SEPM TOP ventes

Du 4 au 17 novembre 2021

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1095



AUDI Q3 SPORTBACK VS Q4 E-TRON SPORTBACK



BMW i4 VS M3

DOSSIER NOUVEAUTÉS

LE THERMIQUE A DE L'AVENIR !

Face aux futures stars électriques, les thermiques résistent !



RENAULT SCÉNIC VS KADJAR



COMPARATIF

Peugeot 308 vs Renault Mégane

Qui sort en tête du "classico" français ?

DOSSIER VOITURES DE SOCIÉTÉ

LES FRANÇAISES IMBATTABLES EN ENTREPRISE



1ER ESSAI

AUDI RS3

Le bonheur du 5 cylindres



1ER ESSAI

KIA EV6

Spectaculaire et performante



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 - 1095 - F: 3,90 €

Le plaisir de conduire **100% électrique**

Consommation d'énergie électrique de la BMW i4 : **16,1 à 22,5 kWh/100 km**. Autonomie en mode électrique : **416 - 590 km**. Autonomie en mode électrique en ville : **471 - 684 km**. 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. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

SEAT

Nouvelle **SEAT**

Arona

Urban



Laissez-vous transporter.

Avec son nouveau design intérieur et extérieur et son nouvel écran tactile 9,2" flottant avec navigation et Full Link sans fil, la nouvelle SEAT Arona Urban n'a pas fini de vous surprendre.

SEAT Arona Urban 1.0 TSI 95 ch BVM5 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 5,5. Émissions de CO_2 WLTP (min - max g/km) : 124 - 125.
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° 1095

Du 4 au 17 novembre 2021

SOMMAIRE



Renault Scénic E-Tech Electric/P. 19

Découvrir

14 **Mercedes-AMG SL** 2022
16 **Audi A8**
18 Futures voitures électriques contre thermiques
Renault Kadjar 2022 vs **Scénic** E-Tech Electric, **Alfa Romeo Giulietta Crossover** électrique vs **Tonale**, **Audi Q3 Sportback** vs **Q4 e-tron Sportback, BMW M3** vs **i4 M50, Porsche Macan vs e-Macan**
26 **Land Rover Range Rover** 2022

Comprendre

32 À quoi servent **les nouvelle marques**

Conduire

40 **Volvo C40** Recharge 408 ch
46 **Peugeot 308** 1.2 PureTech 110 ch/ **Renault Mégane** 1.0 TCe 115 ch
54 **Kia EV6** 229 ch
58 Voitures de société : celles qui cartonnent en entreprises
Peugeot 308 Plug-in Hybrid 180 ch, **Renault Mégane** Blue dCi 115 ch, **Peugeot 5008** PureTech 130 ch, **Citroën C3** PureTech 82 ch, **Peugeot 208** PureTech 100 ch, **Peugeot 2008** Blue HDi 110 ch, **Peugeot 3008** Hybrid 225 ch, **Renault Clio** E-Tech 140 ch
70 **Audi RS 3** Berline
76 Les Experts: **DS 4** E-Tense 225 ch
78 **Honda HR-V** e.HEV 131 ch
84 **Cupra Formentor** V Hybrid 204 ch
91 Le chef des essais vous répond

Vibrer

92 La restauration de la **Batmobile**
98 **Formule 1 :** un final marathon
100 Rétro: **BMW 520i** (1973)

S'offrir

104 Configurateur: **Dacia Duster**
108 Occasion: **Audi Q7**
111 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
119 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces


Audi Q3 Sportback/P. 23


Mercedes-AMG SL/P. 14



Land Rover Range Rover/P. 26


Volvo C40/P. 40


Honda HR-V/P. 78


Peugeot 308 vs Renault Mégane/P. 46


Audi RS 3/P. 70


Batmobile/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…

Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec *Sport Auto*

Audi Service

Continuez de lui offrir le meilleur.

Jusqu'au 10 décembre, découvrez l'ensemble de nos offres pour l'entretien, la réparation et le remplacement des pneumatiques de votre Audi.
Flashez le QR code ou découvrez-les sur audi.fr/offres-entretien

Freinage
79 €(1)
le forfait remplacement du liquide de frein.

Pneumatiques
80 €(2) de remise et 3 ans de garantie dommages pneumatiques offerte(3)
pour l'achat et la pose de 4 pneumatiques hiver.

Car check
30 points de contrôle offerts(4)
essentiels à votre sécurité.

Offres réservées aux particuliers, valables jusqu'au 10/12/2021 en France métropolitaine chez votre Partenaire Audi Service participant à l'opération (hors modèles R8). Elles sont cumulables entre elles mais ne le sont pas avec toute autre promotion en cours.
(1) Comprend la main d'œuvre, le liquide de frein et la purge du système de freinage. (2) Remise immédiate sur le prix TTC, pour l'achat et la pose simultanés de 4 pneumatiques d'Origine Audi identiques sur les marques Bridgestone, Continental, Dunlop, Goodyear, Hankook, Michelin et Pirelli, à partir de la dimension 17 pouces et plus, et selon disponibilités. (3) Garantie Dommages Pneumatiques offerte, valable 3 ans à compter de la date d'achat et de pose sur les dommages aux pneumatiques ou les roues complètes des marques Continental, Uniroyal, Barum, Bridgestone, Firestone, Dunlop, Goodyear, Sava, Fulda, Michelin, BF Goodrich, Kleber, Kormoran, Pirelli, Hankook et Nokian. Retrouvez toutes les informations et conditions dans le Passeport Garantie Dommages Pneumatiques disponible chez votre Partenaire Audi Service. En cas de demande de prise en charge, vous recevrez de la part d'Audi un avoir à déduire du montant de la facture relative à l'achat du nouveau pneumatique, conformément au barème suivant selon le nombre de mois écoulés depuis l'achat. De 0 à 12 mois : taux de prise en charge 100 %, de 13 à 24 mois : 50 % et de 25 à 36 mois : 25 %. Les frais d'installation (montage, valves et équilibrage) restent à votre charge. (4) Ce contrôle est un constat visuel de l'état externe des pièces le jour du contrôle et ne préjuge en rien de tout problème non apparent. Les pièces d'usure sont à remplacer dès lors que la cote minimum d'usure indiquée par le constructeur est atteinte. Devis gratuit sur simple demande si une remise en état est nécessaire.
Volkswagen Group France SA au capital de 198 502 510 €, 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.

ÉDITO



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


CLÉMENT CHOULOT

PARI GAGNANT

L'info a fait le tour des télés et des radios. En septembre, pour la première fois, une voiture électrique s'est classée en tête des ventes en Europe, toutes catégories confondues. Il s'agit de la Tesla Model 3, non sans quelques bonnes raisons : il n'y a pas sur le marché de l'électrique de meilleur compromis prix/autonomie/écosystème de recharge. Et en plus, elle est sympa à conduire. La reine Golf, dominatrice en Europe depuis des décennies, n'a pas fait mieux que 4e, derrière la Dacia Sandero.
Tout de même, qu'une voiture électrique, dont le prix moyen tourne autour de 50 000 €, réalise de tels volumes laisse dubitatif. Soudaine prise de conscience environnementale ? Engouement massif pour la voiture électrique ? Pas vraiment. Même si Tesla enregistre une montée en puissance spectaculaire, après avoir été longtemps limitée par ses capacités de production, sa performance de septembre doit se lire en comparaison de celle des autres constructeurs, sévèrement atteints par la pénurie des semi-conducteurs. Ces derniers enregistrent des chutes vertigineuses, avec des baisses de ventes à deux chiffres par rapport à 2020 et à 2019. Tesla affiche au contraire sur le troisième trimestre 2021 une croissance record de 73 %, avec la livraison de 237 000 voitures dans le monde.
Que viennent faire les semi-conducteurs dans l'affaire ? Face à la pénurie de composants, la plupart des constructeurs ont dû réduire considérablement leur production et limiter leurs ventes. Tesla s'en est beaucoup mieux sorti, grâce à un pari industriel remontant à 2020. Au plus fort de la pandémie de Covid, les constructeurs ont été obligés de fermer leurs usines pour une période indéterminée. La plupart ont alors annulé leurs commandes auprès des fournisseurs de semi-conducteurs, perdant ainsi leur position dans le planning de production.
À l'inverse, Tesla a fait le pari de maintenir ses créneaux auprès de ses fournisseurs. Résultat : les commandes du californien ont été honorées en priorité, quand le reste du monde s'est retrouvé sur liste d'attente. Avec la pénurie, totalement imprévisible, cette différence de traitement a aujourd'hui des conséquences considérables. Moralité : la performance de Tesla est réellement spectaculaire, mais sa présence au sommet relève plus d'un bel opportunisme industriel que du basculement du marché vers l'électrique.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

À propos de la Tesla et des autres engins à batterie sans vrai moteur, il serait sympa de nous donner concernant l'autonomie autre chose que ce qu'indique la fiche technique des constructeurs, c'est-à-dire l'autonomie véritable de nuit sur autoroute clim à fond.

Richard Boulanger

C'est précisément ce que nous faisons, lorsque nous pouvons disposer de ces voitures pour leur appliquer notre protocole de mesures. Le logo "Mesures Auto-Journal" en tête de fiche technique l'indique. Vous pouvez y constater que nos chiffres d'autonomie sont assez différents de ceux des constructeurs… même si nous n'y reproduisons pas le cas extrême que vous suggérez.

On sait que vous n'aimez pas les voitures électriques. Mais une voiture électrique demande juste un peu de planification, ce qui rend encore plus attrayants les voyages, car cela permet de trouver des itinéraires secondaires plus bucoliques. Une fois que l'on a goûté à ce plaisir du voyage, on ne peut plus revenir à une voiture à pétrole qui pue, qui braille et est un gouffre financier.

Jean-Michel Villard

Pour qui a le temps sur de longs trajets, en effet, les pauses recharge permettent parfois d'intéressantes découvertes. Mais vous admettrez que les bornes situées sur des sites remarquables et à proximité d'un bistro sympa, ne représentent pas la majorité de l'espèce.

prêt à partir

RENAULT CLIO E-TECH HYBRIDE

179€ à partir de /mois[1]

LLD sur 49 mois, 1er loyer de 2 800€
sous condition de reprise
4 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois[2]



existe aussi en motorisation essence, GPL et Diesel

modèle présenté : Renault clio e-tech hybride r.s. line 140 avec option peinture métallisée à 233€/mois(3), sous condition de reprise, 1er loyer de 2 800€, pack zen Renault inclus pour 1€/mois(2). (1) exemple pour Renault clio e-tech hybride zen 140 hors options. (1)(3) 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. (2) pack zen Renault optionnel comprenant l'entretien, l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1er des 2 termes atteint) inclus dans le loyer pour 1€/mois. voir détail du pack zen en points de vente et sur renault.fr. offres non cumulables réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une Renault clio e-tech hybride neuve **du 01/11/2021 au 30/11/2021. gamme Renault clio : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) (hors gpl) : 4,2/5,9. émissions co_2 min/max (g/km) (procédure wltp) (hors gpl) : 98/134.**

Renault recommande Castrol

renault.fr

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE

CHAMBRE AVEC VUE



MATHIEU LEHANNEUR / SINCE 1974

Renault n'en finit pas de célébrer les 60 ans de la 4L. Sans doute, on y décèlera quelques arrière-pensées commerciales, visant à entretenir la flamme avant le retour de la Renault 4 en mode néo-rétro électrique en 2024. Mais ne boudons pas notre plaisir et profitons de ces friandises inattendues. La pépite du jour ? La carte blanche donnée à un designer, Mathieu Lehanneur, chargé d'interpréter à sa façon la petite berline à tout faire des sixties. Résultat : une sorte de (minuscule) chambre d'hôtel sur roues, illuminée d'une vaste verrière, que vous pourriez installer où bon vous semble. Baptisé Suite N° 4, ce charmant projet n'est évidemment destiné qu'à nous faire voyager par l'imagination. Mais vous pourrez le découvrir en vrai dès le mois de novembre à l'Atelier Renault, sur les Champs-Élysées.

JASON YAN FRANCIS / FRENZY PARIS


SUITE N°4

NOUVELLE
308
HYBRIDE

Unique

Nouveau PEUGEOT i-Cockpit® 3D*

Système d'infotainment[1] personnalisable*

Jusqu'à 60 km d'autonomie électrique*



PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL **Consommation mixte WLTP(2) : 1,1 à 1,2 l/100 km ; Emissions de CO_2 WLTP(2) : 24 à 27 g/km.**

* De série, en option ou indisponible selon les versions. (1) Infotainment = info-divertissement (2) Ces valeurs peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs. Plus d'informations auprès de votre point de vente ou sur https://www.peugeot.fr/marque-et-technologie/wltp.html. OPEn - Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles

AMG inside

Le très classique cabriolet haut de gamme de Mercedes revoit sa formule pour cette nouvelle génération développée par AMG. Plus élégant avec sa capote en toile, en configuration 2+2, il est aussi plus sportif, avec la tâche de remplacer l'AMG GT Roadster.

Par **Nicolas Valeano**

Des formes douces, très sculptées habillent ce SL aux proportions classiques avec son long capot et son grand empattement.

PHOTOS : MERCEDES BENZ

Mercedes-AMG SL 2022

À partir de **130 000 €*** | Commercialisation : **printemps 2022**

* Estimation



Volant AMG typique, écrans high-tech, aérateurs en turbine, cuir et carbone composent un cockpit mêlant sport et confort.

La large face avant agressive du nouveau SL l'exprime sans ambiguïté : développé cette fois directement par AMG, le roadster allemand iconique trouve ici de nouvelles prétentions sportives. *"Nous voulions revenir aux origines du SL : une voiture de sport,* nous explique Philip Schiemer, le P.-D.G. d'AMG. *Créer un nouveau SL est particulièrement excitant, il s'agit de travailler sur une icône. Nous n'avons cessé de répéter à nos ingénieurs de créer cette fois une voiture de sport avec un bon compromis de confort, agile et avec beaucoup de feeling. Le conducteur de GT aime emmener son auto sur piste, le conducteur typique du SL apprécie plus le cruising, les balades en week-end, un usage plus quotidien."* Résultat, un retour aux sources avec un toit en toile et une configuration 2+2. Mais sous le capot, AMG fait parler la poudre. À son lancement au printemps (le timing parfait), le SL ne sera proposé en France qu'en version Mercedes-AMG SL 63 4Matic+, forte de son V8 AMG 4.0 biturbo développant 585 ch et 800 Nm, prêt à donner de la voix. Il est monté sur des silent-blocs actifs de série et secondé d'une transmission AMG Speedshift MCT 9G. 6 modes de conduite sont au programme, dont un mode Race particulièrement radical. La gamme sera déclinée à l'avenir en versions hybride e-Performance, 4 cylindres mais pas de V12, et pour le moment, pas de version électrique EQ, nous confirme Philip Schiemer.

La structure inédite de l'auto est un assemblage de différents matériaux légers, avec de l'aluminium, du magnésium et des composites, assurant de gros progrès en rigidité.

Si le toit souple a permis de gagner 21 kg, Mercedes ne communique pas encore sur le poids de sa nouvelle création, qui ne devrait pas être aidé par la présence, pour la première fois, d'une transmission intégrale et de roues arrière directrices. La suspension Active Ride Control, avec une stabilisation hydraulique semi-active du roulis, devrait offrir un excellent compromis confort/dynamisme au SL 63 4Matic+, qui pourra être stoppé au moyen de disques céramique en option.

Écran inclinable

Dans l'habitacle, le SL adopte le système d'info-divertissement MBUX de dernière génération apparu sur la Classe S, adapté ici aux spécificités d'une voiture de sport. Son écran en format portrait est inclinable (de 12 à 32°) pour lutter contre les reflets, toit ouvert. L'instrumentation numérique reste d'un design classique rappelant les compteurs analogiques, tandis que le confort, toit ouvert, est soigné par le chauffage Airscarf intégré aux sièges. Enfin, les amateurs de gadgets apprécieront le système de projection sur la chaussée par les phares, avec une résolution de 2,6 millions de pixels, capable d'afficher un panneau travaux ou d'éclairer un piéton pour sécuriser la conduite de nuit.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Élégant et raffiné sans conteste, le nouveau SL devrait offrir de grandes qualités routières en lien avec son standing. Mais il faudra surveiller la masse de cette auto qui trouve son public majoritairement outre-Atlantique, où le confort prime parfois. Faisons toutefois confiance à AMG pour avoir soigné le dynamisme de cette génération qui porte son nom.



L'aileron déployable disparaît lorsque la voiture est à l'arrêt. Le toit souple peut s'ouvrir ou se fermer en roulant jusqu'à 50 km/h.



La version L dispose d'un empattement allongé de 12 cm par rapport à une version classique.

Big bang théorie

Si vous attendez un feu d'artifice d'innovations derrière ce restylage d'Audi A8, vous allez être déçu. Une discrétion en trompe l'œil qui cache sans doute une prochaine révolution électrique dans le segment…

Par **Guy L'Hospital** Photos **Tobias Sagemeister**

Il y a comme un air de révolution sur le marché du luxe automobile. Ce n'est pourtant pas la première réflexion qui vient à l'esprit lorsqu'on détaille le restylage pour le moins léger – c'est un euphémisme – de l'Audi A8. Celle qui avait renversé la table en 1994 avec sa structure tout aluminium ne propose rien d'autre en cette fin 2021 qu'une calandre et une signature lumineuse retravaillées. À l'intérieur, ce n'est pas fou non plus malgré quelques nouveaux matériaux. Bref, ceci paraît bien faible mais ô combien nécessaire pour résister à la poussée de Mercedes via sa Classe S et son nouveau vaisseau amiral électrique, l'EQS.

La timidité apparente de la marque aux quatre anneaux met en lumière le fait que le centre de gravité du luxe automobile se déplace vers l'Asie. Audi, malgré ce restylage, n'espère guère faire mieux qu'une centaine d'unités sur le marché français. En revanche, il met en avant les qualités de l'A8 L (empattement long) et même de la nouvelle A8 L Horch (voir encadré) qui ont pour mission de séduire les riches chinois à longues jambes. Ceux-ci pourront s'installer à l'arrière, incliner leur dossier et prendre leurs aises tout en pilotant le large écran positionné devant eux via leur smartphone. Celui installé à droite disposera même d'un repose-pied qui se rabat depuis le siège passager.

Digne d'un spa

Le confort devrait être digne d'un spa avec des fonctions massage et une suspension prédictive qui prend ses informations au niveau de la caméra, mais aussi du système de navigation. En mode Comfort+, elle augmente la garde au sol du côté extérieur au virage et abaisse l'autre côté afin de réduire l'accélération latérale.

Sous le capot, à condition de se repérer dans une gamme assez étoffée, il faudra choisir entre des V6 essence, diesel (tous mild hybrides), essence hybride rechargeable et même un V8 pour les plus sportifs (S8 de 571 ch). Pas de jaloux au niveau de la transmission : Quattro et BVA8 pour tous.

L'attirance du marché chinois n'explique cependant pas tout. Audi comme les autres

Audi A8 L Horch

L'Audi A8 L Horch mesure 5,45 mètres de long, soit 13 cm de plus que l'A8 L. Extérieurement, elle multiplie les applications chromées comme la calandre Singleframe avec renforts verticaux ou les rétroviseurs extérieurs. La signature lumineuse arrière est spécifique. Réservée à la clientèle chinoise, l'A8 L Horch propose une finition bicolore. Trois combinaisons de couleurs, appliquées à la main, sont disponibles : noir et argent ou inversement, et bleu clair et bleu foncé.

Audi A8

À partir de **99 000 €** | Commercialisation : **décembre 2021**

constructeurs premium ne peuvent pas se passer de vaisseau amiral. Mais l'incertitude actuelle sur l'avenir de l'automobile en général et celle, en particulier, des voitures de transition pousse à limiter les investissements et à repousser l'échéance des remplacements futurs. En l'état actuel des choses, comme le suggère le concept Gran Sphère *(voir L'AJ n° 1091)*, il semble clair qu'il y aura bien prochainement un vaisseau amiral 100 % électrique. Mais avant cela, Audi doit maintenir sous respiration son A8. Pour ne pas passer sous l'étouffoir de Daimler…

L'avis de *L'Auto-Journal*

Ce restylage ne changera pas l'avenir de l'Audi A8 en Europe, encore moins en France. En revanche, le constructeur espère dynamiser les ventes de son vaisseau amiral en Chine. En attendant que la révolution électrique ait lieu… ou pas.



Une nouvelle finition S Line fait son apparition avec une sellerie et un traitement spécifiques. La qualité de fabrication est toujours au rendez-vous.

5 MATCHS À COUTEAUX TIR

Renault Kadjar VS Renault Scénic P. 18

Alfa Romeo Giulietta Crossover VS Alfa Tonale P. 20

Audi Q3 Sportback VS Audi Q4 e-tron Sportback P. 22

BMW M3 VS BMW i4 M50 P. 24

Porsche Macan VS Porsche eMacan P. 24

Le moteur thermique peut-il encore résister face à l'électrique ? Oui, d'autant plus qu'il vivra bien au-delà de 2030. Dès lors, entre ces deux chaînes de traction, laquelle choisir ? État des lieux en cinq matchs.

Par **Christophe Bonnaud**

Branle-bas de combat chez les constructeurs qui visent le marché européen. Avec l'interdiction de produire des moteurs thermiques au-delà de 2035, est-il rentable pour eux d'investir dans de nouveaux blocs essence d'ici cette date ? Doivent-ils au contraire naviguer en roue libre avec les moteurs existants ? Et quid de l'espérance de vie de ces modèles avec cette chaîne de traction thermique ? Arrêtons la surchauffe des méninges : 2035, c'est dans treize ans. Largement le temps pour le thermique de vous concocter un joli bouquet final !

Renault Kadjar VS Renault Scénic

Renault va vous gâter : un SUV compact tout neuf l'an prochain – le Kadjar – et un remplaçant du Scénic, dans une inédite variante 100 % électrique, quelques mois plus tard. Tous deux sont compatibles avec votre vie de famille, vos loisirs et vos envies de départ. Mais si ces deux nouveautés se ressemblent au niveau de leur prestations, elles diffèrent totalement, avec deux chaînes de traction spécifiques. Aux moteurs thermiques (essence 140 à 200 ch) accolés ou non à de l'hybridation du Kadjar, le Scénic répond avec la plate-forme de la nouvelle Mégane E-Tech électrique avec, pour l'heure, deux puissances de 130 et 220 ch. A priori, le Scénic de 2023 ne devrait pas bénéficier de l'architecture technique à deux machines électriques (une supplémentaire implantée sur le train multibras arrière) réservée au futur crossover Alpine. Face au Scénic E-Tech, le Kadjar bénéficiera d'une machine électrique sur le train arrière en 2024, en plus de son hybridation thermique dans le bloc avant. Il disposera alors de 280 ch !

Design 2.0

Les deux nouveautés divergent également sur le plan du design avec un style plutôt contemporain et dynamique pour le nouveau Kadjar, alors que le Scénic E-Tech concrétise le langage formel 2.0 du nouveau design Renault. Plus moderne, inévitablement. Si l'aspect familial et voyage vous semble primordial, votre choix se portera fatalement sur le Kadjar avec son autonomie de près de 900 kilomètres. Le Scénic E-Tech devrait se contenter à son lancement d'une autonomie de moins de 500 km.

Dans ce cas, la victoire du Kadjar de 2022 est confortée par sa plate-forme moderne et ses nombreuses hybridations. Pour le Scénic E-Tech de 2023 – version SUV volumique de la nouvelle Mégane E-Tech –, il faut espérer que Renault pousse le curseur des puissances de sa machine électrique (made in France) et inaugure des batteries encore plus efficientes pour relever le défi Kadjar.

Victoire : thermique.



ÉS

Au printemps, le Kadjar débarquera avec plusieurs motorisations hybrides et une plate-forme moderne. De quoi tenir tête aux concurrents, même électriques !

RENAULT KADJAR

À partir de 30 500 €

Commercialisation 2022

LES PLUS
- Modèle inédit (en 2022)
- Multiples hybridations

LES MOINS
- Design classique
- Renouveau tardif



ILLUSTRATIONS : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

RENAULT SCÉNIC E-TECH ELECTRIC

À partir de 39 900 €*

Commercialisation 2023

LES PLUS
- Design
- Plate-forme dédiée au 100 % électrique

LES MOINS
- Autonomie
- Prix

* Prix estimé

	Kadjar 2022 *	Scénic E-Tech 2023 *
	THERMIQUE	ÉLECTRIQUE
Longueur	4,50 m	4,45 m
Largeur	1,85 m	1,80 m
Hauteur	1,60 m	1,60 m
Puissance mini	140 ch	130 ch
Puissance maxi	200 ch	220 ch
4x4 disponible	Oui - 280 ch en 2024	Possible
Autonomie maxi	880 km	470 km
Poids mini	1 530 kg	1 800 kg

* Données estimées

Prolongement légitime de la gamme 100 % électrique sur la base de la Mégane, le crossover Scénic ne sera disponible qu'en 100 % électrique.



Alfa Romeo Giulietta Crossover VS Alfa Romeo Tonale

En juin 2022, le SUV compact Tonale sera enfin révélé et tous les regards convergeront vers ce nouveau venu de l'ère Stellantis. Pour autant, il a été conçu avant la reprise du groupe FCA (Fiat Chrysler Automobiles) par le français PSA. Conséquence, ce SUV dévoilé en 2019 sous la forme d'un show-car (soit deux ans et demi avant la présentation du modèle définitif) repose sur une plate-forme issue de la Jeep Compass. L'Alfa Romeo Tonale peut compter sur la chaîne de traction hybride de la Jeep, un 1.3 turbo couplé à une machine électrique logée sur le train arrière. Les puissances disponibles de 190 ch à 240 ch ciblent parfaitement le segment.

La volonté de monter en gamme est forte chez Alfa Romeo, qui appartient désormais aux marques premium de Stellantis (Alfa, Lancia et DS). Sur ce point, Jean-Philippe Imparato a une belle expérience menée aux côtés des équipes Peugeot qu'il dirigeait avant sa mutation chez Alfa Romeo. Deux ans après l'arrivée du Tonale, il est probable qu'un crossover "berline coupé dynamique" remplace la Giulietta. Cette nouvelle Giulietta reposerait sur la plate-forme 100 % électrique STLA Medium avec des puissances de 170 à 280 ch. La nouvelle venue pourrait même enfoncer le clou avec une potentielle version Quadrifoglio, dotée du moteur EDM#3, dont la puissance peut évoluer jusqu'à 450 ch.

Seulement voilà, même très branchée avec 700 km d'autonomie, même avec son possible choix d'un design crossover, la Giulietta ne marchera pas sur le territoire du Tonale qui assume totalement son concept de SUV compact. Cela sous-entend pour lui de meilleures prestations en termes d'habitabilité ou de coffre et une offre plus large de chaînes de traction. Avoir le choix de différentes mécaniques, voilà sans doute l'un des derniers atouts de ces fameux modèles thermiques ! Profitez-en ! **Victoire : thermique.**



Le retour de la Giulietta n'est pas attendu avant 2024, au mieux. Alfa Romeo osera-t-il la silhouette crossover pour son icône ?

ALFA ROMEO GIULIETTA

À partir de 49 000 €*

Commercialisation 2024

LES PLUS
- Plate-forme dédiée au 100 % électrique
- Design

LES MOINS
- Coût
- Pas avant 2024, au mieux

* Prix estimé

Le Tonale arrivera en concessions juste avant l'été 2022. Hybride, il bénéficiera d'une autonomie de 50 km en tout-électrique.



ALFA ROMEO TONALE

À partir de 35 000 €

Commercialisation 2022

LES PLUS
- Polyvalence
- Multi-motorisé

LES MOINS
- Plate-forme
- Style datant de 2019

ILLUSTRATIONS : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

EN TOUTE OCCASION, VOTRE VÉHICULE MÉRITE TOUTE NOTRE ATTENTION.

CONTRATS D'ENTRETIEN BMW SERVICE FLEX.



De 3 à 6 ans, choisissez la durée qui vous correspond le mieux avec un kilométrage allant de 40 000 à 120 000 km.

Des services à tarifs fixes.

Votre contrat est cessible lors de la revente de votre BMW.

L'entretien est réalisé uniquement avec des Pièces d'Origine BMW.

Flashez ce QR Code,
pour plus d'informations et/ou souscrire au contrat d'entretien BMW Service Flex.

Audi Q3 Sportback VS Audi Q4 e-tron Sportback

Le groupe Volkswagen continue à avoir des problèmes de riche… Pour Audi, pas question d'opérer aujourd'hui un choix entre la conception d'un modèle électrique en lieu et place de celle d'un modèle thermique. Le constructeur allemand s'offre les deux. Dans ce scénario idyllique, Audi propose donc deux SUV compacts dynamiques, totalement différents : le Q3 Sportback thermique et le Q4 e-tron Sportback 100 % électrique. Évidemment, pour éviter toute cannibalisation, ce dernier se positionne théoriquement entre le Q3 et le Q5. Pourtant, en sortant notre décimètre, force est de constater que Q3 et Q4 dans leurs variantes Sportback restent directement concurrents en termes de gabarit. Le Q3 Sportback est connu, avec sa plate-forme capable de proposer six motorisations de 150 ch à 400 ch pour l'exceptionnel RS Q3 Sportback à 74 320 exceptionnels euros.

Du tac au tac

Son rival électrique répond (presque) du tac-au-tac avec quatre puissances : 170, 204, 265 et 300 ch (299 pour être exact). L'association avec deux packs batteries disponibles (55 et 82 kWh) et cinq finitions permet pas moins de 17 versions, deux ou quatre roues motrices. Le Q4 e-tron repose sur la plate-forme MQB des Volkswagen ID.3/ID.4/ID.5 et non pas sur la récente PPE, plus coûteuse. Côté tarif justement, il y a la lettre et l'esprit de la lettre.

Le Q4 électrique paraît finalement accessible avec un prix d'appel de 44 800 € contre 38 830 € au Q3 Sportback, mais il s'agit de la version 170 ch dotée d'une batterie de 55 kWh et d'une autonomie de 349 km, très loin de celle de la version thermique de base, avec ses 58 litres de contenance de réservoir et ses près



Le style du Q3 Sportback tout comme son gabarit ne sont pas très éloignés de ceux du Q4 e-tron.

PHOTOS : AUDI

	Q3 Sportback	Q4 e-tron Sportback
	THERMIQUE	ÉLECTRIQUE
Longueur	4,50 m	4,59 m
Largeur	1,84 m	1,86 m
Hauteur	1,56 m	1,61 m
Puissance mini	150 ch	170 ch
Puissance maxi	245 ch	299 ch
4x4 disponible	Oui	Oui
Capacité maxi réservoir	58 litres	Sans
Conso moyenne mini	5,6 l/100 km	15,6 kWh/100 km
Autonomie maxi	966 km (150 ch)	534 km (204 ch)
Poids mini	1 450 kg	1 895 kg

AUDI Q4 E-TRON SPORTBACK

À partir de 44 800 €

Déjà commercialisé

LES PLUS

- Autonomie de la "40 e-tron"
- Puissance jusqu'à 300 ch

LES MOINS

- Autonomie en version de base
- Tarifs

de 1 000 km. Pour bénéficier d'une autonomie de 534 km avec le Q4 e-tron Sportback, il faudra cocher la case de la version 204 ch avec ses 82 kWh, à 48 700 €, et jusqu'à 61 280 € en finition Design Luxe.

Pour autant, ce SUV premium 100 % électrique est l'un des premiers à se positionner favorablement face à la concurrence directe. Il offre surtout des prestations d'habitabilité et de volume de coffre supérieures à celles du Q3 Sportback. Rouler au volant d'un SUV compact du monde d'après semble dans ce cas plus opportuniste que d'ouvrir la portière du Q3 Sportback. **Victoire : électrique.**



Q3 Sportback 45 TFSIe
Pour les écolos impatients

Vous hésitez encore à commander votre Q4 e-tron Sportback ? Peur du monde d'après ? Une solution de bon sens s'offre à vous : l'Audi Q3 Sportback 45 TFSIe, hybride rechargeable à partir de 49 860 €. L'autonomie en tout-électrique de 50 km vous permettra d'entrer dans les villes à zones "ZEF", Zones à faibles émissions, qui seront près de 50 d'ici à trois ans.
Le Q3 Sportback 45 TFSIe de 245 ch est légèrement plus cher que le Q4 40 e-tron Sportback (48 700 €). Ce dernier offre 204 ch, une architecture de propulsion et, avec sa batterie de 82 kWh, vous emmènera à plus de 500 km de chez vous sans ravitailler.

AUDI Q3 SPORTBACK

À partir de 38 830 €

Déjà commercialisé

LES PLUS
- Autonomie
- Design dynamique

LES MOINS
- Habitabilité
- Une seule hybride

Le Q4 e-tron Sportback, grâce à la plate-forme des Volkswagen ID.3/ID.4, tente de contenir ses tarifs qui restent plus élevés que ceux du Q3 Sportback.

BMW M3 VS BMW i4 M50

Aller chercher dans la gamme "Motorsport" de BMW pour trouver la concurrente de la toute nouvelle BMW i4 100 % électrique dans sa version sportive, voilà qui n'est pas banal ! Car si la nouvelle berline électrique de BMW propose une version d'accès à 340 ch (deux roues motrices), elle promet également du sport, du vrai, avec la version i4 M50 de 544 ch et reposant sur une architecture à deux machines électriques, et donc quatre roues motrices. En face, il faut puiser dans la liste d'option pour "s'offrir" le système xDrive sur la M3 Competition, à ajouter aux plus de 100 000 € de l'achat initial ! Côté performances, BMW confirme le 0 à 100 km/h sur l'i4 M50 en 3,9 secondes avec une vitesse maximum bridée à 225 km/h. Si le 6 cylindres en ligne biturbo permet d'emmener la berline M3 Competition à 250 km/h (et même à 290 km/h en option "débridage"), elle ne fait pas mieux de 0 à 100 km/h, et sur cette accélération, le couple de l'i4 M50 de près de 800 Nm (650 pour la M3) vous met une véritable gifle ! Pour le reste, l'électrique bien moins coûteuse offre une autonomie proche, la même habitabilité, presque le même coffre et surtout, la transmission intégrale en série. La messe est dite. Désolé pour les puristes ! **Victoire : électrique.**



DANIEL KRAUS

La berline M3 Competition, comme ses sœurs M4 coupé et cabriolet, porte fièrement l'emblème de BMW Motrosport. Mais au prix fort !

	Berline BMW M3	Berline BMW i4 M50
	THERMIQUE	ÉLECTRIQUE
Longueur	4,79 m	4,78 m
Largeur	1,90 m	1,85 m
Hauteur	1,43 m	1,44 m
Puissance maxi	510 ch	544 ch
4x4 Disponible	Option M xDrive	Série
Capacité maxi réservoir	59 litres	Sans
Conso moyenne mini	10 l/100 km	24 kWh/100 km
Autonomie maxi	590 km	415 à 520 km
Poids mini	1 730 kg	2215 kg
Coffre maxi	480 litres	470 litres

En version 100 % électrique, le Macan offrirait des prestations proches de celles du Macan GTS, mais son poids grimperait d'au moins 300 kg.

Porsche Mac

ILLUSTRATION : J.-F. HUBERT

PORSCHE MACAN-E
À partir de 88 000 €*
Commercialisation 2023

LES PLUS
• Plate-forme dédiée
• Style inédit

LES MOINS
• Tarif
• Une seule puissance ?

* Prix estimé

PORSCHE MACAN
À partir de 64 633 €
Déjà commercialisé

LES PLUS
• Restylage récent
• Gamme large

LES MOINS
• Un e-Macan encombrant
• Tarif de la GTS

	Macan 2021 (GTS)	Macan-e 2023
	THERMIQUE	ÉLECTRIQUE
Longueur	4,72 m	4,75 m*
Largeur	1,92 m	1,90 m*
Hauteur	1,59 m	1,64 m*
Puissance maxi	440 ch	476 ch
4X4 disponible	Oui	Oui
Capacité maxi réservoir	75 litres	Sans
Conso moyenne mini	11,7 l/100 km	NC
Autonomie maxi	641 km	700 km
Poids mini	1960 kg	2250 kg*

* Données estimées



BMW M3 COMPETITION

À partir de 102 000 €

Déjà commercialisée

LES PLUS
- Descendante d'une sacrée lignée
- Esprit "M" indéfectible

LES MOINS
- Prix élevé
- xDrive optionnel

BMW i4 M50

À partir de 71 650 €

Déjà commercialisée

LES PLUS
- Performances
- Prix et autonomie

LES MOINS
- Poids
- Qu'en pensent les puristes ?



À peine moins agressive, aussi performante et bien moins coûteuse, la berline i4 M50 peut porter légitimement le blason Motorsport.

FABIAN KIRCHBAUER

can VS Porsche eMacan



440 ch pour le Macan GTS, c'est moins que le futur e-Macan, mais avec moins de deux tonnes, le thermique a toujours son mot à dire !

VICTOR JON GOICO

Porsche fera cohabiter dès 2023 deux générations de Macan : l'actuelle, thermique, qui vient d'être restylée, et la prochaine 100 % électrique, basée sur la plate-forme inédite PPE développée en partenariat avec Audi. Si la gamme thermique est parfaitement définie avec ses trois versions (Macan, Macan S et Macan GTS), celle du futur e-Macan repose sur les seules informations diffusées au compte-gouttes par… Audi, avec son concept A6 e-tron. Celui-ci repose sur le même soubassement. Officiellement, on sait que cette fameuse PPE disposera de batteries jusqu'à 100 kWh, autorisant une autonomie de 700 km. Audi évoque la puissance de 476 ch sur son dernier concept-car Gran Sphère. C'est légèrement plus que celle d'un Macan GTS, le seul à tutoyer la puissance de la motorisation annoncée sur la PPE. Le GTS remporte ce match car il emmène derrière lui toute la gamme Macan qui débute à 64 633 € (90 350 € pour le GTS). Sur ce plan, il semble que le prochain e-Macan se situera bien au-delà du prix d'accès à la gamme thermique. Mais avec des tarifs déraisonnables, Porsche prendrait le risque de perdre une grande partie de la clientèle actuelle du Macan. Peu imaginable… Pour l'heure, profitez donc du thermique qui va s'éteindre avant la fin de cette décennie. Un joli baroud d'honneur pour le Macan... **Victoire : thermique.**

L'avis de *L'Auto-Journal*

Malgré ses machines électriques aux couples démoniaques, ses plates-formes modernes, ses habitabilités généreuses, la voiture électrique laisse encore grande ouverte la porte aux thermiques. Ceux-ci offrent de belles opportunités d'hybridation, des tarifs (souvent) inférieurs et reposent sur des soubassements modernes. 2035 et la fin du thermique, c'est loin pour le client (13 ans !) et ça laisse le temps aux constructeurs de concevoir une nouvelle fournée de ces engins à moteur à pistons alternatifs, qui ont tellement évolué et qui pour certains, régalent toujours autant l'ouïe.

Le Range simplifie ses lignes mais conserve son traditionnel épaulement qui court du capot jusqu'à l'aile arrière.

Essence et diesel "mild hybrid" pour commencer. Dès le printemps prochain, deux hybrides rechargeables viendront les épauler. 100 % électrique en 2024.

Land Rover Range Rover

À partir de **122 600 €** | Commercialisation : **immédiate** *

* 1res livraisons : printemps 2022.

Un Range à l'état pur

Même le plus célèbre des SUV doit composer avec l'époque actuelle. Affiné, électrifié et sensible à l'économie circulaire, le Range change d'ère. Avec la manière et sans renier son ADN. Grâce à la technologie et un style très épuré.

Par **Guy L'Hospital** Photos **Davis Shepherd**

Lorsque Gerry McGovern pénètre dans cette salle aussi chaleureuse que l'hémicycle de la Commission européenne, les quelques journalistes, installés sur de confortables fauteuils pivotants, s'attendent à un show. Ils ne vont pas être déçus. Les quelques slides projetés dans le désordre permettent au boss du design de Jaguar Land Rover, un brin sarcastique, de présenter le style du nouveau Range sans se préoccuper des formalités d'usage, n'hésitant pas à montrer ce qu'il considère de mauvais goût chez les concurrents. Je les garderai pour moi mais, croyez-moi, les exemples ne manquent pas. *"Le Range, c'est tout sauf ça*, martèle le professor McGovern, en même temps que le profil du prochain Range Rover s'affiche sur l'écran, *toutes les lignes sont utiles. C'est vrai pour l'extérieur mais aussi pour l'intérieur, tout aussi épuré."* Le responsable du style du dernier Range Rover, ce n'est pourtant pas lui, c'est Massimo Frascella, assisté de Alan Sheppard pour l'intérieur. Mais il est certain que Gerry McGovern, passionné d'architecture et du travail d'Oscar Niemeyer*, ne les a pas lâchés, lui qui voulait un Range solide comme un roc mais avec un style pur, sans surcharge.

Il y a du Rolls dans la face avant qui semble avoir été moulée avec les projecteurs. Celle-ci est coiffée par l'énorme capot horizontal qui traverse les générations. Le Range que nous avons devant nous repose sur des roues de 23 pouces et étire son profil sur 5 m de long en version standard (5,25 m en LWB). Sous un large épaulement, deux lignes de caisse tendent la tôle. Le vitrage encercle la partie supérieure en prenant soin de masquer les différents montants, y compris le D à l'extrémité arrière d'une ligne de pavillon qui descend en pente

	SE	HSE	Autobiography	1st Edition
D250 SWB (1)	122 600 €	130 300 €	146 200 €	
D350 SWB / LWB (2)	129 800 / 133 300 €	137 500 / 141 000 €	153 400 / 156 200 €	161 700 / 164 500 €
P530 SWB / LWB	139 000 / 142 500 €	146 600 / 150 200 €	162 600 / 165 400 €	170 800 / 173 700 €

(1) SWB : empattement court. (2) LWB : empattement long.
Le prix de la version D350 7 places devrait débuter à 136 000 €.

douce. C'est depuis cet angle que le Range impressionne le plus, avec ses feux verticaux et la simplicité des traits.

Cet esprit, nous le retrouvons à l'intérieur avec une planche de bord qui ne conserve que quelques boutons rotatifs pour la climatisation ou le volume de la radio. Le reste se pilote à la voix ou via l'écran tactile incurvé de 13,1 pouces qui semble suspendu tout en épousant la forme générale du bandeau principal. L'écran plat du combiné d'instruments flotte lui aussi derrière le volant. Le Range mêle harmonieusement les matériaux : bois, métal, tissu recyclé, cuir.

Le nouveau Range repose sur la nouvelle plateforme modulaire et électrifiable MLA-Flex. Quelques mois après le lancement, les versions thermiques *(avec technologie mild hybrid; voir tableau page précédente)* seront épaulées par deux hybrides rechargeables, P440e et P510e. Dans les deux cas, les 6 cylindres essence sont associés à un moteur électrique de 105 kW nourri par une batterie de 31,8 kWh (net). Ainsi, ils revendiquent une autonomie d'environ 80 km en usage quotidien





Cet écran semble flotter tout en épousant la forme générale de la planche de bord.



Un esprit "palace" règne aux places arrière.

5 GÉNÉRATIONS DE RANGE



1re génération
La 1re génération, appelée aussi Range Classic, est apparue en 1970. Elle ne quittera la scène qu'en 1996 après avoir été produite à plus de 315000 exemplaires. Déclinaison en version 5 portes à partir de 1981.

2e génération
Lancé en 1994, le successeur du Classic est baptisé P38. Il est aussi proposé avec un empattement long et reçoit une suspension à air. Quelque 167000 Range P38 trouveront acquéreur.

3e génération
Le Range Rover L322 est apparu en 2001 ; épaulé dès 2005 par une version au style plus dynamique, le Range Sport. Sous le capot, ce dernier peut recevoir deux V8, un 4.4 atmo (300 ch) et un 4.2 Supercharged de 390 ch.

4e génération
C'est le premier SUV tout-aluminium (structure et éléments de peau). Ce nouveau Range Rover est apparu en 2012. Une version hybride rechargeable fait son apparition en 2017.

5e génération
Plus de cinquante ans après le premier Range, la 5e génération est dévoilée. Avec elle, un programme de personnalisation poussé et la promesse d'un modèle 100% électrique en 2024.



La finition impressionne. Via le programme SV, les possibilités de personnalisation semblent illimitées… mais pas données.

(100 km, selon la norme WLTP). Au volant du P510e, le 0 à 100 km/h devrait être expédié en 5,6 s. Mais le Range a aussi pour vocation de se mouvoir uniquement à l'électricité. Ce sera pour 2024. Personne, même en "off", ne s'aventure à donner quelque chiffre que ce soit sur la capacité de batterie nécessaire pour offrir une autonomie suffisante à un tel SUV.

Technologiquement, le Range promet le meilleur avec une suspension à air pilotée et prédictive qui utilise les données de navigation pour parfaire le confort. De confort, il est encore question avec la troisième génération d'antibruit actif qui permet d'écarter toute nuisance mécanique, de roulement ou aérodynamique de la cabine ou encore avec le système de purification de l'habitacle capable de filtrer bactéries et autres virus. Le Range sera proposé en empattements court et long, cinq ou sept places avec, en deuxième rangée, un système d'écrans 13,3 pouces à télécommande. L'esprit "palace", c'est à partir des versions Autobiography et First Edition qui flirtent voire dépassent les 160 000 €. Il est possible d'aller encore plus loin avec le programme de personnalisation SV. À titre d'exemple, une peinture à effets réclame environ 10 000 €. Quand on aime…

* Oscar Niemeyer est un architecte brésilien né en 1907 qui a beaucoup utilisé le béton comme matière première. Il s'est inspiré de Le Corbusier en utilisant davantage les courbes. En France, il a créé les sièges du parti communiste et du journal *L'Humanité*.



Massimo Frascella a piloté le travail de style du dernier Range Rover.

3 questions à

Massimo Frascella

Directeur du design Jaguar Land Rover

***L'Auto-Journal* : Quel est le mot qui vous vient à l'esprit pour évoquer le style du nouveau Range Rover ?**

Massimo Frascella : La pureté ! Ce Range semble sortir d'un bloc unique. Nous avons supprimé tout ce qui n'était pas nécessaire en matière de style pour ne garder que les lignes essentielles au caractère et à l'identité d'un Range. Enlever une ligne n'enlève pas forcément du caractère, cela peut permettre d'apporter un surplus de modernité.

Jouer avec l'ADN Range Rover n'est-il pas un peu risqué ?

C'est toujours un gros challenge de réinventer le Range Rover. Vous avez toujours une faible tolérance. Si vous changez trop, vous perdez la nature du Range, l'ADN de la marque. De profil, il y a trois éléments qui définissent le Range : la ligne de toit tombante, la ligne d'épaule et la ligne de bas de caisse. Elles donnent l'illusion de converger vers un même point à l'extrémité arrière.

L'ambiance intérieure impressionne, mais n'avez-vous pas peur d'effrayer vos clients avec une approche purement tactile ?

Non, car les clients sont de plus en plus habitués à utiliser cette technologie. Il faut simplement veiller à la fluidité et à l'ergonomie. Tout cela doit être parfaitement pensé pour que chacun trouve rapidement ses marques.



Le style de cette poupe très épurée devrait rendre reconnaissable entre mille le nouveau Range sur la route.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Le Range aurait pu devenir anachronique. Il ne l'est pas, promettant versions hybrides et même 100 % électriques. Surtout, il parvient sans cesse à se renouveler en repoussant les limites du luxe sans oublier la technologie qui lui permet de rester ce qu'il a toujours été : le "boss" des SUV.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Opel

Astra Elle coûte moins cher que la Peugeot 308, sa sœur de chaîne, à niveau de gamme équivalent, et l'auteur de ces lignes la trouve plus jolie… Voilà, c'est dit. Ces considérations métaphysiques évacuées, on notera que l'Astra fait l'impasse sur le module hybride de 225 ch accordé à la 308. Au rayon équipements, Opel ouvre les vannes en grand d'entrée de jeu. Pour preuve, la finition de base offre de série la climatisation automatique monozone, les capteurs de pluie et de luminosité, le commutateur feux de croisement/feux de route automatique, le régulateur de vitesse et les jantes en acier de 16 pouces nanties d'enjoliveurs.
Un écran tactile de 10 pouces trône au centre de la planche de bord (Bluetooth + port USB + interface smartphone), et il y a trop d'assistants pour les citer.
L'essentiel est là. La livrée Edition introduit le combiné d'instrumentation digital (écran 10 pouces), le démarrage sans clé, les radars de parking avant/arrière, les antibrouillards à LED et les jantes alliage de 16 pouces. Celles-ci passent à 17 pouces à l'échelon supérieur, lequel retient en sus l'accès mains-libres, la climatisation 2 zones, la caméra de recul, le rétroviseur central photosensible, les palettes au volant pour la boîte automatique et deux pochons d'assistants bien remplis.
L'exécution GS Line sent le souffre en s'offrant un look musclé à souhait.
Les caméras panoramiques 360° viennent en complément. Siège conducteur électrique, sellerie mixte Alcantara/effet cuir, pare-brise dégivrant, toit ouvrant, affichage tête haute, navigateur GPS, chargeur de smartphone par induction, jantes de 18 pouces et système de conduite semi-autonome ferment la gamme en apothéose.
Ce n'est pas fini. L'Astra en mode hybride reçoit d'office le régulateur de vitesse adaptatif, la reconnaissance des panneaux de signalisation et les palettes au volant.
Chargeur embarqué de 3 kW de série.
Le chargeur de 7,4 kW est facturé 400 €.

De A à Z

Par **Jean Bourquin**

Opel Astra

AXEL WIERDEMANN

LA GAMME OPEL ASTRA

Motorisations et boîtes	Malus/bonus	Finitions	Prix
Essence			
1.2 Turbo 110 ch BVM6	0 €	Astra / Edition / Elegance	23 150 € / 24 350 € / 26 800 €
1.2 Turbo 130 ch BVM6	0 €	Elegance / GS Line	27 600 €/28 550 €
1.2 Turbo 130 ch BVA8	0 €	Elegance / GS Line / Ultimate	29 400 € / 30 650 € / 34 750 €
Diesel			
1.5 Diesel 130 ch BVM6	0 €	Edition / Elegance / GS LIne	27 550 € / 30 000 € /31 250 €
1.5 Diesel 130 ch BVA8	0 €	Elegance / GS Line / Ultimate	31 800 € / 33 050 € / 37 150 €
Hybride rechargeable			
Hybrid 180 ch BVA8	Bonus : 1 000 €	Edition / Elegance / GS Line / Ultimate	35 550 € /37 550 € / 38 800 € / 43 000 €

Toyota

ProAce City Verso Et de quatre. Le ProAce City Verso rejoint les trois autres membres de la confrérie nourris à l'électricité, à savoir les Citroën ë-Berlingo, Peugeot e-Rifter et Opel Combo-e Life. Le nouvel entrant, c'est à souligner, se réserve de série le chargeur embarqué triphasé de 11 kW accordé en option à ses semblables. Pour rappel, le propulseur électrique libère 136 ch, est alimenté par une batterie de 50 kWh, propulse l'engin à 130 km/h maxi et l'emmène sur 285 km sur une seule charge. Le mode B, qui amplifie le freinage régénératif, et trois modes de conduite sélectifs complètent l'offre. **ProAce City Verso Electric Medium (L1) :** de 35 820 à 41 640 €. Rajoutez 1 000 € pour la L2 dite Long. Prix mentionnés avant déduction du bonus de 6 000 €.



TOYOTA

Toyota ProAce City Verso

Volkswagen



Volkswagen Taigo

ULI SONNTAG

Taigo Le Taigo se range parmi les SUV urbains par commodité. À considérer ses 4,27 m en longueur, il est en effet plus imposant que le T-Roc, de 4 cm. Il est le premier spécimen de son espèce à adopter une carrosserie typée coupé, c'est chose dite, et c'est ce qui fait son originalité. Pour le reste, Volkswagen ne va pas chercher midi à quatorze heures. Pas de diesel, pas d'hybridation sous quelque forme que ce soit, que des blocs essence, au demeurant bien connus de nos services. La remarque vaut pour les transmissions. Au moment de s'équiper, le Taigo ne fait pas vœu de pauvreté dès l'entrée de gamme. Au menu de la finition Life figurent le combiné d'instrumentation digital (écran 8 pouces), l'écran central tactile de 8 pouces (Bluetooth + 2 ports USB + radios numériques DAB + interface smartphone), la climatisation manuelle, les capteurs de pluie et de luminosité, le rétroviseur central photosensible, les rails de toit, les jantes alliage de 16 pouces et le système de conduite semi-autonome riche de son régulateur de vitesse adaptatif. On s'en contenterait. Après la "Vie" vient la "Ligne R", laquelle se lâche. L'écran du combiné numérique passe à 10,3 pouces et les jantes grimpent à 17 pouces, pour situer le niveau. L'accès et le démarrage mains-libres, la climatisation 2 zones, la caméra de recul, les navigateur GPS, les projecteurs matriciels Matrix à LED et le chargeur smartphone par induction font le reste. Encore ne disons-nous pas tout. La livrée Style n'ajoute rien de plus, à part une sellerie et des éléments de design qui lui sont propres. Si besoin est, après cette longue énumération, l'écran central de 9,2 pouces et le toit ouvrant panoramique intègrent la courte liste (chose rare chez Volkswagen) des options. Prix respectifs : 590 et 890 €.

LA GAMME VOLKSWAGEN TAIGO

Motorisations et boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.0 TSI 95 ch BVM5	0/280 €	Life	23 380 €
1.0 TSI 110 ch BVM6	0/NC	Life	24 200 €
1.0 TSI 110 ch BVR7	50/650 €	Life/R-Line/Style	25 900 €/29 880 €/30 140 €
1.5 TSI 150 ch BVR7	170/1 074 €	R-Line/Style	31 460 €/31 720 €

POURQUOI ET COMMENT CRÉER UNE MARQUE

LE LANCEMENT DE NOUVELLES MARQUES VISE À OFFRIR À LA FOIS UNE VOITURE ET L'UNIVERS QUI Y EST RATTACHÉ : LUXE À LA FRANÇAISE POUR DS, TECHNOLOGIE ET SAVOIR-FAIRE JAPONAIS POUR LEXUS, VÉHICULE CONNECTÉ ET PARTAGÉ POUR LYNK & CO. CHAQUE NOUVELLE MARQUE RACONTE UNE HISTOIRE, MAIS IL FAUT ÊTRE PATIENT : CARLOS TAVARES A FIXÉ UN HORIZON DE TRENTE ANS POUR QUE DS SOIT DÉFINITIVEMENT INSTALLÉE.

Par **Bertrand Gay**

Pourquoi créer ou relancer une marque sur un marché automobile offrant déjà un large choix ? *"Derrière la création d'une marque se trouve toujours la question du positionnement de celle-ci ou du constructeur"*, souligne Jean-Philippe Thery, Senior Engagement Manager Automotive chez Ducker. Cela a été le cas chez PSA en 2014 avec l'organisation des marques en trois strates : Citroën, Peugeot et DS, ce qui a entraîné la création de la marque DS.

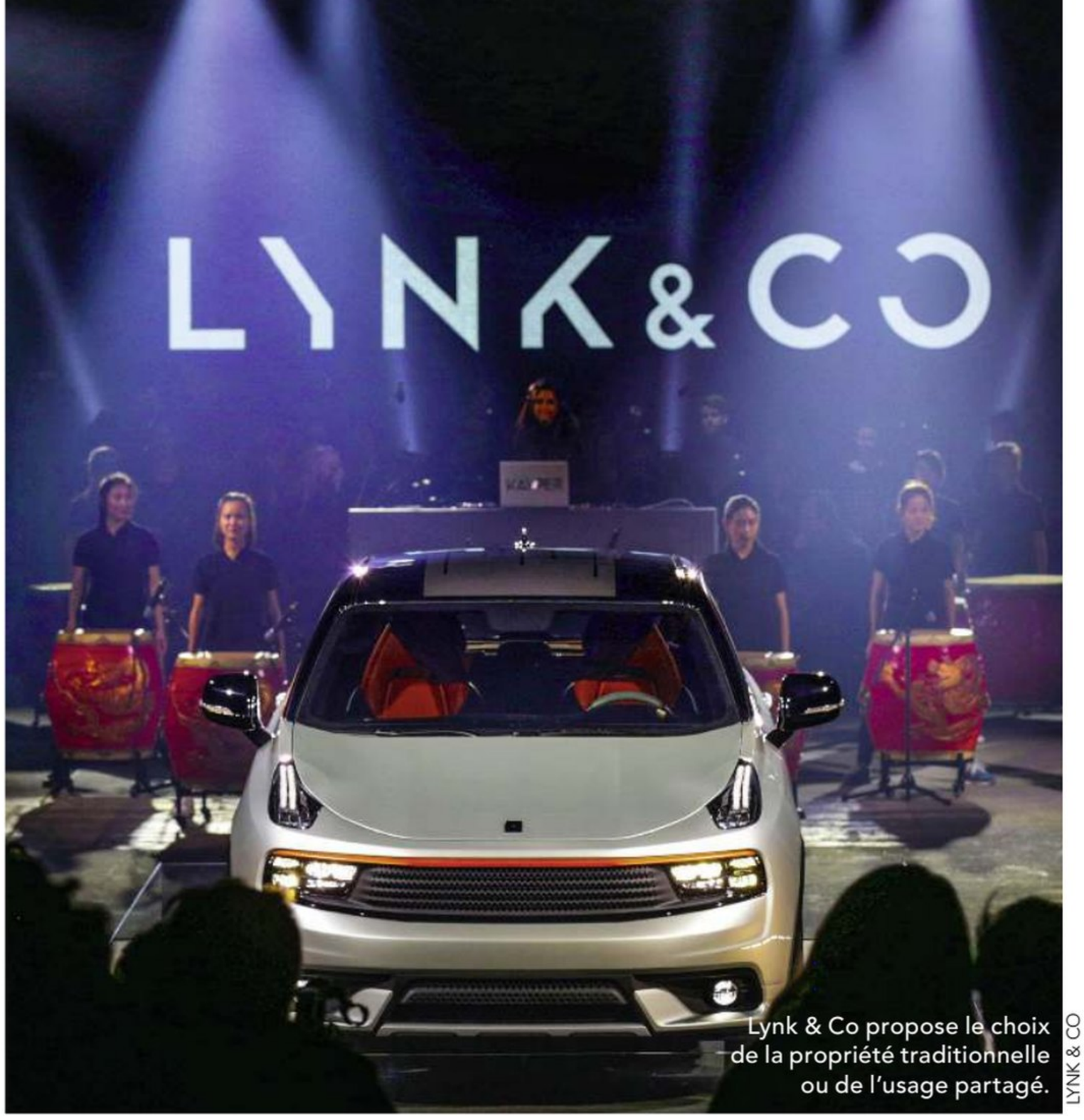
ACCROÎTRE LA VALEUR

Dans la plupart des cas, la création d'une marque vise deux objectifs : toucher une nouvelle clientèle et augmenter la valeur, à la fois le prix de vente et la valeur financière que la marque apporte au constructeur. Cette idée d'accroissement de valeur a été la ligne directrice de la création de la famille DS sous la marque Citroën, et tout particulièrement de la DS 3 : pour un coût à peine plus important que celui de la C3, comment accroître la valeur d'une voiture du segment B dont elle reprenait la base ? La réponse a été la DS 3 et son succès d'autant plus aisé que la voiture a visé une clientèle existante, celle des Mini de première génération. Le prix de vente moyen de la DS 3 était 50 % plus élevé que celui de la C2 pour un investissement initial marginalement supérieur. Dans ce cas, le modèle a créé le label puis la marque DS.

À terme, les DS ne seront plus distribuées que dans des DS Store.



SYLVAIN ROBIN / ADOBE STOCK



Lynk & Co propose le choix de la propriété traditionnelle ou de l'usage partagé.

LYNK & CO

PLUSIEURS CAS DE FIGURE

Si la ligne directrice est celle de l'accroissement de la valeur vendue, d'autres paramètres propres à chaque marque créent autant de cas particuliers. Pour Rémi Cornubert, expert automobile, il convient de distinguer trois types de marques : *"Les pures nouvelles marques telles Cupra ou Polestar, le lancement d'une marque disparue comme Abarth et les marques en perte de vitesse telles Alfa Romeo et Lancia."*

La création de Cupra par Seat porte à la fois en elle l'idée de montée en gamme mais également la potentielle clarification de l'image de la marque Seat, dont l'identité est un peu incertaine. "*Cupra me pose encore question,* indique l'un de nos interlocuteurs, *notamment parce que j'ai du mal à comprendre Seat."* Initialement, Cupra devait être un Seat plus haut en gamme et plus électrifié, mais les futurs objectifs européens de CO_2 (- 55 % en 2030 par rapport à 2021) et le probable bannissement du moteur thermique en 2035 font que les marques historiques comme Seat doivent également électrifier rapidement leurs gammes. Cela réduit la différentiation entre Cupra et Seat. Néanmoins, Jean-Charles Liévens, naguère vice-président de Kia Europe, estime que la séparation voulue par Luca de Meo est une très bonne idée avec *"un mouvement rapide vers des showrooms séparés et une communication spécifique"*.

Le positionnement de Polestar est plus simple, car ancré dans les codes traditionnels du haut de gamme avec le coupé Polestar 1 hybride rechargeable et avec la berline électrique Polestar 2 perçue comme une "anti-Tesla 3". Pour le moment, la marque n'est pas commercialisée en France en raison d'une ridicule querelle provoquée par Citroën au sujet du logo Polestar qui évoquerait des chevrons !

UN NOUVEAU MODÈLE ÉCONOMIQUE

À l'inverse, Lynk & Co propose une nouvelle vision de l'automobile en offrant le choix : il est possible d'acheter sa voiture, mais aussi d'en disposer par ➛



"Il faut 30 ans pour qu'une marque premium s'installe. C'est l'horizon de temps que nous donnons à DS."

Carlos Tavares, patron de Stellantis

STELLANTIS



Seat a créé la marque Cupra, synonyme de montée en gamme et d'électrification.

YANN LEFEBVRE



DINO SOLDIN

Avec son coupé haut de gamme hybride et sa berline électrique, Polestar est la marque haut de gamme de Volvo.

Forte marge unitaire pour les Abarth 500.



THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

l'intermédiaire d'un forfait mensuel, voire d'emprunter la voiture d'un membre de votre communauté. La marque appartient pour 70 % au groupe chinois Geely, également propriétaire de Volvo. Dans ce cas, la nouvelle marque s'appuie sur un nouveau modèle économique et d'usage du véhicule. *"La proposition de service a plus de valeur que le produit lui-même"*, indique Jean-Philippe Thery. La stratégie est osée, tout particulièrement en France, moins éveillée à ces nouveaux usages que les marchés scandinaves ou germaniques, mais le constructeur peut se permettre de prendre quelques risques financiers pour se construire une image de précurseur. Pour l'anecdote, l'engagement de Lynk & Co en WTCR depuis 2019, la Coupe du monde des voitures de tourisme, montre que "l'ancien monde" sert encore à quelque chose !

REBONDS ITALIENS EN SÉRIE ?

Le cas du relancement d'Abarth laisse une demi-impression de réussite et amène la question suivante : le rebadgeage de modèles existants est-il suffisant ? Tout dépend des objectifs initiaux. Pour imposer une marque, certainement pas, mais pour gagner de l'argent, probablement, notamment avec l'Abarth 500. *"Ce n'est pas une grande réussite commerciale, mais à mes yeux c'est un joli succès produit"*, souligne Jean-Philippe Thery.

La situation d'Alfa Romeo est sans doute la plus saine des trois marques italiennes. Son aura reste exceptionnelle, en particulier aux États-Unis, ce qui a motivé le retour de la marque outre-Atlantique avec les Giulia et Stelvio. Un plan de relance est en cours d'élaboration pour cette marque à la situation paradoxale : une belle image, mais pas plus de clients actuellement qu'en 1970 !

Cantonnée au marché italien avec un seul modèle, l'Ypsilon, Lancia fait l'objet des attentions de Stellantis, qui désire en faire la *"DS du luxe italien"*. *"C'est toujours le produit qui fait la différence*, assure Jean-Charles Liévens. *Il en faudra deux ou trois de grande qualité."*

> *"L'image d'une marque repose notamment sur la qualité des prestations d'entretien."*
>
> Rémi Cornubert, expert automobile

ÉCHECS ET DIFFICULTÉS

Mais la création d'une marque peut être compliquée, comme l'histoire des marques japonaises le montre. Infiniti n'a pas réussi à s'imposer en Europe malgré de bonnes voitures, mais *"quels étaient leurs points forts identifiables par la clientèle visée ?"* se demande un de leurs concurrents. Par ailleurs, *"la tradition pèse plus fortement en Europe que sur d'autres marchés, et donc il est plus difficile d'imposer une nouvelle marque"*, ajoute Jean-Philippe Thery. Dans les années 1990, Mazda avait lancé Xedos en Europe, mais l'expérience a été de courte durée, tandis que Honda n'a jamais commercialisé Acura sur le Vieux Continent. Seule Lexus a trouvé sa voie en appuyant sur l'image positive de l'hybridation à partir du milieu des années 2000.

SOIGNER LA DISTRIBUTION

La question du réseau de concessionnaires est importante, car ils incarnent la marque. Voici principalement pourquoi la création de la marque DS ne sera plus commercialisée que par des DS Store spécifiques et que les DS Salon implantés au sein des points de vente Citroën vont disparaître. *"L'image d'une marque repose notamment sur la qualité des prestations d'entretien qu'elle propose, c'est un pilier important du lancement d'une marque"*, ajoute Rémi Cornubert.

La maîtrise de l'importation et de la distribution est essentielle. *"À l'époque, chez Kia Europe, nous avions racheté 11 importateurs en une année."* Cela permet d'avoir un lien plus direct avec les concessionnaires et les clients, de mieux véhiculer les messages qui doivent être passés. Il s'agit là d'une étape majeure pour l'établissement, ou l'infléchissement, d'une image de marque.

Parmi les marques relancées au cours de ces vingt dernières années, les cas de Mini et de Dacia sont assez similaires : deux marques moribondes à la fin des années 1990 trouvent un constructeur qui les relance chacune sur leur segment de clientèle.

Enfin, cette question des nouvelles marques se pose également dans le contexte de l'arrivée de nombreuses marques chinoises sur le marché français. *"Ce sera un mouvement comme l'industrie automobile européenne n'en a jamais connu"*, ajoute Jean-Philippe Thery. Nous voilà prévenus. ■

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Des voitures de qualité, séduisantes au sein d'une marque qui valorise ses acheteurs, voilà la combinaison gagnante. En fonction de sa situation de départ et de ses objectifs, chaque marque ajuste sa stratégie. Alfa Romeo n'est pas dans la même situation que Polestar et DS ne vise pas les clients de Lexus. Seul point commun : accroître la "proposition de valeur" apte à séduire le client et contribuer à la rentabilité financière du constructeur.

Sport auto HORS-SÉRIE

LE MYTHE AMÉRICAIN



En six générations, la Mustang n'a jamais rien perdu de son aura. En route pour découvrir les voitures de rêve de ce constructeur iconique, symboles de puissance, de modernité, que de liberté. Ce hors-série explore, à travers 176 pages, les plus beaux modèles de Mustang, pour le plus grand plaisir des néophytes et passionnés.

EN VENTE LE
12 NOVEMBRE

Suivez-nous sur Pour une info en continu



L'écran géant de 13,2 pouces trône sur la planche de bord. Le système de navigation peut indiquer les rues avec le plus de places de parking potentielles.



La Focus devra affronter des nouveautés au design plus affirmé. Il lui reste une originalité attractive : une version carburant au Superéthanol.

PHOTOS : ADRIEN CORTESI

FORD FOCUS : LOGIQUE DE MISE À JOUR

La Ford Focus s'offre un repoudrage de l'avant et un écran XXL. De quoi mieux résister à l'assaut de nouveautés dans son segment.

Dans le sillage de la Fiesta, Ford redonne un petit coup de boost à sa compacte. Le restylage de la Focus est à peu près aussi léger que celui de sa petite sœur, avec un design évoluant surtout dans sa face avant. La méthode est la même, avec une calandre surélevée et au dessin plus affirmé qui intègre désormais le logo ovale de la marque américaine. Les projecteurs, désormais à LED, sont affinés et cerclés d'un bandeau de feux de jour, et les feux arrière sont revus. Trois boucliers complètement différents donnent une identité visuelle spécifique à chaque niveau de finition, que ce soit en Titanium, ST Line ou Active avec son look un peu baroudeur.

Mais les plus grands changements se trouvent à l'intérieur, non pas dans le design ou le mobilier, mais au niveau de l'info-divertissement : la Focus adopte le moderne système Sync 4 apparu dans la Mustang Mach-E, affiché sur un écran géant de 13,2 pouces sur notre version de démonstration.

Un nouveau système d'info-divertissement

Sa taille permet aisément de laisser toujours affichées les commandes de climatisation, en accès direct facile. Sync 4 est connecté, ce qui permet par exemple d'améliorer la fonction de reconnaissance vocale ou d'afficher les conditions de trafic en temps réel, ainsi que des mises à jour du système à distance. Le système de navigation prédictif apprend des habitudes du conducteur et peut ainsi lui suggérer des trajets souvent répétés.

Enfin, Apple CarPlay et Android Auto peuvent être connectés sans fil.

Quelques autres détails évoluent, avec un nouveau double plancher de coffre dans le break SW qui intègre un bac lavable et permet de gagner quelques litres de volume total, 27 exactement (635 l au total). Enfin, les sièges de la version sportive ST (signés Ford Performance et non plus Recaro) offrent davantage de maintien et une longueur d'assise réglable.

La face avant retravaillée est censée renforcer la présence de la Focus. Notre modèle de démonstration est une version ST Line, au traitement visuel le plus sportif.



Commercialisation : début 2022

Prix : à partir de 26 500 € (estimation)

Concurrentes : Peugeot 308, Volkswagen Golf, Renault Mégane, Seat Leon…

PHOTOS : ADRIEN CORTESI



Le clone à l'identique du Caddy, à la calandre près.


Du Volkswagen pur sucre. Hormis le logo sur le volant...

PRODUIT

Ford se connecte au Caddy

C'était annoncé, la prochaine génération de la fourgonnette badgée Ford, alias Transit Connect, sera le clone du Volkswagen Caddy Cargo, en circulation depuis le début de l'année. Comme souvent dès qu'il est question d'utilitaires, le constructeur dévoile en premier lieu la version "véhicule particulier" (c'est plus joli). Ford, au demeurant, ne s'est pas contenté d'apposer son logo sur la carrosserie. Comparé à sa matrice, le ludospace Tourneo Connect fait valoir sa propre identité sur le plan visuel, marquée par une calandre grande ouverte. Cela s'arrête là. Le mobilier intérieur reste en l'état. Les motorisations sortent des chaînes de production de Volkswagen, sans surprise. Commercialisation dans le courant du premier semestre 2022, à des prix indéterminés à cette heure.


JOEL SAGET/AFP

"La prime à la conversion et le bonus écologique seront maintenus au même niveau."

Barbara Pompili, *ministre de la Transition écologique, sur France Info le 22 octobre dernier.*

Pour mémoire, la prime et le bonus susmentionnés devaient subir un coup de rabot le 1er janvier 2022. L'échéance est repoussée au 1er juillet de la même année, dans l'idée de *"faire évoluer nos habitudes pour ne plus dépendre de ces hausses non maîtrisables du pétrole"*, explique la ministre. Certes... De manière plus prosaïque, rappelons que le seuil d'émissions à ne pas dépasser pour accéder à la prime à la conversion descend à 127 g/km le 1er janvier prochain (132 g/km à ce jour). La baisse du plafond sera-t-elle, elle aussi, repoussée ? Ce n'est pas dit.

PUBLICITÉ

Les gendarmes sprintent français

Tout va bien pour Alpine, dont le succès commercial ne se dément pas en ces temps incertains pour les voitures de sport. Un peu de pub, toujours est-il, ne fait jamais de mal. Ce coup-ci, c'est la gendarmerie qui assure le service avant-vente. Cette noble corporation vient de passer commande de 26 Alpine A110 Pure destinées à la Brigade rapide d'intervention, et le fait savoir. Un retour aux sources, en quelque sorte, qui ne devrait pas rappeler que des bons souvenirs aux automobilistes qui entretenaient une relation sulfureuse avec l'accélérateur de leur voiture dans les années 70. Les bolides français viendront en complément des 17 Seat Leon Cupra déjà livrées.



SEBASTIEN STAUB

20,7 %

C'EST LA PART DE MARCHÉ DES VOITURES HYBRIDES SIMPLES ENREGISTRÉE DANS L'UNION EUROPÉENNE AU TROISIÈME TRIMESTRE DE CETTE ANNÉE.

Cela représente une progression de 31,5% par rapport au troisième trimestre 2020. La motorisation hybride simple, ce faisant, double le diesel, en chute libre quant à lui (17,6% de part de marché, - 50,5% en un an). Une première. La motorisation essence prend elle aussi un claque (- 35,1%), mais reste majoritaire (39,5%). Après le diesel, vient la locomotion électrique (9,8%, + 56,7%), suivie par la solution hybride rechargeable (9,1%, + 42,6%) et la bicarburation essence/GPL (2,9%, + 28,1%).



TIBO



FIAT

23 305

C'EST LE NOMBRE DE FIAT DUCATO ÉCOULÉS EN FRANCE AU TERME DES NEUF PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE.

Pourquoi un utilitaire dans les colonnes de *L'Auto-Journal*, dont ce n'est pas… le fond de commerce ? Pour une raison toute simple. Le Ducato est le modèle badgé Fiat le plus vendu en France, utilitaires et voitures particulières confondues. La 500 vient en seconde position, à raison de 18 687 unités écoulées durant la même période. Données brutes, que nous nous abstenons de commenter.

LUDOVIC MARIN/AFP



"La révolution du véhicule électrique est en marche."

Emmanuel Macron, *dans un discours prononcé le 12 octobre dernier.*

"Nous ne voulons pas devenir le pays qui roule le plus vert avec des voitures qui ne seront pas produites chez nous", poursuit le chef de l'État. Au passage, il envoie un gros scud en direction des constructeurs français, auxquels il est reproché de trop "jouer perso" dans le domaine de l'innovation. Un minimum de coopération ne saurait nuire. À terme, Emmanuel Macron fixe un objectif de 2 millions de véhicules électriques produits en France en 2030. C'est noté.

PRÉSIDENTIELLE

La voiture entre en campagne

Force est de le reconnaître, l'automobile prend une place prépondérante dans la campagne électorale qui s'ouvre. Premier florilège.
Sandrine Rousseau, candidate malheureuse à la primaire écologiste, préconisait l'interdiction des SUV. Cela se discute, au demeurant…
Anne Hidalgo (PS) envisage de réduire la vitesse autorisée sur autoroute, et se prononce pour la baisse des taxes sur les carburants. Ils sont nombreux sur le créneau. Jean-Luc Mélenchon (LFI) veut bloquer les prix à la pompe, Yannick Jadot (EELV) milite pour un "chèque énergie" porté à 400 € et Marine Le Pen (RN) recommande de réduire la TVA sur les carburants à 5,5 %. Nationaliser les autoroutes fait également partie de son programme.
Xavier Bertrand (LR) entend réduire les impôts à la production et Éric Zemmour (lui-même) projette de jeter le permis à points à la poubelle.
Il y en aura d'autres, des comme ça. À suivre.



SHUTTERSTOCK / FOXPICTURES

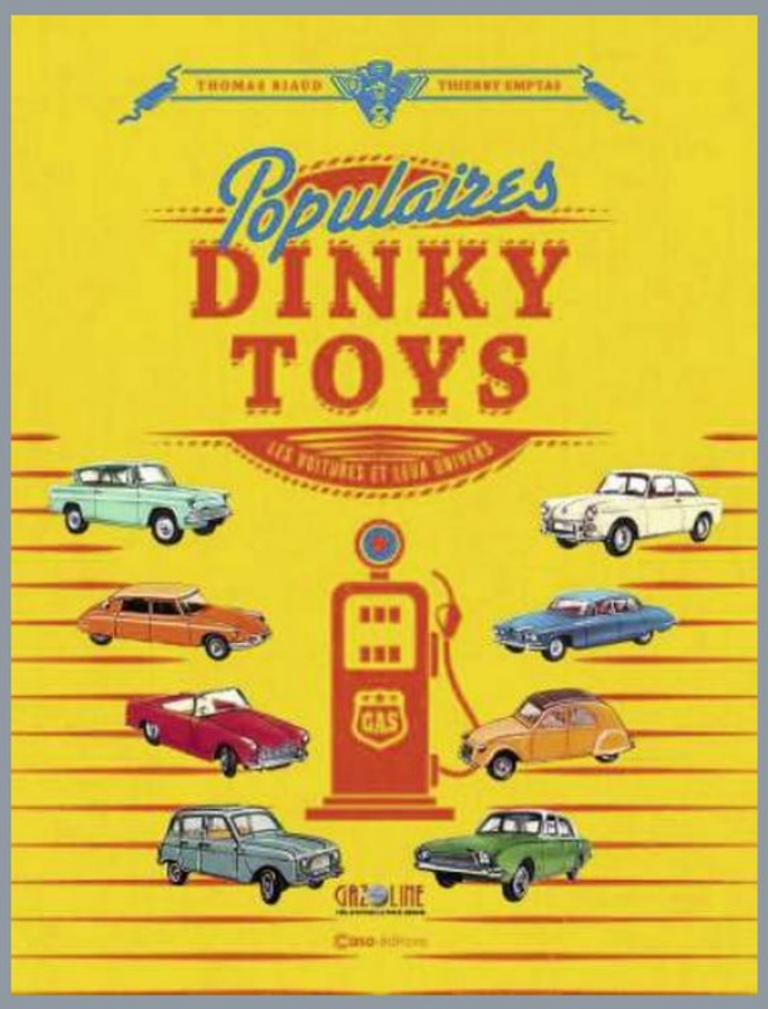
La voiture obsède les politiques à l'approche de la présidentielle.



ADOBE STOCK

Les prix à la pompe flambent, l'électoralisme fuse…

LIRE



Au passé présent

La voiture… Ils sont tombés dedans quand ils étaient petits. Et ils jouaient avec dans les bacs en sable. Des Dinky Toys, forcément. C'est cette histoire que Thomas Riaud et Thierry Emptas, des signatures que les lecteurs de *L'Auto-Journal* connaissent bien, relatent, dans un ouvrage consacré au fabricant de miniatures britannique né dans les années 1930. Les "jouets mignons" (la traduction française de Dinky Toys) sont passés au crible par dizaines au rythme de 208 pages, par thèmes et en corrélation, immanquablement, avec les "vraies" voitures dont ils sont les fidèles reproductions. Iconographie riche, textes enlevés et très documentés (normal, quand on connaît les deux auteurs) et sélection non exhaustive mais sans exclusive. Lecture recommandée.
Populaires Dinky Toys - Par Thomas Riaud et Thierry Emptas - 208 pages - Éditions Casa - 32 €



SALON

Auto Moto & Mobilités

10 au 14 novembre

Toulouse

Un Salon automobile qui ne ferme pas ses portes pour cause de crise sanitaire ou de pénurie de puces. Ou pour tout autre raison relative à l'autophobie ambiante. Cela ne se refuse pas, et cela se passe à Toulouse, où une quarantaine d'exposants (autos, motos et utilitaires) sont attendus. Une zone d'essais occupe 1 200 m² dans l'enceinte du parc d'exposition nommé Meett.

Meett : Concorde Avenue, 31840 Aussonne

Prix d'entrée : 6,50 €

Les chiffres du marché européen en septembre 2021



972 723

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 (Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse) en septembre 2021 (- 25,2% par rapport à septembre 2020).

- 34,4%

La baisse des ventes enregistrée au Royaume-Uni en septembre dernier. Parmi les marchés majeurs, suivent l'Italie (- 32,7%), l'Allemagne (- 25,7%), la Suède (- 21,2%), la France (-20,5%) et l'Espagne (- 15,7 %).

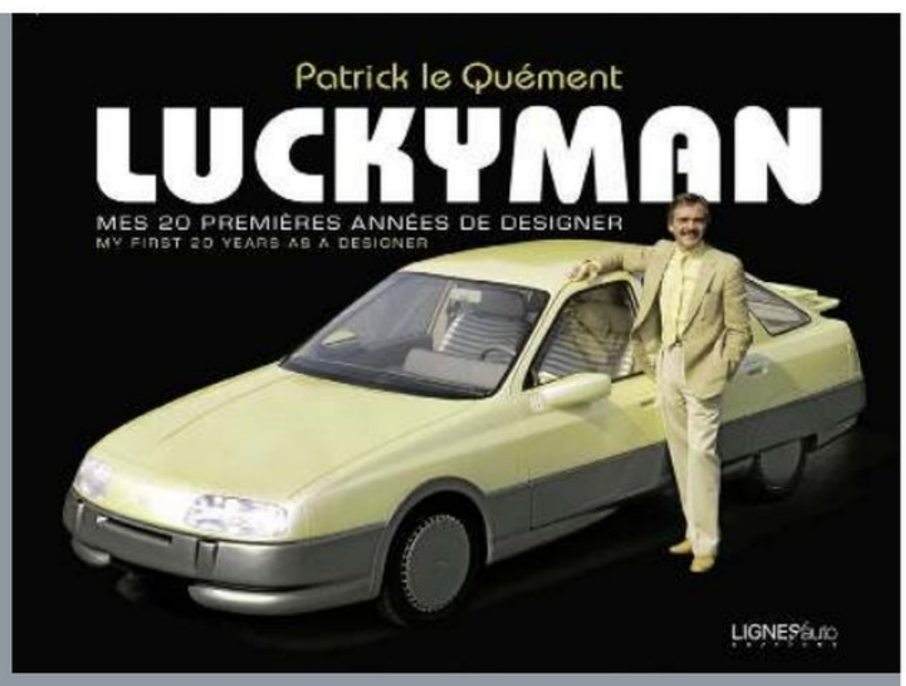
11,2%

C'est la part de marché de Volkswagen en Europe 31 au terme des neuf premiers de l'année. Suivent à égalité Toyota et Peugeot (6,1 %), BMW (5,8 %), Renault (5,5 %) et à égalité Mercedes et Audi (5,3 %).

9 161 918

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 au cours des neuf premiers mois de l'année (+ 6,9 % par rapport à la même période en 2020).

Le veinard



C'est ainsi que se traduit l'expression anglaise "Lucky Man", titre de l'ouvrage rédigé par le designer Patrick Le Quément. À la première personne du singulier, tout au long de huit chapitres dans lesquels l'auteur raconte ses vingt premières années passées dans un métier aussi captivant qu'exigeant. De ses débuts chez Simca en 1966 à son arrivée dans les bureaux d'études de Renault en 1987, après avoir, entre-temps, posé ses crayons chez Ford et Volkswagen, le Lucky Man *"s'attarde sur son aventure humaine"*, écrit-il dans la préface. Ce livre ouvre une série d'ouvrages consacrée aux designers de renom, éditée par Lignes/Auto sous l'égide de l'ami Christophe Bonnaud, formé à la rigoureuse école de *L'Auto-Journal*. Une signature gage de crédibilité et de qualité.

Luckyman - Par Patrick Le Quément - Texte bilingue anglais/français - 130 pages - Éditions Lignes/Auto - 49,90 €

OFF

L'Astra des champs

À en croire plusieurs indiscrétions, le break Astra en phase d'approche déclinera à terme une version surélevée rhabillée au Vieux Campeur. L'engin, au reste, ne se contentera pas de revêtir la panoplie habituelle. Sa proue et sa poupe seront redessinées en fonction, avec des angles d'attaque et de fuite élargis. La cousine Peugeot 308 est tenue à l'écart de cette affaire.

Foxconn : de l'iPhone à l'iCar



FOXCONN

On le sait, les géants de la "tech" font une fixette sur la voiture. Ils veulent tous la leur. À son tour, le consortium taïwanais Foxconn, qui fabrique l'iPhone pour le compte d'Apple, vient de dévoiler trois concept-cars très réalistes. Le premier modèle de série entrera en production dès 2023. Cela n'a pas dû échapper à Apple, qui depuis longtemps rêve de lancer son "iCar".

Maserati : le grand tourisme vert

L'usine Stellantis sise à Mirafiori, dans les environs de Turin en Italie, ne produira que des voitures électriques, à l'horizon 2024 au plus tard. De ses chaînes sortira la première Maserati branchée sur le secteur, soit, selon divers échos, le remplaçant du coupé GranTurismo retiré du catalogue il y a deux ans. Un SUV devrait suivre.

VOLVO S'ENCANAILLE !

Avec un léger train de retard sur la concurrence allemande, et française, Volvo présente aujourd'hui son premier SUV coupé. Mais il s'en distingue aussitôt par son moteur 100 % électrique fort de 408 ch.

Par **Julien Marcos** Photos **Thomas Antoine/Ace Team**

Depuis son rachat par le chinois Geely en 2010, Volvo se porte bien. Très bien même, merci ! Désormais considérée comme une alternative originale aux constructeurs haut de gamme allemands, la marque sino-suédoise profite de la manne financière de la maison mère, sans que les "financiers" chinois n'interfèrent trop dans le développement des futurs modèles. Il est d'ailleurs intéressant de souligner l'entrée en Bourse de Volvo Cars depuis le 29 octobre. De quoi lui permettre une levée de fonds d'environ 2 milliards d'euros et de satisfaire ainsi son ambition de produire 100 % de voitures électriques dès l'horizon 2030. Pour atteindre cet objectif, Volvo s'est déjà mis à l'électrique, avec notamment le XC40, mais celui-ci a aussi été conçu pour recevoir des mécaniques thermiques. Il était temps de passer à l'étape suivante. Techniquement très proche de ce même XC40, le nouveau C40 Recharge en est son interprétation "coupé". Si le terme est quelque peu usurpé du fait de sa carrosserie 5 portes, le C40 se distingue toutefois par sa chute de pavillon spécifique, par son toit vitré, mais fixe, et par sa poupe nettement plus dynamique et agrémentée d'un discret becquet. Si son empattement est strictement identique à celui du XC40, le C40 est un poil plus long (+ 1,5 cm) et large (+ 1 cm), mais nettement plus bas (- 6 cm).

Mais si le C40 partage des éléments avec le XC40, en revanche, il ne veut pas entendre siéger sous son capot de mécaniques thermiques.

Lui ne "carbure" qu'à l'énergie électrique. En attendant l'arrivée d'une version "traction" dégonflée à 231 ch, il est pour l'heure commercialisé en définition 408 ch (comme le XC40 Recharge d'ailleurs), possédant un moteur électrique sur chaque essieu. La batterie offre pour sa part une capacité nette de 75 kWh. Malgré les 2,2 tonnes de l'engin, les performances décoiffent. Dans un silence de cathédrale, le C40 plaque ses passagers au siège à chaque injonction du pied droit. Avec un 0 à 100 km/h expédié en seulement 4,7 s, il fait mieux qu'une Alpine A110 S… Excusez du peu ! Ça pousse donc fort, mais l'électronique régule toutefois la cavalerie passé les











❶ Bien implanté, l'écran tactile embarque une navigation connectée signée Google. Le système multimédia est complet, mais la logique des menus et sous-menus demande un temps d'apprentissage. ❷ La cartographie est plus agréable à suivre sur le cockpit numérique. ❸ Le levier de vitesses est joliment dessiné et son maniement est des plus aisés. À noter, la présence de nombreux rangements assez pratiques sur la console centrale.



L'habitacle fait la part belle aux matériaux recyclés, mais le niveau de finition reste rigoureux.



150 km/h, avant de brider le C40 à 180 km/h. Suffisant néanmoins pour un usage familial! De toute manière, malgré des accélérations musclées, avec la masse élevée, le Volvo n'a aucune velléité sportive. Pataud dès que son conducteur hausse le rythme, braquant trop long, il manque clairement d'agilité sur petites routes et son amortissement ferme, assorti de pneus à profil bas (les Pirelli en 20 pouces sont une option à 660 €) pénalise sérieusement le confort sur les ornières. Pour ne rien arranger, les sièges manquent de maintien latéral et ne sont pas adaptés à une conduite sportive d'un modèle aussi puissant. En revanche, sur l'autoroute, son excellente insonorisation et la fougue de sa mécanique sont de vrais atouts. De même, sa transmission intégrale, associée à de bons pneus toutes saisons (de série) lui offrent un grip étonnant sur revêtement gras/mouillé.

Lourd, puissant, le Volvo C40 est attendu au tournant en matière de consommation. En conduite coulée et sur un parcours mixte, nous avons relevé 22,5 kWh/100 km à notre ordinateur de bord, ce qui représente une autonomie théorique d'environ 340 km, contre →

PLUS
Performances
Autonomie correcte
Dotation pléthorique

—

MOINS
Rétrovision arrière
Confort ferme
Comportement pataud



La poupe est certes originale, mais il faudra oublier les créneaux à l'ancienne, tant la visibilité arrière est médiocre.

444 km annoncés par Volvo. Sur un parcours exclusivement autoroutier et en profitant des ressources de la mécanique, nous avons flirté avec les 26 kWh/100 km, soit un peu moins de 300 km. Des valeurs qui n'établissent aucun record mais restent honorables et qu'il conviendra de vérifier sur notre base d'essais habituelle. En ce qui concerne "le plein", équipé de série d'un câble de recharge type 2 mode 3 (triphasé 32A), le Volvo C40 accepte jusqu'à 11 kW de débit, de quoi lui permettre une recharge complète en 8 heures environ. Si vous avez la chance de trouver une borne de recharge rapide (jusqu'à 150 kW), il réclamera alors un peu moins d'une heure.

En revanche, à bord, difficile de faire la différence avec un XC40, le C40 héritant de la même planche de bord. Il n'y a pas de raison de s'en plaindre puisque l'ensemble est sérieusement fini. Il fait même la part belle au feutre de laine et aux matériaux recyclés à base de bouteilles en plastiques par exemple. Une spécificité des modèles 100 % électriques chez Volvo. Très épuré, l'habitacle met aussi en avant la technologie numérique à l'instar de l'instrumentation de bord et de l'écran multimédia qui regroupent l'essentiel des fonctions, réglage de la climatisation comprise, malheureusement sans doute pour certains. Un temps d'adaptation sera donc sans doute nécessaire pour maîtriser les différents menus via les commandes au volant, alors que la définition du GPS (fourni par Google) reste en retrait de certaines concurrentes. Notez par ailleurs que, pour l'heure, la réplication de votre smartphone (Android ou IOS) sur l'écran est impossible. Elle est promise pour la fin d'année 2021. À l'arrière, l'habitabilité est aussi quasi identique à celle du XC40, soit moyenne pour la catégorie, d'autant que la garde au toit marque un petit recul. Fort heureusement, les grandes jambes profitent du dossier bien creusé des sièges avant, et de la possibilité de bien glisser leurs pieds en dessous.

Vendu uniquement en finition First Edition toute équipée, le Volvo C40 Recharge est officiellement proposé à partir de 62 250 €. Mais conscient qu'en France ce prix constitue un sacré frein, le privant du fameux bonus de 2 000 €, Volvo accorde d'entrée de jeu une remise de 4 %. L'addition tombe par magie à 59 760 % et même à 57 760 €, déduction faite du bonus. Le tout assorti d'une garantie de 3 ans avec entretien et assurance inclus. Un tarif somme toute assez concurrentiel face aux Audi Q4 50 Sportback E-Tron (67 700 €), Ford Mustang Mach E Extended Range (65 500 €) ou Tesla Model Y (57 900 €, toujours après déduction du bonus de 2 000 €. ■

À la chinoise

À l'instar des marques chinoises désormais vendues en France, le C40 a réduit le catalogue d'options, habituellement assez fourni chez Volvo, à quelques lignes. Uniquement proposé en version First Edition, il offre donc de série la conduite autonome de niveau 2, la caméra 360°, les sièges électriques et chauffants, les phares directionnels, la chaîne audio Harman/Kardon… Et même la peinture métallisée et l'alarme ! Les amateurs de personnalisation en seront pour leurs frais, avec tout au plus une sellerie différente, des jantes plus larges ou des vitres surteintées à se mettre sous la dent.



❶ Habitabilité suffisante aux places arrière. Il est aisé de glisser ses pieds sous les sièges avant. ❷ Mauvais point pour le volume du coffre, comme sa hauteur sous tablette. Un 2e logement existe sous le capot avant.





Sur cette version 408 ch, la transmission intégrale est de série. Bien utile par météo pluvieuse!

VOLVO C40 Recharge 408 ch First Edition

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 408 ch
Couple maxi	■ 660 Nm
Type	2 électriques synchrones
Puissance fiscale	12 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 1
Batterie / capacité batterie nette (brute)	lithium-ion / 75 (78) kWh
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques AV - AR	235 / 50 - 255 / 45 R 19
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,44 / 1,87 / 1,59 / 2,70 m
Poids / tractable freiné	2207 kg / NC
Performances	
0 à 100 km/h	■ 4,7 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h (1)
(1) Régulée électroniquement.	
Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	■ 413 dm³ + 31 dm³ (AV)

LE BUDGET

Prix	■ 62 250 €
Bonus écologique / bonus après remise (CO_2) (2)	■ 0 / 2000 €
Prix du modèle essayé (2)	58 420 €
Garantie	■ 3 ans, 100 000 km

(2) Avec options, remise et bonus inclus. Volvo accorde d'office une remise de 4 %, faisant ainsi passer le prix du C40 à 59 760 €, ce qui lui ouvre alors droit à 2000 € de bonus.

Équipements de série ■

7 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR + cam. 360°, alarme, clim auto 2 zones, conduite autonome niveau 2, freinage auto d'urgence, hayon électrique, instrum. de bord numérique 12,3 pouces, jantes alliage 19 pouces, peinture métal., régul.-limit. de vitesse, toit pano. fixe, syst. multimédia connecté avec écran tactile 9 pouces/GPS/prise USB/ Volvo Premium Sound 600 W/services Google pendant 4 ans…

Options

Jantes alliage 20 pouces (660 €), peinture exclusive (350 €), Sellerie Connect/Microtech/surpiqûres blanches/moquette et contre-portes Bleu Fjord (200 €), vitres AR surteintées (390 €)…

Consommations	
Mixte	■ 20,7 à 22,3 kWh/100 km
Autonomie moyenne / ville	■ 444 / 578 km
Temps de recharge 11 / 150 kW	■ 7 h 50 / 50 mn
Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Belgique**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Avec 408 ch, surtout électriques, il fallait une robe plus sportive que celle d'un SUV classique. C'est chose faite pour Volvo, avec ce SUV coupé qui se révèle très performant, sans pourtant être dynamique. Il est plutôt bien placé en tarif sur un segment en plein essor.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PEUGEOT 308 1.2 PURETECH 110 CH ACTIVE PACK
RENAULT MÉGANE 1.0 TCE 115 CH ZEN

Éternel recom

La 308 fait peau neuve et semble décidée à redevenir la meilleure. Oui, mais… elle n'est plus aussi dynamique et a fort à faire face à la Renault Mégane, restylée en 2020. Surtout quand ces deux-là s'opposent dans leurs versions "entrée de gamme".

Par **Arthur Matal** Photos **Florian Grout**

mencement



Plus moderne, la planche de bord de la 308 fait plus d'effet et bénéficie d'une belle qualité de présentation. Reste à composer avec l'i-Cockpit…





PEUGEOT 308

❶ L'écran de 10 pouces offre une belle lisibilité, et la réactivité est aussi au rendez-vous. Mais la navigation dans les menus n'est guère intuitive. ❷ Le combiné d'instrumentation très moderne marque le pas en lisibilité, le petit volant imposant de sacrifier, pour certains, la position de conduite. ❸ La commande de boîte est vraiment agréable, alliant douceur et verrouillages francs.



Si en France, la sempiternelle lutte des voitures les plus vendues Peugeot 208 contre Renault Clio est très souvent sous le feu des projecteurs, de leur côté, les grandes sœurs 308 et Mégane ne sont pas en reste et ne se font pas plus de cadeaux non plus. L'an dernier, Peugeot a ainsi écoulé 36 575 exemplaires de sa 308 de deuxième génération, pourtant en fin de vie, alors que Renault ne vendait "que" 28 980 Mégane sur la même période. Celle-ci a néanmoins reçu un léger restylage au milieu de l'année dernière pour tenter de limiter les dégâts face entre autres aux compactes généralistes du groupe Volkswagen, renouvelées avec l'arrivée de la Golf 8 et de la nouvelle Seat Leon. Aujourd'hui, et c'est bien sa veine, c'est la rivale au lion qui se réinvente à son tour. Produite de septembre 2013 à septembre 2021, la précédente s'est vendue à 1 380 000 exemplaires. Derrière ce chiffre impressionnant se cachait une compacte au comportement routier irréprochable. C'était bien elle la référence de la catégorie en ce qui concerne le plaisir de conduite. Mais depuis 2013, les choses ont changé, la 308 aussi. La troisième de la lignée sera-t-elle toujours la meilleure ? Le duel n'est pas joué d'avance.

SUR LA ROUTE

Forte de sa réputation, la nouvelle Peugeot est donc attendue au (premier) tournant (venu) pour voir si l'agrément de conduite demeure au firmament. Nous ne ferons pas durer le suspense plus longtemps : si l'amortissement permet encore un



Cela fait un moment que ces deux-là se collent au train… Cette fois et avec ces versions, la 308 reprend la main en performances.



Plus consensuelle, la présentation de la Mégane offre une ergonomie plus évidente. Mais la qualité de certains plastiques déçoit.

bon maintien de caisse, le dynamisme est en revanche moins sensible qu'auparavant. Très sûre, très sage, la 308 cru 2021 est moins vive que la précédente génération, avec un train arrière littéralement soudé au bitume. Et ce, malgré l'absence de surmonte pneumatique, optionnelle sur notre exemplaire d'essai, qui disposait bien des roues 16 pouces, de série sur la finition Active Pack. Le petit volant offre en revanche toujours de bonnes remontées d'informations, et la Peugeot reste dans l'ensemble très agréable à mener, à un rythme un peu plus sage qu'auparavant et avec un train avant un brin plus paresseux.

Contrepartie positive, le confort de suspension grimpe encore d'un cran avec un moelleux très appréciable.

Le comportement offert par ce châssis, moins pousse-au-crime, se rapproche aujourd'hui de celui des concurrentes directes et d'une certaine Renault Mégane… Comme on se retrouve ! En effet, jusqu'alors sensiblement moins sensationnelle que la sochalienne en toucher de route, la Mégane a reçu en milieu d'année dernière une mise à jour esthétique mais aussi technique qui ne transcende toutefois pas son comportement routier, toujours très sérieux et rassurant. Un peu plus avare en sensations qu'avant concernant le ressenti de sa direction, légère en manœuvre mais également au-delà, la Mégane n'en reste pas moins très efficace et facile à appréhender. Nous regretterons cependant les trépidations perceptibles à basse vitesse, certes mieux maîtrisées qu'avant le restylage de 2020 mais qui ➤







RENAULT MÉGANE

❶ L'ensemble des compteurs de la Renault sera toujours bien visible, quelle que soit votre morphologie. La 308 ne peut pas en dire autant… ❷ De série, il faut hélas se contenter d'un écran de 4,3 pouces, au demeurant plus facile à appréhender que celui de la 308. ❸ La commande de boîte de la Mégane est moins précise que celle de sa concurrente alors que son 3 cylindres impose d'en jouer allègrement.







PEUGEOT 308
❶ La 308 accueille sans problème de "grands" passagers sur sa banquette arrière, mais la largeur aux coudes reste limitée. ❷ Le coffre ne déçoit pas avec son volume de 397 dm³. Ses formes régulières facilitent par ailleurs son chargement. ❸ Pas vraiment utile sur notre version thermique, plutôt sage, ce contacteur agit sur la direction et la réponse à l'accélérateur. Sur les versions hybrides, il sert en revanche à passer d'hybride à électrique.

la placent en dessous de la 308 au chapitre du confort, cette dernière s'avérant plus ouatée en tous points. Les constructeursrançais maîtrisent donc toujours leur sujet en tenue de route, mais les concurrents, qui n'ont pas molli, se rapprochent. Plus sage en comportement, la Peugeot 308 fait ainsi aujourd'hui moins la différence face à une Mégane, restée pourtant fidèle à ses principes.

Ces deux versions d'accès sont équipées de modestes moteurs 3 cylindres.

Si la 308 reprend le bien connu 1.2 PureTech développant ici 110 ch, la Renault étrenne depuis peu un 1.0 de 115 ch, en remplacement de l'excellent 4 cylindres 1.3 partagé avec Mercedes, qui proposait la même puissance – il reste toujours disponible en version 140 ch, très pertinente, à partir de 29 700 €. À la mise en route, ces deux mécaniques brillent par leur discrétion, même

PEUGEOT 308

PLUS
Consommations
Confort
Moteur souple et volontaire

MOINS
Ergonomie de l'i-Cockpit
Dynamisme rentré dans le rang
Coffre plus petit qu'avant

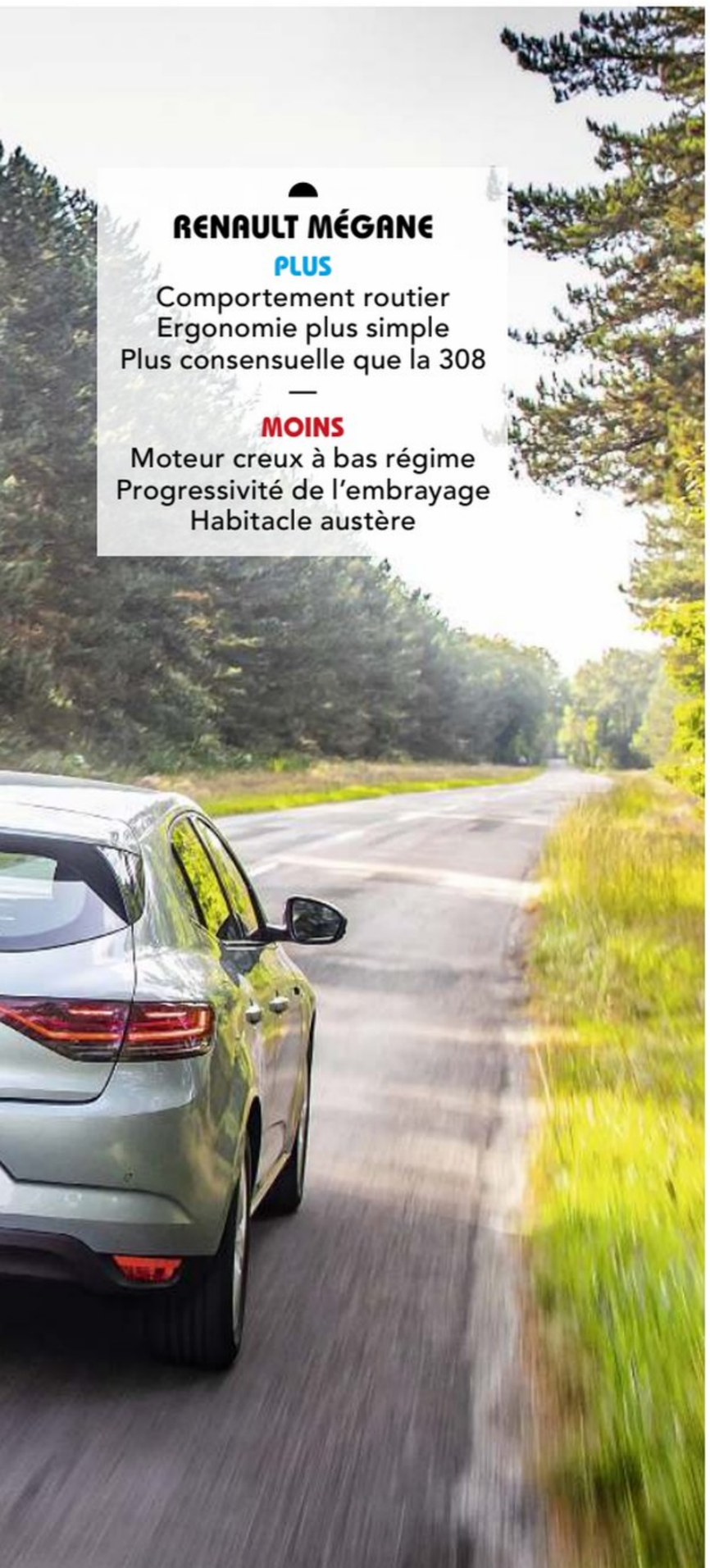
Sur petite route, la 308 offre un léger plus en confort. La Mégane, elle, maîtrise mieux les mouvements de caisse, induisant au passage quelques trépidations à basse vitesse.

LA MODERNITÉ NE FAIT PAS TOUT, ET PEUGEOT A EU LE BON GOÛT DE SOIGNER LES MATÉRIAUX, LARGEMENT MOUSSÉS, SUR LA PLANCHE DE BORD •••

si la Peugeot maîtrise encore mieux ses vibrations. En évoluant en ville, avantage une nouvelle fois au 1.2 PureTech pour sa plus grande souplesse à bas régime. Le moteur Renault, plus creux, se réveille d'un coup d'un seul à partir de 2 500 tr/mn. Autre grief sur cette Mégane, la progressivité toute relative de son embrayage, qui implique de soigner ses décollages pour ne pas caler. Sur route et autoroute, nos deux protagonistes réalisent des performances tout à fait suffisantes pour un usage courant, mais la 308 prend l'ascendant et n'hésite pas à distancer sa concurrente en accélérations tout comme en reprises, en s'offrant au passage les meilleures performances de la catégorie grâce notamment à un étagement cohérent de sa transmission. N'oublions pas enfin d'évoquer sa commande de boîte, plus précise et mieux guidée que celle de la Mégane, plus osseuse.

VIE À BORD

La 308 n'a jamais été une référence en habitabilité, surtout à l'arrière. En s'allongeant de pas moins de 13 cm, la nouvelle se devait de rectifier le tir. Ce qu'elle fait, mais moins que ce qui pouvait être attendu. Elle n'offre en fait que quatre petits centimètres en plus à ses passagers pour installer leurs jambes. Avec 25 cm mesurés entre le bord de la banquette et le dos du siège avant, cette cote s'inscrit toutefois maintenant dans la moyenne de la catégorie et se révèle très légèrement supérieure à celle de la Mégane – un petit centimètre, autant dire rien. En revanche, en largeur aux coudes, la Peugeot ne brille toujours pas, offrant le plus petit espace de la catégorie. Ces chiffres sont confirmés par la sensation d'être engoncé dans le cockpit, avec une ceinture de caisse assez haute. Pas au goût de tout le monde, tout comme l'ergonomie de l'ensemble de l'instrumentation de bord numérique – le fameux i-Cockpit –, toujours difficile à lire pour qui aime conduire avec le volant un peu en hauteur. Dès lors, deux solutions se présentent : soit baisser le volant et perturber (pour certains) votre position idéale, soit plutôt sacrifier, en partie, la vision de l'i-Cockpit, camouflé par la jante du volant. Dans la Renault, a contrario, le conducteur est séduit par l'ergonomie plus naturelle, avec des commandes plus intuitives. La 308 a néanmoins pour elle sa nouveauté et reprend l'avantage avec une qualité de présentation supérieure. La modernité ne fait pas tout, et Peugeot a eu le bon goût de soigner les matériaux, largement moussés, sur la planche de bord. Comparativement, la Renault ne présente pas mal, mais elle offre un dessin plus convenu ➛



RENAULT MÉGANE

PLUS
Comportement routier
Ergonomie plus simple
Plus consensuelle que la 308

MOINS
Moteur creux à bas régime
Progressivité de l'embrayage
Habitacle austère



❶



❷

RENAULT MÉGANE
❶ Guère plus spacieuse que la Peugeot, cette Mégane offre pourtant une meilleure sensation d'espace. ❷ Dans notre version Zen disposant d'habillages latéraux simplifiés, le volume est généreux : 405 dm³. ❸ Le mode Éco agit sur certains éléments consommateurs du véhicule (chauffage, climatisation, assistance de direction…) ainsi que sur la réponse à l'accélérateur. Pour l'agrément, il est préférable de ne pas l'enclencher.



❸



L'avis d'Arthur Matal

La nouvelle 308 est plus sage que l'ancienne, dommage. Mais son confort de suspension est en progrès.

70% *Quotient Émotionnel*

LA 308 EN JETTE UN MAX AVEC SON ÉCRAN TACTILE DE 10 POUCES ENFIN À LA PAGE. LE PETIT ÉCRAN DE 4,2 POUCES LIVRÉ DE SÉRIE SUR LA MÉGANE ZEN NE FAIT ÉVIDEMMENT PAS LE MÊME EFFET •••

(ou daté ?), et certains plastiques durs tombent plus facilement sous la main.

Si l'habitabilité n'est donc toujours pas le point fort de la 308, sa présentation en revanche fait la différence.

À bord, la Mégane est moins originale, plus fade, mais son ergonomie plus évidente permet de se sentir tout de suite à l'aise. Au sujet de l'électronique embarquée, la 308 en jette un max avec son écran tactile de 10 pouces enfin à la page. Les menus ne sont en revanche pas très intuitifs et imposeront une vraie prise en main (à l'arrêt) pour s'acclimater à cette nouvelle logique. Le petit écran de 4,2 pouces, livré de série sur la Mégane Zen (7 pouces en option), ne fait évidemment pas le même effet. Mais là encore, tout comme l'ergonomie, le système est plus simple à appréhender. C'est donc un plus pour la sécurité. Si elles ne sont pas les plus spacieuses de leur catégorie, les rivales offrent cependant des coffres tout à fait pratiques et volumineux. Avec respectivement 397 et 405 dm³, la Peugeot et la Renault se placent même parmi les meilleures élèves de la catégorie. Soulignons toutefois que sur ce point, la Peugeot régresse par rapport à sa devancière, qui, selon nos mesures, proposait un volume de chargement bien supérieur de 451 dm³.

BUDGET

Sujet d'autant plus important que nous sommes ici en présence de "prix d'appel", le verdict du budget prend une tournure inattendue. En effet, la Peugeot, plus moderne et à la page question équipements, s'affiche à un tarif symboliquement moins élevé que celui de la Mégane. Cette équation ne tient évidemment pas compte de la potentielle remise commerciale sûrement plus facile à obtenir auprès de Renault que sur une 308 fraîchement sortie des bureaux d'études. Pour les adeptes du genre, sachez que le constructeur au losange est beaucoup plus agressif concernant les financements. À première mensualité égale de 3 200 €, la Mégane vous coûtera (sur une période de 49 mois) 189 € par mois, quand Peugeot demandera des loyers de près de 278 € pour sa 308 PureTech 110 ch : bon à savoir tout de même. À l'usage et donc au chapitre des consommations, nos deux rivales sont toujours aussi bonnes élèves : elles se montrent très sobres, quelles que soient les conditions. Profitant de leur relative légèreté, elles ne se départagent pas vraiment, avec des mesures quasi identiques (6,1 l/100 km pour la 308 contre 6,2 l/100 km pour la Mégane). Reste enfin à la Peugeot une autonomie encore supérieure, appréciable mais qui ne fera pas la différence. ■

PEUGEOT 308 1.2 PURETECH 110 ch Active Pack
RENAULT MÉGANE 1.0 TCE 115 ch Zen
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.

	Peugeot 308	Renault Mégane
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	110 ch à 5500 tr/mn	115 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1750 tr/mn	200 Nm à 2900 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne turbo essence	3 cyl. en ligne turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm³/6 CV	999 cm³/6 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6
Châssis		
Diamètre de braquage	11,3 m	11,5 m
Pneumatiques	205/55 R 16	205/55 R 16
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,37/1,85/1,44/2,68 m	4,36/1,86/1,45/2,67 m
Poids/tractable freiné	1278/1300 kg	1270/1300 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	32,2/10,4 s	33,3/11,3 s
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e	10/12,4/17,8 s	10/12,9/21,7 s
Vitesse maxi	187 km/h	183 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/34/69 m	10/33/69 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	25 cm	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	144/141 cm	149/142 cm
Volume de coffre	397 dm³	405 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	38,3/64,9/68 dB	39,3/65,9/68,6 dB

LE BUDGET

Prix	**24800 €**	**25100 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (124 g/km)	0 € (126 g/km)
Prix du modèle essayé	26250 €	26500 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

Équipements communs
6 airbags, démarrage sans clé (+ accès sur la Renault), détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes tôle 16 pouces avec enjoliveurs, rétros ext. élec. (rabattables élec. sur la Peugeot), siège conducteur réglable en hauteur + réglage lombaire, régul. de vitesse, syst. multimédia avec écran central tactile, Apple CarPlay et Android Auto, 2 prises USB…

Options
Peugeot 308 : Active Safety Brake de nuit et piétons (200 €), peint. métall. (650 €), prédisposition roue de secours (20 €), sièges AV chauffants (200 €), syst. multimédia avec GPS (600 €)…
Renault Mégane : pack Techno : aide au parking AV/AR + cam. recul + antibrouillard + syst. multimédia avec GPS et écran 7 pouces + rétros ext. rabattables élec. (1050 €), peinture métall. (650 €), roue de secours (200 €)…

Consommations		
Moyenne	6,1/100 km	6,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,6/5,9/5,9 l/100 km	6,9/5,8/5,9 l/100 km
Autonomie/réservoir	852 km/52 l	806 km/50 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**France**	**Espagne**

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

PEUGEOT 308

Malgré un dynamisme en léger recul, la Peugeot 308 ne fait pas de manières avec la Mégane. Elle se révèle plus performante, légèrement plus confortable, tout en étant symboliquement moins chère sur le papier. Reste à la Renault une ergonomie moins torturée et un habitacle plus spacieux. Ces entrées de gamme réussies offrent une belle polyvalence et un ticket d'entrée bien plus raisonnable que leurs consœurs hybrides.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie



Chaleureux remerciements au château de La Roche-Guyon (95) pour son accueil lors de cette séance photo.
www.chateaudelarocheguyon.fr

VERDICTS

SUR LA ROUTE : PEUGEOT 308
VIE À BORD : RENAULT MÉGANE
BUDGET : PEUGEOT 308



NOUVELLE

VAGUE

Jusqu'à présent, Kia s'était contenté de convertir des modèles thermiques à la propulsion électrique. Désormais, fini les "bricolages" : le SUV EV6 inaugure une toute nouvelle plate-forme consacrée à l'électrification. Que vaut-il vraiment ?

Par **Vincent Desmonts** Photos **Arnaud Saunier**



Le géant coréen Hyundai-Kia a pris son temps pour déployer sa stratégie d'électrification : si la première Kia électrique, l'e-Soul, est apparue dès 2014, elle n'a été rejointe qu'en 2018 par l'e-Niro. Plus récemment (Francfort 2019), alors que Volkswagen présentait déjà la version de série de son ID.3, Hyundai ne dévoilait encore que le Concept 45, qui annonçait à la fois la toute récente Ioniq 5 et la plate-forme E-GMP 100 % électrique. Du temps perdu ? Du temps pour apprendre, plutôt ! L'e-Niro s'est d'ailleurs vite imposé comme l'une des propositions électriques les plus intéressantes grâce à son autonomie généreuse (jusqu'à 415 km selon nos vérifications) et à son rapport prix-prestations avantageux. L'EV6 que vous avez sous les yeux incarne donc une sorte d'aboutissement de ces années d'apprentissage. Comme l'Ioniq 5, il repose sur la plate-forme E-GMP destinée aux véhicules électriques du groupe et adopte la technologie 800 V *(voir encadré)* pour sa grosse batterie de 77,4 kWh. D'ores et déjà proposé en versions deux ou quatre roues motrices, affichant respectivement 229 et 325 ch, il sera même livrable à partir de l'an prochain dans une version GT forte de… 585 ch ! Pour ce premier essai, nous avons été plus sages et avons jeté notre dévolu sur la version la plus modeste des EV6, dotée d'un unique moteur électrique de 229 ch (et 350 Nm de couple) positionné sur l'essieu arrière. Une version affichée à partir de 47 990 € avant déduction du bonus de 2 000 € (à ce jour !), et jusqu'à 55 790 € sur notre finition GT-Line, qui se distingue par sa présentation plus sportive.

Kia insiste beaucoup sur l'autonomie de l'EV6, qui culmine à 528 km sur la version 229 ch avec des roues de 19 pouces.

Celle-ci passe toutefois déjà à 504 km avec les pneus de 20 pouces de notre modèle. Surtout, lors de notre essai, comptant un gros tiers de voies rapides, nous avons relevé une consommation de 19,2 kWh/100 km à l'ordinateur de bord, soit une autonomie théorique à peine supérieure à 400 km. Une valeur qui reste néanmoins intéressante, d'autant que l'EV6 peut se recharger de 10 à 80 % en moins de vingt minutes *(voir encadré)*… pour peu de trouver une borne suffisamment puissante pour délivrer les 239 kW qu'il est capable d'encaisser. Aura-t-on envie de voyager en Kia EV6 pour ➛

L'avis de Vincent Desmonts



Doux et raisonnablement performant, l'EV6 peut même se montrer joueur! Mais impossible d'oublier sa masse.

20%
Quotient Émotionnel

En dépit de son look dynamique, l'EV6 n'a rien de sportif, la faute à un poids élevé et à une direction qui manque cruellement de feeling.



En option (pack à 2000 €), des caméras permettent de garder un œil sur les angles morts : idéal pour ne pas abîmer ses jantes lors des manœuvres!

autant? La question est loin d'être saugrenue, car il y a du bon et du moins bon. Commençons par le positif : l'insonorisation est soignée, la tenue de cap est sereine et le système de conduite semi-autonome (inclus dans un pack optionnel à 2000 €) apparaît au point. Le conducteur retrouve également avec plaisir des palettes au volant, qui permettent d'ajuster la récupération d'énergie sur une plage allant de la roue libre à la conduite à une pédale (mode "I-Pedal") assez probante en ville.

PLUS
Autonomie et recharge
Places arrière
Insonorisation

MOINS
Suspensions sèches
Comportement pataud
Coffre peu pratique

Enfin, sans être sportives, les performances sont parfaitement suffisantes, avec un 0 à 100 km/h en 7,3 s. Reste qu'avec sa grosse batterie, l'EV6 est lourd : au bas mot 1910 kg à vide. Et cela se sent, avec un nez pesant et un comportement routier pataud. Il faut vraiment provoquer cette propulsion pour contrer sa tendance naturelle au sous-virage! La direction ne convainc pas non plus, car elle offre trop peu de feeling et n'est pas assez incisive. Plus gênant pour ce véhicule à vocation familiale : le confort déçoit, avec des suspensions qui réagissent trop sèchement sur les irrégularités, particulièrement à l'arrière, impression renforcée par des sièges manquant de moelleux. Malheureusement, Kia réserve l'amortissement piloté à la sportive GT, alors qu'il aurait sans doute rendu bien des services – tant en confort qu'en tenue de route – aux versions inférieures… Dommage! L'EV6 inaugure par ailleurs une nouvelle philosophie de style, avec en particulier une calandre réduite à sa plus simple expression. L'ensemble ne passe pas inaperçu en raison de ses proportions inhabituelles et de certains détails très travaillés, comme les clignotants arrière intégrés dans un bandeau argenté.

Notons aussi l'implantation plutôt réussie de la trappe de recharge, située à droite du panneau arrière, juste sous le feu de stop.

L'habitacle adopte les désormais incontournables interfaces numériques XXL (écrans de 12,3 pouces), mais aussi une molette pour choisir entre Drive, Reverse ou Park. Points positifs : les rangements sont nombreux et vastes, la finition très correcte avec une mention spéciale pour l'habillage tissu du dessus de planche de bord, et l'habitabilité particulièrement généreuse, notamment aux places arrière. Nous sommes en revanche moins impressionnés par la lenteur de l'écran d'infodivertissement ou par le caractère trop sensible des commandes sensitives des sièges et du volant chauffants en bout de console centrale, qu'il est facile d'activer par mégarde en réglant la climatisation. Dans le même ordre d'idées, le coffre apparaît mal conçu : seuil haut, formes biscornues, et surtout un plancher qui complique l'utilisation de l'espace disponible, car il n'est qu'amovible et non mobile. Pour bénéficier de la totalité des 480 dm³, il faudra donc le laisser au garage et composer avec un volume encore plus biscornu. L'EV6 propose aussi un coffre avant ("frunk") de 52 dm³ (20 sur les versions 4x4). ▯

Bien qu'un brin massif, le style ne manque pas d'allure. La trappe de recharge est située sous le feu stop de droite.



❶ Bonne accessibilité, espace aux jambes généreux, prises USB, sièges chauffants : les passagers sont installés comme un prince aux places arrière! ❷ En plus d'un *"frunk" (front trunk*, soit coffre avant) de 52 dm³ (20 sur les versions 4x4), l'EV6 propose ce coffre de 480 dm³, dont le volume est hélas coupé en deux par un plancher simplement amovible et non réglable.



800 VOLTS : COUP DE JUS SUR LA PRISE

La plupart des véhicules électriques embarquent des batteries dont la tension n'excède pas les 400 V. Mais Kia (avec Hyundai) a choisi une architecture à 800 V, qui permet non seulement de réduire le diamètre des câbles à puissance équivalente (d'où un gain de masse), mais également de charger beaucoup plus vite sur des bornes type Ionity : l'EV6 n'a ainsi besoin que de dix-huit minutes pour passer de 10 à 80 %! Jusqu'alors, seuls Porsche et Audi utilisaient cette technologie, forcément plus coûteuse.

KIA EV6
229 ch 4X2 GT-Line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	229 ch
Couple maxi	■	350 Nm
Type		électrique synchrone à aimant permanent
Puissance fiscale		4 CV
Transmission		aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Batterie/capacité utile	■	Li-polymère/77,4 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,6 m
Pneumatiques		255/45 R20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,69/1,89/1,55/2,90 m
Poids/tractable freiné		1910/1600 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	7,3 s
Vitesse maxi	■	185 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	532 dm³ (1)

(1) Dont 52 dm³ dans le coffre avant.

LE BUDGET

Prix	■	55 790 €
Bonus écologique (CO_2)	■	2000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		60240 €
Garantie	■	7 ans ou 150000 km

(2) Options et bonus inclus.

Équipements de série ■
7 airbags, accès et dém. sans clé, affichage tête haute en réalité augmentée, AFIL, aide au parking AV/AR, alerte de somnolence, Bluetooth, cam. recul, chargeur induction, clim auto bizone, dét. pluie/luminosité, ESP, frein. urg. auto, hayon élec. mains libres, instrumentation numérique 12,3 pouces, jantes all. 19 pouces, lect. des panneaux, peinture métall., phares LED matriciels, rég. vit. adaptatif, rétro int. jour/nuit auto, rétros rabattables élec., sellerie similicuir/Alcantara, sièges AV élec. ventilés et chauff., sièges AR chauff., syst. audio Meridian à 14 HP, syst. multimédia avec écran tactile 12,3 pouces/Apple CarPlay et Android Auto/GPS…

Options
Aides à la conduite avancées, conduite semi-autonome, surveillance des angles morts et caméra à 360° (2000 €), jantes alliage 20 pouces et toit ouvrant (1300 €), pompe à chaleur et recharge bidirectionnelle (1400 €)…

Consommations (WLTP)		
Mixte	■	16,5 kWh/100 km
Urbaine	■	11,8 kWh/100 km
Autonomie	■	528 km
Tps de charge prise dom./11/DC 50/DC 350 kW	■	32 h 45/7 h 20/1 h 13 (80 %)/18 mn (80 %) (3)

(3) Puissance maxi acceptée : 239 kW.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Corée du Sud

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Le Kia EV6 séduit par son style et sa présentation intérieure modernes, son habitabilité généreuse, sa douceur de conduite et son autonomie. Reste qu'il sacrifie le confort de suspension, sans pour autant offrir le dynamisme de certains rivaux, Tesla Model Y en tête. La copie mériterait d'être revue…

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

Elles cartonnent en entreprises !

Renault, Peugeot, Peugeot, Peugeot encore… Dans le classement des meilleures ventes de voitures aux entreprises, les marques françaises trustent les premières places. Pourquoi un tel succès, où l'on constate en creux les tendances en matière d'électrification tout comme les hésitations des entreprises face à l'abandon du diesel ?

Par **Jean-Pierre Lagarde**

1



25 530
VENTES
RENAULT CLIO

2



21 135
VENTES
PEUGEOT 3008

3



17 300
VENTES
PEUGEOT 2008

4



16 720
VENTES
PEUGEOT 208

5



16 195
VENTES
CITROËN C3

6



11 220
VENTES
PEUGEOT 5008

7



10 830
VENTES
RENAULT MÉGANE

8



9 200
VENTES
PEUGEOT 308

(Huit mois 2021 - Source AAA Data - retraitement Arval Mobility Observatory)

C'est à un véritable "classico" PSA-Renault auquel s'adonnent chaque année les deux groupes automobiles français dans le domaine des ventes de voitures aux entreprises. Ce fut longtemps le domaine réservé de Renault, mais le groupe Stellantis (ex-PSA) a repris la main et domine désormais les débats. Cinq de ses modèles figurent aux premiers rangs de notre classement des meilleures ventes tandis que la Renault Clio reste le numéro 1 des ventes aux entreprises. Dans notre "Top 8" aux professionnels, nous assistons aussi à un match dans le match entre modèles électriques et thermiques avec de fortes chances de pousser jusqu'aux prolongations.

Le prix de revient kilométrique à la loupe

Le calcul des PRK entreprise (prix de revient kilométrique), réalisé pour *L'AJ* par Arval Mobility Observatory, porte sur des contrats de location longue durée de 48 mois/100 000 km. Pour le prix des carburants, sont appliqués les tarifs moyens en France de septembre 2021, soit 1,44 € pour le diesel et 1,55 € pour l'essence (source : ministère de l'Écologie). Pour l'électrique et les hybrides rechargeables, a été pris en compte le tarif de 2 € aux 100 km auquel s'ajoutent 1 000 € pour l'infrastructure de recharge. Enfin, la méthodologie TCO Scope d'Arval Mobility Observatory a été utilisée en intégrant un TEG annuel de 2,7 % ainsi que toute la fiscalité en vigueur pour les véhicules d'entreprises selon leurs énergies.

Les qualités et les performances de la Peugeot 308 hybride rechargeable restent intactes.

PEUGEOT 308

Plug-in Hybrid 180 ch e-EAT8 Allure

Prix : **38 600 €**

PRK : **0,413 €/km** LLD : **423 €** (1)

CO_2 : **25 g/km** TVS : **Exemptée**

Bonus : **1 000 €**

(1) Sur 48 mois et 60 000 km.

PHOTOS : FLORIAN GROUT

Le grand retour

Celle qui a contribué au renouveau de la marque Peugeot fait peau neuve avec une version hybride rechargeable 180 ch destinée aux entreprises. Il était temps !



Seul regret à bord de cette voiture : l'absence de l'affichage tête haute.

Depuis quelque temps déjà, la 308 souffre de la concurrence des SUV, à commencer par celle menée par les Peugeot 3008 et 2008, les deux Peugeot les plus vendues aux "pro", très loin devant la compacte. Comme l'expliquent les designers de la marque, *"face aux SUV, les berlines cherchent à se réinventer. La nouvelle Peugeot 308 en est l'archétype. Basse, racée, dotée de caractère et d'une forte personnalité, elle répond aux codes attendus sur ce segment où nos clients ont la volonté d'obtenir un haut contenu technologique et un design expressif très poussé"*. Le dessin de son avant rejoint donc celui des SUV, avec des crocs lumineux agressifs et des projecteurs fins entourant une calandre au dessin sophistiqué.

Sa ligne se montre aussi moins consensuelle avec des traits saillants et des sculptures d'ailes très prononcées. Heureusement, les qualités et les performances routières de cette 308 en version hybride rechargeable restent intactes et profitent de nouvelles aides à la conduite ainsi que d'un bagage technologique bienvenu pour expliquer aux flottes le tarif plus élevé de cette nouvelle version. Seul regret, l'absence d'affichage tête haute pour suppléer aux informations de l'i-Cockpit masquées par le volant. Les flottes d'entreprises apprécieront-elles cette version hybride PHEV 180 dont le coût d'usage est à peine plus élevé que celui de la version diesel 130 ch ? Le mauvais démarrage de la Mégane hybride rechargeable chez Renault donne une tendance dont Peugeot va sans doute tenir compte pour relancer les ventes de sa 308.

EN CHIFFRES (1)

- **Moteur :** 4 cyl. en ligne essence - 1 598 cm³ + 1 électrique - 180 ch (puissance combinée) - 250 Nm à 1 750 tr/mn + 320 Nm (élec.)
- **Batterie :** lithium-ion / 12,4 kWh - BVA8
- **Poids :** 1 603 kg • **0 à 100 km :** 7,6 s
- **V. max. :** 225 (135) km/h (2)
- **Consommation mixte :** 1,2 l/100 km
- **Autonomie électrique moy. :** 58 km
- **L/l/h/emp. :** 4,37 / 1,86 / 1,70 / 2,68 m
- **Coffre :** 313 dm³ (2) • **Prix :** 38 600 €
- **Bonus :** 1 000 €.

(1) Données constructeur. (2) Notre mesure.

LE DIESEL, TOUJOURS MIEUX !

Sans doute, la Peugeot 308 dans sa version hybride rechargeable de 180 ch va-t-elle satisfaire les utilisateurs professionnels. À condition toutefois qu'ils ne voient pas passer entre leurs mains la version diesel 130 ch. Homogénéité, souplesse, couple, confort et légèreté, avec son moteur 1.5 BlueHDi 130 ch et ses 117 g/km d'émission de CO_2, la 308 diesel a des chances de continuer à séduire par ses qualités d'usage.

Diesel pas mort !

S'il est une catégorie de voitures où le diesel reste présent, c'est bien celle des compactes. Malgré l'attrait de la Renault Mégane hybride rechargeable, dans les flottes, c'est la version diesel qu'on préfère.

RENAULT MÉGANE

Blue dCi 115 ch Business

Prix : **28 950 €**
PRK : **0,410 €/km** LLD : **307 €** (1)
CO_2 : **120 g/km** TVS : **192 €**
Malus : **0 €**

(1) Sur 48 mois et 60000 km.

Dernière motorisation diesel à être proposée dans la gamme Mégane, le Blue dCi de 115 ch cartonne auprès des entreprises. Il est pourtant désormais concurrencé par des versions essence moins chères et très performantes tout comme par une version hybride rechargeable devant prendre la relève du diesel. Seulement voilà, les habitudes dans les flottes sont tenaces et les qualités de la Mégane diesel restent indéniables. Ses 115 ch, bien épaulés par un couple de 260 Nm, lui permettent d'assurer des accélérations franches et une large polyvalence d'utilisation. Surtout, sa consommation au ras du bitume reste encore et toujours un argument de poids. Enfin, la Mégane diesel se montre également confortable et silencieuse. Mais sans doute sa principale qualité est-elle sa simplicité d'usage. Ici, pas de prise de tête pour prendre le volant ni de check-list à respecter pour démarrer.

Même le système Easy Link, ici avec écran de 7 pouces, s'appréhende aisément.

À la conduite enfin, légèreté, aisance et souplesse font bon ménage grâce à une direction précise, un châssis qui inspire confiance et un poids contenu. Seule l'habitabilité reste sensiblement en retrait aux places arrière, mais également au niveau du coffre légèrement réduit en raison de l'implantation du réservoir d'AdBlue.

La finition Business apporte l'aide au parking avant et arrière, l'alerte de franchissement de ligne, l'alerte de survitesse avec reconnaissance des panneaux de signalisation et la commutation automatique des feux de route et de croisement. Autant dire que la Mégane diesel se réserve une belle fin de carrière.

L'HYBRIDE PEUT MIEUX FAIRE !

Au cours des huit premiers mois de l'année, sur les 10 800 Renault Mégane achetées par des entreprises, 9 000 l'ont été en version diesel… Il est vrai qu'en matière de PRK, la Mégane hybride rechargeable ne fait guère mieux que le diesel malgré son bonus de 1 000 € : 0,405 €/km contre 0,410 €/km pour le Blue dCi de 115 ch. Mais la vraie surprise tient au fait que, sur cette période, les ventes de la Mégane ont doublé celles de la Peugeot 308. Du jamais vu !

PHOTOS : FLORIAN GROUT



La Mégane diesel montre une large polyvalence d'utilisation.



La planche de bord est classique mais soignée ; l'écran vertical assez accessible est intuitif.

EN CHIFFRES

• **Moteur :** 4 cyl. en ligne diesel - 1 461 cm^3 - 115 ch à 3 750 tr/mn - 260 Nm à 2 000 tr/mn – BVM6 • **Poids :** 1 354 kg • **0 à 100 km :** 10,4 s • **V. max. :** 180 km/h • **Consommation moy. / ville / route / autoroute :** 5,4 / 5,5 / 5,4 / 5,4 l/100 km • **L / l / h / emp. :** 4,36 / 1,82 / 1,45 / 2,65 m • **Coffre :** 355 dm^3 • **Prix :** 28 950 € • **Malus :** 0 €.

NOUVEAU ŠKODA

ENYAQ iV

100% ÉLECTRIQUE

BATTERIES RECHARGÉES,
PRÊT POUR LA JOURNÉE

ŠKODA



À PARTIR DE

459€ /MOIS(1)

LLD SUR 37 MOIS
AVEC APPORT

MAINTENANCE(2)
VÉHICULE DE REMPLACEMENT(3)
PERTE FINANCIÈRE INCLUSE(4)

OFFRE PRO

Offre valable du 01/10/2021 au 31/12/2021.

Modèle présenté : ENYAQ iV 60, avec options, LLD sur 37 mois et 45 000 km, 37 loyers de 525€ après apport de 4 000€ ramené à 0€ après déduction du bonus écologique.

(1) Ex pour ENYAQ iV 60 en location longue durée 37 mois / 45 000 km maximum, avec apport de 4 000€ ramené à 0€ après déduction du bonus écologique. Perte financière, maintenance et véhicule de remplacement inclus. Offres réservées à la clientèle professionnelle (hors Loueurs et Flottes), chez tous les Distributeurs ŠKODA présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen GmbH – SARL de droit allemand – Capital social : 318 279 200€ - Succursale France : Bâtiment Ellipse 15 Avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Sous réserve de bénéficier du bonus écologique (conditions sur economie.gouv.fr). (2) Contrat de Maintenance obligatoire inclus dans les loyers, souscrit auprès de Volkswagen GmbH. (3) Véhicule de remplacement obligatoire inclus dans les loyers, souscrit auprès d'EUROP ASSISTANCE France. Prestation fournie par EUROP ASSISTANCE France – 1 promenade de la Bonnette, 92230 Gennevilliers, entreprise régie par le code des assurances, S.A. au capital de 23 601 857€. RCS Nanterre 451 366 405. (4) Perte Financière obligatoire incluse dans les loyers, souscrite auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles – Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes – RCS Le Mans 775 652 126 et MMA IARD – Société Anonyme au capital de 537 052 368 euros – RCS Le Mans 440 048 882 – sièges sociaux : 14 bd Marie et Alexandre Oyon – 72030 Le Mans cedex 9. Entreprises régies par le code des assurances.

Gamme ENYAQ iV: consommation en cycle mixte (kWh/km) min - max : WLTP : 14,6 - 21,6. Rejets de CO2 (g/km) : WLTP : 0 (en phase de roulage). Jusqu'à 534 kilomètres d'autonomie (norme WLTP), selon version et équipements. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

PHOTOS : TIBO



Grand monospace devenu SUV des familles, le Peugeot 5008 assoit sa réputation.

PEUGEOT
5008
PureTech 130 ch
EAT8 Business

Prix : **36 400 €**
PRK : **0,527 €/km** LLD : **375 € (1)**
CO_2 : **150 g/km** TVS : **600 €**
Malus : **540 €**

(1) Sur 48 mois et 60 000 km.

L'ambiance façon cockpit fait toujours son petit effet. La finition aussi.



L'esprit de famille

Le plus grand SUV de Peugeot poursuit une carrière sans faille auprès des entreprises. Sa vocation familiale lui vaut un confort de conduite et une habitabilité de haut niveau. Reste à lui offrir un avenir électrifié…

Dans la famille Peugeot, je demande le père ! À l'ombre du succès de ses fringants rejetons que sont les 3008 et 2008, la figure paternelle du 5008 chapeaute la gamme Peugeot. Face à la concurrence, il veille au grain et laisse peu d'espace aux grands SUV des autres marques. Voiture de fonction des managers des entreprises, le 5008 aligne déjà plus de 11 000 ventes dans les flottes à la fin de l'été, loin devant son plus sérieux rival, le Volkswagen Tiguan (4 300 immatriculations). Très recherché sur le marché de l'occasion, notamment pour ses 7 places, le Peugeot 5008 a pour lui sa réputation. Celle d'abord d'avoir su parfaitement endosser le costume de SUV des familles alors qu'il était à l'origine le grand monospace de la marque. Son restylage, il y a un an, avec ses "crocs" lumineux placés sous les feux avant, ses feux full LED en forme de griffes à l'arrière et ses clignotants à défilement lui ont donné un coup de jeune.

D'autant que ce modèle se révèle très bien équipé et adopte une modularité bien pensée.

Au rang deux, tous les sièges sont coulissants, inclinables et escamotables ; au rang trois, les deux sièges sont également rétractables dans le plancher. Lorsque tous les sièges sont rabattus, ceux-ci donnent alors accès à un volume utile de 1 940 dm³. De plus, le 5008 s'avère confortable et dispose de qualités routières qui font la réputation de la marque. Maniable malgré sa taille imposante et doté d'une bonne tenue de caisse, ce grand SUV se montre à l'aise dans les virages. Reste à conjuguer désormais ses qualités familiales avec une future version "électrifiée" qui lui permettrait d'échapper au malus.

EN CHIFFRES

- **Moteur :** 3 cyl. en ligne essence - 1 199 cm³ - 130 ch à 5 500 tr/mn - 230 Nm à 1 750 tr/mn – BVA8
- **Poids :** 1 534 kg
- **0 à 100 km :** 11 s
- **V. max. :** 186 km/h
- **Consommation moy. / ville / route / autoroute :** 7,5 / 8,1 / 7,1 / 7,2 l/100 km
- **L / l / h / emp. :** 4,65 / 1,85 / 1,64 / 2,44 m
- **Coffre :** 214 à 779 dm³
- **Prix :** 36 400 €
- **Malus :** 540 €.

L'ESSENCE SÉDUIT

Peugeot ne propose plus que des petits moteurs diesel et essence de 130 ch pour son grand SUV. Un peu justes en puissance, les deux font quasi jeu égal dans les ventes aux flottes avec respectivement 6 135 et 5 085 immatriculations. Signe d'un déclin de la version carburant au gazole, le modèle essence s'avère aussi économique que le diesel en matière de prix de revient kilométrique avec 0,527 €/km contre 0,524 €/km.

Audi Fleet Solutions

Audi Q3 Sportback TFSI e hybride rechargeable

Le futur nous anime.

Gamme Audi Q3 Sportback TFSI e : consommation combinée en cycle mixte WLTP (l/100 km) min – max : 1,6 – 2,0. Emissions combinées de CO_2 en cycle mixte (g/km) WLTP min – max : 38 - 45. « Valeurs » au 30/07/2021 avec mise à jour au 06/09/2021. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de 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. Fleet Solutions = Solutions Flotte.

Toujours fraîche et enthousiaste !

Si elle n'est pas la plus performante, la Citroën C3 essence PureTech 82 ch répond à la plupart des attentes des entreprises. Son confort et sa conduite zen sont d'ailleurs raccords avec sa silhouette décontractée.

CITROËN C3

PureTech 82 ch
Feel Business

Prix : à partir de **18 700 €**
PRK : **0,295 €/km** LLD : **216 €** (1)
CO_2 : **122 g/km** TVS : **195 €**
Bonus : **0 €**

(1) Sur 48 mois et 60000 km.

Remise à niveau l'an passé avec l'adoption d'une nouvelle face, la Citroën C3 se montre toujours aussi fraîche avec ses Airbump, ses 97 combinaisons de couleurs et sa silhouette ludique et enthousiaste. L'originale urbaine de Citroën distille une conduite rassurante et un confort agréable malgré quelques vibrations du moteur 3 cylindres à bas régime et un habillage intérieur où prédominent les plastiques durs. À son bord, la version Feel Business ajoute des équipements tels que l'alerte de franchissement involontaire de ligne, la reconnaissance des panneaux de vitesse avec recommandation, la Connect Nav sur une tablette tactile 7 pouces avec reconnaissance vocale, le régulateur-limiteur de vitesse et l'aide au stationnement arrière. Cette version "premier prix" essence PureTech de 83 ch se montre cependant un peu juste pour sortir d'un périmètre urbain et affronter de longues distances.

Avec son petit couple de 118 Nm, ses qualités seront plutôt adaptées à un usage quotidien en ville ou lors des trajets domicile-travail-école.

Les "gros rouleurs" dans les flottes d'entreprises opteront de préférence pour la version essence 110 ch – dotée de plus d'une boîte à 6 rapports et qui peut être couplée avec la boîte automatique EAT6 –, ou même pour le diesel BlueHDi de 100 ch qui figure encore au catalogue. En attendant, la C3 taille des croupières à ses concurrentes et n'est pas très loin du podium des meilleures ventes "pro" en France. Sans doute une version électrifiée lui permettrait-elle à l'avenir de consolider ses qualités.

L'ESSENCE EN ATTENDANT MIEUX

Il manque une variante hybride ou électrique à la C3 pour élargir la base de ses ventes auprès des entreprises. Si bien que les professionnels se tournent toujours vers le diesel (6780 ventes à ce jour), mais aussi et surtout vers les modèles essence (9410 unités). Un bon choix en matière de PRK puisque la C3 PureTech 83 ch, avec 0,295 €/km, domine sans conteste la version diesel BlueHDi 100 ch qui affiche un PRK de 0,313 €/km.

PHOTOS : ARNAUD SAUNIER



La motorisation essence de 82 ch est parfois un peu juste pour un usage autoroutier et de toute façon, la C3 privilégie le confort aux sensations.


La présentation ne manque pas d'originalité mais commence à dater un peu.

EN CHIFFRES

• **Moteur :** 3 cyl. en ligne essence - 1199 cm³ - 83 ch à 5750 tr/mn - 118 Nm à 2750 tr/mn - BVM5 • **Poids :** 1095 kg • **0 à 100 km :** 14,2 s - **V. max. :** 160 km/h • **Consommation moy./ville/route/autoroute :** 6,2/6,1/5,8/ 6,6 l/100 km • **L/l/h/emp. :** 4/1,75/1,48/2,54 m • **Coffre :** 298 dm³ • **Prix :** 18700 € • **Bonus :** 0 €.

SEAT

Nouvelle **SEAT**

Arona

Style Business



Expérience, professionnalisme : entre pro, on risque de bien s'entendre.

La vie professionnelle est exigeante, la nouvelle SEAT Arona aussi. Avec son système de navigation Europe avec écran tactile, son régulateur de vitesse adaptatif ACC et son aide au stationnement arrière, être professionnel n'a jamais été si facile. Profitez de son système multimédia connecté Full Link et de la Connectivity Box avec chargeur à induction pour rester joignable à tout moment.

SEAT **FLEET SOLUTIONS**

SEAT Arona Style Business 1.0 TSI 95 ch BVM5 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 5,5 - 5,7. Émissions de CO_2 WLTP (min - max g/km) : 124 - 129.
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

La Peugeot 208 dispose de l'i-Cockpit avec le combiné tête haute.



Prête à bondir, avec son moteur PureTech 100 ch, la 208 procure aussi et surtout un véritable agrément de conduite.

PHOTOS : TIBO

Montée en puissance

C'est sans tapage et posément que la Peugeot 208 monte en puissance. Malgré la rivalité familiale que lui oppose le SUV 2008, la petite Peugeot trouve sa place dans les entreprises.

PEUGEOT 208

PureTech 100 ch
Active Business

Prix : **20 700 €**
PRK : **0,293 €/km** LLD : **219 € (1)**
CO_2 : **118 g/km** TVS : **189 €**
Bonus : **0 €**

(1) Sur 48 mois et 60000 km.

Avec son look musclé, elle semblait armée pour bousculer les "short lists" établies par les entreprises lors du choix de leurs véhicules. Chez Peugeot, on s'est plutôt orienté vers une montée en puissance progressive de la 208 au sein des flottes. Sportive, racée et pétrie de qualités routières, la 208 révélait, lors de son lancement, un design athlétique qui s'est depuis déployé sur l'ensemble des modèles de la marque. Mais elle ne se contente pas d'en mettre plein la vue avec sa calandre sophistiquée, ses feux en forme de sabres et son avant très sculpté qui donnent à ce modèle toute sa personnalité, robuste et dynamique. Prête à bondir, avec son moteur PureTech 100 ch, la 208 procure aussi et surtout un véritable agrément de conduite grâce à son châssis, sa direction précise et une tenue de route rassurante. Il est regrettable que le 3 cylindres de 1,2 l émette quelques vibrations à bas régime comme pour annoncer les à-coups du stop/start. En finition Active Business, toute destinée aux professionnels, la 208 se pare de la reconnaissance des panneaux de signalisation et d'un écran tactile de 7 pouces avec l'alerte active de franchissement involontaire de lignes et de bas-côtés ainsi que le fameux i-Cockpit avec le combiné tête haute.

Dommage cependant que la petite Peugeot néglige autant l'espace dévolu aux passagers.

Pas facile en effet de s'installer aux places arrière tant l'accès est réduit. Quant au conducteur, il ne trouvera aucun plaisir à mettre le coude au rebord de sa fenêtre. Son assise en retrait par rapport à la portière l'empêche d'adopter cette posture décontractée. Pour plus d'aisance, il faut se tourner vers le 2008…

LA PEUGEOT E-208 PREND SON ÉLAN

Si elles ne représentent que 2780 unités à fin août, soit 16,5% des ventes de 208 réalisées auprès des entreprises, les immatriculations de l'e-208 électrique semblent avoir bien démarré. Les atouts de cette petite électrique : un design identique à celui des versions thermiques et un PRK "canon" de 0,265 €/km, bien plus bas que celui de la version essence (0,293 €/km). Un pari sur demain.

EN CHIFFRES

- **Moteur :** 3 cyl. en ligne essence - 1 199 cm³ - 100 ch à 5 500 tr/mn - 205 Nm à 1 750 tr/mn - BVM6
- **Poids :** 1 149 kg
- **0 à 100 km :** 10,5 s
- **V. max. :** 181 km/h
- **Consommation moy. / ville / route / autoroute :** 5,9 / 6,2 / 5,8 / 5,8 l/100 km
- **L / l / h / emp. :** 4,06 / 1,75 / 1,43 / 2,54 m
- **Coffre :** 345 dm³
- **Prix :** 20 700 €
- **Bonus :** 0 €.

PHOTOS : CLEMENT CHOULOT



Petit frère du 3008, le Peugeot 2008 roule vers un même succès que celui de son aîné.

Ici aussi le fameux i-Cockpit contribue beaucoup à l'ambiance à bord originale.

PEUGEOT 2008

BlueHDi 110 ch
Active Business

Prix : **25 800 €**
PRK : **0,347 €/km** LLD : **291 €** (1)
CO_2 : **116 g/km** TVS : **186 €**
Malus : **0 €**

(1) Sur 48 mois et 60000 km.



Mourir peut attendre

C'est dans sa version diesel BlueHDi que le Peugeot 2008 est le plus apprécié des entreprises. Les ventes de l'enfant prodige au sein de la famille Peugeot devancent celles des 208, 308 et 5008…

Comme un 3008 mais en modèle réduit – 4,30 m tout de même ! –, le Peugeot 2008 suit la même destinée que son frère aîné sans se priver d'ailleurs de lui tailler des croupières. Avec un total de 17 285 immatriculations depuis le début de l'année, ce "petit" SUV urbain monte sur la troisième marche du podium des meilleures ventes aux entreprises. Il faut dire qu'il est servi par des versions diesel de qualité, lesquelles représentent 11 000 ventes, loin devant les 5 800 versions essence et les 520 variantes électriques mises en circulation dans les flottes professionnelles.

En plus de son design séduisant, la version BlueHDi de 110 ch du Peugeot 2008 se montre sobre et performante tout en proposant une conduite souple avec du couple à bas régime. Elle ne dispose cependant pas de la même homogénéité que le 3008.

Au regard des prestations de son aîné, elle déçoit en effet un peu sur le plan du confort de suspension et du comportement routier, moins enjoué et précis. Pour remarquable que soit le système i-Cockpit, la lisibilité de ses informations à bord reste agaçante pour beaucoup de conducteurs, car elles sont souvent masquées par le volant. Dans cette version Active Business, le 2008 est équipé en plus de feux de croisement et d'essuie-glaces automatiques, du Mirror Screen, du régulateur-limiteur de vitesse, de l'aide au stationnement arrière, de la navigation 3D avec écran 7 pouces ainsi que du pack Safety (alerte et freinage d'urgence automatique, avertisseur de franchissement de ligne, reconnaissance des panneaux de signalisation…). Un joli véhicule, très polyvalent dans son utilisation et qui sait faire profiter des qualités de ses motorisations diesel.

EN CHIFFRES (1)

- **Moteur :** 4 cyl. en ligne diesel - 1 499 cm^3 - 110 ch à 3 500 tr/mn - 250 Nm à 1 750 tr/mn - BVM6
- **Poids :** 1 205 kg
- **0 à 100 km :** 9,5 s
- **V. max. :** 201 km/h
- **Consommation mixte :** 4,5 l/100 km
- **L/l/h/emp. :** 4,30 / 1,77 / 1,53 / 2,61 m
- **Coffre :** 410 dm^3 (2)
- **Prix :** 25 800 €
- **Malus :** 0 €.

(1) Données constructeur. (2) Notre mesure.

LE GAZOLE SINON RIEN !

Avec un prix de revient kilométrique de 0,333 €/km, la version essence PureTech de 100 ch du Peugeot 2008 se montre un peu plus économique face aux 0,347 €/km de PRK du BlueHDi 110 ch diesel. Les loyers de location longue durée sont également favorables à la version essence. Mais dans les flottes, le 2008 profite d'une fiscalité plus avantageuse et, pour l'instant, c'est au gazole que carbure ce SUV.

Un vrai phénomène

Le Peugeot 3008 continue de mener une carrière phénoménale. C'est le cas aussi auprès des entreprises où il occupe la 2e place sur le podium des meilleures ventes grâce au renfort de la version Hybrid 225 ch.

Aussi étonnant que cela puisse paraître, c'est bien le SUV compact de Peugeot qui occupe la deuxième place des meilleures ventes réalisées par les constructeurs automobiles auprès des entreprises en France. C'est dire le succès de ce modèle auprès des acheteurs de voitures de fonction. À lui seul, depuis son lancement, le 3008 a fait reculer les marques haut de gamme sur ce segment de marché. Et il poursuit désormais son parcours sans faute, notamment avec une version Plug-in Hybrid (hybride rechargeable) e-EAT8 de 225 ch, qui vient épauler les ventes dans les entreprises.

Avec les 225 ch de cette version hybride, le Peugeot 3008 offre un niveau de puissance digne des références allemandes, mais qui n'est proposé dans la hiérarchie des entreprises qu'aux cadres dirigeants et aux managers. Autant de freins qui ne semblent pas devoir modérer la performance du "blockbuster" de Peugeot. Une dynamique commerciale savamment entretenue par Peugeot et une fiscalité favorable aux hybrides rechargeables ont boosté les ventes de ce modèle.

Dans les flottes, à fin août, 30 % des immatriculations du 3008 étaient réalisées en version hybride.

Une belle entrée en matière même si, chez Peugeot, les motorisations diesel font encore de la résistance et représentent 53 % des achats de 3008 par les entreprises. Reste que la performance commerciale de ce SUV est remarquable, car, au classement des meilleures ventes, son cadet, à la taille et au tarif plus réduits, le Peugeot 2008, ne se cache pas pour lui opposer une concurrence féroce.

PEUGEOT 3008

Hybrid 225 ch E-EAT8 Allure Pack

Prix : **45 900 €**
PRK : **0,496 €/km** LLD : **431 €** (1)
CO_2 : **31 g/km** TVS : **Exempté**
Bonus : **1 000 €**

(1) Sur 48 mois et 60 000 km.

EN CHIFFRES

- **Moteur :** 4 cyl. en ligne essence - 1 598 cm³ + 1 électrique - 225 ch (puissance combinée) - 300 Nm à 3 000 tr/mn + 320 Nm (élec.)
- **Batterie :** lithium-ion / 13,2 kWh - BVA8
- **Poids :** 1 802 kg • **0 à 100 km :** 8,8 s
- **V. max. :** 225 (135) km/h (1)
- **Consommation moy. / ville / route / autoroute (bat. vide) :** 7,6 / 8,2 / 7,4 / 7,1 l/100 km • **Autonomie électrique moy. :** 40 km • **L/l/h/emp. :** 4,45 / 1,85 / 1,63 / 2,68 m • **Coffre :** 408 dm³
- **Prix :** 45 900 € • **Bonus :** 1 000 €.

(1) Données constructeur.



Réussi et valorisant, le poste de conduite du 3008 reste un modèle du genre.



En version essence, diesel ou hybride rechargeable, le Peugeot 3008 n'en finit pas de séduire les entreprises.

PHOTOS : ADRIEN CORTESI

CARTON PLEIN !

Rien n'arrête le Peugeot 3008, pas même le comportement un peu empesé de sa version PHEV Hybrid de 225 ch qui ne détourne pas les intentions d'achat des professionnels en faveur du SUV compact de Peugeot. Il est vrai que, calculette en main, les entreprises constatent que cette version Allure Pack affiche un prix de revient kilométrique de 0,496 €/km et donc un coût d'usage légèrement inférieur à celui de son homologue diesel de 130 ch Business qui s'élève à 0,501 €/km.

L'hybride à la relance

RENAULT CLIO
E-Tech 140 ch Business

Prix : **24 200 €**
PRK : **0,305 €/km** LLD : **248 € (1)**
CO_2 : **99 g/km** TVS : **Exemptée**
36 mois Bonus : **0 €**
(1) Sur 48 mois et 60000 km.

La Clio, qui reste depuis des décennies n° 1 des ventes auprès des entreprises, a su au fil des années se renouveler. Désormais, pour faire oublier le diesel, elle se réinvente aussi en version hybride.

Si, dans sa globalité, Peugeot figure en tête des ventes auprès des entreprises, la Renault Clio reste toujours le modèle le plus commercialisé auprès des flottes. Cette citadine polyvalente aux qualités indéniables de confort et d'habitabilité n'a pas fini d'étonner. Depuis le début de l'année, elle a même réussi à faire oublier le diesel dans sa gamme et à promouvoir la technologie hybride. Il en va ainsi de cette Clio E-Tech hybride de 140 ch équipée d'un moteur essence de 1,6 l couplé à deux moteurs électriques alimentés par une batterie de 1,2 kWh. En milieu urbain, Renault promet une réduction de 40 % de la consommation d'essence, à condition toutefois de ne pas abuser à chaque démarrage de ses capacités d'accélération. La Clio hybride offre en effet les mêmes impressions de couple maxi immédiat qu'une voiture électrique. En ville, elle peut circuler en mode zéro émission jusqu'à 50 km/h, le moteur électrique épaulant ensuite le 4 cylindres essence.

Reste que l'usage de cette hybride ne se réduit pas à la circulation en ville ; elle aime aussi prendre la route. Plus statutaire et plus valorisante pour son utilisateur, cette version électrifiée offre dans sa catégorie un excellent compromis consommation-confort-praticité. Seul son prix se montre élevé et s'explique par le niveau de puissance proposé (140 ch) et l'adoption d'une boîte automatique à crabots assez innovante liée au système hybride. Cependant, en matière de coûts d'usage (TCO), la Clio hybride se révèle moins rentable que la version essence 90 ch : 0,305 €/km pour l'hybride et 0,290 €/km pour l'essence.



Polyvalente et confortable, la Renault Clio ne manque pas non plus d'habitabilité.

PHOTOS : YANN LEFEBVRE

EN CHIFFRES

- **Moteur :** 4 cyl. en ligne - 1 598 cm³ + 2 élec. - 140 ch (puissance combinée) - 144 Nm à 3 200 tr/mn + 250 et 50 Nm (élec.)
- **Batterie :** lithium-ion / 1,2 kWh - boîte auto multimode
- **Poids :** 1 302 kg
- **0 à 100 km :** 9,6 s
- **V. max. :** 170 km/h
- **Consommation moy. / ville / route / autoroute :** 5 / 4,2 / 5,1 / 5,7 l/100 km
- **L/l/h/emp. :** 4,05 / 1,80 / 1,44 / 2,59 m
- **Coffre :** 293 dm³
- **Prix :** 24 200 €
- **Bonus :** 0 €.

L'ESSENCE DOMINE ENCORE

Avec 21 400 ventes depuis le début de l'année, la Renault Clio domine le marché et s'impose face aux Peugeot 208 (17 200 ventes) et Citroën C3 (16 200 ventes). Si les ventes des versions essence prédominent, celles des hybrides (3 680 unités) devraient s'accroître dès 2022 lors du renouvellement du parc des flottes au cours duquel celles-ci devront acquérir 10 % de véhicules à faibles émissions.

La Renault Clio demeure chaque année la voiture préférée des entreprises. Sa nouvelle motorisation hybride renforce son succès.

Résistance mécanique

Marre de l'électrique ? Déjà ? Bienvenue à bord d'une anticonformiste. Avec un 5 cylindres sous le capot et des trains roulants d'une redoutable efficacité. Et une seule batterie… pour démarrer !

Par **Guy L'Hospital** Photos **Adrien Cortesi**

D'un point de vue purement rationnel, l'Audi RS 3 n'est plus vraiment de saison. 5 cylindres turbo de 400 ch sous le capot, carrosserie bicorps ou tricorps, transmission intégrale avec un véritable arbre qui relie les deux essieux : avouez que nous sommes assez éloignés du SUV bon chic bon genre, hybride ou électrique. Nous serions toutefois très hypocrites de ne pas reconnaître que s'installer derrière le volant de cette frondeuse fait un bien fou.

Il s'agit de la troisième génération, et, à la lecture de la fiche technique, elle ne revient pas pour faire de la figuration. Son 5 cylindres affiche 400 ch, et son couple culmine dorénavant à 500 Nm, soit 20 de plus que sur la précédente génération. Le 0 à 100 km/h passe désormais sous les 4 s, et sa vitesse maxi, bridée à 250 km/h, atteint 280 km/h en option et même 290 km/h avec le pack RS Dynamic Plus. Les performances impressionnent, certes, mais là n'est pas

La finition est soignée, même si les plastiques rigides sont massivement employés en partie basse.



❶ La boîte double embrayage ne réagit pas toujours comme on le souhaiterait. Trop brutale en mode Comfort, elle réagit un peu trop lentement en mode Dynamic. ❷ Reste la solution des palettes derrière le volant. ❸ L'écran central permet de modifier les différents programmes RS. Une touche au volant assure le passage de l'un à l'autre. ❹ L'instrumentation est personnalisable à souhait, avec une lisibilité quelquefois perfectible.







l'essentiel. La nouvelle RS 3 soigne ses trains roulants et sa transmission. En plus du traditionnel Quattro, elle dispose d'un répartiteur de couple arrière qui permet de transmettre en quelques millisecondes la puissance d'une roue à l'autre. De quoi entretenir de longues glissades en mode Drift *(voir encadré p. 74)*. Plus sérieusement, avec ce système et des pneus très incisifs, la RS 3 bondit d'un virage à l'autre et se montre aussi à l'aise sur chaussée glissante qu'un requin en pleine mer.

Pas besoin d'être né pilote pour se faire plaisir.

Sans même aller très vite, la RS 3 donne le sourire, même si l'échappement sport (1 200 € en option) pourrait faire encore un peu plus de bruit. Plus décevante, sa boîte de vitesses robotisée S-tronic 7 parvient difficilement à se mettre au diapason des différents modes de conduite, réagissant trop vivement sur une accélération en mode Comfort et réfléchissant légèrement trop en mode Dynamic. ➛

L'avis de Guy L'Hospital



Son moteur est un des derniers témoins d'une époque bientôt révolue ! Totalement fan.

95% *Quotient Émotionnel*

Le châssis est abaissé de 25 mm par rapport à une Audi A3. Une option usine de pneus semi-slicks sera proposée (à 1 400 €) courant 2022.



À droite, la version Sportback à hayon, moins chère (de 1 400 €) que la berline, mais au malus plus élevé de 2 000 €…





❶ Entre berline et Sportback, l'empattement et donc l'espace aux jambes sont identiques. ❷ Le coffre, au demeurant plus logeable que celui de la "5 portes", reste moins pratique.

LA NOUVELLE RS 3 SOIGNE SES TRAINS ROULANTS ET SA TRANSMISSION. ON RECONNAÎT AVEC PLAISIR LA SONORITÉ ET LE CARACTÈRE DE SON 5 CYLINDRES •••



TOBIAS SAGMEISTER

Couple libre

En quelques millisecondes, 100 % du couple moteur peut passer d'une roue arrière à l'autre. Ceci grâce au nouveau répartiteur qui prend la place du traditionnel différentiel. Celui-ci dispose de deux embrayages multidisques, un sur chaque bras de transmission, capables de s'ouvrir et de se fermer en quelques millisecondes.
En conduite sportive, le répartiteur augmente le couple sur la roue arrière extérieure, ce qui permet de réduire le sous-virage et de maximiser l'agilité. Moins utile au quotidien mais plus fun, le mode Drift est capable de transférer jusqu'à 1 750 Nm de couple sur une seule des roues arrière.

Par rapport à une A3 classique, le châssis est abaissé de 25 mm. Les suspensions sport RS sont de série, mais l'amortissement piloté reste facturé en supplément. Une option à sélectionner pour obtenir le compromis idéal, notamment une filtration correcte des petits défauts d'asphalte. Les freins à disque en acier sont mordus par des étriers à 6 pistons. Pour davantage d'efficacité et de longévité, il faut prévoir une rallonge de près de 6 000 € afin de monter des disques céramiques. Si l'option soulage le porte-monnaie, elle permet aussi un gain de poids d'environ 10 kg.

La berline mesure 4,54 m, contre 4,39 pour la version Sportback. Pas de quoi en faire une véritable familiale. L'empattement restant identique, l'espace à bord ne bouge pas. Le coffre se veut un peu plus profond et logeable (321 dm^3 contre 282 dm^3), mais il s'agit d'une malle à l'ouverture étroite qui le rend finalement moins pratique à l'usage. Quel que soit le type de carrosserie, l'agencement intérieur,

PLUS
Agrément mécanique
Comportement vif
Mode Drift

—

MOINS
Prix et malus
Boîte robotisée hésitante
Lisibilité de l'instrumentation



Les multiples modes de conduite transfigurent le caractère de cette berline. Avec la suspension pilotée (1 200 €), le confort est préservé.

les équipements et les matériaux proposés sont rigoureusement identiques.

Le soin est là, avec des assemblages bien réalisés, des jeux d'ouverture et d'affleurement fins et équilibrés. Cependant, les nombreux plastiques durs en partie basse gâchent cette bonne impression générale. Surtout que la RS 3 n'est pas donnée. En Sportback, il faut compter 69 300 €, et plus de 70 700 € en berline. À cela, il faut ajouter quelques options – plus ou moins – indispensables et surtout un malus de 17 000 €. C'est beaucoup et peu à la fois. Beaucoup dans l'absolu pour ce qui n'est en réalité qu'une petite sportive… Mais c'est peu lorsqu'on met ce malus en rapport avec la concurrence et le type de motorisation. Il faut en effet savoir qu'avec un 5 cylindres turbo de 400 ch, cette Audi devrait tutoyer les sommets et s'acquitter d'un malus de 30 000 €, et même de 40 000 € en début d'année prochaine. Grâce à un gros travail aérodynamique, un mode roues libres et un système stop/start, la RS 3 affiche des consommations normalisées de l'ordre de 8,9 l/100 km. S'il faut sacrément chatouiller l'accélérateur pour reproduire ce résultat dans la vraie vie, il permet à Audi d'homologuer sa voiture entre 188 et 201 g/km de CO_2. Notons au passage que la berline, plus chère de 1 400 € que la Sportback, permet de récupérer plus de 2 000 € grâce à un malus moindre. ■

AUDI RS 3
Berline

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 400 ch à 5 600 tr/mn
Couple maxi	■ 500 Nm à 2 250 tr/mn
Type	5 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale	2 480 cm³ / 28 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	double embrayage / 7
Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV - AR	265/30 - 245/35 R 19
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,54 / 1,86 / 1,42 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1 650 / 0 kg
Performances	
0 à 100 km/h	■ 3,8 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h (1)
Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	■ 321 dm³

(1) Vitesse débridée à 280 km/h en option (1 800 €).

LE BUDGET

Prix	■ **70 700 €**
Malus écologique (CO_2)	■ 17 490 € (199 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	102 830 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(2) Options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, assistance au stationnement avec caméra de recul, combiné d'instruments numérique 10,25 pouces design RS, jantes 19 pouces, projecteurs full LED avec assistant feux de route, régulateur de vitesse adaptatif, sièges sport cuir, système anticollision, système multimédia avec navigation et radio connectées…

Options
Affichage tête haute (980 €), amortissement piloté (1 200 €), application carbone capot moteur (590 €), échappement sport (1 200 €), freins céramique (5 850 €), inserts décoratifs en carbone (950 €), pack Design RS Vert (850 €), peinture métallisée (900 €), projecteurs Matrix LED (850 €), sellerie cuir nappa avec surpiqûres contrastées (1 200 €), sièges avant chauffants (415 €), toit noir (500 €), toit panoramique (1 400 €).

Consommation	
Mixte	■ 8,9 l/100 km
Réservoir	■ 55 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

La RS 3 vous donne le sourire à chaque démarrage, et ses aptitudes sur un circuit en font une sportive pas tout à fait comme les autres. Mais équipements et malus compris, on dépasse les 100 000 €. À ce prix-là, les plus belles GT d'occasion vous tendent les bras…

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

DS continue d'étoffer sa gamme avec une nouvelle "4" qui n'est pas sans susciter beaucoup d'espoir pour la jeune marque et de curiosité de la part du public. Nos Experts ne cachaient pas leur impatience de la découvrir. Premières impressions.



La présentation est très originale et l'ergonomie plus simple que sur les autres DS. La finition n'est pas loin des références allemandes.

PHOTOS YANN LEFEBVRE



Malgré ses 4,40 m de long, la DS 4 n'est guère spacieuse et cette version E-Tense affiche un coffre de citadine (315 dm³).



En bonne DS, la "4" privilégie le confort de suspension et l'acoustique. Pour autant, elle affiche une tenue de route très équilibrée.

DS 4

E-Tense 225 ch Rivoli

46 900 €

Bonus écologique : 1 000 € (29 g/km CO_2)



DS annonçait 55 km d'autonomie en électrique. Nous avons atteint 40 km en ville : pas mal !
En revanche, batterie vide, la consommation se révèle un peu élevée : 8,4 l/100 km sur autoroute.



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 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

"Ce n'est pas une sportive, mais elle est vraiment très agréable à conduire. Je repartirais bien avec !"

L'avis du pilote — 95% Quotient Émotionnel

Je ne vais pas faire durer le suspense : je suis bluffé ! Cette DS 4 est très accueillante. La présentation et l'ergonomie progressent par rapport aux précédents modèles de la marque : c'est moins compliqué, plus sobre, tout en gardant la touche raffinée "DS". Les designers ont en partie supprimé les boutons-losanges sur le tunnel central, plus dépouillé, et c'est mieux ! Le volant est super-agréable en main, compact, et l'affichage tête haute qui projette les infos dans le pare-brise est enfin au niveau de ce que proposent les allemands. Aucune fausse note en confort : elle est silencieuse et très bien suspendue. Elle prend le parti du confort, tout en se tenant bien sur ses appuis : la tenue de route est très équilibrée. Le freinage aussi, d'ailleurs : l'attaque de pédale est bonne et l'ABS n'intervient pas trop tôt. Seul bémol : la boîte, un peu lente, mais compte tenu du parti pris confort, ce n'est pas gênant. Il n'y a qu'une chose qui me dérange vraiment : le temps de réponse à l'accélération. Il s'écoule 1 ou 2 s avant que le moteur ne réponde à la sollicitation. Cela peut s'avérer problématique en cas de dépassement.

"Le choix de miser sur le raffinement à bord et le confort est un vrai parti pris. C'est une auto très reposante à conduire."

L'avis de la journaliste — 80% Quotient Émotionnel

Je dois dire que pour une fois, je ne me sens pas agressée par les chromes et une présentation trop clinquante à mon goût. Toutefois, ceux qui apprécient les habitacles allemands très dépouillés ne seront sans doute toujours pas convaincus, mais ceux qui aiment les ambiances cocooning chic seront séduits. Cela a été dit maintes fois, mais c'est tellement marquant : le confort est l'argument fort de cette DS, tout comme son contenu technologique, dont elle ne fait certes pas cadeau. Cependant, même si elle peut paraître chère en s'affichant au prix d'une Mercedes A 250 e AMG Line, elle se révèle bien plus généreuse en équipements de série que ses rivales allemandes. En revanche, tout hybride qu'elle est, elle semble portée sur la bibine. Une fois la quarantaine de kilomètres possibles en mode électrique effectuée et sa batterie vide, elle réclame en moyenne 8,2 l/100 km. Dans les mêmes conditions, sa nouvelle cousine, la Peugeot 308, équipée du même ensemble hybride, ne réclame que 7,7 l/100 km. Et une Golf e-Hybrid de 245 ch se contente même de 6,9 l/100 km.

"Elle est agréable à regarder et à conduire, mais je ne mettrais pas ce prix-là : je la trouve trop étriquée."

L'avis du taxi — 80% Quotient Émotionnel

Quelle ambiance ! Les matériaux sont raffinés, la finition est nickel et l'ambiance dégage une réelle sensation de luxe. Je suis bien installé, tout tombe sous la main. Je trouve toutefois l'ergonomie encore difficile à appréhender. Il faut prendre le temps de faire connaissance, comprendre à quelle fonction correspond chaque bouton, deviner à quoi sert le petit pavé tactile *(créer des raccourcis, NDLR)* et maîtriser les menus et sous-menus du système multimédia. Évidemment, en tant qu'hybride, elle est parfaitement insonorisée, ne souffre d'aucune vibration parasite ; en tant que DS, le confort est remarquable. Malgré tout cela, je ne mettrais pas ce prix-là. Je la trouve étriquée. L'affichage de bord est trop minimaliste, l'écran trop petit, même s'il est complété par l'affichage tête haute. Surtout, les places arrière sont étouffantes. Pour une voiture de ce gabarit, elle n'a pas vraiment l'esprit de famille. Et le coffre n'est pas grand. Je reste sur ma faim aussi en ce qui concerne le moteur. Je ne sens pas les 225 ch ; il faut se mettre en Sport pour avoir une sensation de puissance.


F H6041
HONDA

Gros gabarit, petit appétit

Précurseur du genre, le Honda HR-V n'est pas forcément celui qui vient à l'esprit en premier au moment de choisir un SUV urbain. Alors, il se réinvente. En imposant une motorisation hybride efficace, facile, mais pas sensationnelle.

Par **Mélina Priam** Photos **Florian Grout**

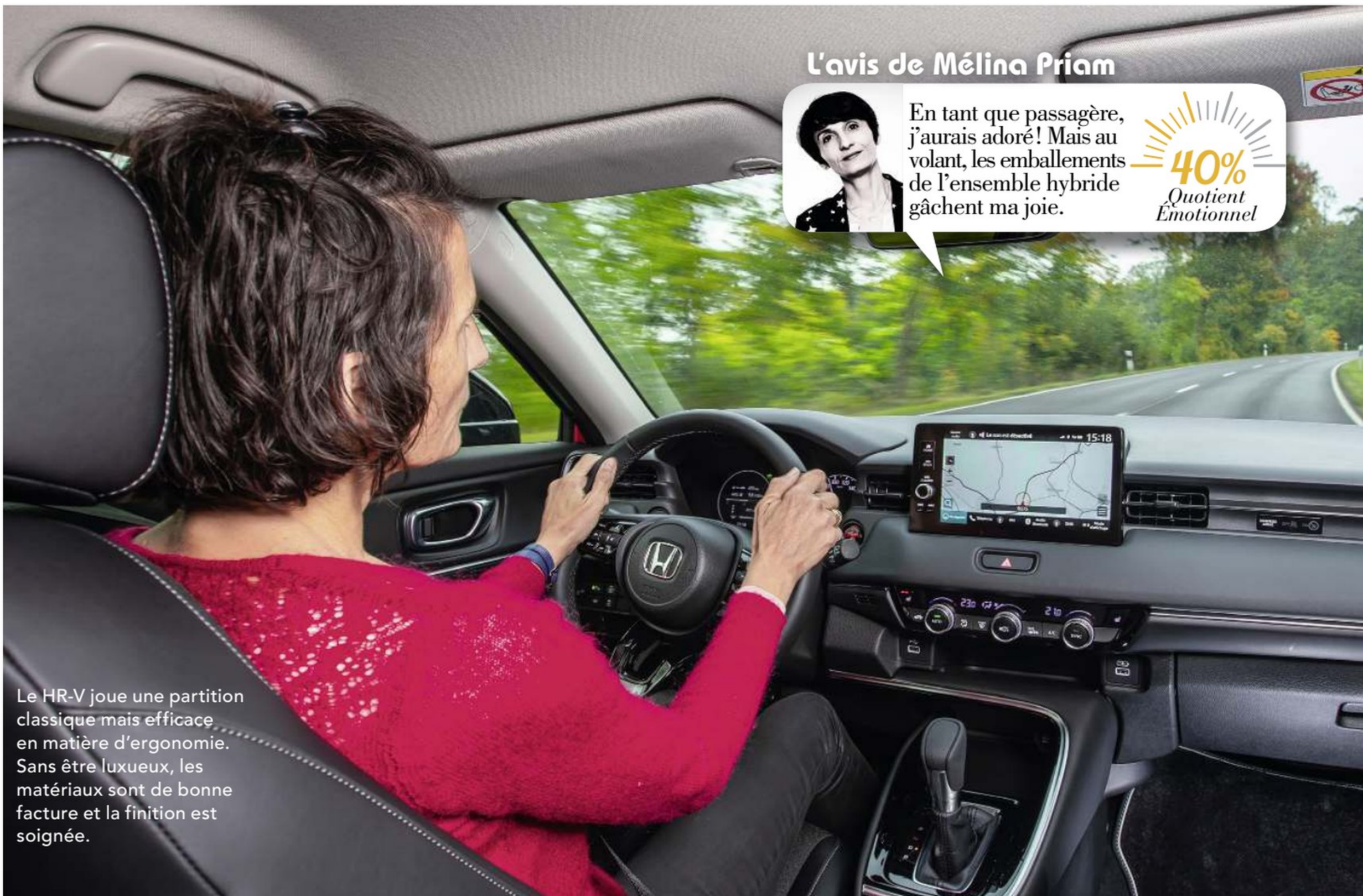
Si vous me dites “Honda”, je pense d’abord à Marc Márquez, couché sur sa machine à la corde du dernier virage du Grand Prix des États-Unis, un genou au sol, poignet dans le coin. Ou alors, les jours de nostalgie, aux grandes années de l’équipe McLaren, époque Prost-Senna, départ du Grand Prix du Japon… Je pense aussi à ma tondeuse à gazon ! Mais je l’avoue, pas à un SUV urbain hybride ! Mea culpa. Que voulez-vous, j’arrive à un âge où la mémoire devient sélective. 1999, personne ne sait encore ce qu’est un SUV. Dans le sillage du premier Toyota RAV4, un drôle de rival pointe le bout de son museau. Honnêtement, le premier HR-V est mal dégrossi, mais la mode des vrais-faux 4x4 commence à prendre, l’affaire est lancée ! Vingt ans et des poussières plus tard, l’offre est telle que ce n’est pas au HR-V que la plupart des acheteurs pensent. Enfin, tout dépend des acheteurs ! Quand Peugeot vend environ 180 000 2008 et Renault-Dacia 220 000 Duster, Honda écoule… un demi-million de HR-V à travers le monde ! C’est tout simplement le SUV de segment B le plus vendu de la planète. Cela mérite bien de s’intéresser à lui, non ? Au cas où j’espérais entendre vrombir un V10 des années 1980 et me cramponner au volant pour contrer la force centrifuge dans les courbes, c’est la douche froide.

En 2022 – les premiers modèles en France arriveront au printemps prochain –, le HR-V est hybride, uniquement hybride.

Comme la F1 de Max Verstappen, me direz-vous. J’espère pour lui qu’il s’amuse plus au volant. Parce qu’à celui du HR-V, autant le dire tout de suite, les sensations de conduite, ce n’est pas tout à fait cela. Pourtant, sur le papier, 131 ch, c’est confortable comme puissance. Oui, mais… Même s’il n’a guère grandi ni grossi par rapport à son prédécesseur – il conserve un gabarit identique, à quelques millimètres près –, le HR-V est un grand chez les petits ! 4,34 m, quand un 2008, déjà gaillard, mesure 4,30 m et un Captur 4,26 m, ce n’est en fait pas loin des 4,37 m d’un Seat Ateca, par exemple. Un parti pris qui a des avantages, nous le verrons, mais qui pèse aussi sur la balance. Le HR-V n’est pas à proprement parler pataud ; il maîtrise plutôt bien le roulis, mais ne communique guère de sensations



Long de 4,34 m, c’est au choix un grand SUV urbain ou un petit compact. Tout dépend sur quel continent il est vendu !



Le HR-V joue une partition classique mais efficace en matière d’ergonomie. Sans être luxueux, les matériaux sont de bonne facture et la finition est soignée.







❶ Le HR-V dispose, bien sûr, d'un écran tactile central pour accéder aux fonctions de bord et au système multimédia. Il a aussi la bonne idée de conserver des commandes physiques classiques pour certains réglages. ❷ L'instrumentation de bord est numérique et fournit toutes les infos utiles de manière lisible. Mais elle est moins paramétrable que chez certains. ❸ Les Japonais ont le souci du détail. Le HR-V inaugure un système de ventilation avec des aérateurs en L. Lesquels évitent que le flux soit dirigé sur les occupants, mais le diffusent harmonieusement le long des vitres latérales.







de conduite. La direction, assez précise, n'assure aucun retour d'information, donnant une drôle d'impression de flottement et celle de ne pas trop savoir où l'on place ses roues. Surtout, l'agrément mécanique est en berne ! L'ensemble hybride, repris de la Jazz, formé du 1.5 de 107 ch et d'une machine électrique de 131 ch, ne manque pas de bonne volonté. Mais il est secondé par une transmission qui contribue à le rendre efficient mais peu plaisant. Honda nous affirme : *"[…] nous appelons notre transmission « e-CVT » par souci de compréhension, mais ce n'est pas une CVT comme celle d'un autre constructeur japonais et nous pensons que notre système est meilleur…"* Dans les faits, cette transmission se comporte bel et bien comme une boîte CVT, en faisant grimper et hurler le moteur dans les tours à la moindre sollicitation. En revanche, c'est vrai, d'un point de vue énergétique, elle a tout bon. Lors de notre essai, la consommation a oscillé entre 4,8 et 5,8 l/100 km sur un parcours certes peu exigeant, mais sans que nous retenions notre pied droit. C'est là le problème. À moins de conduire avec un œuf sous le pied, vous n'échapperez pas aux emballements du moteur. Dommage, car en bon hybride, le HR-V se montre silencieux et son système transparent. Il passe du mode électrique (au démarrage) à l'hybride ou au 100 % thermique (sur autoroute) sans que le conducteur s'en aperçoive et ait la moindre action à accomplir. Pas même recharger : le HR-V est un "full" hybride, comprenez que sa batterie se recharge en roulant et non sur une borne. Il peut en revanche jouer sur les divers modes de conduite – honnêtement, nous n'avons guère vu de différence entre les trois propositions : Sport, Normal ou Eco – ou encore sur la puissance de régénération à la décélération (subtile également) via les palettes au volant.

Si le HR-V ne procure guère le grand frisson à sa conduite, il s'avère plus plaisant à vivre.

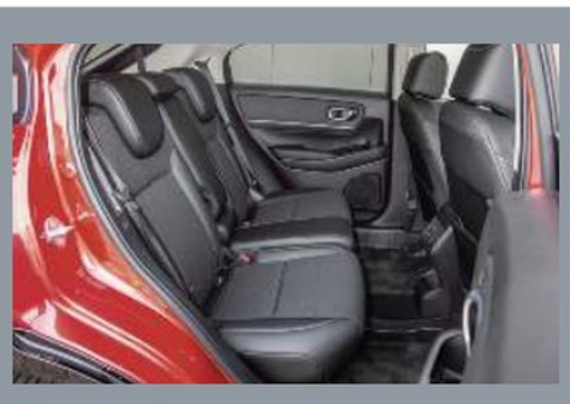
Son gabarit important pour un urbain, mais aussi l'architecture repensée de son châssis, avec notamment un réservoir en position centrale, assurent un espace intérieur tout simplement royal, en particulier à l'arrière. Et puisqu'il isole son conducteur de tout ressenti de la route, il préserve aussi l'ensemble de ses occupants des variations de revêtement. Correctement amorti, il ménage un bon confort de roulage. Seule fausse note : la position de conduite, très verticale, ne plaira pas à tout le monde, même si elle assure une ➝

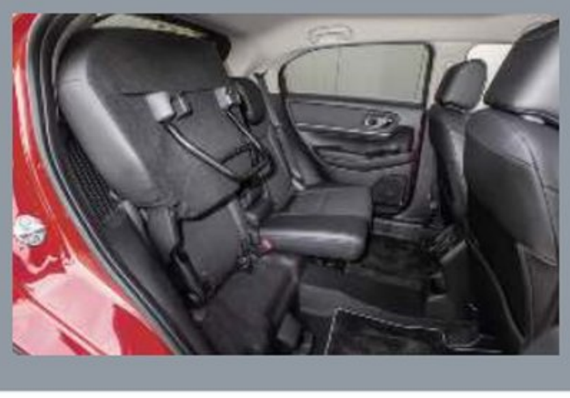


Il faut reconnaître au système hybride Honda un avantage : il est transparent à l'usage et consomme peu.

GÉNÉREUX EN ESPACE ET EN ÉQUIPEMENTS DE CONFORT, LE HR-V FAIT DAVANTAGE LE BONHEUR DES PASSAGERS QUE CELUI DE SON CONDUCTEUR •••

situation dominante que beaucoup recherchent dans la conduite d'un SUV. Surtout, alors que cela ne poserait aucun souci de s'installer à trois à l'arrière, la place du milieu est à réserver à votre pire ennemi. La faute à la forme de l'assise, surélevée par rapport aux places latérales, et à un dossier raide comme un bout de bois car rabattable pour faire office de trappe à skis. C'est d'autant plus regrettable que cette banquette offre une modularité astucieuse *(lire encadré)*. C'est à peu près la seule originalité de l'habitacle, qui affiche par ailleurs une présentation fort classique mais bien pensée, fonctionnelle et soignée. Aux côtés d'une instrumentation de bord numérique peu paramétrable mais complète et lisible trône un inévitable écran central tactile qui permet d'accéder à tous les réglages et fonctions de bord. Ceux qui ne connaissent pas la marque auront besoin d'un petit temps d'adaptation pour comprendre la logique asiatique des menus et sous-menus, mais dans l'ensemble, l'ergonomie est intuitive. D'autant que le HR-V a la bonne idée de conserver des commandes classiques pour les réglages de climatisation par exemple, mais aussi pour désactiver rapidement les assistances à la conduite. Une excellente initiative, car elles sont nombreuses et parfois intrusives. Dans son objectif de "*zéro mort dans une Honda en 2050*", le japonais les livre toutes de série dès le premier niveau d'équipement, Executive (excepté la surveillance d'angles morts, à partir d'Advance). Cet arsenal sécuritaire ultra-complet étant accompagné par un équipement pléthorique, le HR-V peut, au premier abord, paraître cher. C'est oublier les habitudes Honda, qui pratique fort peu la politique des options ; celles-ci se limitent à quelques éléments de style et à la peinture métallisée. En outre, il convient de souligner qu'en plus de la garantie trois ans ou 100 000 km déjà supérieure à celles de nos constructeurs nationaux, Honda France assure une garantie moteur jusqu'à dix ans ! ■





Une banquette arrière magique

Non seulement le nouveau HR-V dissémine de nombreux rangements un peu partout dans l'habitacle et offre énormément de place à l'arrière, mais en prime il soigne sa modularité avec une banquette arrière dite *"magique"*. Elle n'est ni coulissante comme celle du Captur ni rétractable dans le plancher, mais elle est fractionnable et les assises peuvent être relevées pour dégager un espace de chargement derrière les sièges, séparé du coffre. Enfin, à partir du niveau de finition Advance, le hayon est doté d'une ouverture mains-libres électrique, un équipement rare à ce niveau.



PLUS
Habitabilité arrière
Consommation
Équipement ultra-complet

—

MOINS
Agrément mécanique
Place centrale arrière inconfortable
Gamme restreinte

HONDA HR-V
e:HEV 131 ch Advance

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance cumulée	■	131 ch(1)
Couple maxi	■	131 Nm à 4500 tr/mn + 253 Nm (élec.)
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess. + élec.
Cylindrée/puissance fiscale		1498 cm³/6 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		eCVT/-
Batterie/capacité	■	lithium-ion/NC

(1) Puissance maxi : 107 ch à 6000 tr/mn (thermique) et 131 ch (électrique). L'architecture du système hybride Honda fait que les puissances ne s'additionnent pas et lors d'un fort besoin de puissance, c'est le moteur électrique qui fournit celle-ci, le moteur thermique sert alors à alimenter la génératrice et n'est pas relié aux roues.

Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,3 m
Pneumatiques		225/50 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,34/1,79/1,59/2,61 m
Poids/tractable freiné	1401/0 kg

Performances		
0 à 100 km/h	■	10,7 s
Vitesse maxi	■	170 km/h

Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	319 dm³

LE BUDGET

Prix	■	34020 €
Bonus écologique (CO_2)	■	0 € (122 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		35060 €
Garantie	■	3 ans ou 100000 km

(2) Bonus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR, Bluetooth, cam. à 360°, clim auto, conduite semi-autonome niveau 2, détecteurs pluie/luminosité, ESP, freinage auto d'urgence, hayon élec. mains-libres, instrumentation numérique, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, phares LED + gestion auto feux de route, régul. de vitesse adaptatif, sièges AV chauffants, surveillance des angles morts, syst. multimédia avec écran tactile 9 pouces/GPS/Apple CarPlay/Android Auto…

Options
Calandre noire (390 €), pack Sport (1880 €), peinture métal. (650 €), sellerie cuir (1690 €).

Consommations		
Mixte	■	5,4 l/100 km
À vitesse basse/moy./élevée	■	4,6/4,1/7,1 l/100 km
Réservoir	■	40 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Japon





❶ Grâce à une architecture du châssis repensée, le HR-V ménage un espace aux jambes tout simplement royal ! En revanche, la place centrale est une punition et le système de ceinture de sécurité peu pratique. ❷ Le coffre n'est pas en reste : 319 dm³. En prime, la banquette se rabat en un tour de main pour dégager une surface parfaitement plane, jusqu'à 1289 dm³.





❶ Le cache-bagages souple est solidaire du hayon : pratique. ❷ Étonnamment, alors qu'il n'est pas doté d'une boîte auto classique mais d'une transmission directe variable et continue, le HR-V conserve une commande "à l'ancienne" encombrante qui paraît un brin désuète dans un environnement aussi moderne.

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Pour son retour dans l'arène des SUV urbains, le HR-V mise sur un gabarit important pour le genre, au service d'un espace intérieur record. Il fait aussi le pari de l'hybride non rechargeable, seule motorisation proposée. C'est gagnant du point de vue de la consommation, mais perdant en agrément.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

TROUBLES DE LA PERSONNALITÉ

En dépit de son apparence particulièrement suggestive, le Formentor hybride dévoile un caractère très peu porté sur la sportivité. Par **Camille Pinet** Photos **Nicolas Soler**

L'avis de Camille Pinet



Quelle ligne ! Grâce à elle, le Formentor est le premier modèle qui justifie réellement l'existence de Cupra.

60%
Quotient Émotionnel

IL VISE HAUT

Cupra se veut plus haut de gamme que Seat et cela se voit au niveau des prix : le Formentor hybride réclame un effort de 4500 € par rapport à la Seat Leon Sportstourer Excellence dotée de la même motorisation. Notons toutefois l'équipement de série assez généreux et la liste d'options réduite.

ROUES EN LIBERTÉ

En hybride, le Formentor fait tout pour économiser du carburant. Il privilégie le mode roue libre et éteint son moteur dès qu'il peut. Le frein moteur ne se déclenche que lorsque le radar repère un véhicule en amont : efficace ! Il affiche des consommations raisonnables et une autonomie électrique de 44 km.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS



IL CACHE BIEN SON JEU

Le trouble de la personnalité du Formentor n'a pas que des inconvénients. Il cache en effet de vraies qualités familiales grâce à un espace à l'arrière plutôt généreux, particulièrement en ce qui concerne l'espace aux jambes. Seul le volume de coffre laisse un peu à désirer : la faute aux batteries !

DU PAREIL AU MÊME

Le groupe hybride qui associe un 1.4 TSI à un moteur électrique logé dans la transmission DSG à 6 rapports est une vieille connaissance. Déjà vu sur les Leon, les Golf et les Tiguan, il ne fait l'objet d'aucune modification. Nous retrouvons donc son manque d'entrain à haut régime ainsi que le caractère rugueux du 4 cylindres. Ce SUV se conduit en souplesse même si ses performances sont honnêtes.

L'ART DU COMPROMIS

Même dépourvu de l'amortissement piloté, le Formentor ménage un compromis de suspension réussi, qui préserve bien le confort. Il se montre aussi assez précis, même si sa masse élevée le rend moins dynamique que les modèles thermiques. N'y voyez pas un grand sportif !

CUPRA FORMENTOR

V Hybrid 204 ch

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	■ 204 ch (1)
Couple maxi	■ 250 Nm à 1 000 tr/mn + 330 Nm (2)
Type	4 en ligne turbo ess. + élec.
Puissance fiscale	8 CV
Transmission	aux roues AV
Boîte / nombre de rapports	robotisée double emb. / 6
Batterie / capacité	■ lithium-ion / 12,8 kWh

(1) Maxi : 150 ch à 5 000 tr/mn + 116 ch élec. (2) Cumulé : 350 Nm.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,1 m
Pneumatiques	245/45 WR 18

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,45 / 1,84 / 1,53 / 2,68 m
Poids / tractable freiné	1 625 / 1 500 kg

Performances	
1000 m d.a. bat. pl./vide (élec.)	■ 28,6 / 29,6 (35) s
0 à 100 km/h bat. pl./vide (élec.)	■ 7,7 / 8,2 (12,2) s
90 à 130 km/h en D pl/v/(élec.)	■ 6 / 7,1 (12,4) s
Vitesse maxi (élec.)	■ 205 (138) km/h (3)
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■ 10 / 32 / 67 m

(3) Donnée constructeur.

Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	■ 31 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■ 146 / 144 cm
Volume de coffre	■ 362 dm³

Niveau sonore	
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■ 42,1 / 64,8 / 68,4 dB

LE BUDGET

Prix	■ **42 700 €**
Bonus écologique (CO_2)	■ 1 000 € (27 g/km)
Prix du modèle essayé (4)	43 315 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(4) Bonus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, chargeur induc., clim bizone, frein. auto urg., instrum. num., syst. mult. écran tactile 12 pouces / GPS / prises USB / Android Auto et Apple CarPlay…

Options
Amortissement piloté (695 €), câble Mode 3 (165 €)…

Consommations / Autonomie	
Moyenne batterie pleine/vide	■ 3,8 / 7 l/100 km
Ville / route / autor. bat. vide	■ 6,7 / 7 / 7,6 l/100 km
Auton. moy. (élec.) / réservoir	■ 615 (44) km / 40 l
Auton. électrique ville / route / autoroute	■ 49 / 42 / 40 km

Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Espagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Ce SUV joue beaucoup sur son physique. Sa conduite se distingue trop peu de celle des autres modèles du groupe. Une petite déception qui n'éclipse pas son excellent sens du compromis.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Séance de rattrapage

Pionniers de l'hybridation classique avec Toyota, Lexus prend désormais le train des hybrides rechargeables en marche avec cette deuxième génération du SUV familial NX.

Par **Vincent Desmonts** Photos **Thomas Antoine/ACE Team**

Le groupe Toyota a été l'un des tout premiers à croire en la technologie hybride, avec d'abord sa fameuse Prius, dès 1997 au Japon, puis très vite sous le badge Lexus avec le RX 400h en 2005. L'histoire lui a donné mille fois raison : ce qui faisait à l'époque figure de curiosité est en passe de devenir le nouveau standard, porté, il est vrai, par une fiscalité avantageuse. Reste que selon la tendance, l'hybridation classique ne suffit plus : pour satisfaire aux ambitieux objectifs de CO_2 qui s'imposent aux industriels, il faut passer à l'hybridation rechargeable ("PHEV"). Un domaine où Lexus possède a priori moins d'expérience puisque ce NX 450h+ est… le tout premier du genre pour la marque ! Mais pas le premier du groupe, Toyota utilisant cette technologie sur ses Prius et RAV4 hybrides rechargeables. Le NX 450h+ reprend donc naturellement le groupe motopropulseur de ces derniers, en associant un 2.5 essence très optimisé (taux de compression de 14:1, cycle d'Atkinson) à deux moteurs électriques : un de 182 ch à l'avant, et un autre de 54 ch sur l'essieu arrière afin de proposer quatre roues motrices. Et pour respecter la hiérarchie marketing entre les deux marques, le Lexus bénéficie de… 3 petits chevaux supplémentaires, soit 309 ch au total ! Comme son cousin, le NX 450h+ embarque une grosse batterie de 18,1 kWh de capacité brute (la capacité nette utilisable n'est pas communiquée par Lexus). Pour rappel, la toute première Zoe 100 % électrique se contentait de 22 kWh.

Il promet ainsi 69 km d'autonomie électrique selon le cycle mixte WLTP, et jusqu'à 96 km en ville !

Nous n'avons eu, pour notre part, aucun mal à effectuer 71 km sur route, notant au passage une consommation électrique parmi les plus basses jamais vues sur une voiture hybride rechargeable : moins de 19 kWh/100 km. Des kilomètres durant lesquels conducteur et passagers apprécient le silence, la douceur et le confort du NX, malgré quelques trépidations à basse vitesse, auxquelles les roues de 20 pouces chaussées de runflats ne sont sans doute pas ➛





La planche de bord en jette avec son grand écran de 14 pouces ! Mais l'ergonomie reste perfectible.

LES MISES EN ACTION DU MOTEUR THERMIQUE SONT PRESQUE IMPERCEPTIBLES, ET L'INSONORISATION GARDE LES DÉCIBELS DU 4 CYLINDRES À DISTANCE •••

étrangères. Seul regret : si les palettes au volant permettent bien d'ajuster le niveau de récupération d'énergie, donc de frein moteur, la plage de choix est réduite, et le NX 450h+ n'offre pas de vrai mode roue libre.

Dans ce domaine, les hybrides rechargeables Mercedes, Kia ou Hyundai sont plus évoluées.

Le Lexus se montre cependant d'une grande frugalité une fois sa batterie épuisée : nous avons relevé moins de 6 l/100 km sur un parcours très varié, mêlant ville, route et autoroute, avec quelques reliefs. L'expérience du groupe Toyota sur l'hybridation paie ! Les mises en action du moteur thermique sont presque imperceptibles tant le groupe motopropulseur fait preuve de douceur, et l'insonorisation soignée garde les décibels du 4 cylindres à distance… sauf lors de fortes accélérations, qui ne durent heureusement pas longtemps vu la vivacité de l'ensemble. Pour le reste, le Lexus tente de faire oublier qu'il pèse 2 tonnes. Le positionnement des batteries dans le plancher l'y aide : son comportement est rassurant et assez efficace, particulièrement sur notre modèle doté de l'amortissement piloté. Les modes de conduite Sport et Sport+ s'accompagnent en revanche d'un alourdissement excessif de la direction lors d'un fort braquage, dans une épingle par exemple.

À première vue, beaucoup penseront que le NX n'a bénéficié que d'un restylage. Les évolutions esthétiques sont discrètes, mais il s'agit pourtant d'un tout nouveau modèle, conçu sur la récente plate-forme commune du groupe, GA-K ! Il faut dire que le NX revêt une importance capitale pour Lexus, puisqu'il représente presque un tiers des immatriculations européennes de la marque (175 000 exemplaires pour la précédente génération). Ceci explique sans doute la prudence des designers, qui se sont contentés de rafraîchir le style en intégrant par exemple les feux de jour aux optiques avant, ou encore en reliant les feux arrière par un bandeau lumineux. Les dimensions augmentent sensiblement : 2 cm en longueur et en largeur. Idem pour l'empattement, accru de 3 cm, ce qui profite à plein aux places arrière, où les plus grands auront tout loisir d'étendre leurs jambes. À l'avant, si l'assise des sièges est étrangement dure (à tel point que l'on a mal aux fesses au bout de quelques heures !), la présentation en jette, avec une instrumentation partiellement numérique et un très grand écran tactile de 14 pouces, de série dès le deuxième niveau de finition.

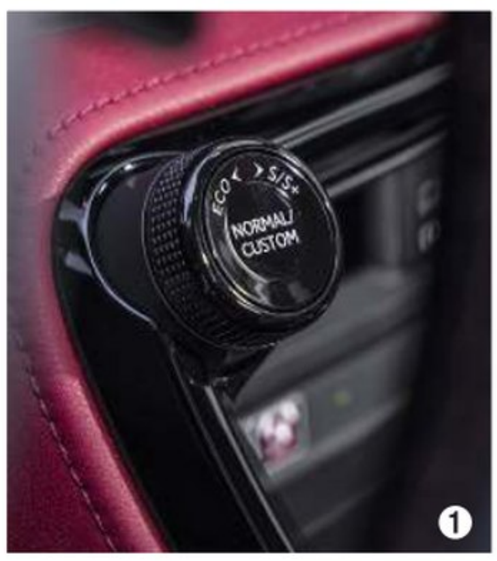
Mais si celui-ci est très réactif et affiche des graphismes fins, l'ergonomie de l'ensemble n'est, comme souvent chez Lexus, pas simple à appréhender au début ! Il reste en effet beaucoup de boutons, de menus et sous-menus, de commandes pas toujours faciles à dénicher, si bien que remettre à zéro l'ordinateur de bord ou activer les sièges chauffants n'a rien d'évident au premier abord. Enfin, la finition est correcte, mais certains matériaux manquent encore de tenue, et quelques accostages, de rigueur pour prétendre pleinement au statut haut de gamme revendiqué par la marque. Petite consolation : le coffre est plutôt spacieux (525 dm³). ■

PLUS
Autonomie électrique
Sobriété batterie vide
Habitabilité/coffre

MOINS
Tarif élevé
Sièges avant durs
Moteur parfois sonore

Le nouveau NX est 2 cm plus long que son prédécesseur... mais lui reste fidèle en ce qui concerne le style.





❶

❶ Pas moins de cinq modes de conduite sont disponibles... mais les différences entre eux sont ténues !
❷ Deux heures trente sont suffisantes pour recharger la batterie sur une Wallbox à 7 kW.


❷



Avec 309 ch, le NX 450h+ fait preuve d'une agréable vivacité. Le fonctionnement du groupe motopropulseur hybride est d'une grande douceur.


❶


❷

❶ Les places arrière offrent beaucoup d'espace aux jambes... mais un peu moins aux coudes. ❷ Le coffre est légèrement plus petit que sur l'opus précédent, mais il affiche encore une bonne contenance et se révèle facile à charger. Il dispose même d'un bac sous le plancher permettant de ranger, par exemple, le cache-bagages pliant.

LEXUS NX 450h+ 309 ch F Sport Executive

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance cumulée	■	309 ch(1)
Couple maxi	■	227 Nm à 3200 tr/mn + 391 Nm (élec.)
Type		4 cyl. en ligne + 2 élec.
Cylindrée/puissance fiscale		2487 cm³/10 CV
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		à variation continue/–
Batterie/capacité brute	■	lithium-ion/18,1 kWh

(1) Puissance maxi : 185 ch à 6000 tr/mn + 182 et 54 ch (élec.).

Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,6 m
Pneumatiques		235/50 R 20

Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,66/1,86/1,66/2,69 m
Poids/tractable freiné		1990/1500 kg

Performances		
0 à 100 km/h	■	6,3 s
Vitesse maxi	■	200 km/h

Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	525 dm³

LE BUDGET

Prix	■	71990 €
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (25 g/km)
Prix du modèle essayé(2)		73490 €
Garantie	■	3 ans ou 100000 km

(2) Options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès et dém. sans clé, affichage tête haute, aide au parking AV/AR, AFIL, alerte de trafic transversal en marche AV/AR, amortissement piloté, banquette AR chauffante, rabattable 60/40, cam. 360°, chargeur induction, freinage anticollision, GPS, hayon électrique à ouverture au pied, jantes alliage 20 pouces, peinture métall., phares LED adaptatifs, régul. adaptatif, rétros électrochromatiques, sellerie cuir, sièges AV électriques/chauffants/ventilés (mémoire côté conducteur), surveillance des angles morts, syst. audio à 10 HP, syst. multimédia avec écran tactile 14 pouces/Apple CarPlay sans fil/Android Auto/prise USB, toit ouvrant, volant chauffant réglable élec. + commandes tactiles personnalisables, volant cuir...

Option
Rétro intérieur à caméra et assistant au créneau (1500 €).

Consommations		
Mixte	■	1,1 l/100 km
Autonomie élec./réservoir	■	69 km/55 l
Temps de charge 6,6 kW	■	2 h 30
Note EuroNCAP		**En cours**
Pays de fabrication		**Japon**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

La première hybride rechargeable Lexus réussit son coup ! Le NX 450h+ présente une autonomie électrique au meilleur niveau et un appétit contenu lorsque les batteries sont vides. Reste que les tarifs apparaissent élevés... même si la richesse de l'équipement fait passer la pilule.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

l'auto-journal | Profitez de l'offre LIBERTÉ

L'Auto-Journal sans engagement



1 jeudi sur 2 dont un Spécial Salon / an



4 n° de L'Auto-Journal évasion / an



1 n° du Guide de L'Auto-Journal / an

7,20 €/mois seulement !

au lieu de ~~12,51 €~~*

-42%

+ vos 2 cadeaux



1 Le coffret de 4 couteaux Opinel

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

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

2 Les versions numériques



Visuels non contractuels.

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

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

 # M042 # D1380690

☐ **L'Auto-Journal sans engagement** **-42%**

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 n° Spécial Salon / an **+** 5 guides / an pour **7,20€ / mois seulement** au lieu de ~~12,51 €~~* pendant 1 an puis 8,99 € par mois. Résiliable **sans frais** à tout moment. (1)

MES CADEAUX : le coffret de 4 couteaux Opinel et les versions numériques.

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

IBAN :

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

☐ **L'Auto-Journal pendant 1 an** **-33%**

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

MES CADEAUX : les versions numériques. (2)

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

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

C'est simple, rapide et 100% sécurisé

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



DENIS MEUNIER

DS 4 E-Tense

Plus de 300 ch pour la DS 4 E-TENSE?

Sans être dans le secret des dieux, peut-on croire que l'on verra bien en 2022 une version de la DS 4 E-Tense en 360 ch ou 300 ch comme la DS 7 ou la DS 9? Plusieurs rumeurs font état de cette volonté mais hélas aucune certitude chez Stellantis pour équiper la nouvelle DS 4. Doit-on vraiment y croire? ***T. D.***

Je pencherais plutôt pour une version 300 ch. Mais pour l'instant, le problème est ailleurs. La DS 4 dispose de la deuxième évolution de la plate-forme EMP2 et ne peut accueillir pour le moment un train arrière multibras, sur lequel reposerait la seconde machine électrique. Techniquement, rien n'interdit une telle évolution et des discussions ont bien lieu concernant ce sujet chez DS. Quant à la date, je miserais davantage sur 2023.

Ma Fiesta à l'E85?

Dans le n° 1 092, pages 74/79, l'essai Ford Puma Flexifuel 125 ch BVM6 Titanium X met en avant l'utilisation de l'E85. À l'évidence, ma Ford Fiesta Active 125 ch de 2018 utilise le même moteur que j'alimente en E10. Puis-je également, sans modification ni risque mécanique, utiliser l'E85? ***A. L.***

Même si ce moteur, comme tout les blocs modernes, a été étudié pour que de l'éthanol coule dans ses durits, il ne peut pas rouler à l'E85 sans un minimum de modifications mécaniques. Chez Ford, le haut moteur, notamment les sièges de soupapes et les injecteurs, sont modifiés. Vous devez donc forcément faire poser un boîtier spécifique chez Ford (via un partenariat avec Biomotors) ou un autre installateur homologué.



YANN LEFEBVRE

Ford Fiesta Flexifuel



ARNAUD SAUNIER

Loi climat, quid des occasions?

Ma question porte sur votre article "Loi climat: le point" du numéro 1 089. Selon la loi votée le 20 juillet dernier, les véhicules émettant plus de 123 g/km de CO_2 seront interdits à la vente. J'aimerais savoir si cette interdiction concernera également les véhicules d'occasion? Car, dans l'affirmative, cela signifierait que nos voitures concernées auraient du jour au lendemain une valeur de 0 €. ***R. M.***

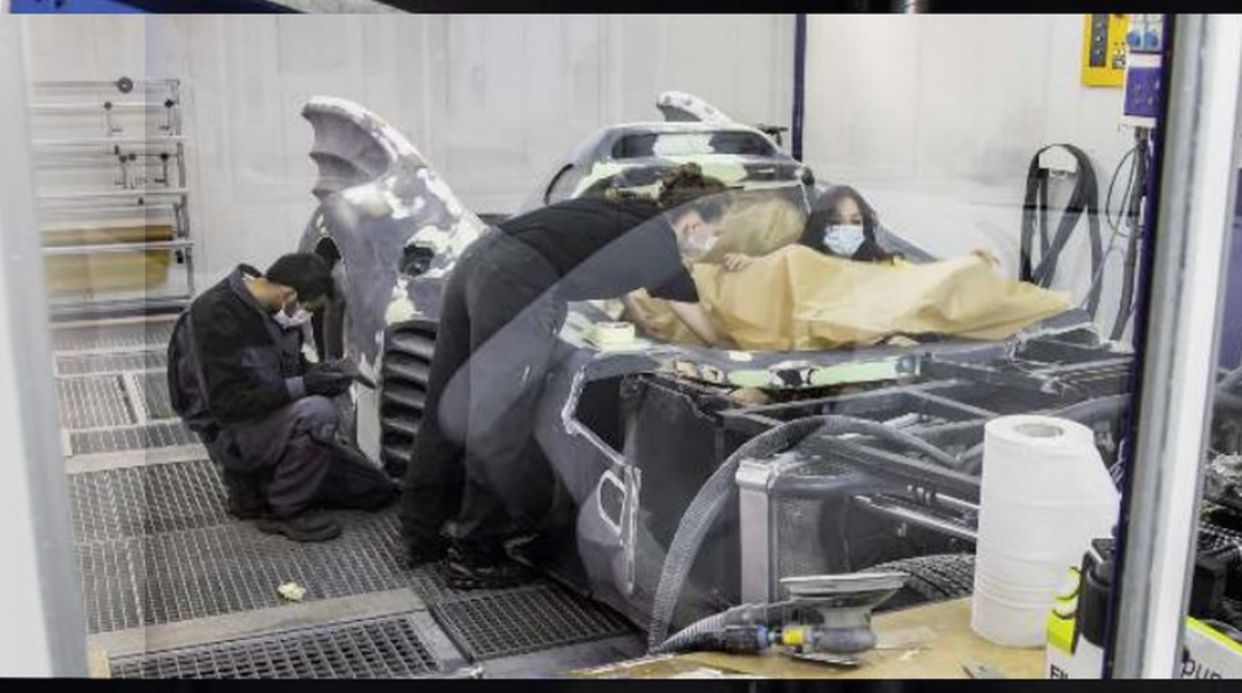
La réponse est non. Les voitures d'occasion ne sont pas concernées, même s'il sera de plus en plus difficile de circuler dans les ZFE avec des voitures thermiques. Il faut aussi savoir qu'il sera encore possible d'acheter une voiture à essence à condition que celle-ci n'émette pas plus de 123 g/km de CO_2. Ce qui laissera encore quelques possibilités avec l'hybridation.

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**

BATMAN À GARAC CITY

L'école nationale des professions de l'automobile, le Garac*, a eu la chance de prendre en charge la restauration d'une Batmobile. Autant dire que pour revêtir une combinaison et tenir le pistolet de… peinture, les postulants ne manquaient pas !

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



*Garac : Groupement d'apprentissage de la réparation automobile et du cycle.

Aussi décapante que le sourire de Jack Nicholson, alias *the Joker*, la plus célèbre des Batmobile s'est offert un brin de toilette au Garac, aux portes de Paris, pour la plus grande satisfaction des élèves qui, pendant toute une année scolaire, ont eu la chance de travailler sur des matériaux rarement utilisés dans l'industrie automobile. Ce modèle n'a pourtant fait aucune apparition dans le film du très gothique réalisateur américain Tim Burton. Elle fait partie des quelques versions sorties du moule original mais considérées comme des répliques. Son propriétaire, Franck Galiègue, passionné de pop culture, de cinéma et de voitures, a toutefois réussi à la faire homologuer par la Warner Bros. Depuis qu'elle a revêtu sa belle robe mate, la Batmobile multiplie les apparitions publiques, au dernier Grand Prix de France de Formule 1, sur les routes de l'Hexagone pendant le mois Batman ou dans des expositions temporaires, accompagnée de la trentaine de voitures de cinéma qui constituent la collection de Franck Galiègue. Rétrospective…

Un travail de dix mois

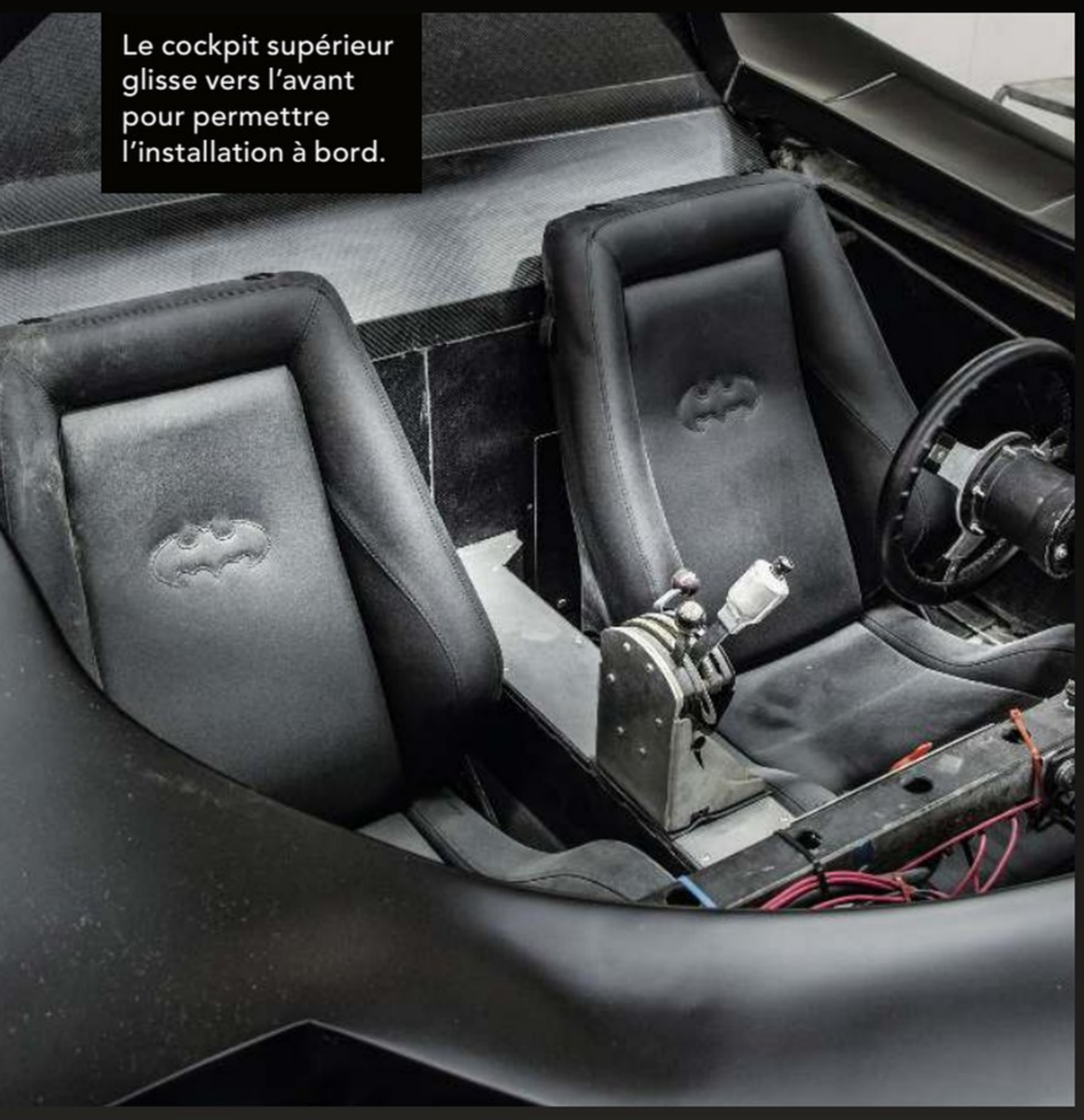
Pendant toute une année, les ateliers du Garac sont restés en effervescence. À quelques jours de la fin du chantier, à cause d'un calendrier entravé par de multiples problèmes liés à la crise sanitaire, les apprêts n'avaient pas encore été appliqués. Les trois classes – première et terminale de bac professionnel Carrosserie ainsi que les dernières années de CAP peinture – se sont relayées pour finaliser le travail commencé dix mois auparavant. Pour Eva, diplôme en poche et poste de peintre dans une concession parisienne depuis lors, *"c'était un chouette projet. Inhabituel, certes, car nous avons travaillé sur du polyester, matière peu utilisée aujourd'hui, qui nécessite de*



Après avoir revêtu sa belle robe noir mat, la Batmobile a rejoint la Série 7 de *Demain ne meurt jamais* et la Malibu de *Drive* dans le musée "éphémère" de Franck Galiègue.



Première étape et sans doute la plus importante : l'application et le dressage des mastics. Les grandes surfaces incurvées ne facilitent pas le travail des élèves.



Le cockpit supérieur glisse vers l'avant pour permettre l'installation à bord.



La Batmobile de la série télévisée sur la base du concept Lincoln Futura.

LANDO/MAXPPP

BATMOBILE : DES COMICS AU CINÉMA

C'est dans le numéro 48 de *Detectiv Comics* que la première des Batmobile fait son apparition. Quelques années plus tard, en 1943, elle fait son entrée au cinéma sous la robe d'une Cadillac noire de 1939. En 1966, dans la série télévisée, le concept Lincoln Futura sert de base à une Batmobile très futuriste dotée d'une fusée arrière (rien que cela!). Encore plus spectaculaire, celle de Tim Burton, pilotée par Michael Keaton, restera comme la première Batmobile dotée de la conduite autonome (niveau 5, voire 6!). En 1995, sous la direction de Joel Schumacher, dans *Batman Forever*, une nouvelle Batmobile dispose d'un grappin sous le capot et d'une fusée verticale (on progresse!). À partir de 2005 et de la trilogie de Christopher Nolan, elle ne fait plus dans la dentelle et se rapproche du char d'assaut. Elle finit par s'affiner avec Ben Affleck au volant en 2016, sans abandonner sa mitrailleuse lourde. Faut ce qu'il faut. En 2022, elle promet un retour digne d'un avion à réaction.

"Au Garac, on voit des belles voitures, mais celle-ci, c'est pas pareil. Elle sort d'un film, elle a un look incroyable." Lorenzo



Moteur 5.7 Chevrolet de 300 ch et boîte automatique à trois rapports : pas de quoi atteindre les 530 km/h en postcombustion de celle du Chevalier noir.



longues heures de ponçage pour obtenir la planéité voulue". Eva ne mâche pas ses mots et il aurait fallu de sérieux arguments pour l'empêcher d'appliquer apprêts et teinte finale sur le long capot de la Batmobile. Si long, qu'elle s'est quand même résolue à partager la tâche avec Valentin : *"Tout le monde rêve d'appliquer la teinte finale car c'est ce qu'il y a de plus valorisant, même si*, reconnaît-il, *il faut modifier son geste à cause de la taille des éléments et de la matière."* Dans une autre cabine, Mallory, Guillaume et Bilal se sont occupés du pavillon, capot arrière et autres pièces d'habillage pendant que d'autres s'affairaient sur le corps et les ailes arrière du modèle.

Auparavant, par grappes d'élèves, munis de longues cales à poncer, la recherche de la planéité et la rectification des arêtes ont été orchestrées par Patrice Mulot, professeur de peinture en charge du projet. Rodé à la technique quand il était au service des concept-cars chez PSA *(NDLR : ex-Stellantis)*, il a dû partitionner le travail de manière à ce que chacun puisse tirer quelque chose de cette aventure. *"Il n'y a pas de problèmes de motivation sur un tel projet, c'est l'avantage !*, assure Patrice Mulot. *En revanche, il a fallu travailler sur une matière peu commune et avec des produits qu'ils n'avaient pas toujours pu tester, comme l'apprêt garnissant qui nous a permis de rectifier* →



Eva et Valentin ont décroché le droit d'appliquer apprêt et teinte finale sur le long capot. Auparavant, il faut masquer la mécanique.



Valentin et Patrice Mulot préparent les 12 litres de peinture noir mat. Sur la photo de droite, Bilal commence à appliquer l'apprêt.

"On apprend plein de choses, comme travailler sur des très grandes surfaces. Comme projet, c'est super sympa." Guillaume

pas mal de petits défauts. J'étais surtout inquiet pour les longues arêtes des deux ailes arrière. Ce n'est vraiment pas simple de rectifier ce type de défaut, d'autant que pour beaucoup d'entre eux, ils sont là depuis la sortie du moule", ironise le professeur qui a dû quelquefois prendre lui-même la cale de ponçage ou le pistolet. *"C'était plutôt rare,* assure-t-il, *surtout avec le groupe de CAP peinture. Ils sont en dernière année, ont déjà leur bac pro et sont, pour certains, ici depuis cinq ans. Ce sont de vrais pros, capables de prendre beaucoup d'initiatives."*

Quelques minutes pour la teinte finale

Bilal n'a pas raté une session sur la Batmobile. Le jour de l'application de la teinte, il était là comme beaucoup d'autres, alors qu'il passait la théorie de son examen l'après-midi même : *"C'est important d'être ici. Dans ce métier, il y a une vraie satisfaction à voir le résultat final car une fois le film tendu, cela ne pardonne pas : le moindre défaut se remarque." "C'est vrai,* poursuit Valentin, qui doit corriger une coulure d'apprêt avant d'appliquer les deux couches de noir sur le capot, *si t'as bien bossé lors de la préparation, alors tout devient magique."*

Une légère inquiétude se lit sur le visage du professeur Mulot. Il n'y a pas de vernis à appliquer sur ce noir mat. Il va falloir deux couches à quelques minutes d'intervalle. Toutes les cabines et aires de préparation du Garac sont à température ambiante. Plus de 12 litres de noir ont été préparés dans le labo. Les élèves se relaient, pistolet en main, pour l'appliquer sur l'énorme Batmobile de près de 7 m de long et 2,4 m de large. Les deux couches sont pulvérisées, le film se tend, le noir se matifie. Le résultat semble à la hauteur des attentes de Patrice Mulot. Il esquisse un sourire, pousse un discret souffle de soulagement. *"On est toujours inquiet de voir apparaître quelques auréoles ou des défauts de planéité ou d'arête. Mais là, ça va je suis content."*

La Batmobile est en phase de remontage, son propriétaire a été prévenu. Quelques heures plus tard, il déboule dans l'atelier au volant d'une DeLorean. Quel cinéma ! ■

Merci à Bilal, Eva, Mallory, Valentin, Guillaume, Chloé et Lorenzo.

Après étuve, Franck Galiègue est invité à venir apprécier le résultat. Il fait son entrée au Garac en DeLorean.



Pas de temps à perdre car un programme digne de Miss Automobile attend la voiture de Batman.



LUDOVIC DA MOTA







Mallory, qui a déja travaillé la fibre sur de vieilles Alpine, apprécie ce genre de projet.



Pour tendre apprêt et teinte sur sa moitié de capot, Valentin doit aller vite car il va devoir passer le relais à Eva… avant que cela commence à sécher.

La Batmobile de Franck Galiègue a été élaborée sur une base de Chevrolet Impala. Elle mesure 6,5 m de long pour plus de 2,3 m de large.

L'univers de Tim Burton n'est pas étranger à Mallory dont le film préféré est *Edward aux mains d'argent*.



Franck Galiègue entouré de sa collection de voitures de cinéma. Ce jour-là, vingt d'entre elles partent pour une exposition.





VERS UN INCRO MARATHON

Alors que Verstappen mène le championnat avec seulement quelques points d'avance sur Hamilton, la F1 entame un éprouvant marathon avec cinq grands prix en six semaines ! De quoi mettre sous pression les mécaniques autant que les hommes. Pas étonnant que les esprits s'échauffent…

Par **Alain Pernot**

Ce n'était qu'une simple séance d'essais libres sans enjeu et pourtant… La deuxième séance d'essais du Grand Prix des États-Unis a donné lieu à une légère friction entre les deux leaders candidats à la couronne mondiale. Lorsque Lewis Hamilton a redoublé Max Verstappen qui venait de le dépasser, le pilote Red Bull n'a pas su garder son sang-froid : il a levé un index très explicite, accompagné d'un *"sale con"* lâché à la radio. Un mouvement d'humeur rare qui pourrait bien se multiplier dans les semaines à venir.

Jusque-là, le duel entre les deux hommes s'est déroulé dans un respect mutuel exemplaire. Certes, il y a bien eu quelques anicroches comme l'accrochage au Grand Prix de Grande-Bretagne ou bien celui survenu à Monza où la Red Bull avait escaladé la Mercedes. Mais, dans l'ensemble, la confrontation est restée clean, sans animosité ouverte. L'intensité du calendrier concocté par les promoteurs de la Formule 1 pourrait bien avoir raison de cette relative quiétude.

Avec cinq grands prix organisés en six semaines, les concurrents vont être soumis à une pression de tous les instants et les nerfs vont être mis à rude épreuve. Qui de Hamilton, qui en a vu d'autres, ou de Verstappen, programmé dès le plus jeune âge pour être imperméable à toute pression, sera le plus solide ? Une chose est sûre : ce marathon de fin de saison va amener chacun à puiser dans ses ressources les plus intimes. C'est en tout cas l'avis d'Emerson Fittipaldi, champion du monde de F1 1974 : *"Je ne sais pas comment les pilotes peuvent composer avec 22 grands prix. À mes yeux, c'est vraiment trop. Et dire que la F1 envisage un calendrier de 23 courses l'an prochain. C'est fou ! Et pas seulement pour les pilotes, mais aussi les mécaniciens et toutes les équipes."*

Si ce marathon s'annonce très éprouvant pour les hommes, il le sera à coup sûr aussi pour les mécaniques. Il faut en effet se rappeler que les écuries de Formule 1 on le droit d'utiliser un nombre limité d'organes pendant la saison : 3 moteurs, 3 systèmes hybrides, 2 batteries, 3 boîtes de vitesses. Or, il est quasiment impossible de disputer une saison aussi chargée avec si peu de pièces, surtout lorsqu'elles sont exploitées au maximum de leur performance, comme c'est le cas pour Mercedes et Red Bull. Le duel Hamilton-Verstappen risque fort d'être arbitré par les pénalités sanctionnant des changements supplémentaires d'éléments mécaniques.

À ce petit jeu, le mieux placé n'est pas forcément celui que l'on croit. On pourrait penser que Mercedes, dont les mécaniques ont fait la démonstration de leur valeur lors des sept dernières saisons, aborde ce marathon avec sérénité, mais il n'en est rien. Certes, jusque-là, Hamilton et Verstappen ont (chacun) recouru à



Lewis Hamilton est en difficulté face à Max Verstappen. Si le pilote Mercedes a pris le meilleur départ au GP des USA, il a dû s'incliner par la suite.

ANTONIN VINCENT / DPPI

YABLE FINAL

Verstappen vs Hamilton

Les indicateurs de performance des 17 premiers grands prix penchent en faveur de Max Verstappen, mais il n'a que 12 points d'avance. Tout reste donc possible pour Lewis Hamilton… En cas de succès, Verstappen serait le premier depuis 2014 à faire chuter l'empire Mercedes.



GARETH CATTERMOLE / RED BULL RACING

MAX VERSTAPPEN

- **287,50** points
- **8** victoires
- **9** pole positions
- **2 293** km en tête

LEWIS HAMILTON

- **275,50** points
- **5** victoires
- **3** pole positions
- **822** km en tête



MERCEDES AMG PETRONAS MOTORSPORT

un quatrième moteur, ce qui les a amenés à partir du fond de grille en Russie (Verstappen) et en Turquie (Hamilton). Mais les moteurs Mercedes semblent présenter une fiabilité moins bonne que les saisons précédentes. Valtteri Bottas, l'équipier d'Hamilton, a par exemple utilisé trois blocs différents lors des quatre derniers grands prix. La Williams de Gorge Russell, équipée du V6 allemand, a aussi fait l'objet de plusieurs changements. Vrais signes de faiblesse ou simple manière détournée pour Mercedes de tester en course des solutions en vue de la saison prochaine ?

Du côté adverse, Red Bull et Honda mettent tout en œuvre pour remporter le titre mondial, quitte à compliquer la préparation des saisons à venir (qui verront l'application d'un nouveau règlement technique). Honda, qui dispute sa dernière saison, espère bien terminer par un titre mondial une aventure commencée de manière très laborieuse avec McLaren en 2015. Une question d'honneur en quelque sorte… ■

Un programme de fin de saison très intense

NOVEMBRE 7	Grand Prix du Mexique (circuit de Mexico)	20 h
NOVEMBRE 14	Grand Prix du Brésil (Interlagos)	18 h
NOVEMBRE 21	Grand Prix du Qatar (Losail)	15 h
DÉCEMBRE 5	Grand Prix d'Arabie saoudite (Djeddah)	18 h 30
DÉCEMBRE 12	Grand Prix d'Abu Dhabi (Yas Marina)	14 h

En plus d'être très condensé, le planning de la fin de saison confrontera les concurrents à l'inconnue. Sur les cinq courses au programme, deux seront disputées sur des circuits encore jamais utilisés par la Formule 1, au Qatar et en Arabie Saoudite.

ANTONIN VINCENT / DPPI

C'était en ***En avril 1973*** *dans L'Auto-Journal…*





EN MESURES

L/l/h : 4,62/1,69/1,42 m

Poids : 1 260 kg

Puissance DIN : 130 ch à 5 800 tr/mn

1 000 m d.a. : 33,4 s

V. max. : 182,7 km/h

Consommation à 90 km/h : 9,1 l/100 km

Calandre frondeuse en "double haricot" et quatre phares ronds donnent à cette BMW une identité sportive et agressive, une signature qui perdure encore de nos jours…

LA BMW 520i *À L'ESSAI*

Au début des années 70, BMW, galvanisé par le succès de sa série "02", se sent pousser des ailes. Au point de lancer une inédite Série 5 beaucoup plus ambitieuse. Moderne sur la forme, elle l'est aussi sur le fond, en découvrant les bienfaits de l'injection à travers cette version 520i…

Par **Bernard Carat** (1973) / **Thomas Riaud** (2021)

Extraits…

■ "À Munich, la 520 est née fort discrètement, sans même profiter de l'ambiance des Jeux olympiques qui avaient lieu à ce moment précis."

■ "La 520 aurait mérité un meilleur traitement car elle marque un nouveau départ vers un rajeunissement de la gamme. Elle est en quelque sorte le chef de file d'une génération."

■ "Nous avons choisi d'essayer d'emblée la BMW 520 à injection qui semble la version la plus intéressante bien que la plus chère."

■ "De trop nombreux suppléments existent au catalogue, mais notre BMW ne disposait ni de la direction assistée, ni de la boîte 5 vitesses, ni du pont autobloquant."

■ "La 520 est une berline 4 portes de 4,62 m de longueur hors tout, dont le poids en ordre de marche atteint 1 260 kg, soit 230 kg de plus que la 2000 ti équipée du même moteur essayée très récemment."

■ "La construction de la carrosserie répond à de nouvelles normes de sécurité, ce qui alourdit sensiblement l'ensemble."

■ "Le freinage avec assistance et double circuit demeure à disques ordinaires à l'avant et à tambours à l'arrière, ce qui est assez surprenant, mais cela donne des résultats très satisfaisants."

■ "Le capot ouvre toujours dans le bon sens, contre le vent, avec un nouveau système de sécurité pour l'empêcher de reculer en cas de choc frontal."



Le tableau de bord de la Série 5 est un modèle d'ergonomie et de lisibilité, avec en prime une qualité de fabrication au-dessus de tout reproche.

"Alimenté par une injection mécanique Kugelfischer, on obtient la puissance réelle de 130 ch DIN à 5 800 tr/mn avec une compression de 9 à 1."

⬆ *Ses qualités*

SUSPENSIONS EN GROS PROGRÈS

"Sur mauvaise route, la nouvelle suspension absorbe très bien les inégalités et ne les transmet que fort peu dans le volant."

BONNE VITESSE DE POINTE

"À Montlhéry, par un beau temps calme, la 520i a atteint la vitesse exacte de 182,7 km/h, soit à peine moins que la 2000 ti. Le constructeur annonce 183 km/h."

CONSOMMATION PEU ÉLEVÉE

"L'injection semble avoir eu un effet bénéfique sur la consommation qui peut être considérée comme très modérée par rapport aux performances."

⬇ *Ses défauts*

POIDS MORT ÉLEVÉ

"Ce moteur de 2 litres à quatre cylindres possède des ressources insuffisantes pour faire face au poids trop élevé de ce nouveau modèle."

NERVOSITÉ MOYENNE

"En accélération, avec deux personnes à bord comme d'habitude, nous avons enregistré 17,8 s à 400 m et 33,4 s à 1 000 m. Là, le poids se fait sentir et on perd 1,4 s par rapport à la 2000 ti."

DIRECTION PEU PRÉCISE

"La monte pneumatique de série présente l'inconvénient d'accentuer l'imprécision de la direction à grande vitesse et aussi de n'offrir qu'une adhérence moyenne sous la pluie."







❶ Rapportée à son encombrement, cette Série 5 offre une habitabilité décevante, notamment aux places arrière. De plus, les sièges maintiennent mal dans les virages… ❷ Le coffre peut engloutir 481 dm³ de bagages. Dommage que le seuil soit si haut perché. ❸ Ce profil tendu et équilibré contribuera pour beaucoup au succès de cette berline, qui prendra ses galons de sportive à travers ses déclinaisons 525i, puis M5 !

❸



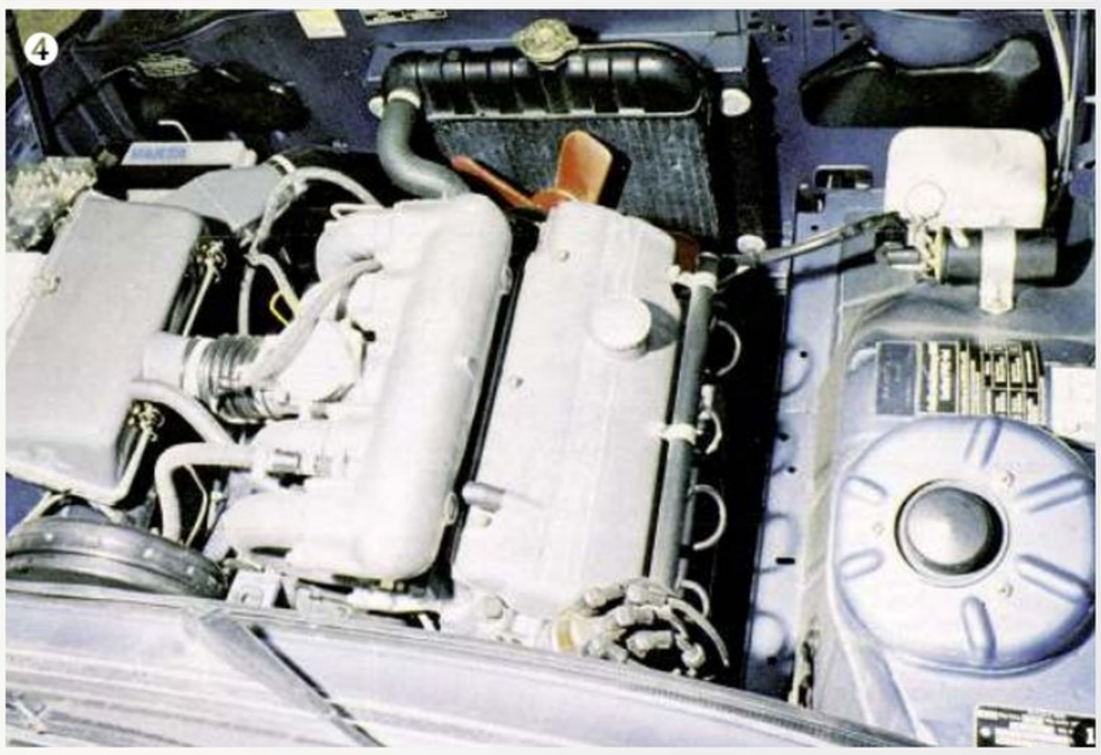
" En cas de surprise, les distances d'arrêt deviennent spectaculaires et, répétons-le, sans qu'une roue ait tendance à se bloquer. "







❶ Cette Série 5 phase 1, identifiable à ses petits feux, renseigne le quidam sur la cylindrée de son moteur à travers le sigle "520i". ❷ Voilà une belle tradition qui s'est perdue : la trousse à outils livrée de série! ❸ La roue de secours prend place sous le plancher de coffre. ❹ La Série 5 a débuté sagement sa carrière, avec des 4 cylindres, comme ce 2.0 à injection de 130 ch. Mais très vite, les fameux "6 en ligne" viendront en renfort!



Extraits…

■ "Dans tous les cas, la 520 garde quand même un bon équilibre, surtout dans les courbes, car en virage serré le poids de l'ensemble se fait sentir dans le volant."

■ "Sur la 520, les sièges sont restés durs mais la suspension est grandement améliorée par une simple augmentation de la flexibilité des ressorts et aussi grâce à un amortissement exemplaire."

■ "À la vitesse de pointe, le niveau sonore est peu élevé et il est parfaitement possible de converser avec son voisin sans élever la voix."

■ "Une mention toute particulière doit être décernée au dessin et à l'agencement de la planche de bord."

■ "La nuit, l'éclairage orange, réglable de surcroît, n'est jamais éblouissant et permet toujours une bonne lecture des instruments."

■ "Dans l'ensemble, la finition laisse une impression de sérieux indiscutable et la présentation est de bon goût parce que très sobre."

■ "Cette belle et bonne voiture, très bien finie, est aussi vendue à un tarif élevé avec, de surcroît, de nombreux suppléments, même les plus inattendus."

■ "Dans l'avenir, la 520 attend son six cylindres : elle deviendrait alors la 525 pour remplacer la 2500 sur le déclin. Ainsi coule la bière de Munich!"

Vu d'aujourd'hui



Par **Thomas Riaud**

Entrée tristement dans la légende grâce à Jacques Mesrine qui l'avait adoptée (en 528i), cette génération de Série 5 "E12" marquait un tournant décisif pour BMW, qui faisait une incursion remarquée – et remarquable – dans le monde des routières premium. Un positionnement que BMW ne cessera de bétonner, à travers des moteurs toujours plus brillants – notamment en 6 cylindres – et en osant monter le curseur un sérieux cran au-dessus, en lançant en 1977 sa Série 7. Une audace payante, BMW talonnant Mercedes sur tous les segments…

DACIA DUSTER

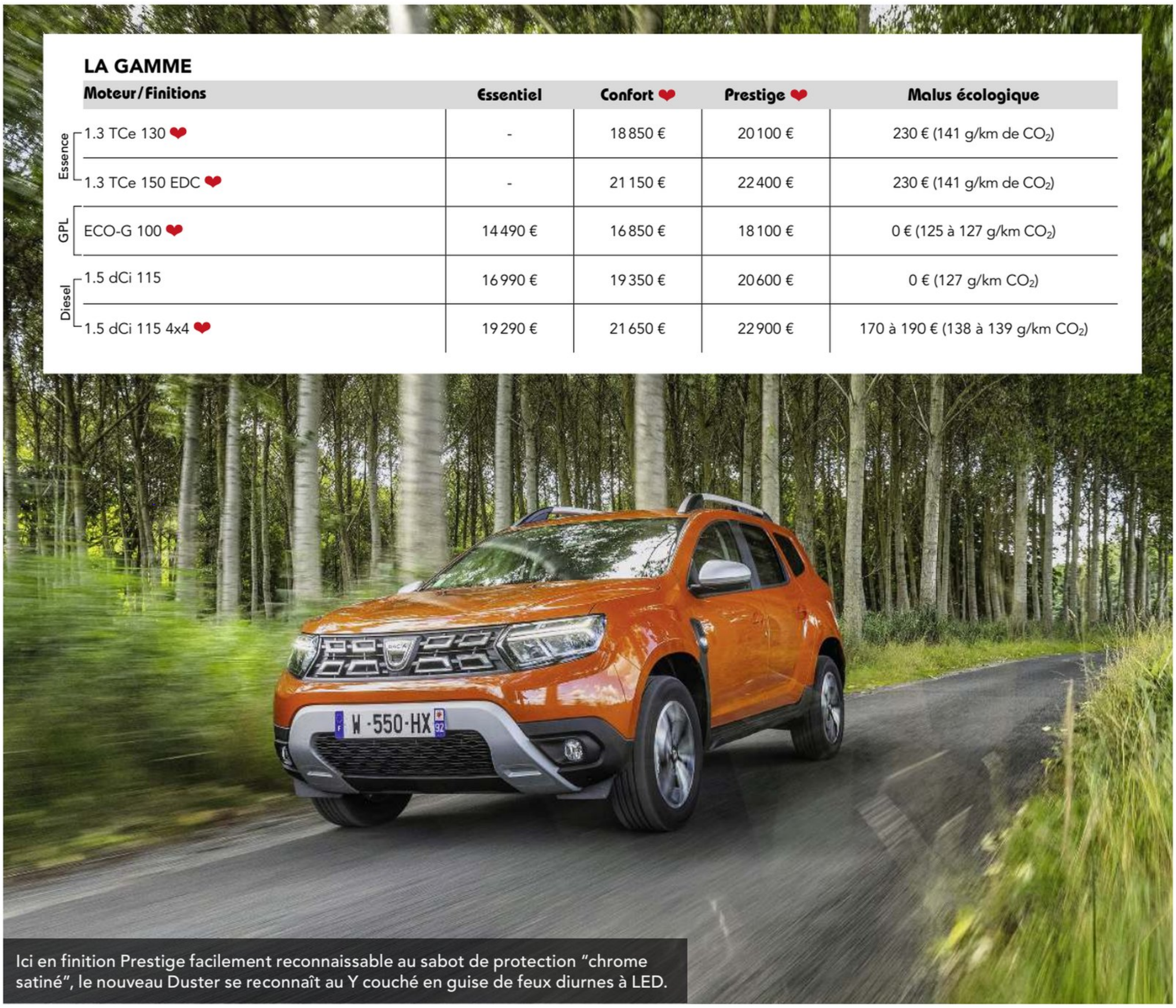
Un petit restylage pour le moins cher des SUV ? Il a eu lieu cet été, avec quelques discrètes retouches mais aussi une gamme modifiée. *L'Auto-Journal* vous éclaire sur la dernière évolution du Dacia Duster.

Par **Cyril Biotteau** Photos **Thomas Antoine/Ace Team**

La recette est toujours gagnante : un SUV à prix défiant toute concurrence, mais des prestations très honnêtes et un design qui n'évoque pas du tout le low cost. Le restylage de l'été 2021 a pris soin de ne pas changer la donne, peaufinant même les détails avec une nouvelle signature lumineuse en Y à l'avant comme à l'arrière. Voilà pour ce qui se voit le plus – les plus curieux noteront de nouvelles selleries et rangements. Mais la gamme a aussi été modifiée : l'entrée de gamme Access, qui représentait moins de 1 % des ventes, a disparu, et c'est dorénavant la finition Essentiel qui permet d'accéder au moins cher des Duster. Les motorisations évoluent également. En essence, le 1.6 SCe atmosphérique qui servait d'entrée de gamme laisse désormais place dans ce rôle au 3 cylindres de 100 ch livré d'office avec une bicarburation GPL. En revanche, le diesel ne bouge pas puisqu'il reste à 115 ch et se voit toujours proposé en 2 ou 4 roues motrices. Enfin, la boîte EDC à double embrayage, un temps disparue du catalogue, refait son apparition, mais seulement avec le TCe 150. Bref, vous le voyez, ça bouge. Alors, lequel choisissez-vous ?

LA GAMME

	Moteur/Finitions	Essentiel	Confort ❤	Prestige ❤	Malus écologique
Essence	1.3 TCe 130 ❤	-	18 850 €	20 100 €	230 € (141 g/km de CO_2)
Essence	1.3 TCe 150 EDC ❤	-	21 150 €	22 400 €	230 € (141 g/km de CO_2)
GPL	ECO-G 100 ❤	14 490 €	16 850 €	18 100 €	0 € (125 à 127 g/km CO_2)
Diesel	1.5 dCi 115	16 990 €	19 350 €	20 600 €	0 € (127 g/km CO_2)
Diesel	1.5 dCi 115 4x4 ❤	19 290 €	21 650 €	22 900 €	170 à 190 € (138 à 139 g/km CO_2)



Ici en finition Prestige facilement reconnaissable au sabot de protection "chrome satiné", le nouveau Duster se reconnaît au Y couché en guise de feux diurnes à LED.

❤ NOS COUPS DE CŒUR



Les plastiques sont toujours durs, mais l'écran central de 8 pouces donne un côté moderne et les molettes de clim chromées font presque chic!

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Hormis le TCe 150, tous les Duster sont proposés en boîte manuelle à 6 rapports, y compris la version GPL de 100 ch. À noter que sur celle-ci, la vitesse maximale est atteinte en 5e, trahissant les derniers rapports allongés pour tenter de favoriser la consommation.

DOUBLE EMBRAYAGE EDC6

Seule la motorisation TCe 150 y a droit, et elle l'impose. Ce moteur et cette boîte s'entendent bien, même s'il est à noter que cette dernière est plus douce que rapide.

4X4

Le Duster fait partie de ces SUV qui proposent une vraie transmission intégrale, même si c'est sur une seule motorisation (dCi 115). Pour compenser l'absence de réducteur, le premier rapport est très court, entraînant les suivants pour ne pas générer de "trou", à tel point que la 4e n'atteint pas 130 km/h.

L/l/h/empattement : 4,35/1,81/1,69/2,68 m		
MOTEUR ESSENCE	**1.3 TCE 130 ❤**	**1.3 TCE 150 EDC ❤**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 4500	150 à 5250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1600	250 à 1700
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	180	199 (1)
0 à 100 km/h (s)	10,6	10,2
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou Drive (s)	9,5/12,6/17,6	9,1
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	6,9	6,9

MOTEUR GPL	**ECO-G 100 ❤**
Puissance maxi SP95/GPL	90 ch à 4400 tr/mn/100 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi SP95/GPL	160 Nm à 2200 tr/mn/170 Nm à 2000 tr/mn
Performances	
Vitesse maxi SP95/GPL	160/162 km/h
0 à 100 km/h SP95/GPL	13,9/13 s
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e SP95/GPL	15,2/17,6/26,9 s/13/16,7/26 s
Budget	
Consommation moyenne SP95/GPL	7/9,8

MOTEUR DIESEL	**1.5 DCI 115 4X2**	**1.5 DCI 115 4X4 ❤**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 3750	115 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1750	260 à 1750
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	176	173
0 à 100 km/h (s)	10,9	12,4
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e (s)	10,8/13,4/17,2	impossible/12/16,4
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	5,3	6,2

(1) Données constructeur.

LES MOTEURS

ESSENCE

1.3 TCe 130 ❤

Ce 4 cylindres largement employé dans la galaxie du groupe Renault se révèle un très bon choix car agréable à l'utilisation, plutôt performant dans son genre et raisonnable en consommation. Il n'est malheureusement disponible qu'en boîte manuelle et 2 roues motrices, et il fait l'impasse sur la finition d'entrée de gamme Essentiel.

1.3 TCe 150 EDC ❤

Si vous voulez un Duster à boîte EDC, vous n'aurez pas le choix : c'est celui-ci et rien d'autre. L'agrément est toujours présent, mais les 20 ch n'apportent presque rien par rapport à la version 130 ch. Au moins ne consomme-t-il pas plus que son petit frère.

GPL

ECO-G 100 ❤

C'est désormais ce bloc 3 cylindres qui joue le rôle d'entrée de gamme, aussi bien en puissance qu'en prix. Forcément limité en performance et moins agréable que les 1.3 TCe, il compense en étant d'office équipé du GPL. La surconsommation engendrée est largement contrebalancée par le coût moindre du GPL : comptez 8,3 € les 100 km en GPL contre 11 € en essence. Un très bon plan financier à l'usage, en plus du prix canon ! Les deux réservoirs cumulés (SP95 et GPL) atteignent 100 l, pour une autonomie qui dépasse désormais 1 000 km.

DIESEL

1.5 dCi 115 ❤

Le sempiternel 1,5 l diesel du groupe a disparu en version 95 ch. La déclinaison 115 ch n'évolue ni en puissance ni en couple, même si nos mesures la révèlent un peu plus sobre qu'avant restylage, aussi bien en 2 qu'en 4 roues motrices, profitant d'un travail sur l'aérodynamisme. Toujours un brin bruyant, cela reste le meilleur choix financier si vous êtes un gros rouleur.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

2 airbags, allumage automatique des feux, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, condamnation centralisée avec télécommande, feux avant diurnes à LED, limiteur de vitesse, radio avec commandes au volant, vitres avant électriques, volant réglable en hauteur et en profondeur.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Essentiel	Confort ❤	Prestige ❤
Accès à bord et démarrage mains-libres	-	-	250 €
Aide au stationnement arrière	-	Série	Série
Avertisseur d'angles morts	-	-	Série
Caméra de recul	-	-	Série
Climatisation automatique	-	-	Série
Climatisation manuelle	900 €	Série	-
Écran central tactile 8 pouces avec Apple CarPlay et Android Auto	-	Série	Série
GPS France	-	400 €(1)	Série
GPS Europe	-	500 €(1)	100 €
Jantes alu 16 pouces	-	Série	-
Jantes alu 17 pouces	-	-	Série
Multiview Cameras(2)	-	-	300 €
Peinture métallisée	500 €	500 €	500 €
Projecteurs antibrouillard	150 €	Série	Série
Régulateur de vitesse	200 €	Série	Série
Rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants	-	Série	Série
Roue de secours(3)	200 €	200 €	200 €
Sabots de protection avant et arrière et rétroviseurs satinés	-	-	Série
Sièges avant chauffants	-	-	200 €
Siège conducteur réglable en hauteur avec réglage lombaire	-	200 €(4)	Série
Vitres arrière électriques	-	Série	Série

(1) Comprend la caméra de recul. (2) Voir "Les principales options". (3) Sauf GPL. (4) Comprend une prise USB sur console centrale et l'accoudoir central avant.


1


2


3


4


5


6

LES FINITIONS

ESSENTIEL

C'est désormais ce niveau qui constitue l'entrée de gamme, avec un prix d'accès beaucoup plus élevé qu'auparavant mais un équipement heureusement moins dépouillé. Ainsi, le Duster de base reçoit les vitres avant électriques, la banquette arrière fractionnable, la radio avec commandes au volant ou les barres de toit. Attention quand même : l'ancien Duster en finition Confort avait la climatisation manuelle de série, elle est à présent en option pour 900 €.

CONFORT (ESS. + 2360 €) ❤

Le niveau supérieur est disponible avec toutes les motorisations et apporte plusieurs équipements de confort ou de design, comme les jantes, qui deviennent en alliage (en tôle sur l'entrée de gamme), ou les poignées de portes extérieures, désormais couleur carrosserie et non plus noires. Plein de petits détails changent la vie : la vitre conducteur devient à impulsion, les sièges avant gagnent des aumônières, une prise 12 V fait son apparition, etc. Bref, un surcoût largement justifié.

PRESTIGE (CONF. + 1 250 €) ❤

Passé l'étonnement de voir le mot "prestige" accolé sur un modèle Dacia, c'est avec ce niveau haut de gamme que le Duster reçoit les sabots de protection avant et arrière et les rétroviseurs extérieurs en chrome satiné, qui habillent beaucoup la voiture. Cette finition donne également accès à des options bien agréables comme la carte d'accès à bord et le démarrage mains-libres. En revanche, la sellerie cuir, disponible en option avant le restylage, a disparu du catalogue.

❶ L'habitabilité aux places arrière n'est pas généreuse mais permet d'accueillir deux adultes. ❷ Le coffre varie de 418 dm³ dans le Duster 4x4 avec roue de secours à 517 dm³ dans le Duster 2 roues motrices non GPL avec kit de réparation. ❸ Pas de combiné numérique, mais des compteurs bien lisibles à l'ancienne. ❹ L'écran central a grandi : 8 pouces avec une nouvelle interface reprise de la Sandero. ❺ Les barres de toit sont de série dès l'entrée de gamme, mais elles passent du noir au chrome satiné sur la finition Prestige. ❻ La boîte EDC à double embrayage fait son retour dans la gamme Duster, mais uniquement avec la TCe 150.

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**



Avec 4,35 m de long, le Duster fait plutôt partie des SUV compacts et rend 4 cm au Seat Ateca. Mais il est seulement 5 cm plus long qu'un Peugeot 2008.



Le Duster utilise une vieille plate-forme et n'a aucune prétention dynamique, mais se montre plutôt confortable et parfaitement sain.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK NAVIGATION
(DE 400 À 500 €)

Certes, vous avez bien dès la finition Confort un écran central tactile de 8 pouces. Mais il est alors dépourvu de GPS. Si vous voulez la fonction, il faut débourser 400 € pour un GPS France uniquement, et 500 € pour une couverture européenne. Sur la finition Prestige, le GPS France est de série, mais il faut ajouter 100 € pour la fonction Europe. Vous avez dit "mesquin" ? Dans tous les cas, l'écran de 8 pouces est compatible avec Android Auto et Apple CarPlay. Donc pas besoin de piocher dans les options GPS, sauf si vous faites partie des rares qui n'ont pas de smartphone…

DÉCONSEILLÉE PAR L'AJ

PACK CONFORT+
(200 € SUR CONFORT)

Ce pack uniquement disponible sur la finition Confort y apporte le siège conducteur avec réglage lombaire, mais aussi un accoudoir central avant : de quoi améliorer sensiblement le confort du conducteur, notamment sur les longs trajets. En plus, deux prises USB font leur apparition à l'arrière : les occupants de la banquette apprécieront !

CONSEILLÉE PAR L'AJ

MULTIVIEW CAMERAS
(300 € SUR PRESTIGE)

À défaut d'un système 360° plus coûteux, Dacia propose sur la finition Prestige une option qui installe 4 caméras, une de chaque côté de la voiture, et permet de visualiser l'environnement côté par côté en appuyant chaque fois sur une touche de l'écran central. Moins pratique qu'un "vrai" système 360°, mais si cela peut rassurer les anxieux… Petit rappel quand même : sur la finition Prestige, la caméra de recul est de série.

DÉCONSEILLÉE PAR L'AJ

LES TEINTES

Teinte opaque de série



Blanc Glacier

Teintes métallisées (500 €)



Bleu Iron



Rouge Fusion



Orange Arizona



Gris Highland



Gris Comète



Noir Nacré

LES JANTES



Jante acier
16 pouces Fidji
(série sur Essentiel)



Jante alliage
16 pouces Oraga
(série sur Confort)



Jante alliage
17 pouces Tergan
(série sur Prestige)

NOTRE CHOIX

Dacia Duster ECO-G 100 Confort

(16 850 € hors options, malus 0 €)

Difficile de faire un choix, presque toutes les versions étant intéressantes selon les usages : de la version diesel 4x4 pour les crapahuteurs à la TCe 150 EDC pour un minimum d'agrément, chaque déclinaison demeure imbattable en rapport prix-prestations. Nous choisissons la petite motorisation avec GPL pour rester dans la logique du faible coût à l'achat comme à l'usage, associée à la finition Confort pour un équipement correct mais toujours pas trop cher.

AUDI Q7

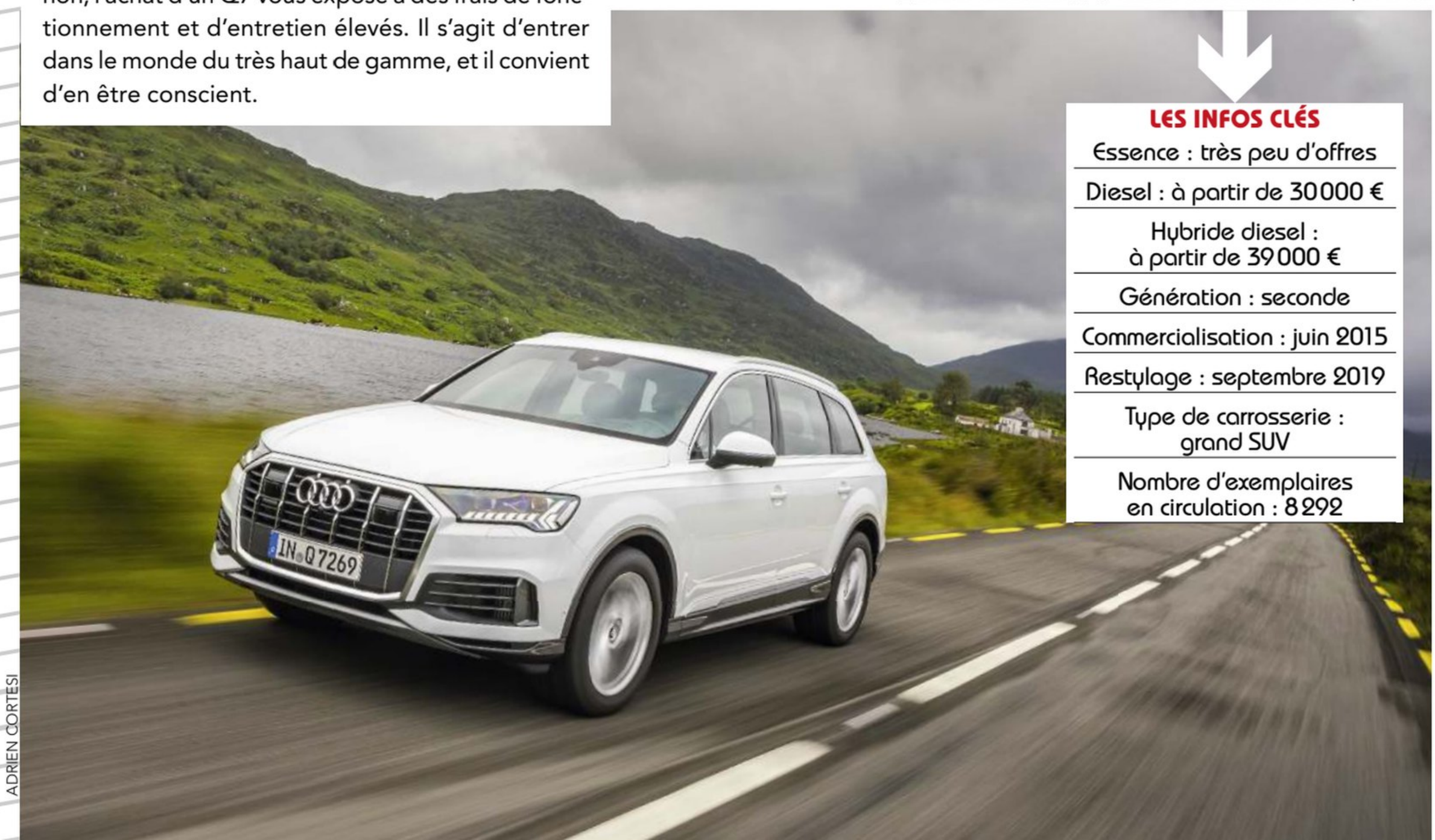
Ce grand SUV est un véritable succès pour Audi à travers le monde. Plus discret en France, il s'adresse aux familles nombreuses avec un gros budget, leur offrant grand luxe et habitabilité.

Par **Didier Laurent**

Le Q7 aura été la première – et la dernière – Audi hybride rechargeable diesel. Avec quelques traits de caractère handicapants : un coffre amputé de 240 l, pas de roues arrière directrices, 400 kg de plus sur la balance, et une unique version 5 places quand 70% des clients veulent un Q7 pour 7 passagers. Cela ne l'a pas empêché de se vendre, avant tout pour des raisons de fiscalité en entreprise. Le Q7 se distingue par ailleurs par des mensurations généreuses, des technologies de pointe, comme le compteur numérique présent à bord dès 2015 (mais généralisé ou presque aujourd'hui). Si d'autres éléments, comme le petit écran qui s'extrait de la planche de bord, apparaissent aujourd'hui comme totalement dépassés, la finition et le confort sont excellents. En 2019, le Q7 modifie tout ou presque, en s'attribuant la planche de bord du nouveau Q8 et en changeant d'aspect. C'est certainement le restylage le plus profond d'une Audi dans l'histoire récente de la marque. Quelle que soit la génération, restylée ou non, l'achat d'un Q7 vous expose à des frais de fonctionnement et d'entretien élevés. Il s'agit d'entrer dans le monde du très haut de gamme, et il convient d'en être conscient.

	AUDI Q7	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	3.0 TFSI / 55 TFSI	333 / 340	7,9 (1)	Si vous en croisez un, faites un vœu… Version quasi inexistante sur le marché français, mais qui ne démérite pas pour autant depuis le volant. Consommation conséquente à prendre en compte néanmoins.
Hybride rechargeable	55 TFSI e / 60 TFSI e	381 / 456	2,8 (1)	Le même moteur V6 turbo essence, mais avec une machine électrique en plus et des réglages adaptés. Les deux versions revendiquent 43 km d'autonomie en zéro émission.
Hybride rechargeable	3.0 V6 TDI 373 e-tron	373	9,9 (2)	Une livrée hybride rechargeable diesel moins logeable que les autres et uniquement en 5 places. Elle permet néanmoins de faire quelques kilomètres (une trentaine) en tout-électrique. Elle se trouve assez facilement en occasion.
Diesel	3.0 V6 TDI 218 / 45 TDI	218 / 231	9,7	Petite puissance affichée pour cette version d'entrée de gamme diesel, mais qui n'est pas déplaisante au volant, à défaut d'être frugale en carburant. Si vous tractez souvent, ce n'est toutefois pas le bon cheval.
Diesel	**3.0 V6 TDI 272/50 TDI**	**272/286**	**9,2**	**Soyons sérieux, et choisissons ce voluptueux diesel, bien plein et économique à la pompe. Évidemment, il est plutôt destiné aux gros rouleurs. Mais c'est le meilleur choix en diesel, et une version très rationnelle au cœur d'une gamme plutôt large pour le segment.**

(1) Donnée constructeur. (2) 9,9 l batterie vide. Autonomie électrique : 33 km.



ADRIEN CORTESI

LES INFOS CLÉS

- Essence : très peu d'offres
- Diesel : à partir de 30 000 €
- Hybride diesel : à partir de 39 000 €
- Génération : seconde
- Commercialisation : juin 2015
- Restylage : septembre 2019
- Type de carrosserie : grand SUV
- Nombre d'exemplaires en circulation : 8 292

NOTRE CHOIX

Q7 3.0 V6 TDI 272 ch Avus Extended Quattro

de 2018

1er prix prospecté : **53 000 €**

80 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur / Transmission

Puissance maxi	272 ch à 3 250 tr/mn
Couple maxi	600 Nm à 1 500 tr/mn
Type	V6 turbo diesel
Cylindrée	2 967 cm³ / 17 CV
Transmission	aux quatre roues
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	12,5 m
Pneumatiques	255/55 R 19

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	5,05 / 1,97 / 1,74 / 2,99 m
Poids / tractable freiné	2 346 / 2 800 kg

LA CONDUITE

Performances / Freinages

1 000 m d.a. / 0 à 100 km/h	28,4 s / 7,2 s
90 à 130 km/h (en Drive)	6,4 s
Vitesse maxi	234 km/h (1)
Freinage depuis 90 / 130 km/h	30 / 64 m

(1) Donnée constructeur.

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR (2)	23 à 34 / 13 à 24 cm
Largeur aux coudes AV / AR	158 / 156 cm
Volume coffre 5 pl. / 7 pl.	508 à 620 (2) / 225 dm³

(2) En 5/7 places, banquette coulissante.

LE BUDGET

Assurance (3) : 1 518 €	Carte grise (4) : 570,10 €

Consommations

Moyenne	9,2 l/100 km
Ville / route / autoroute	9,7 / 8,9 / 8,9 l/100 km
Autonomie / réservoir	815 km / 85 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV (5)	2715 €	Distribution	chaîne
Amortisseurs AR (5)	1782 €	Embrayage	BVA
Disques AV (5)	818 €	FAP	3 471 €
Disques AR (5)	492 €	Pneus (5)	443 €
Plaquettes AV (6)	272 €	Feu AV (7)	1 269 €
Plaquettes AR (6)	165 €	Feu AR (7)	630 €
Filtre à air	69 €	Bouclier AV	762 €
Filtre à huile	25 €	Bouclier AR	579 €

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

(3) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail-promenade.
(4) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval.
(5) La paire (suspensions pneumatiques). (6) Le jeu. (7) Xénon et LED.

LE BILAN FIABILITÉ

La vie n'est pas un long fleuve tranquille pour le Q7, mais les problèmes sont semble-t-il bien pris en charge lorsqu'ils surviennent. La partie électronique connaît aussi ses défauts, sans forcément beaucoup de récurrence. Le taux de satisfaction est relativement bon.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEUR DIESEL

– De nombreux cas de fuite de liquide de refroidissement pouvant conduire à de graves avaries moteur. Le problème est connu et généralement bien pris en charge.
– Consommation importante d'AdBlue, ou affichage intempestif du message d'alerte de manque de liquide. Parfois, c'est l'ensemble du dispositif qui doit être remplacé.
– Chaîne de distribution bruyante. Des cas de casse liés à un problème de tendeur de chaîne ont été relevés. En principe, les concessionnaires sont proactifs et règlent le problème avant qu'il ne survienne.

AUTRES DÉFAILLANCES

CAMÉRAS

– Caméra de recul : divers dysfonctionnements, qui peuvent être passagers ou permanents. Il convient de changer le boîtier de gestion électronique de la caméra ou la caméra elle-même.
– Caméra vision de nuit : l'écran se fige. Le défaut disparaît généralement avec une coupure de la voiture mais peut générer un besoin de reprogrammation.

COFFRE

Refus d'ouverture, serrure électrique qui continue de tourner même une fois le hayon fermé, fonction mains libres inopérante lorsqu'on passe le pied sous le bouclier. Dans la majeure partie des cas, il s'agit d'un défaut de programmation.

PNEUMATIQUES

Usure parfois irrégulière mais surtout assez rapide des pneus de première monte (20 000 km), notamment sur les versions les mieux motorisées. En remplacement, le phénomène disparaît.

PLAQUETTES DE FREIN

Même principe que pour les pneumatiques, avec des plaquettes avant à remplacer généralement entre 30 000 et 35 000 km. Le jeu suivant pourra faire près du double.

VITRES AVANT

Elles remontent lentement ou se coincent. Parfois, elles se bloquent à mi-ouverture. Une intervention est nécessaire en concession (mise à jour du calculateur).

LES RAPPELS

MAJEURS

SUSPENSION (FÉVRIER 2019)

Une faiblesse a été identifiée au niveau des coupelles d'amortisseur, qui pourraient se rompre par fatigue. Elles doivent être remplacées sur les voitures fabriquées entre novembre et décembre 2018. Cette opération concerne également les Audi A8 et Q8, qui reçoivent les mêmes éléments de suspension.

DIRECTION (MARS 2020)

Un possible problème est apparu au niveau du raccord entre le boîtier et la colonne de direction. Audi a demandé aux concessionnaires de contrôler les pièces incriminées, et éventuellement de les remplacer sur les voitures construites entre juillet 2015 et juin 2019.

AIRBAGS

Plusieurs opérations de rappel sur ce sujet :
– février 2017 : sur les voitures fabriquées entre juillet 2016 et juin 2018, les airbags frontaux risquaient de ne pas se déployer en cas de choc ;
– février 2020 : remplacement des airbags rideaux sur les voitures sorties d'usine entre juillet 2018 et juin 2020 ;
– mars 2020 : sur les voitures construites entre mai et septembre 2019, une conduite de gaz permettant le déploiement de l'airbag peut être défaillante.

MINEURS

MOTEURS DIESEL (MARS 2019)

Sur les blocs TDI des voitures construites entre 2015 et 2018, la rampe commune du système d'injection peut présenter une fuite. Un risque d'incendie a été identifié. Le problème est corrigé par le remplacement de la rampe.

APPUIE-TÊTE (AVRIL 2020)

Les concessionnaires doivent inspecter le bon verrouillage de la position des appuie-tête, des cas de défection ayant été recensés. Cette opération de rappel concerne les Q7 sortis de chaîne entre juillet et septembre 2019.

l'auto-journal Évasion & 4x4

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

DES SUV POUR TOUS LES GOÛTS



NOUVEAUTÉS

L'Auto-Journal Evasion vous dévoile toutes les **nouveautés.**

ESSAIS

Retrouvez **tous nos essais.**

GUIDE D'ACHAT

Toutes les informations pour **bien choisir votre nouveau modèle.**

5,95

EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous pour une info en continu.

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	58 400
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	33 220
SQ2	19	M	8 671	55 140
30 TDI	6		0	30 720
35 TDI Design S tronic	8		0	37 660
Surcoût Design : "base" + 2 400 €				
Surcoût S line : Design + 3 600 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 200 €				
Surcoût S line Plus : Design Luxe + 1 500 €				
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
40 TFSI Mild Hybrid S line Quattro	10	M	1 504	43 690
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" + 3 030 €				
Surcoût S line : Design + 4 770 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 780 €				
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	35 830
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	M	3 552	46 460
RS	29	M	28 107	72 420
45 TFSI e	8	B	1 000	46 860
35 TDI	8	M	50	38 800
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M	2 205	48 760
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
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 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	2 000	48 700
45 Executive Quattro	5	B	2 000	59 700
50 S line Quattro	5		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
45 Executive Quattro	5	B	2 000	61 700
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	77 020
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	49 720
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	75	52 690
S5 TDI	23	M	6 039	82 350
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €				
Surcoût Avus : S line + 1 000 €				
A5 SPORTBACK				
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	M	210	44 070
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	280	51 230
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	52 690
S5 TDI	23	M	6 724	82 650
Surcoût Design : "base" + 3 400 €				
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €				
Surcoût Avus : S line + 1 000 €				
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 €				
Q5				
50 TFSI e Design	16		0	63 700
55 TFSI e S line	16		0	71 830
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	M	400	50 650
40 TDI Mild Hybrid Design	11	M	2 544	56 490
SQ5 TDI	22	M	27 166	81 730
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût S line : Design + 4 900 €				
Surcoût Avus : S line + 3 900 €				
Q5 SPORTBACK				
50 TFSI e Design	16		0	66 400
55 TFSI e S line	16		0	74 530
35 TDI Design	9	M	540	56 750
40 TDI Design	11	M	2 544	59 690
SQ5 TDI	22	M	27 166	84 730
Surcoût S line : Design + 4 400 €				
Surcoût Avus : S line + 4 400 €				
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	87 160
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" + 6 250 €				
Surcoût Avus : S line + 3 850 €				
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 V8	NC	M	30 000	202 440
Flying Spur W12	59	M	30 000	223 800
Continental GT V8	NC	M	30 000	213 960
Continental GT V8 Mulliner	NC	M	30 000	262 800
Continental GT W12 Speed	NC	M	30 000	270 120
Continental GTC V8	NC	M	30 000	235 320
Continental GTC V8 Mulliner	NC	M	30 000	284 160
Continental GTC W12 Speed	NC	M	30 000	297 120
Bentayga V8	NC	M	30 000	199 462
Bentayga V8 S	NC	M	30 000	228 403
Bentayga Hybrid	NC		NC	199 462

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 €				

* 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.

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 €				
NOUVELLE SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
218i	NC		NC	34 200
220i	NC		NC	36 600
218d	NC		NC	36 400
Surcoût Luxury : "base" + 2 100 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 2 050 €				
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 Bugati
91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle
www.honda-montlhery.com

TYPE	CV		B/M*	PRIX
AMI				
AMI	NC	B	900	6 990
Surcoût Orange/Khaki/Grey/Blue : AMI + 400 €				
Surcoût Pop : Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €				
Surcoût Vibe : Pop + 460 €				
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 You! : Live - 1 110 €				
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	19 050
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	150	23 950
1.5 BlueHDi 110 ch Feel Pack	6		0	23 000
1.5 BlueHDi 120 Shine Auto.	6		0	27 150
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	21 100
1.2 PureTech 130 ch Feel	7		0	25 100
1.2 PureTech 155 ch Shine Auto.	8	M	230	30 950
1.5 BlueHDi 110 ch Live	6		0	23 400
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack Auto.	7		0	30 400
ë-C4 136 ch Feel	4	B	6 000	35 800
Surcoût Feel : Live + 2 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 500 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 100 €				
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
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 €				
NOUVELLE C5 X				
1.2 PureTech 130 Feel Auto.	NC	M	230	32 900
1.6 PureTech 180 ch Shine Auto.	NC	M	740	40 500
Hybrid 225 ch Feel Pack	NC	B	1 000	44 950
Surcoût Feel Pack : Feel + 2 500 €				
Surcoût Shine : Feel Pack +2 600 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 000 €				
BERLINGO TAILLE M				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	310	22 750
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	898	28 000
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M	100	23 700
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack	7	M	170	28 150
ë 136 ch Live	4	B	6 000	35 300
Surcoût Feel : Live + 1 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 350 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 350 €				
BERLINGO TAILLE XL				
Surcoût : Taille M + 1 000 €				

CUPRA

TYPE	CV		B/M*	PRIX
NOUVELLE LEON				
2.0 TSI 245 ch V DSG	14	M	1 901	38 700
2.0 TSI 300 ch VZ DSG	19	M	3 552	41 320
e-Hybrid 204 ch V	8	B	1 000	40 160
e-Hybrid 245 ch VZ	8	B	1 000	41 910
NOUVELLE LEON SPORTSTOURER				
2.0 TSI 310 ch DSG 4Drive	19	M	7 851	45 570
Surcoût : berline + 1 470 €				

BORN (NOUVELLE)				
V	NC	B	6 000	40 250
ATECA				
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M	15 506	44 500
FORMENTOR				
1.5 TSI 150 ch V	8	M	240	34 200
2.0 TSI 190 ch V DSG 4Drive	10	M	3 331	40 400
2.0 TSI 245 ch VZ DSG	14	M	3 784	42 600
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M	10 980	46 900
VZ5	27	M	30 000	59 990
e-Hybrid 204 ch V	8	B	1 000	42 700
e-Hybrid 245 ch VZ	8	B	1 000	46 900
2.0 TDI 150 ch V	8		0	37 500

DACIA

TYPE	CV		B/M*	PRIX
NOUVELLE SPRING				
Confort	2	B	4 587	17 090
Surcoût Confort Plus : Confort + 1 600 €				
SANDERO				
1.0 SCe 65 ch Essentiel	4		0	9 990
0.9 TCe 90 ch Confort	5		0	13 190
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	11 690
Surcoût Confort : Essentiel + 1 700 €				
SANDERO STEPWAY				
0.9 TCe 90 ch Essentiel	5		0	13 390
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	13 390
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €				
LODGY				
1.3 TCe 100 ch Esentiel	6	M	150	15 200
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	150	16 000
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5		0	16 850
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	5		0	17 650
LODGY STEPWAY				
1.3 TCe 130 ch	7	M	280	17 100
1.5 Blue dCi 115 ch	6		0	18 750
Surcoût 15 ans : "base" + 200 €				
NOUVEAU DUSTER				
1.3 TCe 130 ch Confort	7		230	18 850
1.3 TCe 150 ch Confort EDC	8		230	21 150
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	14 490
1.5 dCi 115 ch Essentiel	6		0	16 990
Surcoût Confort : Essentiel + 2 360 €				
Surcoût Prestige : Confort + 1 250 €				
Surcoût Up & Go : Prestige + 300 €				

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 €				
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 Bastille Auto.	7	M	260	37 300
1.6 PureTech 180 ch Bastille + Auto.	10	M	740	41 900
E-Tense 225 Bastille +	10		0	50 800
E-Tense 300 Bastille + 4x4	11		0	56 300
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille Auto.	7	M	75	38 300
Surcoût Bastille + : Bastile + 2 100 €				
Surcoût Performance Line : Bastille + + 700 €				
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 700 €				
Surcoût Ligne Noire : Performance Line + + 700 €				
Surcoût Rivoli : Ligne Noire + 800 €				
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 €				

* 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.

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

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	24 900
Surcoût Action Plus : Action + 1 500 €				
Surcoût Icône : Action Plus + 3 800 €				
Surcoût Icone Plus : Icone + 2 000 €				
Surcoût La Prima : Icone Plus + 3 000 €				
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	23 290
Surcoût Hey Google : Sport + 0 €				
PANDA				
1.0 BSG 70 ch	4		0	11 990
Surcoût City Life : "base" + 1 500 €				
Surcoût Sport : City Life + 1 300 €				
PANDA CITY CROSS				
1.0 70 ch BSG	4		0	14 990
0.9 TwinAir 85 ch 4x4	5	M	1 901	20 190
Surcoût Plus : "base" + 1 100 €				
PANDA 4X4				
0.9 TwinAir 85 ch	5	M	1 074	17 590
500X				
1.0 T3 120 ch Cult	6	M	230	22 590
1.3 T4 150 ch Cross DCT	8	M	330	27 590
1.6 MultiJet 130 ch Cross	7	M	50	29 090
Surcoût Cross : Cult + 2 000 €				
Surcoût Hey Google : Cross + 1 000 €				
Surcoût Connect Edition : Cross + 2 400 €				
Surcoût Sport : Cross + 3 000 €				
Surcoût Club : Sport + 2 000 €				
Surcoût Yacht Club Capri : 4 980 €				
TIPO BERLINE				
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5		0	16 490
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	18 990
1.6 MultiJet 130 ch Life	7		0	22 990
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	19 490
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	21 990
1.6 MultiJet 130 ch	7		0	23 990
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				
2.5 Duratec FHEV 190 ch Titanium	6		0	37 000
2.5 Duratec PHEV 225 ch Titanium	13	B	1 000	40 000
2.5 Duratec 190 ch Hyb. FlexiFuel Titanium PwrSh.	NC		NC	37 300
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	7		0	32 300
2.0 EcoBlue 150 ch Hybrid Titanium	8		0	35 300
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	8		0	47 550
2.0 EcoBlue 150 ch ST-Line Auto.	8		260	43 550
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M	2 918	45 550
Surcoût Vignale : ST-Line + 6 700 €				
GALAXY				
2.5 Duratec 190 ch Hybrid Titanium Bus.	8	M	75	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
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	35 890
153 ch Advance 16"	4	B	6 000	38 890
Surcoût Advance 17" : Advance 16" + 0 €				
JAZZ				
1.5 i-MMD Elegance	5		0	22 510
Surcoût Executive : Elegance + 1 700 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 1 500 €				
Surcoût Style : Exclusive + 1 500 €				
JAZZ CROSSTAR				
1.5 i-MMD Exclusive	5		0	27 670
Surcoût Exclusive Bi-Ton : Exclusive + 950 €				
Surcoût U.R.B.A.N : Exclusive Bi-Ton + 50 €				
NOUVEAU HR-V				
1.5 i-MMD Executive	6		0	31 520
Surcoût Advance : Executive + 2 500 €				
Surcoût Advance Style : Advance + 2 500 €				
CIVIC (5 PORTES)				
1.0 i-VTEC Elegance	6	M	75	25 500
1.5 i-VTEC Sport Plus	10	M	190	32 160
Surcoût Executive : Elegance + 2 200 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 3 650 €				
Surcoût Exclusive Sport Line : Exclusive + 1 200 €				
CR-V				
2.0 i-MMD Comfort	8	M	650	36 240
Surcoût Elegance : Comfort + 3 900 €				
Surcoût Executive : Elegance + 2 970 €				
Surcoût Executive Toit Panoramique : Executive + 1 300 €				
Surcoût Exclusive : Executive Toit Panoramique + 2 350 €				
NSX				
3.5	41	M	30 000	201 500

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 N Line Creative : Intuitive + 2 350 €				
Surcoût N Line Executive : N Line Creative + 3 050 €				
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 UNLIMITED

4xe Sahara	16		0	68 200

Surcoût Overland : Sahara + 3 250 €
Surcoût Rubicon : Sahara + 1 500 €

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	15 290
1.0 T-GDi 100 ch Active	5		0	18 390
1.0 T-GDi 100 ch mHEV GT Line	5		0	20 790
1.0 T-GDi 120 ch mHEV GT Line	6		0	21 490

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	35 690
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 Air Active	4	B	3 000	47 990
325 ch Air Active	6	B	3 000	51 990
GT	NC		0	66 990

Surcoût Air Design : Air Active + 3 800 €
Surcoût GT-line : Air Design + 4 000 €

NOUVEAU SORENTO

Hybride Motion	10	M	310	41 990
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	63 390

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Huracán EVO RWD	59	M	30 000	191 873
Huracán EVO	59	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	68	M	30 000	338 534
Aventador SVJ	68	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	212 416

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 Premium Edition : "base" + 3 000 €
Surcoût Luxe Plus : Premium Edition + 4 000 €
Surcoût F-Sport : Luxe Plus + 2 000 €
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 Pack	10		210	48 990
450h+ Luxe 4WD	10		0	61 490

Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €
Surcoût Executive : Luxe + 8 500 € à +11 000 €
Surcoût F Sport Executive : Executive + 2 000 €

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
Trofeo	NC	M	30 000	136 750
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	158 100
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 €

MC20 (NOUVELLE)

630 ch	NC	M	30 000	221 000

MAZDA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
2				
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Élégance	4		0	18 750
1.5 SkyActiv-G 90 ch Sélection Auto.	NC		NC	23 500
1.5 SkyActiv-G 115 ch Exclusive Edition	NC		NC	24 400

Surcoût Homura : Élégance + 1 800 €
Surcoût Sélection : Elégance + 2 750 €
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	29 400
180 Style Line	7	M	50	30 400
200 Style Line 7G-DCT	8	M	100	34 650
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	13	M	1 172	45 250
35 AMG 4Matic 7G-DCT	20	M	6 724	52 050
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	31	M	14 273	70 000
250 e Style Line	NC	B	1 000	41 600
180 d Style Line	6		0	31 700
200 d Style Line 8G-DCT	8		0	35 950
220 d Progressive Line 8G-DCT	11		0	43 350

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	8	B	1 000	46 800
180 d Style Line Edition	6		0	34 350
200 d Style Line Edition Auto.	8		0	35 150
220 d Progressive Line Edition Auto.	11		0	43 250

Surcoût Progressive Line Edition : Style Line Edition + 2 100 €
Surcoût AMG Line Edition : Progressive Line Edition + 2 100 €

CLA COUPÉ

180 Progressive Line	8		0	36 550
200 Progressive Line Auto.	9	M	75	40 800
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	M	898	48 800
35 AMG Matic 7G-DCT	20	M	4 818	55 800
45 S AMG 4Matic+ 8G-DCT	31	M	11 488	72 600
250 e Progressive Line	8	B	1 000	47 550

* 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.

180 d Progressive Line	6		0	37 850
200 d Progressive Line Auto.	8		0	42 100
220 d Progressive Line Auto.	11		0	46 900
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 950 €				
CLA SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Coupé + 750 €				
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	73 850
250 e Progressive Line	8	B	1 000	50 100
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	10	M	1 172	51 600
43 AMG 4Matic	29	M	30 000	77 300
63 AMG S	42	M	30 000	113 100
220 d	10		0	55 100
300 d 4Matic	14	M	360	61 100
CLASSE C CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 350 €				
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	76 950
400 d Avantgarde Line	22	M	9 103	79 550
350 de Avantgarde Line	NC		0	83 200
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 300 €				
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	39	M	30 000	129 000
63 AMG 4Matic+	55	M	30 000	166 850
600 Maybach	NC	M	30 000	181 800
400 d Executive	22	M	21 966	103 100
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €				
AMG GT COUPÉ 4 P.				
43 4Matic+	26	M	30 000	119 150
53 4Matic+	33	M	30 000	136 300
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	17 190
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 800 €				
Surcoût Enigma : Acenta + 1 750 €				
Surcoût Made in France : Acenta + 1 200 €				
Surcoût N-Sport : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Tekna : N-Sport + 0 €				
JUKE				
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6		0	21 090
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Enigma : N-Connecta + 3 200 €				
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	29 590
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M	240	35 190
Surcoût Acenta : Visia + 2 500 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €				
Surcoût Première Edition : N-Connecta + 2 750 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 300 €				
Surcoût Tekna+ : Tekna +3 000 €				
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	15 700
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	18 550
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7		0	23 650
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	20 950
e Edition	1	B	6 000	31 800
Surcoût Edition : "base" + 1 700 €				
Surcoût GS Line : Edition + 1 600 €				
Surcoût Elegance : GS Line + 0 €				
Surcoût Ultimate : Elegance + 2 900 €				
NOUVEAU CROSSLAND				
1.2 83 ch Edition	5	M	75	20 700
1.2 Turbo 110 ch Edition	6		0	21 950
1.2 Turbo 130 ch Ultimate	7		0	27 450
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		0	24 600
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6		0	26 750
Surcoût Elegance : Edition + 950 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 1 900 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 1 800 €				
MOKKA				
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	21 850
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7		0	24 850
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		0	25 950
e 136 ch Edition	4	B	6 000	36 650
Surcoût Elegance : Edition + 1 650 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 850 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 3 450 €				
ASTRA				
1.2 Turbo 110 ch Edition	6		0	23 900
1.2 Turbo 145 ch Ultimate	8		0	31 700
1.4 Turbo 145 ch Ultimate Auto.	8		0	33 400
1.5 Diesel 105 ch Edition	5		0	26 250
1.5 Diesel 122 ch Edition	6		0	27 050
Surcoût Design & Tech : Edition - 750 €				
Surcoût Ultimate : Edition + 6 200 €				
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 200 ch GS Line	11	M	2 544	43 900
1.5 Diesel 122 ch Elelgance	6		0	33 050
2.0 Diesel 174 ch GS Line Auto.	9		0	43 000
Surcoût GS Line : Elegance + 8 750 €				
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 Active Pack	5		0	20 100
1.2 PureTech 130 ch Allure Pack Auto.	7		0	25 600
1.5 BlueHDi 100 ch Like	5		0	18 900
e Active	4	B	6 000	32 700
Surcoût Active : Like + 1 700 €				
Surcoût Active Pack : Active + 1 000 €				
Surcoût Style : Active Pack + 50 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 900 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 1 000 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 700 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 800 €				
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 Active Pack : Active + 900 €				
Surcoût Style : Active Pack + 800 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 1 000 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 900 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 700 €				
Surcoût GT : Allure Pack+ 1 900 €				
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 Pack	7	M	210	31 950
HYbrid 225 ch Allure	10	B	1 000	45 500
HYbrid4 300 ch Allure Pack	11		0	51 400
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7		0	34 350
Surcoût Style : Active Pack + 700 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 2 400 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 400 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 750 €				

Surcoût GT : Allure Pack + 1 900 €				
Surcoût GT Pack : GT + 2 000 €				
5008				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M	260	33 750
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	1 504	43 300
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	M	50	36 150
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Pack Auto.	9	M	818	43 900
Surcoût Style : Active Pack + 700 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 2 500 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 600 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 650 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 800 €				
Surcoût GT Pack : GT + 2 000 €				
508				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack Auto.	7		0	35 950
HYbrid 225 ch Active Pack	10	B	1 000	44 450
Peugeot Sport Engineered	11		0	67 100
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	6		0	37 950
Surcoût Allure Pack : Active Pack + 3 200 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 500 €				
Surcoût GT Pack : GT + 4 300 €				
508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				
RIFTER				
1.2 PureTech 110 ch Active Pack	7	M	400	23 850
1.2 PureTech 130 Allure Pack Auto.	7	M	1 074	29 350
1.5 BlueHDi 100 ch Active Pack	5	M	125	24 800
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack	7	M	170	29 500
e 136 ch Active Pack	4	B	6 000	36 400
Surcoût Style : Active Pack + 1 250 €				
Surcoût Allure Pack : Active Pack + 3 100 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 350 €				

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	M	30 000	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	M	30 000	166 342
911 CABRIOLET (TYPE 992)				
Carrera	27	M	30 000	124 592
Carrera S	34	M	30 000	140 192
GTS	37	M	30 000	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	M	30 000	64 633
S	NC	M	30 000	73 597
GTS	NC	M	30 000	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	13 450
E-Tech Life	2	B	5 819	21 550
Surcoût Zen : Life + 1 550 € à + 2 800 €				
Surcoût Limited : Life + 1 050 €				
Surcoût Intens : Zen + 1 200 €				
Surcoût Vibes : Zen + 900 € / Intens + 1 000 €				
ZOE				
R110 Life	4	B	6 000	32 500
R135 Intens	4	B	6 000	36 700
Surcoût Intens : Life + 3 600 €				
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 €				
CAPTUR				
1.0 TCe 90 ch Zen	5		0	21 950
1.3 TCe 140 ch Zen	7		0	23 800
E-Tech 145 ch Zen	5		0	27 600
E-Tech plug-in 160 ch Zen	5	B	1 000	32 250
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 000 €				
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 600 €				
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	42 900
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 + 1 600 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 000 €				
Surcoût R.S. Trophy : R.S. + 5 000 €				
MÉGANE ESTATE				
Surcoût : berline + 1 000 €				
SCÉNIC				
1.3 TCe 115 ch Zen	6	M	260	29 300
1.3 TCe 140 ch Limited	7	M	260	32 500
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	400	37 000
Surcoût Intens : Limited + 1 500 €				
Surcoût Black Edition : Intens + 2 400 €				
GRAND SCÉNIC				
Surcoût : Scénic + 600 €				
KADJAR				
1.3 TCe 140 ch Zen	8	M	260	29 800
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	9	M	240	36 500
1.5 Blue dCi 115 ch Team Rugby	6		0	20 990
Surcoût Limited : Zen + 1 700 €				
Surcoût Intens : Zen + 3 700 €				
Surcoût Black Edition : Intens + 2 400 €				
NOUVEL ARKANA				
1.3 TCe 140 ch Zen EDC	7		0	29 700
E-Tech 145 ch Zen	5		0	31 200
Surcoût Intens : Zen + 2 150 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 750 €				
TALISMAN				
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	150	41 200
2.0 Blue dCi 160 ch Intens EDC	8	M	540	42 700
2.0 Blue dCi 190 ch Initiale Paris EDC	10	M	898	51 500
Surcoût Initiale Paris : Intens + 6 300 €				
TALISMAN ESTATE				
Surcoût : berline + 1 400 €				
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 + 4 300 €				
NOUVEAU KANGOO				
1.0 TCe 100 ch Zen	5	M	898	24 900
1.3 TCe 130 ch Intens	7	M	280	27 900
1.5 Blue dCi 95 ch Zen	5	M	240	25 900
Surcoût Intens : Zen + 1 500 €				

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	21 990
1.0 eTSI 110 ch Style DSG	6		0	27 030
1.5 TSI 150 ch Xcellence	8		0	29 640
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8		0	31 710
2.0 TSI 190 ch FR DSG	11	M	898	35 870
eHybrid 204 ch Xcellence	8	B	1 000	36 630
2.0 TDI 115 ch Référence	6		0	25 620
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	31 970
1.5 TGI 130 ch Style DSG	7		0	29 370
Surcoût Style : Référence + 2 970 €				
Surcoût Urban : Style + 660 €				
Surcoût Xcellence : Style + 2 590 €				
Surcoût FR : Xcellence + 2 550 €				
LEON SPORTSTOURER				
Surcoût : 5 portes + 1 040 €				
ATECA				
1.0 TSI 110 ch Reference	6	M	150	23 900
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	240	29 500
2.0 TSI 190 ch Xperience DSG 4Drive	10	M	6 375	39 600
2.0 TDI 115 ch Style	6		0	31 800
2.0 TDI 150 Style	8		0	33 400
Surcoût Style : Reference + 4 000 €				
Surcoût Urban : Style + 1 290 €				
Surcoût Xperience : Style + 4 300 €				
Surcoût FR : Xperience + 2 100 €				
TARRACO				
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	740	35 270
eHybrid 245 Xcellence	NC	B	1 000	47 990
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	230	38 270
2.0 TDI 200 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	3 331	47 990
Surcoût Urban : Style + 1 530 €				
Surcoût Xcellence : Style + 4 420 €				
Surcoût FR : Xcellence + 1 900 €				

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	20 640
1.0 TSI Evo 110 ch Active	6		NC	21 390
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 490
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	5		NC	24 530
Surcoût Young Edition : Active - 540 €				
Surcoût Ambition : Active + 2 450 €				
Surcoût Scoutline : Ambition + 2 030 €				
Surcoût Style : Scoutline + 1 250 €				
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 630 €				
SCALA				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 720
1.0 TSI EVO 110 ch Active	6		0	21 510
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 540
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	5		0	24 570
Surcoût Ambition : Active + 2 420 €				
Surcoût Style : Ambition + 3 280 €				
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 720 €				
KAROQ				
1.0 TSI 110 ch Ambition	6		0	28 290
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	30 300
2.0 TDI 116 ch Ambition	6		NC	31 600
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		0	33 240
Surcoût Clever : Ambition + 2 390 €				
Surcoût Sportline : Ambition + 4 340 €				
Surcoût Style : Sportline + 450 €				
NOUVEL ENYAQ IV				
50	5	B	6 000	36 720
60	5	B	6 000	41 960
80	5	B	3 000	48 510
Surcoût Sportline : "base" + 2 560 € à + 3 200 €				
Surcoût Founders Edition : "base" + 8 440 €				
OCTAVIA				
1.0 TSI 110 ch Active	6		0	23 450
1.0 TSI mHEV e-Tec 110 ch Ambition DSG	6		0	27 330
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	27 030
2.0 TSI 190 ch Sportline 4x4 DSG	10		NC	37 280
2.0 TSI 245 ch RS	14	M	400	39 060
1.4 TSI PHEV iV 204 ch Ambition	8	B	1 000	36 810
1.4 TSI PHEV iV 245 ch RS	8	B	1 000	43 360
2.0 TDI 116 ch Active	6		0	26 690
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		NC	29 660
2.0 TDI 200 ch RS DSG	11		NC	40 660
1.5 TGI G-Tec 131 ch Ambition DSG	NC		NC	30 620
Surcoût Ambition : Active + 1 480 €				
Surcoût Sportline : Ambition + 3 310 €				
Surcoût Style : Sportline + 260 €				
OCTAVIA COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				
OCTAVIA SCOUT				
1.5 TSI ACT MHEV E-Tec DSG	8		NC	35 800
2.0 TSI 190 ch 4x4 DSG	10		NC	39 780
2.0 TDI 150 ch 4x4 DSG	8		NC	40 240
2.0 TDI 200 ch DSG	11		NC	41 680
NOUVEAU KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8		0	30 630
RS	14		0	51 280
2.0 TDI 150 ch Active DSG	8		NC	37 360
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11		0	48 050
Surcoût Ambition : Active + 2 650 €				
Surcoût Style : Ambition + 4 460 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 340 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 140 €				
SUPERB				
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	125	38 600
2.0 TSI 280 ch Sportline DSG 4x4	NC		NC	49 990
iV Style	8	B	1 000	45 250
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	43 370
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC		0	44 370
Surcoût Sportline : Style + 4 010 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 760 €				
SUPERB COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				
SUPERB SCOUT				
2.0 TDI 150 ch DSG	8		0	44 760
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	230	46 760

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 €				

* 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.

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	38 100
Hybride Rechargeable Design AWD	9		0	49 750
Surcoût Dynamic : Active + 2 450 €				
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €				
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €				
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
Electric 50 kWh Dynamic	7	B	6 000	35 820
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	19 950
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
GTI	11	M	983	30 635
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 €				
TAIGO (NOUVEAU)				
1.0 TSI 95 ch Life	5		0	23 380
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	24 200
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	170	31 460
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	2 370	43 425
GTI Clubsport	19	M	2 726	47 200
R	20	M	4 543	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
B3 essence Momentum	9	M	818	37 450
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 Start	NC	B	2 000	46 800
Recharge Twin Plus	12	B	2 000	58 490
Surcoût Momentum : Momentum Essentiel + 1 750 €				
Surcoût R-Design : Momentum + 4 600 €				
Surcoût Inscription : Momentum + 4 300 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 650 €				
Surcoût Pro : Start + 6 150 € / Plus + 4 000 €				
NOUVEAU C40				
Recharge Twin First Edition	12		0	62 250
S60				
B4 essence R-Design	11	M	740	48 000
Recharge T6 R-Design	15		0	60 400
Polestar Engineered	17		0	69 600
Surcoût Inscription : R-Design - 150 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 750 €				
V60				
B3 essence Momentum Essentiel	9	M	818	41 050
Recharge T6 R-Design AWD	15		0	61 100
Polestar Engineered	20		0	71 690
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 + 5 250 €				
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	72 880
Polestar Engineered T8 AWD	20		0	82 880
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 + 5 250 €				
V90				
Recharge T8 R-Design AWD	19		0	82 200
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	90 100
B5 R-Design	13	M	5 715	74 900
Surcoût Inscription : R-Design -300 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 300 €				

Sport auto Classiques

LE MAGAZINE DES BELLES VOITURES DE COLLECTION



DOSSIER SPECIAL
Corvette contre Mustang
56 pages de rêves américains

ESSAI
Lotus Esprit S1
Rencontre avec un exemplaire terriblement seventies

SPORT
Juan Pablo Montoya
Interview avec un pilote iconoclaste





EN VENTE *ACTUELLEMENT*



UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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



HALTE AUX RONGEURS !

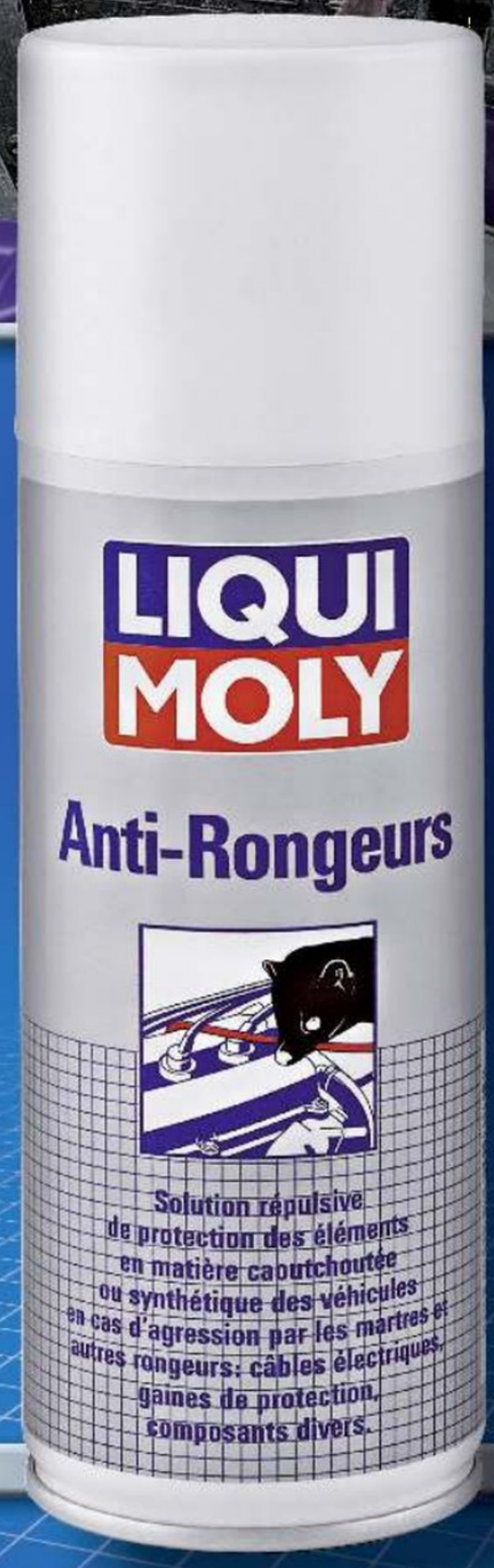


➜ Gaines plastiques rongées,
➜ Durits grignotées,
➜ Capitonnages dévorés…..

Le seul réflexe ayant fait ses preuves et digne d'un pro !

Anti-Rongeurs

Solution répulsive à vaporiser préventivement sur tous les éléments exposés.



Liqui Moly Anti-Rongeurs,
référencé par de nombreux constructeurs
ou importateurs automobiles.

En vente chez les meilleurs professionnels
de l'entretien et de la réparation automobile.

LIQUI MOLY

www.liqui-moly.fr

Vivez le progrès.

Nouvelle Audi Q4 e-tron
100 % électrique

Le futur nous anime.

Audi Vorsprung durch Technik

Audi.fr

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

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

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

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

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

Orias n° 07 024 156

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1096

du 18 novembre 2021



ARNAUD SAUNIER

1er Essai : Renault Mégane E-Tech

À peine l'actuelle Mégane E-Tech hybride a-t-elle fait son apparition que déjà la prochaine fait parler d'elle. Derrière une ligne entièrement redessinée, se cache surtout une nouvelle compacte 100 % électrique, dont nous avons pris le volant pour la première fois.

Comparatif : la nouvelle Skoda Fabia face à ses rivales

Aïe, ça chauffe pour les françaises ! Non seulement la nouvelle citadine tchèque fait peau neuve pour tenter de rebattre les cartes de la catégorie, mais de plus ses cousines de chez Volkswagen et Seat se repoudrent le nez pour rester dans la course. Sans oublier la Yaris, en embuscade.



YANN LEFEBVRE



ADRIEN CORTESI

Comparatif : la DS 4 face à l'Audi A3 et la Mercedes Classe A

Nos Experts l'ont constaté dans ce numéro, la DS 4 E-Tense a de sérieux atouts pour rivaliser avec les meilleures. Reste à juger sur pièces. Une française clouera-t-elle enfin le bec aux allemandes, notamment dans la classe montante des hybrides ? Verdict dans quinze jours.

Et aussi... En kiosque

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

ACTUELLEMENT



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. À 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)

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

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

MARCHÉS DIRECTS

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

MARKETING

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

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

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

ABONNEMENT

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

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat
Directrice de la fabrication : Isabel Delanoy
Chefs de fabrication : Alexia Froment (01 41 33 50 53), Valérie Brunehaut (01 41 33 48 42)
Responsable service prépresse : Sylvain Boularand (01 41 33 29 88) **Adjoint responsable service prépresse :** Christophe Guérin (01 41 33 49 19)
Imprimeur : Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne
Taux de fibres recyclées : 0 %
Impact sur l'eau : Ptot 0,016 kg/tonne

Date du dépôt légal : novembre 2021
Prix de vente : 3,90 €
Date de parution : 4 novembre 2021
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

ACPM

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

VOLVO

FREINER NE VOUS A JAMAIS EMMENÉ AUSSI LOIN.

Avec le Volvo XC40 et sa nouvelle motorisation micro-hybride,
roulez toujours plus loin : récupérez l'énergie au freinage,
redémarrez tout en douceur et économisez en carburant à chaque trajet.

NOUVEAU VOLVO XC40 | MICRO-HYBRIDE



3 ANS D'ENTRETIEN & GARANTIE OFFERTS(1)

(1) Prestations de Arval Service Lease Entretien-Maintenance et extension de garantie un an au-delà garantie constructeur offertes dans le cadre de la souscription d'une location longue durée pour un VOLVO XC40 thermique neuf sur 36 mois / 45 000 km. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant, valable jusqu'au **31/12/2021,** sous réserve d'acceptation par Volvo Car Finance, département de Arval Service Lease, 352 256 424 RCS Paris. N° ORIAS : 07 022 411 (www.orias.fr). Détails sur www.volvocars.fr.
Modèle présenté : XC40 R-Design micro-hybride avec options.

Volvo XC40 : Consommation en cycle mixte (L/100 km) WLTP : 0-7.6 - CO_2 rejeté (g/km) WLTP : 0-171.

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

Il y a mieux que faire surveiller votre maison par la voisine

orange™

Maison Protégée
Alarme et Télésurveillance

19 €99 /mois*

pendant 12 mois, puis 24,99 €/mois
pour un appartement.
Engagement 12 mois.

- Matériel inclus, sans frais d'installation(1)
- Centre de télésurveillance 24/24
- Application mobile pour piloter à distance votre alarme(2)

0 800 00 86 36 Service & appel gratuits

Offre soumise à conditions réservée aux abonnés particuliers Orange/Sosh (mobile ou internet) pour les logements en France métropolitaine d'une surface jusqu'à 300 m² et dont la valeur des biens mobiliers ne dépasse pas 100 000 €. Frais de résiliation de 50 €. Conditions sur telesurveillance.orange.fr

*Tarif pour une maison : 29,99 €/mois pendant 12 mois puis 34,99 €/mois. Promotion valable pour toute 1re souscription (même titulaire, même adresse) du 07/10/2021 au 05/01/2022. **(1)** Le technicien détermine l'emplacement des détecteurs suite au diagnostic personnalisé, afin de sécuriser les axes stratégiques et les zones de valeur. Matériel inclus hors options complémentaires payantes. **(2)** Téléchargement et service gratuits hors coût de connexion variable selon l'offre détenue. En cas de résiliation avant la fin de la période initiale d'engagement, les mensualités d'abonnement restantes excluant les remises éventuelles sont dues, sauf en cas de résiliation pour motif légitime. Maison Protégée est une offre de télésurveillance proposée par Orange Télésurveillance (SASU au capital de 33 610 000 € - Siège social : 1 avenue du Président Nelson Mandela 94110 Arcueil - RCS Créteil 824 353 973), titulaire de l'autorisation d'exercer AUT-094-2117-05-16-20180654177 délivrée par le CNAPS. L'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient.