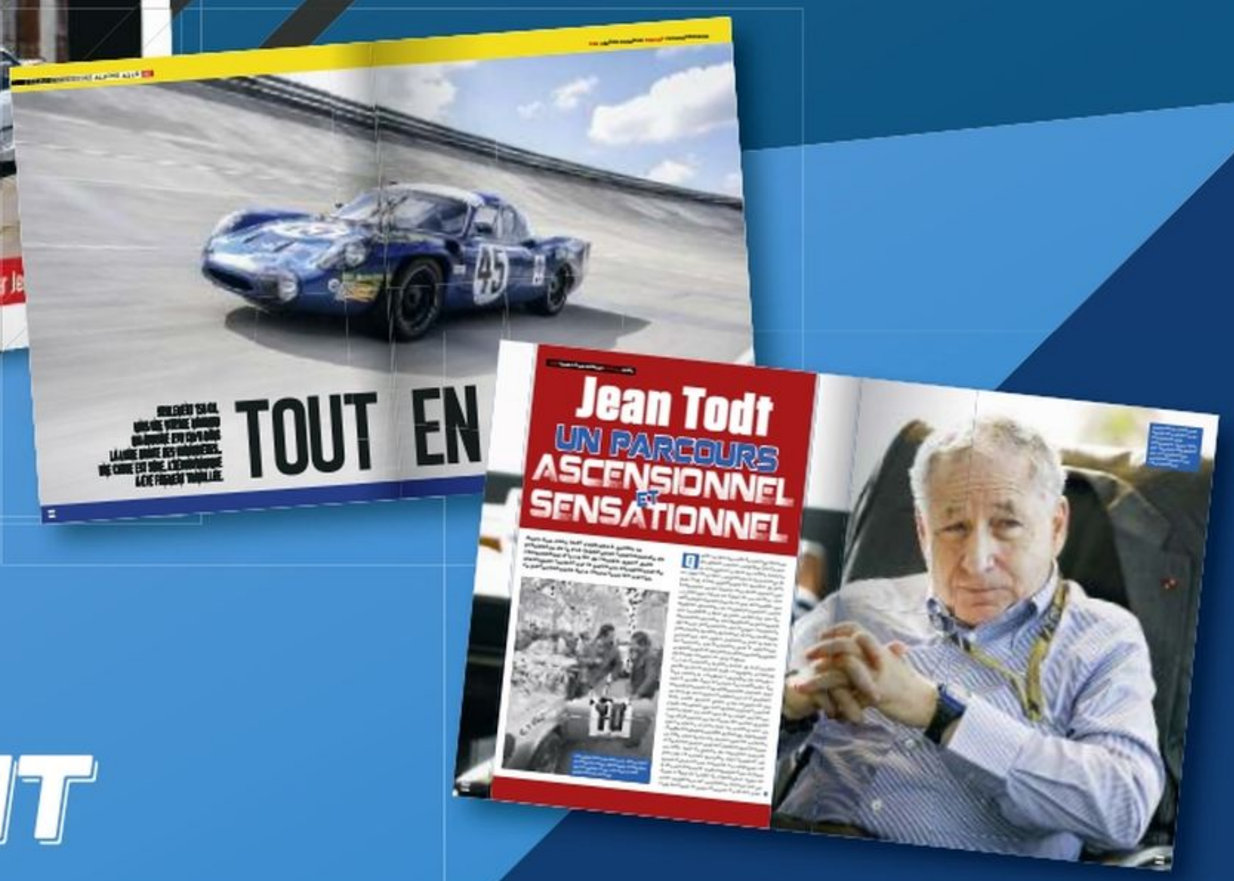
Alpine A210 :

À bord d'un protoype fait pour la course

SPORT

Jean Todt :

Un parcours ascensionnel et sentationnel



EN VENTE ACTUELLEMENT

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	21 840
30 TFSI Design	6		0	25 160
35 TFSI Design S tronic	7	M	230	28 980
40 TFSI S line S tronic	11	M	1 276	34 680
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	25 740
30 TFSI Design	6		0	26 660
35 TFSI Design S tronic	8	M	310	30 480
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €				
Q2				
30 TFSI	6		0	28 760
35 TFSI Design	8	M	50	33 620
SQ2	19	M	8 671	55 540
30 TDI	6		0	30 720
35 TDI Design S tronic	8		0	38 060
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	57 610
RS3	NC	M	18 188	69 300
40 TFSI e	8	B	1 000	39 280
45 TFSI e Competition	8	B	1 000	45 810
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	43 740
45 TFSI S tronic	14	M	1 629	49 070
TTS	19	M	5 715	65 520
RS	28	M	16 149	80 180
Surcoût S line : "base" + 5 400 €				
Surcoût Compétition Plus : S line + 2 650 €				
Surcoût Héritage : S line + 2 250 €				
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	72 420
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	74 320
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 + 2 580 €				
Surcoût Edition One : S line + 1 550 €				
NOUVEAU Q4 SPORTBACK E-TRON				
35	5	B	6 000	44 800
40	5	B	2 000	50 700
50 S line Quattro	5		0	67 700
Surcoût Executive : "base" + 6 800 €				
Surcoût S line : Executive + 3 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 580 €				
Surcoût Edition One : S line + 1 550 €				
A4				
35 TFSI Mild Hybrid	8	M	125	34 880
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	240	44 450
30 TDI Mild Hybrid S tronic	7		0	40 170
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	45 430
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	75	47 920
S4 TDI	23	M	1 901	77 320
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	98 410
Surcoût : berline + 1 700 €				
A4 ALLROAD				
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16	M	6 724	54 350
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11	M	330	53 220
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Design Tiptronic	17	M	7 086	60 810
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
A5 COUPÉ				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	230	47 670
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	230	51 430
RS 5	34	M	21 966	100 540
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	49 920
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	75	52 890
S5 TDI	23	M	6 039	82 650
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	44 070
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	280	51 430
RS 5	34	M	25 349	100 540
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9		0	46 320
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	125	52 890
S5 TDI	23	M	6 724	82 650
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	63 130
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M	10 011	69 850
S5	24	M	19 641	88 050
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M	260	61 620
40 TDI 204 ch Mild Hybrid S line S tronic	11	M	740	64 590
Surcoût Avus : S line - 620 €				
NOUVEAU Q5				
50 TFSI e Design	16		0	63 900
55 TFSI e S line	16		0	72 030
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	M	400	50 650
40 TDI Mild Hybrid Design	11	M	2 544	56 690
SQ5 TDI	22	M	27 166	82 030
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	66 600
55 TFSI e S line	16		0	74 730
35 TDI Design	9	M	540	56 950
40 TDI Design	11	M	2 544	59 890
SQ5 TDI	22	M	27 166	84 730
Surcoût S line : Design + 4 400 €				
Surcoût Avus : S line + 4 500 €				
A6				
45 TFSI S tronic	14	M	1 761	55 990
50 TFSI e Quattro	12		0	64 110
55 TFSI e Compétition Quattro	12		0	75 430
35 TDI S tronic	8	M	190	50 060
40 TDI S tronic	11	M	190	53 660
45 TDI Quattro S tronic	14	M	2 544	60 990
50 TDI Quattro S tronic	17	M	4 543	64 280
S6 TDI	23	M	18 188	88 070
Surcoût S line : "base" + 7 150 €				
Surcoût Avus : S line + 500 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €				
A6 AVANT				
RS 6	52	M	30 000	135 620
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
40 TDI	11	M	898	63 200
45 TDI	14	M	4 279	67 630
50 TDI	17	M	7 462	70 920
55 TDI	23	M	13 682	75 730
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	141 100
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	96 030
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	10		0	142 830
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	123 650
55 TFSI e Advanced	22		0	82 750
60 TFSI e Competition	22		0	97 270
50 TDI Advanced	18	M	29 070	75 610
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	127 400
RS Q8	53	M	30 000	162 320
55 TFSI e Advanced	22		0	88 090
60 TFSI e Compétition	22		0	103 240
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 + 400 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 500 €				
R8				
V10 Performance Quattro S tronic	56	M	30 000	221 700
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 €				

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

SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

216i Premiere	6	M	170	26 500
218i Premiere	7	M	125	29 800
225xe Premiere	5		0	40 650
216d Premiere	6		0	31 150
218d Premiere	7		0	33 250

Surcoût Lounge : Premiere + 1 950 € à + 2 850 €
Surcoût Sport : Lounge + 2 600 à + 3 250 €
Surcoût Luxury : Sport + 1 350 € à + 1 400 €
Surcoût M Sport : Sport + 1 150 € à + 1 500 €

SÉRIE 2 GRAN TOURER

Surcoût : Active Tourer + 1 550 € à + 2 000 €

SÉRIE 2 GRAN COUPÉ

218i	7		0	32 620
220i	9	M	125	38 820
M235i xDrive	19	M	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 Premiere Auto.	7	M	210	32 500
sDrive20i Lounge DKG	9	M	400	40 550
xDrive25e Lounge	17	B	1 000	46 750
sDrive16d Premiere	6	M	50	32 900
sDrive18d Premiere	8		0	35 650
xDrive20d Lounge	10	M	240	44 500

Surcoût Lounge : Premiere + 1 450 € à + 1 600 €
Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €

X2

sDrive18i Premiere	7	M	170	34 050
sDrive20i Premiere	11	M	310	40 650
M35i Auto.	19	M	3 119	58 200
xDrive25e Premiere	7	B	1 000	48 300
sDrive16d Premiere	6		0	34 450
sDrive18d Premiere	8		0	37 200
xDrive20d Premiere Auto.	10	M	330	44 550

Surcoût Lounge : Premiere + 5 050 €
Surcoût M Sport : Lounge + 2 350 € à + 2 750 €
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €

SÉRIE 3

318i Lounge	7	M	240	39 000
320i Lounge	10	M	240	42 600
330i xDrive Lounge Auto.	15	M	898	50 950
M340i xDrive	25	M	3 552	66 200
M3 Competition	41	M	30 000	102 000
320e Lounge	9	B	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	M	170	55 500
M340d xDrive	22	M	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	M	260	49 700
M440i xDrive	25	M	3 119	68 450
M4 Competition	41	M	30 000	104 550
420d	10		0	52 250
430d xDrive	17	M	150	59 400
M440d xDrive	22	M	540	69 550

Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €

NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPÉ

420i	10	M	540	49 700
M440i xDrive	26	M	6 039	68 800
420d	10		0	52 250

Surcoût M Sport : "base" + 2 750 €

SÉRIE 4 CABRIOLET

420i	10	M	740	56 200
M440i xDrive	26	M	4 818	74 950
M4 Compétition xDrive	41	M	30 000	115 550
420d	10		0	58 750
430d	26	M	190	63 500

Surcoût M Sport : "base" + 5 050 €

NOUVELLE I4

eDrive40	NC	B	3 000	59 700
M50	NC		0	71 650

Z4

sDrive20i	11	M	1 629	46 650
sDrive30i	15	M	1 629	55 050
M40i	23	M	6 039	67 650

Surcoût Sport : "base" + 4 550 €
Sucoût M Sport : Sport + 1 750 €

NOUVEAU X3

xDrive20i xLine	10	M	3 552	49 650
M40i	24	M	14 273	76 900
M Competition	41	M	30 000	109 350
xDrive30e xLine	10		0	59 800
sDrive18d xLine	8	M	360	49 950
xDrive20d xLine	10	M	650	53 950
xDrive30d xLine	17	M	1 761	60 650
M40d	22	M	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	M	3 331	59 500
M40i	24	M	13 682	79 650
M Competition	41	M	30 000	111 650
xDrive20d xLine	10	M	450	57 800
xDrive30d xLine	17	M	1 629	64 500
M40d	22	M	3 552	78 650

Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €

SÉRIE 5

520i Lounge	10	M	210	51 450
M5 Competition	57	M	30 000	138 850
M5 CS	59	M	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	M	210	63 950
540d xDrive Lounge	22	M	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	M	360	65 250
630d Lounge xDrive	17	M	1 074	73 500

Surcoût Luxury : Lounge + 5 650 €
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 €

SÉRIE 7

750Li xDrive	44	M	30 000	123 500
745e	13		0	106 950
730d xDrive	16	M	898	100 750
740d xDrive	22	M	1 276	107 750

Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 200 €

SÉRIE 8 COUPÉ

840i xDrive	23	M	12 012	102 100
M850i xDrive	49	M	30 000	129 150
M8 Competition	55	M	30 000	173 450
840d xDrive	20	M	1 901	104 300

Surcoût M Sport : "base" + 5 300 €
Surcoût M Sport Technic : M Sport + 4 150 €

SÉRIE 8 GRAN COUPÉ

Surcoût : coupé - 1 750 € à - 3 050 €

SÉRIE 8 CABRIOLET

Surcoût : coupé + 8 000 €

X5

xDrive40i Lounge Auto.	23	M	17 490	75 000
M50i	44	M	30 000	98 550
M Competition	56	M	30 000	145 400
xDrive45e Lounge	15		0	84 350
xDrive25d Lounge	12	M	7 086	66 050
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	3 784	73 100
xDrive40d Lounge	22	M	8 254	78 300

Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €

X6

xDrive40i Lounge	23	M	16 149	81 700
M50i	44	M	30 000	101 800
M Competition	56	M	30 000	148 200
xDrive30d Lounge	16	M	3 552	79 800
xDrive40d Lounge	2	M	8 254	85 000

Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €
Surcoût M Sport : xLine + 850 €

NOUVEL iX

xDrive40	7		0	86 250
xDrive50	10		0	103 500

X7

xDrive40i	23	M	30 000	98 000
M50i	44	M	30 000	121 550
xDrive40d	22	M	16 149	97 000

Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €

CITROËN

GARAGE DU CLOS
91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti
91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle
www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
C1 (5 PORTES)			
1.0 VTi 72 Live	4	0	12 150

Surcoût Feel : Live + 2 100 €
Surcoût Millenium : Feel + 600 €
Surcoût Shine : Feel + 1 150 €

C3			
1.2 PureTech 83 ch Live	4	0	15 600
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6	0	19 250
1.5 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	19 600

Surcoût Feel : Live + 1 200 €
Surcoût Feel Pack : Feel + 800 €
Surcoût C-Series : Feel Pack + 950 €
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €
Surcoût Saint James : Shine + 600 €
Surcoût Shine Pack : Shine + 900 €

NOUVEAU C3 AIRCROSS			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	18 850
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M 150	23 750
1.5 BlueHDi 110 ch Feel Pack	6	0	22 800
1.5 BlueHDi 120 Shine Auto.	6	0	26 950

Surcoût Feel : Live + 1 350 €
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 150 €
Surcoût C-Series : Feel Pack + 1 850 €
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 700 €

C4			
1.2 PureTech 100 ch Live	5	M 50	20 900
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	24 900
1.2 PureTech 155 ch Shine Auto.	8	M 230	30 550
1.5 BlueHDi 110 ch Live	6	0	23 200
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Auto.	7	0	28 700
ë-C4 136 ch Feel	4	B 6 000	35 600

Surcoût Feel : Live + 2 500 €
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 700 €
Surcoût Shine : Feel Pack + 900 €
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 200 €

GRAND C4 SPACETOURER			
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	M 190	30 600
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	6	0	32 800
2.0 BlueHDi 160 ch Shine Auto.	9	M 650	39 050

Surcoût Shine : Feel + 2 650 €
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 350 €

C5 AIRCROSS			
1.2 PureTech 130 ch Live	7	M 310	26 450
Hybrid 225 ch Feel	10	B 1 000	40 350
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6	0	28 800

Surcoût Feel : Live + 2 600 €
Surcoût C-Series : Feel + 2 250 €
Surcoût Shine : Feel + 3 500 €
Surcoût Shine Pack : Feel + 1 650 € à + 3 700 €

BERLINGO TAILLE M			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M 310	23 000
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M 898	28 100
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M 100	23 950
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack	7	M 170	28 250
Electrique 136 ch Live	4	B 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	M 3 557	40 310
e-Hybrid 204 ch	8	B 1 000	39 750
e-Hybrid 245 ch	8	B 1 000	41 070
NOUVELLE LEON SPORTSTOURER			
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M 7 086	44 700

Surcoût : berline + 1 470 €

ATECA			
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M 16 810	44 000
FORMENTOR			
1.5 TSI 150 ch	8	M 240	33 050
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M 10 980	44 670
e-Hybrid 204 ch	8	B 1 000	41 150
e-Hybrid 245 ch VZ	8	B 1 000	45 040

DACIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE SPRING			
Confort	2	B 4 587	16 990

Surcoût Confort Plus : Confort + 1 460 €

SANDERO			
1.0 SCe 65 ch Access	4	0	8 890
0.9 TCe 90 ch Confort	5	0	12 990
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5	0	11 690

Surcoût Essentiel : Access + 1 300 €
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €

SANDERO STEPWAY			
0.9 TCe 90 ch Essentiel	5	0	13 090
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5	0	13 090

Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €

LODGY			
1.3 TCe 100 ch Esentiel	6	M 150	15 000
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M 150	15 800
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5	0	16 650
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	5	0	17 450
LODGY STEPWAY			
1.3 TCe 130 ch	7	M 280	16 900
1.5 Blue dCi 115 ch	6	0	18 550

Surcoût 15 ans : "base" + 200 €

NOUVEAU DUSTER			
1.3 TCe 150 ch Confort EDC	NC	NC	21 150
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	NC	NC	14 490
1.5 dCi 115 ch Essentiel	NC	NC	16 990

Surcoût Confort : Essentiel + 2 360 €
Surcoût Prestige : Confort + 1 250 €

DS AUTOMOBILES

TYPE	CV	B/M*	PRIX
DS 3 CROSSBACK			
1.2 PureTech 100 ch Chic	5	0	24 900
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	6	M 150	27 900
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M 260	35 800
1.5 BlueHDi 110 ch Chic	6	0	25 900
1.5 BlueHDi 130 ch So Chic Auto.	6	0	31 700
E-Tense Chic	5	B 6 000	37 000

Surcoût So Chic : Chic + 2 800 €
Surcoût Performance Line : So Chic + 200 €
Surcoût Connected Chic : Performance Line + 2 500 €
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €
Surcoût Grand Chic : Performance Line+ + 1 700 €
Surcoût Ines de la Fressange Paris : Grand Chic + 400 €

NOUVELLE DS 4			
1.2 PureTech 130 ch Bastille Auto.	7	M 100	29 200
1.6 PureTech 180 ch Performance Line Auto.	10	M 330	35 400
1.6 PureTech 225 ch Performance Line + Auto.	13	M 450	42 200
E-Tense 225 ch Bastille +	10	B 1 000	38 200
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille + Auto.	7	0	31 200

Surcoût Bastille + : Bastille + 1 000 €
Surcoût Performance Line : Bastille + + 2 700 €
Surcoût Trocadero : Performance Line + 2 500 €
Surcoût Cross Trocadero : Trocadero + 600 €
Surcoût Performance Line + : Cross Trocadero + 1 100 e
Surcoût Rivoli : Performance Line + + 1 700 €
Surcoût Cross Rivoli : Rivoli + 600 €
Surcoût La Première : Cross Rivoli + 5 100 €

DS 7 CROSSBACK			
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	7	M 260	37 300
1.6 PureTech 180 ch So Chic Auto.	10	M 740	41 900
1.6 PureTech 225 ch Perf. Line + Auto.	12	M 1 901	48 900
E-Tense 225 So Chic	10	0	50 800
E-Tense 300 So Chic 4x4	12	0	56 300
1.5 BlueHDi 130 ch Chic Auto.	7	M 125	38 300

Surcoût So Chic : Chic + 2 100 €
Surcoût Performance Line : So Chic + 700 €
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 700 €
Surcoût Grand Chic : Performance Line + + 2 600 €
Surcoût Louvre : Grand Chic + 5 200 €

DS 9			
1.6 PureTech 225 ch Performance Line +	NC	M 983	47 700
E-Tense 225 ch Performance Line +	NC	0	55 000
E-Tense 360 ch Performance Line + 4x4	NC	0	66 500

Surcoût Rivoli + : Performance Line + 2 900 € à + 4 000 €

FERRARI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Roma	NC	M 30 000	198 265
Portofino M	NC	M 30 000	203 999
F8 Tributo	NC	M 30 000	232 754
F8 Spider	NC	M 30 000	258 328
812 Superfast	81	M 30 000	297 974
812 GTS	NC	M 30 000	329 718
SF90 Stradale	NC	M 898	423 514
SF90 Stradale Assetto Fiorano	NC	M 898	472 774

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

FIAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
500			
1.0 70 ch BSG Cult	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 €			
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 30 000	48 800
Bullitt	37	M 30 000	55 400
Mach 1	NC	NC	62 400
Surcoût 55 : "base" + 3 200 €			
MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût : Fastback + 4 000 €			
TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	M 818	14 500
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	15 500
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	M 125	16 120
Surcoût Trend : Ambiente + 510 €			
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €			
Surcoût Titanium : Sport + 0 €			
TOURNEO CONNECT			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	M 1 901	21 740
1.5 EcoBlue 100 ch Ambiente	NC	NC	23 380
1.5 EcoBlue 120 ch Trend	NC	NC	25 940
Surcoût Trend : Ambiente + 2 000 €			
Surcoût Titanium : Trend + 2 030 €			
TOURNEO CONNECT ACTIVE			
1.5 EcoBlue 100 ch	NC	NC	29 210
1.5 EcoBlue 120 ch	NC	NC	29 770

HONDA

GARAGE DU CLOS

91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti

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

www.honda-montlhery.com

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

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
i10			
1.0 67 ch Eco Initia	4	0	12 090
1.0 67 ch Intuitive BVR	4	0	14 750
1.2 84 ch N Line	4	0	16 800
1.0 T-GDi 100 ch N Line	5	0	17 600
Surcoût Intuitive : Initia + 1 760 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 1 600 €			
i20			
1.2 84 ch Initia	4	0	15 950
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Intuitive	5	0	20 000
N	11	M 1 276	27 800
Surcoût Intuitive : Initia + 2 150 €			
Surcoût N Line Michel Vaillant : Intuitive + 2 300 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 2 300 €			
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €			
NOUVEAU BAYON			
1.2 84 ch Initia	NC	NC	17 850
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Initia	NC	NC	20 150
Surcoût Intuitive : Initia + 2 150 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 1 300 €			
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €			
NOUVEAU KONA			
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6	0	24 050
Hybrid Initia	5	0	27 000
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Intuitive	7	0	26 050
Electric 136 ch Intuitive	2	B 6 000	35 100
Electric 204 ch Intuitive	3	B 6 000	39 900
Surcoût Intuitive : Initia + 2 100 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 2 350 €			
Surcoût Executive : Creative + 2 050 €			
i30			
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6	0	24 300
1.6 CRDi 115 ch Creative	6	0	28 500
Surcoût Creative : Intuitive + 1 900 €			
Surcoût N Line : Creative + 3 250 €			
i30 SW			
Surcoût : berline + 1 000 €			
i30 FASTBACK			
1.5 T-GDi 160 ch Hybrid 48V N Line DCT	8	M 150	32 550
IONIQ			
Hybrid Intuitive	5	0	28 050
Plug-in Intuitive	3	B 1 000	32 900
Electric Intuitive	1	B 6 000	35 200
Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €			
Surcoût Executive : Creative + 1 950 €			
NOUVELLE IONIQ 5			
170 ch Intuitive	3	B 6 000	43 600
218 ch Intuitive	4	B 3 000	46 800
306 ch HTrac Executive	5	B 3 000	59 900
Surcoût Creative : Intuitive + 3 200 €			
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €			
TUCSON			
1.6 T-GDi 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8	M 400	29 900
Hybrid 230 ch Intuitive	10	0	34 300
Plug-in 265 ch Creative HTrac	10	B 1 000	44 100
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7	NC	36 300
Surcoût Creative : Intuitive + 3 900 €			
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €			
Surcoût N Line Executive : Executive + 0 €			
NEXO			
Executive	1	B 2 000	79 900
SANTA FÉ			
Hybrid 230 ch Intuitive	10	M 280	41 900
Plug-in 265 ch Creative	NC	0	55 200
2.0 CRDi 202 ch Executive DCT	11	M 2 370	52 800
Surcoût Creative : Intuitive + 7 400 €			
Surcoût Executive : Creative + 4 500 €			

JAGUAR

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

JEEP

TYPE	CV	B/M*		PRIX
RENEGADE				
1.0 GSE T3 120 ch Longitude	7	M	400	24 650
1.3 GSE T4 150 ch Longitude BVR	8	M	540	27 300
1.3 GSE T4 190 ch 4xe Brooklyn Edition	7	B	1 000	39 000
1.3 GSE T4 240 ch 4xe Trailhawk	10	B	1 000	43 500
1.6 MultiJet 130 ch Longitude	7		0	26 800
Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 3 000 €				
Surcoût Limited : Longitude + 4 500 €				
Surcoût 80th Anniversary : Limited + 2 050 €				
Surcoût S : Limited + 3 550 €				
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 Motion	5	B	1 000	35 590
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	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	B	3 000	47 990
325 ch Active	NC	B	3 000	51 990
GT	NC		0	66 990
Surcoût Design : Active + 3 800 €				
Surcoût GT-line : Design + 4 000 €				
NOUVEAU SORENTO				
Eco plug-in Motion	10	B	1 000	48 990
Surcoût Active : Motion + 4 000 €				
Surcoût Design : Active + 4 000 €				
Surcoût Premium : Design + 4 000 €				
STINGER				
GT	25	M	30 000	63 190

LAMBORGHINI

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

LAND ROVER

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

LEXUS

TYPE	CV	B/M*		PRIX
UX				
250h	7		0	36 990
300e Pack	4	B	1 000	49 990
Surcoût Pack : "base" + 1 000 €				
Surcoût Luxe : Pack + 4 000 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 3 500 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 8 500 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 500 €				
RC				
F	37	M	30 000	91 990
Surcoût Track Edition : F + 30 000 €				
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	30 000	127 490
500h Executive	19	M	7 086	117 490
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €				
LC CABRIOLET				
500 Sport+	35	M	30 000	133 490

MASERATI

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

MAZDA

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

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CLASSE A				
160 Style Line	6	M	50	28 900
180 Style Line	7	M	50	29 900
200 Style Line 7G-DCT	8	M	100	34 150
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	13	M	1 172	44 750
35 AMG 4Matic 7G-DCT	20	M	6 724	51 550
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	31	M	14 273	70 700
250 e Style Line	NC	B	1 000	40 600
180 d Style Line	6		0	31 200
200 d Style Line 8G-DCT	8		0	35 450
220 d Progressive Line 8G-DCT	11		0	42 850
Surcoût Progressive Line : Style Line + 2 600 €				
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 900 €				
CLASSE A BERLINE				
Surcoût : Classe A + 650 € à + 1 650 €				
CLASSE B				
160 Style Line Edition	6	M	100	32 050
180 Style Line Edition	8	M	100	33 050
200 Style Line Edition Auto.	9	M	150	35 050
250 Progressive Line Edition 4Matic Auto.	13	M	1 629	45 150
250 e Progressive Line Edition	NC	B	1 000	46 300
180 d Style Line Edition	6		0	34 350

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

200 d Style Line Edition Auto.	8		0	35 150
220 d Progressive Line Edition Auto.	11		0	43 250
Surcoût Progressive Line Edition : Style Line Edition + 2 100 €				
Surcoût AMG Line Edition : Progressive Line Edition + 2 100 €				
CLA COUPÉ				
180 Progressive Line	8		0	36 050
200 Progressive Line Auto.	9	M	75	40 300
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	M	898	48 300
35 AMG Matic 7G-DCT	20	M	4 818	55 300
45 S AMG 4Matic+ 8G-DCT	31	M	11 488	73 300
250 e Progressive Line	NC	B	1 000	46 550
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	M	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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVEAU ZS				
Comfort	NC	B	6 000	29 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
NOUVEL EHS				
Hybride Rechargeable Comfort	NC	B	1 000	33 700
Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €				

MINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
HATCH 3 PORTES				
One 75 ch	NC		NC	20 900
One 102 ch	NC		NC	22 200
Cooper	NC		NC	23 900
Cooper S	NC		NC	28 500
John Cooper Works	NC		NC	34 800
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 €				
ECLISPE CROSS (NOUVEAU)				
PHEV Invite	5	B	1 000	39 990
Surcoût Intense : Invite + 3 500 €				
Surcoût Intense Edition : Intense + 1 500 €				
Surcoût Instyle : Intense + 4 000 €				

NISSAN

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

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

OPEL

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CORSA				
1.2 75 ch	4		0	15 500
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	18 350
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7		0	23 800
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	20 650
e Edition	1	B	6 000	31 600
Surcoût Design & Tech : "base" + 750 €				
Surcoût Edition : "base" + 1 700 €				
Surcoût GS Line : Edition + 2 050 €				
Surcoût Elegance : GS Line + 350 €				
Surcoût Ultimate : Elegance + 3 350 €				
NOUVEAU CROSSLAND				
1.2 83 ch Edition	5	M	75	20 150
1.2 Turbo 110 ch Design & Tech	6		0	20 700
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7		0	23 265
1.5 Diesel 110 ch Design & Tech	6		0	22 300
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6		0	26 245
Surcoût Edition : Design & Tech + 465 €				
Surcoût Elegance : Edition + 955 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 1 345 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 455 €				
MOKKA				
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	21 600
1.2 Turbo 130 ch Edition	7		0	22 950
1.5 Diesel 110 ch Edition	5		0	24 050
e 136 ch Edition	4	B	6 000	36 400
Surcoût Elegance : Edition + 1 650 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 1 400 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 900 €				
ASTRA				
1.2 Turbo 110 ch Edition	6		0	23 550
1.2 Turbo 145 ch Ultimate	8		0	33 350
1.4 Turbo 145 ch Ultimate Auto.	8		0	33 050
1.5 Diesel 105 ch Edition	5		0	25 900
1.5 Diesel 122 ch Edition	6		0	26 700
Surcoût Design & Tech : Edition - 750 €				
Surcoût Ultimate : Edition + 5 200 €				
ASTRA SPORTS TOURER				
Surcoût : berline + 1 450 €				
NOUVEAU GRANDLAND				
1.2 Turbo 130 ch	7	M	230	29 950
Hybrid 225 ch	10	B	1 000	42 750
Hybrid4 300 ch Ultimate	11		0	53 700
1.5 Diesel 130 ch Auto.	7	M	125	34 050
Surcoût GS Line : "base" + 2 700 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 4 200 €				
INSIGNIA GRAND SPORT				
2.0 Turbo 170 ch Ultimate Auto.	9	M	2 544	40 050
2.0 Turbo 200 ch GS Line Pack	11	M	2 544	45 650
GSi	13	M	9 103	49 300
1.5 Diesel 122 ch Ultimate	6		0	39 650
2.0 Diesel 174 ch Ultimate Auto.	9		0	42 550
Surcoût GS Line Pack : Ultimate + 3 700 €				
INSIGNIA SPORTS TOURER				
Surcoût : Grand Sport + 1 300 €				
COMBO LIFE				
1.2 110 ch Edition	6	M	310	22 300
1.2 130 ch Elegance	7	M	650	27 600
1.5 Diesel 100 ch Edition	5	M	100	23 450
1.5 Diesel 130 ch Elegance	7	M	230	27 500
e Edition	NC	B	6 000	35 300
Surcoût Elegance : Edition + 2 450 €				
Surcoût Elegance Pack : Elegance + 1 100 €				

PEUGEOT

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
108 (5 PORTES)				
1.0 VTi 72 Like	4		0	12 600
Surcoût Active : Like + 1 850 €				
Surcoût Style : Active + 600 €				
Surcoût Allure : Active + 1 450 €				
Surcoût Collection : Allure + 1 000 €				
208				
1.2 PureTech 75 ch Like	4		0	16 200
1.2 PureTech 100 ch Style	5		0	20 150
1.2 PureTech 130 ch GT Auto.	7		0	27 400
1.5 BlueHDi 100 ch Like	5		0	18 900
e Active	4	B	6 000	32 700
Surcoût Active : Like + 1 700 €				
Surcoût Style : Active + 1 050 €				
Surcoût Allure : Active + 1 900 €				
Surcoût Roadtrip : Allure + 1 700 €				
Surcoût GT : Allure + 2 800 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 000 €				
2008				
1.2 PureTech 100 ch Active	6		0	22 700
1.2 PureTech 130 ch Active	6		0	24 500
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M	230	32 400
1.5 BlueHDi 110 ch Active	5		0	24 700
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6		0	29 800
e Active	4	B	6 000	36 800
Surcoût Style : Active + 1 100 €				
Surcoût Allure : Active + 1 900 €				
Surcoût Roadtrip : Allure + 1 600 €				
Surcoût GT : Allure + 2 800 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 100 €				

NOUVELLE 308				
1.2 PureTech 110 ch Active Pack	6		0	24 800
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7		0	26 200
PHEV 180 ch Active Pack	6	B	1 000	36 800
PHEV 225 ch GT	10	B	1 000	43 300
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7		0	28 700
Surcoût Allure : Active Pack + 2 000 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 800 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 2 000 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 600 €				
NOUVELLE 308 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
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	M	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 COUPÉ				
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 €				
MÉGANE				
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 €				
MÉGANE 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 Reference	6	M	150	23 900
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	240	29 000
2.0 TSI 190 ch Xperience DSG 4Drive	10	M	6 375	39 070
2.0 TDI 115 ch Style	6		0	31 300
2.0 TDI 150 Style	8		0	33 100
Surcoût Style : Reference + 3 500 €				
Surcoût Urban : Style + 1 290 €				
Surcoût Xperience : Style + 4 270 €				
Surcoût FR : Xperience + 2 150 €				

TARRACO				
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	740	34 680
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 €				

SKODA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE FABIA				
1.0 MPI 65 ch Active	NC		NC	16 730
1.0 MPI 80 ch Active	NC		NC	17 230
1.0 TSI 95 ch Ambition	NC		NC	20 220
1.0 TSI 110 ch Ambition	NC		NC	20 670
Surcoût Ambition : Active + 1 720 €				
Surcoût Style : Ambition + 2 500 €				
KAMIQ				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 300
1.0 TSI Evo 110 ch Active	6		NC	21 250
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 140
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	NC		NC	24 180
Surcoût Young Edition : Active - 550 €				
Surcoût Ambition : Active + 2 440 €				
Surcoût Scoutline : Ambition + 2 030 €				
Surcoût Style : Scoutline + 1 260 €				
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 870 €				
SCALA				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 330
1.0 TSI EVO 110 ch Active	6		0	21 330
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 170
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	NC		NC	24 180
Surcoût Ambition : Active + 2 440 €				
Surcoût Style : Ambition + 3 310 €				
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 850 €				
KAROQ				
1.0 TSI 110 ch Ambition	6		0	27 740
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	29 750
2.0 TDI 116 ch Ambition	6		NC	31 050
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		0	32 690
Surcoût Clever : Ambition + 2 370 €				
Surcoût Scout : Ambition + 2 430 €				
Surcoût Sportline : Scout + 2 010 €				
Surcoût Style : Scout + 60 €				
NOUVEL ENYAQ IV				
50	5	B	6 000	36 050
60	5	B	6 000	41 270
80	5	B	3 000	47 820
Surcoût Sportline : "base" + 2 560 € à + 3 200 €				
OCTAVIA				
1.0 TSI 110 ch Active	6		0	22 960
1.0 TSI mHEV e-Tec 110 ch Ambition DSG	6		0	26 840
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	26 530
2.0 TSI 190 ch Sportline 4x4 DSG	NC		NC	36 750
2.0 TSI 245 ch RS	14	M	400	38 590
1.4 TSI PHEV iV 204 ch Ambition	8	B	1 000	36 320
1.4 TSI PHEV iV 245 ch RS	8	B	1 000	42 880
2.0 TDI 116 ch Active	6		0	26 210
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		NC	29 170
2.0 TDI 200 ch RS DSG	NC		NC	40 190
1.5 TGI G-Tec 131 ch Ambition DSG	NC		NC	30 140
Surcoût Ambition : Active + 1 480 €				
Surcoût Sportline : Ambition + 5 210 €				
Surcoût Style : Ambition + 4 490 €				
OCTAVIA COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				
OCTAVIA SCOUT				
1.5 TSI ACT MHEV E-Tec DSG	8		NC	35 320
2.0 TSI 190 ch 4x4 DSG	NC		NC	39 250
2.0 TDI 150 ch 4x4 DSG	NC		NC	39 760
2.0 TDI 200 ch DSG	11		NC	41 200
NOUVEAU KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Active	NC		NC	29 980
RS	NC		NC	50 630
2.0 TDI 150 ch Active DSG	NC		NC	36 710
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	NC		NC	47 400
Surcoût Ambition : Active + 2 650 €				
Surcoût Style : Ambition + 4 440 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 340 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 140 €				
SUPERB				
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	125	37 970
2.0 TSI 280 ch Sportline DSG 4x4	NC		NC	49 380
iV Style	8	B	1 000	44 610
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	41 730
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC		0	43 730
Surcoût Sportline : Style + 4 040 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 690 €				

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

SUPERB COMBI

Surcoût : berline + 1 100 €

SUPERB SCOUT

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

SMART

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

SSANGYONG

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

SUBARU

TYPE	CV		B/M*	PRIX
IMPREZA				
1.6 114 ch Confort Lineartronic	6	M	4 818	29 990
e-Boxer Confort	8	M	4 026	34 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €				
XV				
1.6i 114 ch Confort Lineartronic	6	M	5715	31 990
e-Boxer Confort	10	M	5 715	35 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €				
FORESTER				
e-Boxer Confort	10	M	7 462	39 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 4 000 €				
Surcoût Luxury : Premium GPS + 3 000 €				
OUTBACK				
2.5i 169 ch Onyx Field	9	M	10 980	49 990
Surcoût Touring Exclusive : Onyx Field + 5 000 €				

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	7	B	6 000	43 800
Grande Autonomie	11	B	2 000	52 990
Performance	12		0	59 990
MODEL Y				
Grande Autonomie	NC	B	2 000	59 990
Performance	NC		0	66 990
MODEL S				
Grande Autonomie	9		0	99 990
Plaid	15		0	129 990
MODEL X				
Grande Autonomie	9		0	109 990
Plaid	15		0	119 990

TOYOTA

TYPE	CV		B/M*	PRIX
AYGO (5 PORTES)				
1.0 VVT-i x-play	4		0	14 840
Surcoût x-look : x-play + 500 €				
Surcoût x-night : x-look + 750 €				
Surcoût x-clusiv zen : x-look + 1 650 €				
YARIS				
1.0 VVT-i 70 ch Dynamic	4		0	18 250
1.5 VVT-i 120 ch Dynamic	5		0	19 450
GR Pack Premium	15	M	7 851	35 600
116h Dynamic	5		0	21 950
Surcoût Design : Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Iconic : Design + 2 500 €				
Surcoût Collection : Iconic + 0 €				
Surcoût Style : Collection + 500 €				
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €				
NOUVELLE YARIS CROSS				
116h Dynamic	6		0	25 500
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Collection : Design + 3 000 €				
Surcoût Trail : Collection + 0 €				
C-HR				
1.8 Hybride Dynamic	4		0	30 500
2.0 hybride Edition	7		0	34 000
Surcoût Edition : Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Distinctive : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Graphic : Distinctive + 0 €				
Surcoût GR Sport : Graphic + 2 000 €				
Surcoût Collection : Graphic + 1 500 €				
COROLLA				
122h Active	4		0	28 250
184h Design	7		0	32 050
Surcoût Dynamic : Active + 800 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût 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	1 000	40 600
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 700 €				
Surcoût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €				
RAV4				
Hybride Active	9		0	37 900
Hybride Rechargeable Design AWD	9		0	52 650
Surcoût Dynamic : Active + 2 150 €				
Surcoût Lounge : Dynamic + 5 900 €				
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €				
Surcoût Black Edition : Lounge + 1 000 €				
NOUVELLE MIRAI				
Lounge	4	B	2 000	67 900
Surcoût Executive : Lounge + 7 000 €				
NOUVELLE CAMRY				
Hybride 218 ch Dynamic	9		0	39 100
Surcoût Design : Dynamic + 5 600 €				
Surcoût Lounge : Design + 3 100 €				
HIGHLANDER				
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	1 276	64 000
LAND CRUISER (3 PORTES)				
204 D-4D LeCap	11	M	30 000	39 990
Surcopût Life : LeCap + 5 800 €				
Surcoût Légende : Life + 5 200 €				
Surcoût Lounge : Légende + 5 900 €				
LAND CRUISER (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 2 700 €				
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 8 500 €				
GR SUPRA				
2.0	15	M	2 726	53 900
3.0	23	M	8 671	65 900
Surcoût 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	M	898	23 160
1.2 130 ch VVT-i Dynamic Auto.	7	M	1 386	25 560
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	M	230	24 110
1.5 130 ch D-4D Dynamic	7	M	240	25 710
Surcoût Executive : Dynamic + 3 920 €				
Surcoût Design : Executive + 1 330 €				

VOLKSWAGEN

TYPE	CV		B/M*	PRIX
UP! (5 PORTES)				
1.0 65 ch Lounge	4		0	15 160
GTI	6		0	19 690
e-Up! 2.0	2	B	6 000	24 190
1.0 GNV 68 ch Lounge	4		0	17 960
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	21 845
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	M	50	24 250
Surcoût Lounge : "base" + 1 810 €				
Surcoût Active : Lounge + 900 €				
Surcoût Carat : Lounge + 3 470 €				
Surcoût R-Line : Carat + 0 €				
T-ROC				
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	M	150	27 260
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	260	29 440
R	19	M	10 488	50 000
2.0 TDI 115 ch Lounge	6	M	150	31 180
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M	210	33 170
Surcoût Active : Lounge + 1 550 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 780 €				
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 280 €				
Surcoût R-Line : Carat Exclusive + 0 €				
T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 110 ch Style	6	M	280	35 320
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	818	39 780
Surcoût R-Line : Style + 4 540 €				
GOLF				
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	27 815
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6		0	30 545
1.5 TSI ACT 130 ch Life	7		0	29 470
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7		0	32 195
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8		0	36 325
GTI	14	M	2 726	43 425
GTI Clubsport 45	19	M	2 918	49 990
R	20	M	4 818	51 135
eHybrid 204 ch Style	8	B	1 000	41 655
GTE	8	B	1 000	46 550
2.0 TDI 115 ch	6		0	29 365
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8		0	35 940
GTD	11	M	150	43 180
Surcoût Life : "base" + 2 505 €				
Surcoût Active : Life + 1 725 €				
Surcoût Style : Life + 2 870 €				
Surcoût R-Line : Style + 475 €				
NOUVELLE GOLF SW				
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	29 070
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6		0	31 815
1.5 TSI 130 ch Life	7		0	30 735
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7		0	33 475
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8		0	37 675
2.0 TDI 115 ch Life	6		0	32 965
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8		0	37 055
Surcoût Style : Life + 2 930 €				
Surcoût R-Line : Style + 495 €				
NOUVELLE GOLF ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG 4Motion	11	M	360	46 485
ID.3				
Pure Performance 150 ch	5	B	6 000	34 750
Pro 145 ch	5	B	6 000	38 380
Pro Performance 204 ch	5	B	6 000	39 880
Pro S 204 ch	5	B	6 000	43 710
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	400	32 905
2.0 TDI 122 ch Lounge	6	M	75	34 915
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8	M	190	38 325
Surcoût Active : Lounge + 870 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 960 €				
TIGUAN				
1.5 TSI 130 ch	8	M	260	32 975
1.5 TSI 150 ch	9	M	400	34 345
R	20	M	30 000	55 875
eHybrid 245 ch Life	8	B	1 000	43 385
2.0 TDI 150 ch	8	M	125	36 825
2.0 TDI 200 ch Elegance 4Motion DSG	11	M	2 544	49 785
Surcoût Life : "base" + 2 090 €				
Surcoût Active : Life + 1 300 €				
Surcoût Elegance : Life + 4 210 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 910 €				
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 1 750 €				
Surcoût R-Line Exclusive : Elegance Exclusive + 2 590 €				
NOUVEAU TIGUAN ALLSPACE				
1.5 TSI 150 ch Life	8	M	898	39 995
2.0 TDI 150 ch Life	8	M	210	42 885
2.0 TDI 200 ch R-Line 4Motion DSG	11	M	3 331	53 475
Surcoût R-Line : Life + 4 260 €				
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 2 690 €				
ID.4				
Pure 149 ch	5	B	6 000	40 600
Pure Performance 170 ch	5	B	6 000	42 100
Pro Performance 204 ch	5	B	3 000	48 350
GTX	5	B	3 000	53 350
PASSAT				
1.5 TSI ACT 150 ch	8	M	170	35 320
2.0 TSI 190 ch Lounge DSG	10	M	1 386	45 560
GTE	6		0	52 610
2.0 TDI EVO 122 ch DSG	6		0	39 330
2.0 TDI EVO 150 ch	7		0	39 840
2.0 TDI 200 ch Lounge DSG 4Motion	11	M	818	52 490
Surcoût Lounge : "base" + 7 240 €				
Surcoût Elegance : Lounge + 3 350 €				
Surcoût R-Line : Lounge + 3 200 €				
PASSAT SW				
Surcoût berline : + 1 100 €				
PASSAT ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	1 386	51 680
ARTEON				
2.0 TSI 190 ch DSG	10	M	1 172	48 710
R	20	M	19 641	62 990
eHybrid 218 Elégance	8		0	54 950
2.0 TDI EVO 150 ch DSG	8		0	49 620
2.0 TDI EVO 200 ch Elégance 4M. DSG	11	M	540	59 250
Surcoût Elegance : "base" + 4 270 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 120 €				
ARTEON SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Arteon + 540 €				
TOUAREG				
eHybrid 381 ch Atmosphère	22		0	80 220
R	22		0	94 970
Surcoût Elégance : Atmosphère + 0 €				
CADDY				
1.5 TSI 114 ch	6	M	310	27 900
2.0 TDI 75 ch	4		0	27 150
2.0 TDI 102 ch	6		0	29 400
2.0 TDI 122 ch	6		0	30 600
Surcoût Life : "base" + 2 800 €				
Surcoût Style : Life + 3 050 €				

VOLVO

TYPE	CV		B/M*	PRIX
XC40				
T2 Momentum Essentiel	7	M	1 172	30 250
T3 Momentum Geartronic	9	M	2 205	36 250
B4 essence R-Design	11	M	1 629	44 600
Recharge T4 R-Design	7	B	1 000	50 100
Recharge T5 R-Design	10		0	51 600
Recharge Twin Plus	12	B	3 000	58 490
Surcoût Momentum : Momentum Essentiel + 1 750 €				
Surcoût R-Design : Momentum + 4 600 €				
Surcoût Inscription : Momentum + 4 300 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 500 €				
Surcoût Pro : Plus + 4 000 €				
NOUVEAU C40				
Recharge Twin First Edition	12		0	62 250
S60				
Recharge T6 R-Design	15		0	59 900
Polestar Engineered	17		0	69 100
Surcoût Inscription : R-Design - 150 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 600 €				
V60				
B3 essence Momentum Essentiel	9	M	818	40 550
Recharge T6 R-Design AWD	15		0	60 600
Polestar Engineered	20		0	71 190
B4 Diesel Momentul Essentiel	11	M	280	46 200
Surcoût R-Design : Momentum Essentiel + 6 100 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 250 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 250 €				
V60 CROSS COUNTRY				
B4 Diesel Pro	11	M	1 074	56 000
XC60				
B4 essence 197 ch R-Design	11	M	2 918	54 030
Recharge T6 R-Design AWD	15		0	68 880
Recharge T8 R-Design AWD	19		0	71 880
Polestar Engineered T8 AWD	20		0	81 880
B4 Diesel 197 ch Momentum AWD	11	M	1 629	49 630
B5 Diesel 235 ch R-Design AWD	13	M	2 370	62 830
Surcoût R-Design : Momentum + 6 450 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 850 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 100 €				
V90				
Recharge T8 R-Design AWD	19		0	81 200
B4 Diesel R-Design	11	M	360	63 250
B5 Diesel R-Design AWD	13	M	898	69 950
Surcoût Inscription : R-Design + 100 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 050 €				
XC90				
Recharge T8 R-Design	19		0	88 600
B5 R-Design	13	M	5 715	74 900
Surcoût Inscription : R-Design -300 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 300 €				

400 PAGES, 5000 MODÈLES
POUR NE RIEN MANQUER !



EN VENTE ACTUELLEMENT

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

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

aj MARCHÉS DIRECTS

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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

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 ?

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

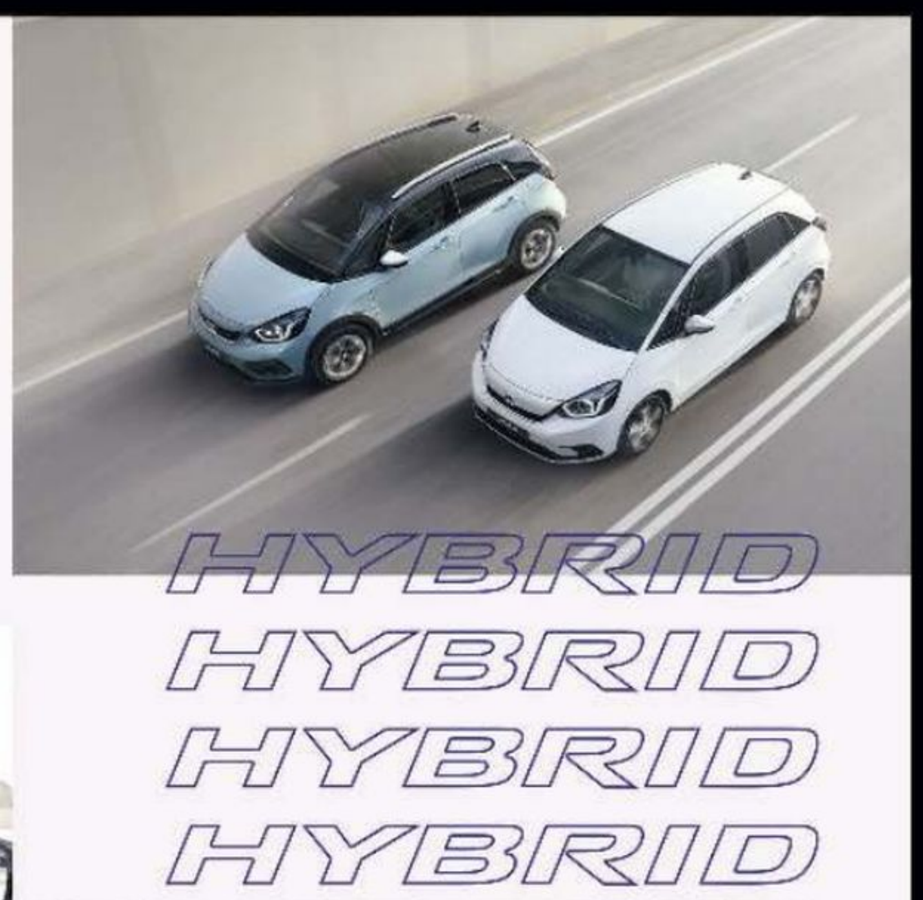
05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

Quattro ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

HONDA

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







TAR JAZZ JAZZ CROSSTAR JAZZ JAZZ

Nouvelles
JAZZ
e:HEV HYBRID

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

JUSQU'À 10 ANS DE GARANTIE MOTEUR OFFERTE*

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

(1) Exemple pour la Location Longue Durée incluant la prestation "maintenance/assistance", d'une **Honda Jazz e:HEV 1.5 i-MMD Elegance**, sur 37 mois et 30.000 km, apport à verser avant la livraison de **15% ou 3 598 € et 37 loyers de 199 €**. Modèles présentés : **Honda Jazz e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive** neuve option peinture métallisée, au prix **total de 26 360 € TTC, apport à verser avant la livraison de 15% ou 4282.20 € et 37 loyers de 245 €. Honda Jazz Crosstar e:HEV 1.5 i-MMD Exclusive Bi-Ton** neuve, au prix total de **28 620 € TTC**, apport à verser avant la livraison **de 15% ou 4 679.48 € et 37 loyers de 269 €**. Loyers exprimés TTC. Restitution du véhicule à la fin du contrat avec paiement des éventuels frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Offre non cumulable, **réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/09/2021 dans le réseau Honda participant** en France métropolitaine, selon conditions générales en LLD et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, SA au capital de 66.000.000 €, RCS Nanterre n° 351 867 692, 15 Allée de l'Europe – 92588 CLICHY. Société de courtage d'assurances n° ORIAS 07 026 677 (www.orias.fr). *Sous réserve du suivi régulier de l'entretien Honda selon les préconisations constructeur et les indications de l'ordinateur de bord. Offre soumise à d'autres conditions disponibles sur auto.honda.fr. **Garanties des batteries : hybrides 5 ans, standards 3 ans.**
(2) Consommation et émissions en cycle mixte WLTP corrélé selon la version : de 4,5 à 4,8 l/100km et de 102 g à 110 g de CO_2 /km.

DISPONIBILITÉ IMMÉDIATE DANS VOTRE RÉSEAU HONDA ÎLE-DE-FRANCE

JAPAUTO
75 · PARIS 16
Murat
01 53 84 20 30

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

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

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

INTERNATIONAL AUTOMOBILES
78 · VERSAILLES
01 39 07 24 00

COURTOIS AUTOMOBILES
78 · CHAMBOURCY
01 71 52 11 00

GARAGE DU CLOS
91 · LINAS
01 69 80 72 80

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

JAPAUTO
92 · COURBEVOIE
01 41 88 30 30

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

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

www.honda.fr

NOUVEAU
RENAULT ARKANA
hybride par nature

renouveau renault
portes ouvertes 16-20 sept.[1]

ARKANA

239€ à partir de /mois[2]
LLD sur 49 mois. 1er loyer de 3 200€ sous condition de reprise
4 ans de garantie, assistance 24/24 et entretien inclus pour 1€/mois[3]

modèle présenté : nouveau Renault arkana e-tech hybride r.s. line 145 avec option peinture métallisée à 308€/mois[4], sous condition de reprise, 1er loyer de 3 200€, pack zen Renault inclus pour 1€/mois[3]. (1) ouverture exceptionnelle dimanche 19 selon autorisation. (2) exemple pour nouveau Renault arkana e-tech hybride zen 145, hors options. (2)(4) locations longue durée, hors assurances facultatives, sur 49 mois et 40 000 km maximum. offres sous condition de reprise d'un véhicule roulant. sous réserve d'acceptation par diac, sa au capital de 415 100 500€ - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93160 noisy-le-grand - siren 702 002 221 rcs bobigny. en fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. (3) pack zen Renault comprenant l'entretien, l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1er des deux termes atteint) inclus dans le loyer pour 1€/mois. voir détail du pack zen en points de vente et sur renault.fr, vous pouvez demander à ne pas souscrire ce pack. offres non cumulables, réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'un nouveau Renault arkana neuf **du 01/09/2021 au 30/09/2021. gamme nouveau Renault arkana : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) : 4,9/6,1. émissions co_2 min/max (g/km) (procédure wltp) : 111/138. sous condition d'homologation définitive.** Les concessions RENAULT ATHIS MONS, RENAULT MASSY, RENAULT MONTLHERY, RENAULT MONTROUGE, RENAULT SAINTE GENEVIEVE DES BOIS, RENAULT SDAO LES ULIS et RENAULT VIRY CHATILLON ont été élues meilleurs distributeurs automobiles de France 2021 par Auto Plus et Statista.

LOSANGE AUTOS
Concessions RENAULT
www.losangeautos.fr

MEILLEURS DISTRIBUTEURS AUTOMOBILES 2021



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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1092

du 23 septembre 2021



YANN LEFEBVRE

1er essai Peugeot 308

Nous avons attendu la nouvelle 308 comme le PSG Lionel Messi. Première prise en main de la berline, mais aussi du break, sur les routes de l'arrière-pays nicois. Que valent ses motorisations hybrides rechargeables ? Réponse dans un essai "grand format".

Audi Q4 e-tron vs Mercedes EQA

Avec leur moteur électrique de respectivement 204 et 190 ch, les deux SUV premium allemands se retrouvent sur la même route. Nous les avons soumis à notre batterie de mesures et à un essai poussé pour vérifier leur agrément de conduite et... leur endurance.



YANN LEFEBVRE



TESLA

1er essai Tesla Model Y

Le voici enfin, le petit SUV américain sur base de Model 3. Si la forme de sa carrosserie le rend plus habitable et pratique à l'usage, conserve-t-il les mêmes niveaux de performances et d'agrément de conduite que la berline ? Nous l'essayons ici dans sa version Grande Autonomie.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

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

NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 98 DE L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4X4
164 pages - 5,95 €

Deux modèles français attendus dans notre "Spécial Nouveautés" avec le Renault Kadjar II et le Peugeot 4008, dont nous vous révélons en avant-première toutes les caractéristiques. A découvrir également dans ce numéro notre dossier essais sur les SUV coupés, une tendance forte chez les constructeurs.

l'auto journal

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer — REWORLD MEDIA

ÉDITEUR

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

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

RÉDACTION

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

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

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

MARCHÉS DIRECTS

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

MARKETING

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

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

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

ABONNEMENT

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

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat
Directrice de la fabrication : Isabel Delanoy
Chefs de fabrication : Alexia Froment (01 41 33 50 53), Valérie Brunehaut (01 41 33 48 42)
Responsable service prépresse : Sylvain Boulard (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 : septembre 2021
Prix de vente : 3,90 €
Date de parution : 9 septembre 2021
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

Certifié PEFC — Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées. PEFC 10-31-1282 pefc-france.org

VOLVO

PLUS D'AUTONOMIE, MOINS DE COMPROMIS.

Avec le nouveau Volvo XC60 hybride rechargeable, profitez du tout nouveau système d'info-divertissement développé en partenariat avec Google* et embarquez vos applications préférées dans votre véhicule grâce à son interface plus intuitive et conviviale.

NOUVEAU VOLVO XC60 | HYBRIDE RECHARGEABLE



AUTONOMIE JUSQU'À

79 KM**

100% ÉLECTRIQUE

*Google est une marque déposée de Google LLC.

**Volvo XC60 hybride rechargeable Recharge T6 350 ch et Recharge T8 455 ch MY22.5.
Consommation en cycle mixte (L/100 km) WLTP : 1.1-1.2 - CO_2 rejeté (g/km) WLTP : 25-27.
Valeur WLTP en cycle mixte en cours d'homologation auprès de l'administration française.

VOLVOCARS.FR

ABVV AUTOMOBILES

60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830
95 ROISSY - 01 39 87 08 44
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

BPM GROUP

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30
45 ORLEANS - 02 38 65 31 31
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54

S.A. BIDAUD

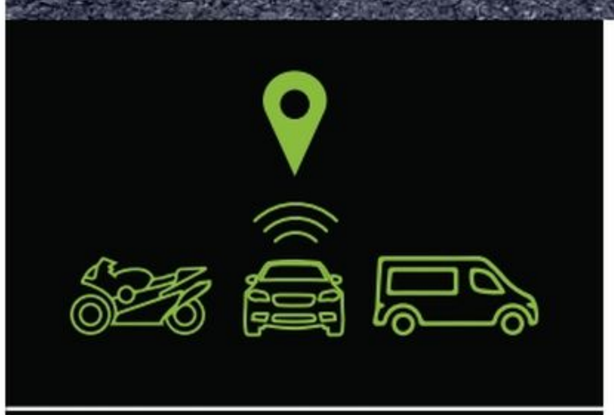
91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

75 PARIS 11e - 01 43 55 00 78
77 AVON - 01 60 74 57 77
77 CESSON - 01 64 09 61 91
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00



ARTEFACT - COYOTE SYSTEM, SAS au capital de 3 412 340,40 €, RCS Nanterre n°518 905 476.



91% DES VÉHICULES RÉCUPÉRÉS EN 48H(2)

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

COYOTE SECURE

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

COYOTE | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

moncoyote.com

Offre soumise à abonnement. (1) Interstat Insécurité et délinquance en 2020 n°32 – 28 Janvier 2021. (2) Données Coyote du 1er août au 15 décembre 2020.