SEPM TOP ventes

Du 2 au 15 décembre 2021

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1097

ROADSTER
La première vraie sportive électrique ?

NOUVEAUTÉS

JUSQU'OÙ IRA TESLA ?

COMPACTE
Abordable et autonome dès 2023 !

MG MARVEL R

LYNK & CO 01

DOSSIER

Que valent les nouvelles marques ?

SERES 5

COMPARATIF
Tesla Model Y vs Hyundai Ioniq 5 vs Volvo XC40

ESSAI

FORD MUSTANG MACH 1
Plus désirable que jamais !

COMPARATIF

LA 308 FACE À SES RIVALES
Les berlines compactes veulent bouffer de la lionne !

L 14595 - 1097 - F: 3,90 €

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

Générateur de rêves.

Nouveau Taycan Cross Turismo.
100 % électrique, 100 % Porsche.

Offrez-vous une vie riche en expériences au volant du nouveau Taycan Cross Turismo. Avec sa garde au sol rehaussée, ce modèle hors du commun offre une polyvalence dépassant toutes les attentes du quotidien. Sa connectivité de pointe et son haut niveau de confort en font le partenaire idéal pour réaliser tous vos rêves d'aventure.

Pour plus d'informations sur la gamme Porsche Taycan Cross Turismo, scannez ce QR code.

Taycan Turbo S Cross Turismo (20/07/2021) - Valeurs WLTP : Conso. électrique combinée : de 24,4 à 26,4 kWh/100 km. Émissions de CO_2 : 0 g/km (en phase de roulage).
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr

Porsche France - RCS Nanterre B348 567 504.

PORSCHE

SEAT

Nouvelle **SEAT**

Tarraco

e-HYBRID rechargeable

Family approved.*

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

****SEAT Tarraco FR 1.4 e-HYBRID 245 ch DSG6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 1,8 - 2,0. Émissions de CO_2 WLTP (min - max g/km) : 42 - 45.**

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

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

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

N° 1097
Du 2 au 15 décembre 2021

SOMMAIRE

Le Tesla Model Y face à ses concurrents/P. 52

Découvrir

12 Jusqu'où veut aller Tesla ?
La future compacte, le Model S Plaid, le Roadster, le Cybertrucket le Semi

30 Ces nouvelles marques qui arrivent en France
Seres 5; Seres 3; VinFast e-35; essai : **Lynk&Co 01**; interview : **Alain Visser, CEO de Lynk&Co;** essai : **MG Marvel R**; **Aiways U6**

Comprendre

22 **Qui conçoit vraiment votre voiture ?**

Conduire

48 **Ford Mustang Fastback** Mach 1 460 ch
52 **Tesla Model Y** 440 ch/**Hyundai Ioniq 5** 306 ch/**Volvo XC40 Recharge Twin** 408 ch
60 **Renault Clio** TCe 90 ch
62 **Mercedes EQB** 350 4Matic 293 ch
68 **Peugeot 308** 1.2 PureTech 130 ch/ **Citroën C4** 1.2 PureTech 130 ch/ **Mazda3** 2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch/ **Renault Mégane 1.3** TCe 140 ch/**Seat Leon** 1.5 eTSi 150 ch/**Toyota Corolla** 1.2 Hybrid 122 ch/**Volkswagen Golf** 1.5 eTSI 150 ch
80 Les Experts: **Skoda Enyaq** iV version 80
83 Le chef des essais vous répond

Vibrer

84 La **Jaguar Type E** fête ses 60 ans
90 **Sébastien Ogier:** un 8e sacre avant une petite pause
92 Rétro: **Alpine V6 Turbo** (1985)

S'offrir

96 Configurateur: **Seat Ibiza**
100 Occasion: **BMW Série 2 Active Tourer**
103 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
111 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces

Compacte Tesla/P. 12

VinFast e-35/P. 34

Seres 5/P. 30

Compactes : la Peugeot 308 face à ses rivales/P. 68

MG Marvel R/P. 42

Ford Mustang Fastback/P. 48

Lynk&Co 01/P. 36

Retro Roadster, aux petits soins pour la Jaguar Type E/P. 84

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…

Ce numéro comporte sur tout ou partie de sa diffusion une enveloppe ABO Encart parrainage posée en C4.

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

Audi Service

Vivez l'hiver au gré de vos envies,
avec les Accessoires d'Origine Audi®

15% **de remise*** sur une sélection d'Accessoires d'Origine Audi®

Préparez la période hivernale avec Audi. Pour vous accompagner au quotidien comme dans vos vacances, nous vous réservons des offres à ne pas manquer sur une sélection d'**Accessoires d'Origine Audi®.** Coffres de toit, porte-skis... Vous allez adorer l'hiver au volant de votre Audi.

*Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres en cours, valable sur les tarifs TTC conseillés clients jusqu'au 18 février 2022 en France métropolitaine chez votre Partenaire Audi Service participant à l'opération et pour l'ensemble des véhicules de la gamme Audi (selon compatibilité). Dans la limite des stocks disponibles.

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

ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 102 et sur www.kiosquemag.com

CLÉMENT CHOULOT

VENT DE FRAÎCHEUR OU ENVAHISSEURS ?

Il y a plusieurs manières d'apprécier l'irruption de nouvelles marques dans le paysage automobile. La première, défensive, y verra quasiment l'apparition d'extraterrestres hostiles, annonce funeste d'un prochain écrasement des marques occidentales auxquelles nous sommes attachés. En leur accordant un peu de temps et de pages, comme nous le faisons dans ce numéro, nous serions donc les complices naïfs d'une nouvelle espèce potentiellement invasive. Certes, leur agressivité semble pour l'instant contenue. Mais leur grand dessein ne serait rien moins que d'éradiquer l'industrie automobile européenne.
À l'opposé, certains se réjouissent du vent de fraîcheur qu'elles font souffler sur l'automobile. Sans s'encombrer d'un passé et de valeurs de marque qu'il leur reste à bâtir, agiles et sans a priori, elles explorent des pistes variées, tant sur le plan du style que de l'organisation. Avec maladresse parfois.
Mais elle est rafraîchissante, cette possibilité de se tromper. De notre point de vue de journalistes ou de clients potentiels, ces marques venues de nulle part titillent notre curiosité. Cela n'est pas arrivé depuis un moment pour bien des grandes maisons établies, osons l'avouer.
Faut-il trancher entre ces deux visions ? L'histoire des industries de l'électronique ou de l'électroménager en Europe nous rappelle qu'aucune antériorité, aucun savoir-faire, n'est l'assurance d'un avenir serein. Pas question donc de faire preuve d'angélisme. Encore moins d'afficher une condescendance amusée. Plus rude serait la chute. La plupart de ces nouveaux entrants apprennent vite et disposent de moyens conséquents. Ils ont accès aux mêmes sous-traitants que les ténors occidentaux et ne se sont pas privés de débaucher nombre d'anciens hauts cadres des marques historiques. Dans le même temps, ces nouveaux acteurs obligent ces dernières à repenser en profondeur ce qui fait leur valeur ajoutée, à interroger l'utilité d'un passé plus que centenaire parfois, à examiner ce qu'elles en font. Mais aussi leur organisation ou leur mode de distribution. Si les règles de la confrontation sont équilibrées, alors chacun aura progressé et les clients y gagneront. Le parcours de Tesla, passé en quelques années de trublion exotique à référence mondiale de la voiture électrique, sert probablement de modèle à tous.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

La DS 9 et la DS 4 sont dorénavant bien installées dans le paysage automobile. Du moins si l'on est lecteur fidèle de la presse automobile. À vous lire, on sait à peu près tout de la DS 4, avec des essais et des comparatifs de l'ensemble des versions parus dans vos pages tout au long de l'année 2021. Il y a pourtant un gros problème : sortis de la presse, ces deux modèles n'existent juste pas sur la route ! Au cours des six derniers mois, j'ai beaucoup roulé partout en France. Bilan : j'ai vu une seule DS 9 et une seule DS 4. Que se passe-t-il ?
Patrick Bolle

De manière générale, on considère qu'il faut passer la barre des 5 000 exemplaires livrés pour qu'une voiture devienne "visible" dans la circulation. Même si la presse automobile a eu accès à ces deux "DS" il y a déjà longtemps, les premières livraisons aux clients sont, elles, récentes, et ont été affectées par la Covid et la crise des semi-conducteurs.

Pouvez-vous me dire s'il est possible de commander un ancien numéro papier ? Quelle est la démarche à suivre ? Existe-t-il des listes d'essais avec les numéros dans lesquels ils sont parus ?
Jérôme Birgy

Nous ne sommes malheureusement pas en mesure de vous proposer nos anciens numéros sous format papier. La version numérique reste accessible pendant l'année de sa publication, sur le site www.kiosquemag.com. Par ailleurs, nous ne disposons pas d'index détaillé de *L'Auto-Journal*.

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]

© s.staub

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 01/12/2021 au 31/12/2021** et dans la limite des stocks disponibles. **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

LES 330 DANS LE RÉTRO

Présentée sur le circuit du Mugello, lors des Finali Mondiali 2021, la Ferrari Daytona SP3 intègre la très exclusive série Icona. Ses références, elle va les chercher du côté des 330 P3 et P4, qui ont marqué l'histoire par un mythique triplé réalisé en 1967 sur les terres de Ford, alors que la rivalité entre les deux marques atteint son paroxysme aux 24 Heures du Mans, avec les GT40. Seulement 499 exemplaires seront produits, bien sûr tous déjà vendus, malgré un chèque de deux millions d'euros à signer. Pour faire partie de cette short list, il faut déjà posséder plusieurs Ferrari et s'engager à ne pas revendre la Daytona SP3 avant plusieurs années pour éviter – ou favoriser ? – la spéculation. Techniquement, la structure carbone est empruntée à LaFerrari, le V12 reste positionné en position centrale arrière. Il délivre 840 ch et expédie la SP3 à 200 km/h en 7,4 s.

FERRARI

LA TÊTE DANS LES ÉTOILES!

Le dogme d'une compacte à 22 000 € ne semble pas être un problème pour Elon Musk. Pas plus que de lancer le roadster le plus rapide au monde ou d'élever sa Model S dans la sphère des berlines à plus de 1 000 ch ! Voici l'avenir radieux d'une marque qui fêtera ses 20 ans en 2023 !

Par **Christophe Bonnaud**

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

La plate-forme se rapproche de celle, raccourcie, de la Model 3.

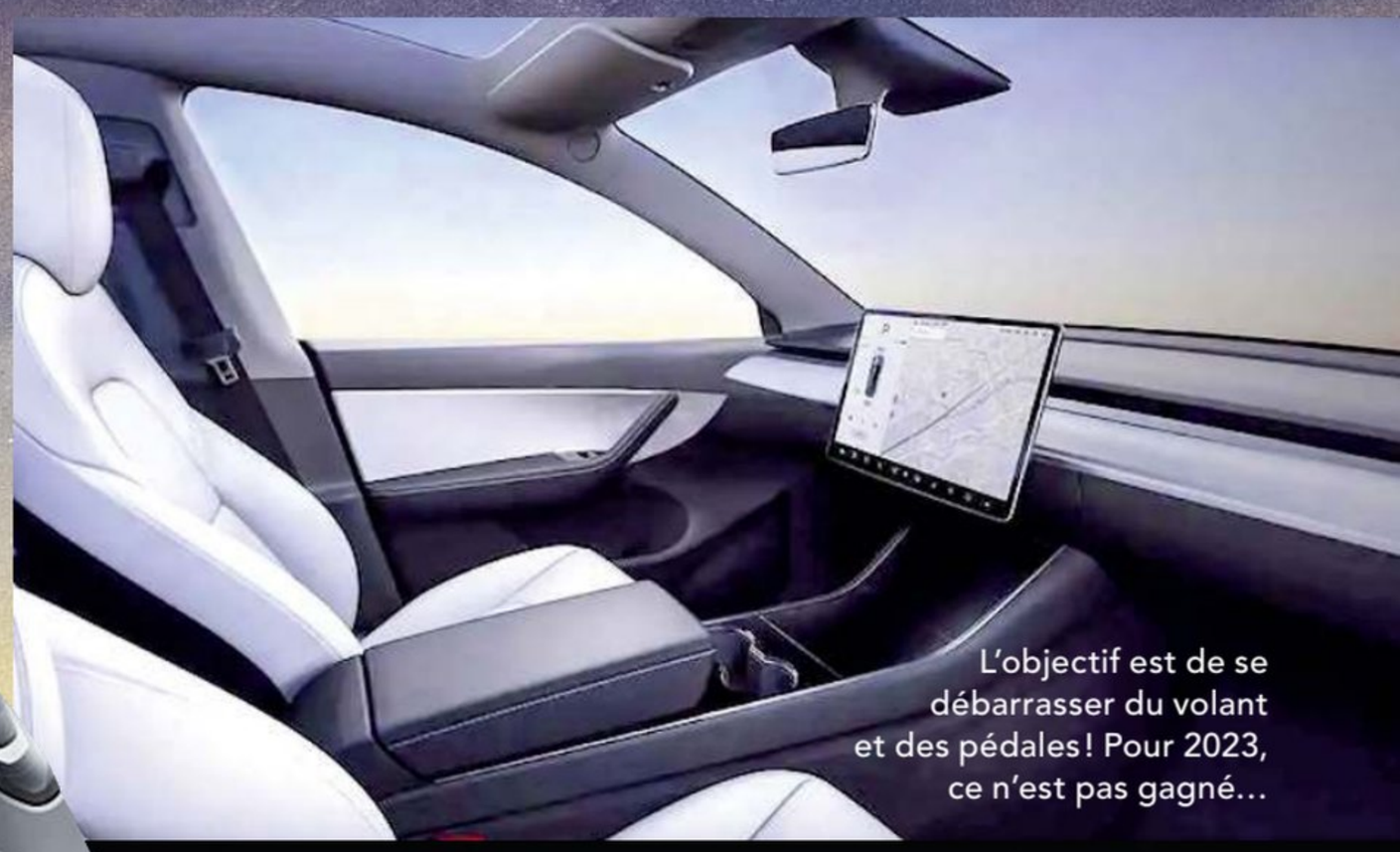
Pour les passionnés de technologie, d'audace, de stratégie et d'innovation, les aventures d'Elon Musk – désormais l'homme le plus riche de la planète – ne peuvent pas laisser indifférent. Fondée en mai 2002, voilà presque vingt ans, sa société privée SpaceX est devenue la cheville ouvrière de l'exploration spatiale et des missions vers l'ISS. SpaceX est aujourd'hui la première partenaire privée de la Nasa pour des vols habités vers la station spatiale internationale. 20 ans, ce n'est pas tout à fait l'âge de la marque Tesla, née dans le cerveau du même Elon Musk et fondée, pour sa part, en 2003. Tesla a, elle aussi, effectué des bonds de géant et aussi totalement déconcerté l'industrie automobile. Du premier roadster à la prochaine compacte, Tesla aura mis sur le marché, en à peine deux décennies, une gamme cohérente. L'Américain* aura vulgarisé l'électricité comme mode de transport automobile du futur.

Débattre, oui, mais…

On peut deviser pendant des heures d'une énergie qui doit encore beaucoup trop au charbon pour exister, selon les zones de la planète où elle est produite. On peut aussi débattre du vrai dégagement de CO_2, du puits à la roue, d'un déplacement en 100 % électrique, comme on peut le faire du recyclage des batteries. Mais on ne peut nier l'évidence : Tesla, constructeur privé, a modifié le paradigme de la mobilité automobile et forcé les constructeurs historiques à suivre sa voie. Tesla a été la première à croire, il y a vingt ans, à l'univers automobile tel qu'il se dessine aujourd'hui. D'où son avance substantielle, y compris et surtout technologique. Pour l'heure, tous les rêves d'Elon Musk deviennent réalité. Un magicien ? Qui aurait pensé pouvoir faire revenir sur Terre le premier étage d'une fusée envoyée dans l'espace afin de le réutiliser ? Personne, excepté Elon Musk. La Nasa, quelque peu humiliée sur ce coup-là, est à l'image des constructeurs automobiles. Ces derniers sont engoncés dans leurs certitudes, avec la peur du changement et la lenteur d'une industrie lourde qui n'a pas eu le bonheur, comme Tesla, de (re)partir d'une feuille blanche. On pourrait dès lors aborder le sujet de la future compacte de Tesla par sa technologie avancée, son design – on ne le connaît pas dans sa globalité – ou ses performances. Mais posons simplement la question suivante : en 2025, si vous voulez mettre 22 000 € dans une voiture, choisirez-vous la nouvelle Renault 5 électrique ou la compacte de Tesla ? Nous n'avons pas la réponse, mais nous pouvons d'ores et déjà affirmer que l'américaine affichera des ambitions démesurées. Voilà un peu plus d'un ➤

** Né en 1971 en Afrique du Sud, Elon Musk a été naturalisé canadien en 1988, puis américain en 2002.*

Elle a beau être compacte, la future Tesla ne prendra pas l'appellation "Model 2".



L'objectif est de se débarrasser du volant et des pédales ! Pour 2023, ce n'est pas gagné…

Tesla s'envole car…

- sa gamme est cohérente
- sa technologie est en avance
- son réseau de chargeurs est solide
- son usine chinoise accueille un centre R&D

Tesla est freinée par…

- les lenteurs de la législation sur les véhicules autonomes
- les retards de sa Gigafactory à Berlin
- les retards de commercialisation du roadster

COMPACTE TESLA

Commercialisation : 2023 **Prix : 22 000 €***

* Officiellement 25 000 $.

Une autonomie minimale de 400 km, c'est le but recherché par la plus petite des Tesla.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

an, Elon Musk avait assuré que *"Tesla est capable de produire d'ici à trois ans une voiture compacte à moins de 25 000 $, totalement autonome"*. Quelques mois plus tard, il annonce le lancement d'un concours de design pour cette future berline et, en coulisse, renforce son centre R&D implanté à Shanghai, où la Gigafactory fabrique les Model 3 et Model Y. C'est d'ailleurs en Chine qu'un studio de design a été créé pour prendre en charge ce projet de compacte Tesla. Située à mi-chemin entre une Renault Zoe et une Volkswagen ID.3, c'est-à-dire à cheval sur les segments B et C, la "petite" Tesla devrait être produite dans un premier temps à Shanghai, même si les rumeurs d'une seconde Gigafactory chinoise sont le signe d'une forte ambition en matière de volumes de production.

Atterrissage prévu en France

Dotée des nouvelles batteries lithium-fer-phosphate potentiellement 50 % moins coûteuses, la compacte Tesla a une vocation mondiale et se retrouvera donc sur notre propre marché. Le projet ciblerait une autonomie d'au moins 400 km, ce qui est équivalent, voire supérieur, aux autonomies de certaines voitures électriques du segment suivant. Jusque-là, rien de très original, si ce n'est l'arrivée de Tesla dans un immense marché : celui de la compacte. Mais Elon Musk ne veut pas s'arrêter là. Pour lui, la compacte Tesla devra être capable d'intégrer, dès sa naissance, le niveau 5 de délégation de la conduite (conduite 100 % autonome) et donc devrait se dispenser de… volant et de pédales ! Si l'homme sait faire revenir des morceaux de fusée sur Terre, il devra passer sous les fourches Caudines des services d'homologation qui, nulle part sur la planète, n'autorisent cette conduite totalement automatique. Et comme cette compacte est annoncée sous forme de prototype pour cette fin d'année 2021 dans le département R&D chinois, pour une industrialisation en 2023, gageons qu'elle aura retrouvé d'ici là ses deux pédales et son demi-volant Yoke !

QUID DE L'APPLE CAR ?

Apple a l'intention de concevoir sa voiture "zéro émission" et de trouver un partenaire automobile pour la produire. Cette "Apple Car" a déjà fait l'objet de nombreux brevets, dont un site de location de véhicules (Vanarama) s'est servi pour imaginer la berline. Sur le site, chaque brevet est mentionné avec son numéro et intégré tant à bord (volant avec système Siri) qu'à l'extérieur (montants extra-fins). Le principal souci pour Apple n'est pas de concevoir cette voiture bénéficiant de multiples innovations mais de la fabriquer. La fin 2021 devait coïncider avec l'annonce du partenaire industriel. Suspense ! Les noms de BMW, Hyundai, Renault-Nissan ou d'autres encore circulent depuis des mois. Sans aucune confirmation ! Ajoutons que Tesla ne s'interdit pas de son côté de créer et produire… un smartphone !

Une vision réalisée d'après les brevets Apple.

APPLE

NOUVELLE ŠKODA

FABIA

VOUS ÊTES UNIQUE.
ELLE EST COMME VOUS.

ŠKODA

À PARTIR DE

179€ /MOIS (1)

LLD SUR 37 MOIS / AVEC APPORT

STOCK DISPONIBLE SUR ŠKODA.FR

Modèle présenté : FABIA Berline 1.0 MPI 65ch BVM AMBITION avec options, 1er loyer de 2 000€ et 36 loyers de 312€, remise de 2 000€ déduite.
Offre valable du 02/11/2021 au 31/12/2021.

(1) Ex pour une FABIA Berline Ambition 1.0 TSI 95ch BVM. Location Longue Durée sur 37 mois/30 000 km max, 1er loyer de 2 000€ et 36 loyers de 179€, remise ŠKODA de 2 000€ déduite. Offre réservée aux particuliers, chez tous les Distributeurs présentant ce financement sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200€ - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 11, avenue de Boursonne - B.P. 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex.

Gamme NOUVELLE FABIA : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : WLTP : 4,4 - 4,8. Rejets de CO2 (g/km) min - max : WLTP : 115 - 135.

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. - Capital : 198 502 510€ - 11, av. De Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - R.C.S. Soissons 832 277 370.

L'autre fusée d'Elon Musk

La Model S est la première berline commercialisée par Tesla. Rafraîchie au fil du temps par ses remises à jour automatiques, la voici qui veut aujourd'hui assommer la Porsche Taycan avec sa version Plaid de 1 020 ch.

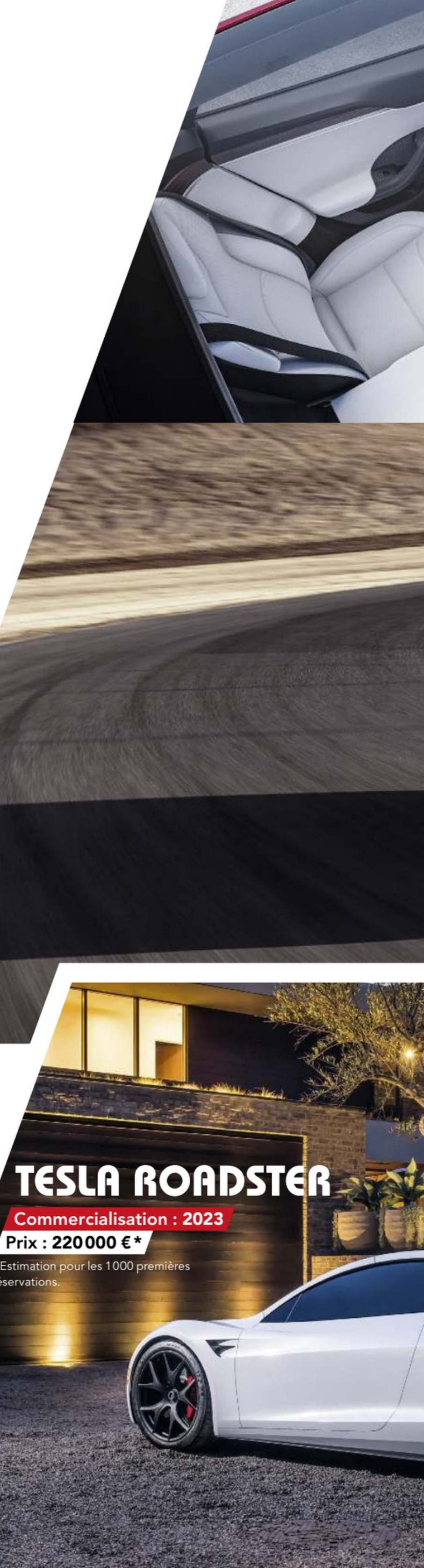
Par **Christophe Bonnaud**

Au volant de la Tesla S Plaid, vous pourrez jouer les Thomas Pesquet au décollage : 1 020 ch, un 0 à 100 km/h en 2,1 s, "*hors lancement d'environ 30 cm*", précise cependant le constructeur américain, et un 400 m départ arrêté en 9,2 s. De quoi atomiser aujourd'hui à peu près tout ce qui est vendu de série sur la planète. Derrière ces chiffres qui glacent le sang des hommes de produit chez Porsche, il y en a bien d'autres qui montrent que Tesla a pris quelques longueurs d'avance sur la concurrence. La force de la marque, c'est d'abord son réseau de chargeurs : 30 000 dans le monde, 7 300 en Europe dans près de 700 stations. Ce sont ensuite ses Gigafactory, dont une bientôt opérationnelle* tout près de Berlin. C'est enfin une gamme qui devient de plus en plus cohérente avec cette volonté de contrer efficacement les premium européens (Model 3), de déployer l'offre vers une berline encore plus accessible (autour de 22 000 €) et de demeurer leader en matière de performances avec la Model S Plaid. Celle-ci est dotée de trois machines électriques de nouvelle génération, comprenant un habillage des rotors en fibre de carbone (associée au cuivre), qui autorise une vitesse de rotation de 20 000 tr/mn(!). Pour favoriser l'agilité, outre un poids contenu de 2,1 tonnes (contre 2,3 tonnes pour la Taycan Turbo S), la Model S Plaid reçoit un système de "torque vectoring" sur le train arrière. Sa capacité de charge maxi atteint 250 kW et elle promet, grâce aux superchargeurs, d'emmagasiner 300 km d'autonomie en seulement 15 minutes. Enfin, son prix de 129 990 € la rend bien plus compétitive que la Porsche, qui s'affiche à près de 60 000 € de plus. La Tesla Model S Plaid sera disponible au cours du premier trimestre 2022 en Europe. Thomas n'a qu'à bien s'accrocher...

*Une dernière consultation, décidée par les autorités allemandes, devait avoir lieu en novembre pour valider la mise en activité de cette Gigafactory implantée à Berlin-Brandenburg. Plus de 200 offres d'emplois sont publiées sur www.tesla.com/fr_fr/giga-berlin

Un châssis semblable aux autres châssis de voiture électrique, mais avec des moteurs inédits et habillage des rotors en carbone. Une première !

PHOTOS : TESLA



À l'ambiance sport d'une Porsche Taycan, Tesla oppose une finition sobre et cossue pour cinq passagers.

	MODEL S	MODEL S PLAID
Puissance	670 ch	1 020 ch
Nombre de moteurs	2	3
0 à 100 km/h	3,2 s	2,1 s
Autonomie	652 km	627 km
Vitesse maxi	250 km/h	322 km/h (1)

(1) Avec jantes et pneus spécifiques.

MODEL S PLAID

Commercialisation : printemps 2022

Prix : 129 990 €

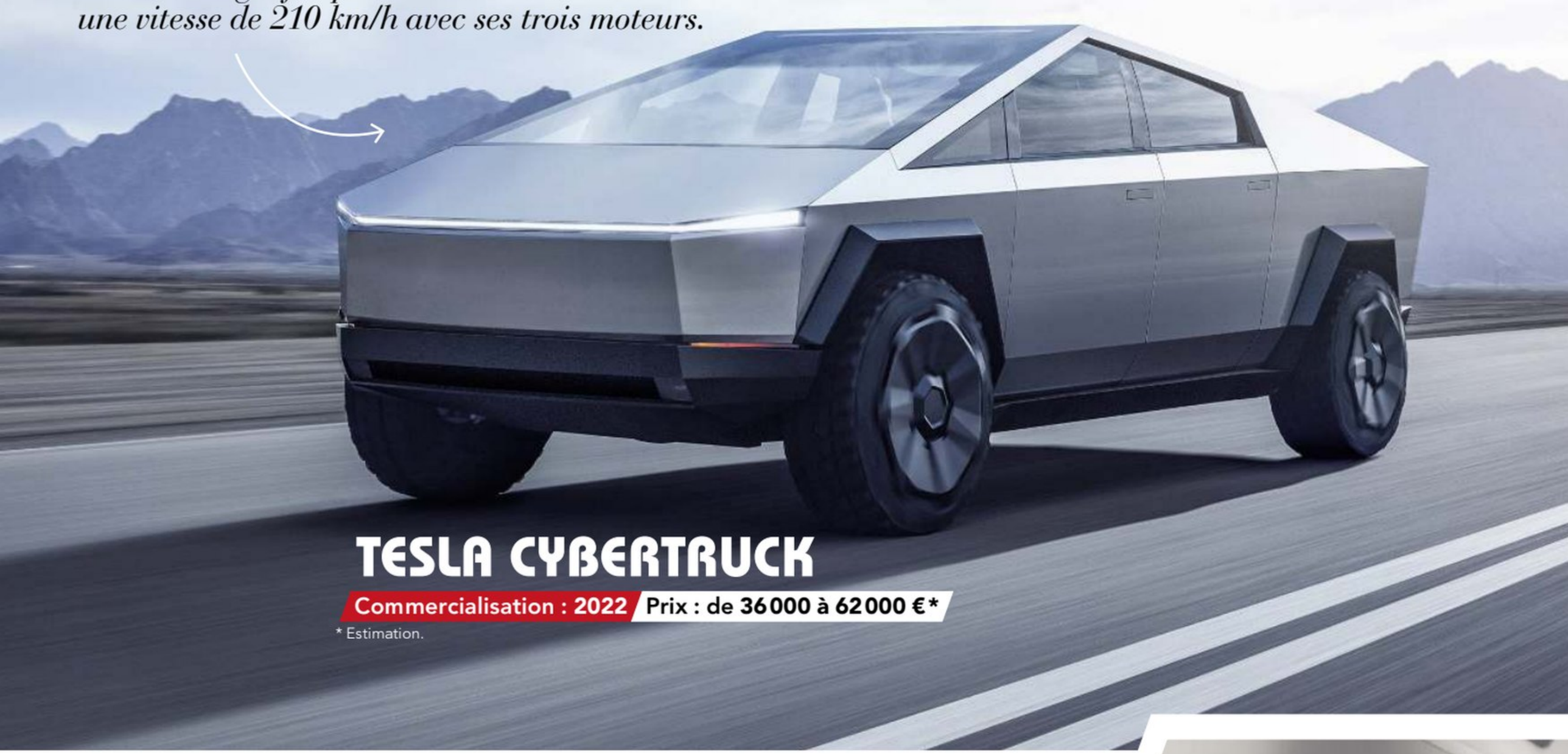
Retour aux sources

Elon Musk l'affirmait lors de la révélation de son nouveau roadster le 16 novembre 2017, il y a une éternité : *"C'est la première fois qu'une voiture descend sous les 2 s de 0 à 60 mph (96,5 km/h) et la première fois qu'une voiture électrique atteint les 1 000 km d'autonomie sur autoroute!"* Ce jour-là, son nouveau joyau était présenté aux côtés de deux prototypes du Semi, le camion 100 % électrique de Tesla *(voir page 18)*. Le roadster, c'est la silhouette sur laquelle s'est reposée la marque pour commencer l'aventure en 2006 (présentation) et 2008 (commercialisation). Sans cesse retardée, la vente de son successeur a été annoncée par Elon Musk pour 2023. C'est le prototype de ce nouveau modèle qui a inauguré la chaîne de traction inédite à trois moteurs. Doté de batteries de 200 kWh, capable d'atteindre plus de 400 km/h, et convertible en cabriolet et 2 + 2 places, le roadster vous fait basculer dans un nouveau monde. Vous pouvez aujourd'hui le réserver avec un versement de 43 000 € (4 000 €, puis 39 000 € dans les dix jours qui suivent) et, en patientant, faire un peu de gym faciale pour ne pas avoir les traits trop tirés lors des futures accélérations à bord de votre jouet.

Un design incomparable, des vitres en composite ultra-résistant et une suspension pneumatique distinguent le Cybertruck de la concurrence.

Un style épuré, une planche de bord dénudée et un volant type "Yoke".

Le Cybertruck offre une capacité de tracter des charges jusqu'à 6 tonnes et annonce une vitesse de 210 km/h avec ses trois moteurs.



TESLA CYBERTRUCK

Commercialisation : 2022 **Prix : de 36 000 à 62 000 €***

* Estimation.

Semi plausible

Le camion 100 % électrique de Tesla ne se compare pas à des modèles actuels. Elon Musk explique qu'ils l'ont *"dessiné comme une balle"* et appuie son discours par un rapprochement du Cx de son Semi (0,36) avec celui d'une… Bugatti Chiron (0,38). Comme pour toutes ses créations, le patron de Tesla a motivé ses troupes pour partir d'une feuille blanche. Le conducteur est donc au centre de la cabine, avec deux sièges passagers de part et d'autre, en retrait. Le design est léché comme à bord de la capsule Dragon ! Le Tesla Semi adopte quatre moteurs électriques sur ses deux trains arrière. Il est dès aujourd'hui possible de le réserver, moyennant 20 000 €. Le prix affiché est de 132 500 € pour le modèle à 482 km d'autonomie, et 160 000 € pour la version pourvue de 804 km d'autonomie. De son côté, le chinois Geely a dévoilé son Homtruck, concurrent du Semi américain. La lutte ne concerne pas que l'automobile mais le marché mondial, où tout est à faire ! À noter que la commercialisation du Semi est étroitement liée à l'arrivée de nouveaux packs de batteries. Elle est estimée pour 2024…

Pour l'heure, le Semi Tesla roule uniquement en interne dans la société.

PHOTOS : TESLA

Giga-Tesla

À bord du pick-up Cybertruck ou du camion Semi, vous aurez l'impression de survoler le monde. D'ailleurs, leurs habitacles respectifs sont dessinés comme l'intérieur de la capsule SpaceX Dragon. C'est Tesla, version giga!

Des performances supérieures à celles d'une voiture de sport et des prestations de charge supérieures à celles d'un pick-up classique, voilà en quelques mots comment Elon Musk présente son nouveau Cybertruck. Après quelques retards à l'allumage, ce dernier sera la star de Tesla en 2022 et il est déjà disponible en précommande pour seulement 100 $, soit un peu plus de 88 € ! Remboursables, qui plus est… Et le succès est déjà là, même si Ford a bien l'intention de torpiller ce nouveau venu avec son inédit F-150 Lightning 100 % électrique. Depuis sa présentation en mai dernier, Ford a enregistré plus de 160 000 réservations et doit revoir à la hausse son planning de production pour le printemps 2022. Avec deux puissances commercialisées aux États-Unis (426 et 563 ch) et des recharges possibles en 150 kW et en seulement 45 minutes pour 80 % des 300 km annoncés, le F-150 Lightning devra néanmoins affronter un sacré colosse. Car si le Tesla Cybertruck n'existe que dans une unique définition de carrosserie (reposant sur un exosquelette hyper-rigide), il se rattrapera avec trois chaînes de traction : un moteur à l'arrière avec deux roues motrices, deux moteurs pour le transformer en quatre roues motrices et, enfin, trois moteurs (comme le Model S Plaid) pour métamorphoser le pick-up en fusée : 210 km/h en vitesse de pointe et le 0 à 100 km/h écrabouillé en tout juste 3 s, avec des autonomies variant selon les versions de 400 à 800 km. Point fort de ce Cybertruck, ses capacités à tracter des charges pouvant atteindre jusqu'à… 6 tonnes, soit le poids à vide de la capsule SpaceX Dragon qui a envoyé Thomas Pesquet dans l'espace !

À bord du Cybertruck, on retrouve l'ambiance cossue des berlines de la gamme, mais aussi la "simplicité technologique" de l'habitacle de la capsule Dragon, le tout pour six personnes. Notons également la présence du demi-volant "Yoke" pour le moins controversé.

Chauffeur au centre et visibilité maximale à bord.

Bilan : **en bonne voie**

Elon Musk a des ambitions pour Tesla qui font froid dans le dos : 20 millions de voitures vendues chaque année à partir de 2030. En 2021, Tesla devrait avoir écoulé environ 750 000 voitures. L'objectif est de dépasser le million en 2022, les 2 millions en 2024 et de multiplier par dix ce chiffre d'ici à la fin de la décennie. Injouable ? Indices : le troisième trimestre 2021 a été un trimestre record, grâce aux Model 3 et Model Y. Les Cybertruck, Roadster, Semi et, surtout, la compacte Tesla sont dans les tuyaux, alors que la Gigafactory européenne va enfin entrer en action. Et si vous peinez à croire Elon Musk, visionnez à nouveau le retour sur Terre du premier étage de la fusée Falcon 9 de SpaceX, après un décollage impeccable, pour vous convaincre que cet homme tient ses paris les plus fous !

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De A à Z

Par **Jean Bourquin**

Kia

Ceed La berline de classe intermédiaire Ceed et ses dérivés repassent sur la planche à dessin. Cela se voit. Kia, pour le reste, maintient le statu quo sous le capot, à un "détail" près : le diesel 1.6 CRDi de 136 ch reçoit désormais le soutien de l'hybridation légère à base de batterie 48V. Au rayon équipement, la Ceed "rallonge la sauce" dès l'entrée de gamme Motion, gratifiée de série de l'interface smartphone sans fil (avec fil auparavant). Ecran central de 8 pouces dans ce cas précis, auquel s'ajoutent la caméra de recul, les jantes en acier de 16 pouces et l'assistance active de conduite dans les embouteillages. Les jantes se convertissent à l'alliage dès la finition suivante, riche de l'écran central de 10,3 pouces (GPS inclus) et de la climatisation deux zones. Les jantes de 17 pouces et le combiné d'instrumentation numérique (écran 12,3 pouces) sont servis d'office au troisième niveau, et la finition GT-line Premium surenchérit avec les sièges électriques et un gros pochon d'assistances à la conduite. La sportive GT s'offre les jantes de 18 pouces, le toit ouvrant panoramique et le régulateur de vitesse adaptatif nanti de la fonction stop&go.

THORSTEN WEIGL

Ceed SW Le break Ceed SW fait l'impasse sur le bloc essence 1.6 T-GDi de 204 ch et se garde pour lui tout seul l'ensemble hybride rechargeable composé du bloc 1.6 GDi de 105 ch et d'un électromoteur de 61 ch. L'attelage fournit 141 ch cumulés, exploités par une boîte robotisée à six rapports. Kia donne 50 km pour l'autonomie maximale en cycle mixte en mode électrique. **Ceed SW Hybride rechargeable** : 35 790 €, 36 790 € et 41 490 € sous les finitions respectives Motion, Active et GT-line Premium. Bonus de 1 000 € accordé. En ce qui concerne les motorisations restantes, le break Ceed calque sa gamme sur celle de la berline. Rajoutez 1 000 € aux prix ci-dessous, à moteurs et finitions correspondantes.

ProCeed Qualifié de break de chasse par nos soins, le ProCeed ne fait plus appel aux services du diesel 1.6 CRDi de 136 ch. Et le module hybride rechargeable de 141 ch accordé au break Ceed SW lui est toujours refusé. Le combiné d'instrumentation numérique de 12,3 pouces et l'écran central de 10,3 pouces composent l'ordinaire. Hayon électrique avec ouverture mains-libres au second échelon, et la finition GT se réserve les jantes de 18 pouces, outre une grosse poignée d'éléments de design spécifiques.

LA GAMME **KIA CEED**

Motorisations/Boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.0 T-GDi 100 ch BVM6	0 € (1)	Motion/Active	21 990 €/24 090 €
1.0 T-GDi 120 ch BVM6	0 € (1)	Motion/Active/GT-line/GT-line Premium	22 490 €/24 590 €/26 490 €/28 890 €
1.5 T-GDi 160 ch BVM6	0/50 € (1)	Active/GT-line/GT-line Premium	25 590 €/27 490 €/29 890 €
1.5 T-GDi 160 ch BVR7	50/75 € (1)	Active/GT-line/GT-line Premium	27 090 €/28 990 €/31 390 €
1.6 T-GDi 204 ch BVR7	898 € (1)	GT	34 390 €
Diesel hybridation légère			
1.6 CRDi MHEV 136 ch BVM6	0 € (1)	Motion/Active/GT-line/GT-line Premium	26 590 €/28 690 €/30 590 €/32 990 €
1.6 CRDi MHEV 136 ch BVR7	0 € (1)	Active/GT-line/GT-line Premium	30 190 €/32 090 €/34 490 €

(1) Jusqu'au 31 décembre 2021.

LA GAMME **KIA PROCEED**

Motorisations/Boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.0 T-GDi 120 ch BVM6	0 € (2)	GT-line/GT-line Premium	28 490 €/32 190 €
1.5 T-GDi 160 ch BVM6	0/50 € (2)	GT-line/GT-line Premium	29 490 €/33 190 €
1.5 T-GDi 160 ch BVR7	50/75 € (2)	GT-line/GT-line Premium	30 990 €/34 690 €
1.6 T-GDi 204 ch BVR7	898 € (2)	GT	36 790 €

(2) Jusqu'au 31 décembre 2021.

Mercedes

Classe C La gamme de la Classe C s'enrichit d'une version hybride rechargeable. Nourrie à l'essence, utile précision. Un attelage de ce type carburant au gazole est attendu plus tard, le fait est. En la circonstance, le 4 cylindres 2.0 de 204 ch reçoit le renfort d'un électromoteur porté à 129 ch, et le tout libère 313 ch cumulés sur les roues arrière via la boîte automatique 9G-Tronic. La batterie de traction de 25,4 kWh autorise une autonomie maximale en mode électrique de 111 km, selon les dires de Mercedes. Le freinage régénératif se module selon trois modes (c'est de série). **Classe C 300 e**: 58 900 €, 59 800 € et 61 850 € sous les finitions respectives Avantgarde Line, Business Line et AMG Line. Rajoutez 1 500 € pour le break pareillement défini. Bonus hors de propos.

Mercedes Classe C

MERCEDES BENZ

Porsche

Porsche Taycan GTS

PORSCHE

Taycan GTS La berline Taycan s'offre les services d'un ensemble mécanique électrique totalisant 598 ch (440 kW). Elle répond, par là même, à l'appellation GTS. A titre indicatif, c'est la seule variante de cette Porsche électrique à dépasser les 500 km d'autonomie – 505 km exactement. On n'en reste pas là. La GTS introduit dans la gamme une carrosserie inédite dite Sport Turismo. Dans les faits, il s'agit de la Taycan Cross Turismo sans la garde au sol surélevée et sans les attributs esthétiques qui signent les baroudeurs en tenue réglementaire. Un break classique, en quelque sorte. **Taycan GTS**: 135 659 €. **Taycan GTS Sport Turismo**: 136 619 €. Oubliez le bonus.

718 Cayman GT4 RS Voici le topo. La 718 Cayman (le coupé) reçoit le bloc de la 911 GT3, et cela donne la GT4 RS. Du brutal, pour résumer, animé par 500 ch fournis par un "6 à plat" 4.0 privé de turbo – 10 équidés de moins que la GT3, certes... La boîte robotisée à sept rapports PDK canalise tout ça en direction des roues arrière. **718 Cayman GT4 RS**: 144 485 €. Malus plein pot.

Porsche 718 Cayman GT4 RS

ROSSEN GARGOLOV

QUI CONÇOIT VRAIMENT VOTR

ILS SONT PEU CONNUS MAIS ESSENTIELS AUX CONSTRUCTEURS. QUE SERAIT VOTRE VOITURE SANS PARE-CHOCS PLASTIC OMNIUM, TABLEAU DE BORD FAURECIA, SYSTÈME DE CLIMATISATION VALEO OU BOÎTE AUTOMATIQUE ZF… PLUS QUE JAMAIS, LES MARQUES S'ENTOURENT DE PARTENAIRES CAPABLES DE LEUR FOURNIR LES TECHNOLOGIES DONT ELLES ONT BESOIN.

Par **Bertrand Gay**

CORONA BOREALIS STUDIO/SHUTTERSTOCK

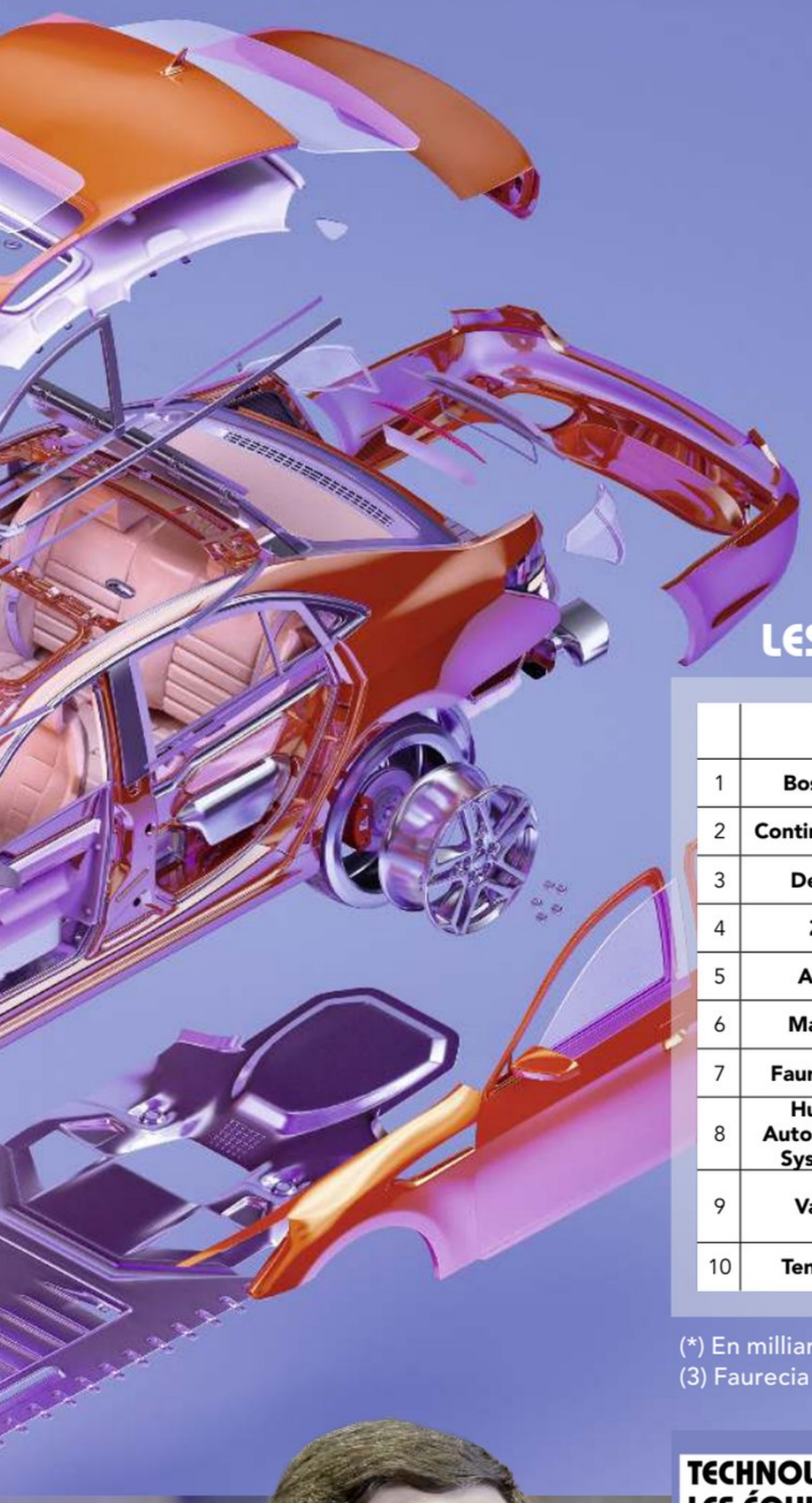
Peugeot, Renault, Citroën et les autres pourraient-ils produire leurs voitures sans d'autres entreprises aux noms moins familiers que sont Valeo, Bosch, Faurecia ou Akka Technologies ? Tous ces constructeurs existeraient, bien entendu, mais ils seraient amenés à fabriquer l'ensemble des équipements et composants de leurs véhicules, ce qui ne serait pas viable économiquement. Derrière les marques qui développent, produisent et vendent des voitures à leurs clients, il y a une immense chaîne de sociétés et de sous-traitants. *"En France, la filière automobile compte près de 4 000 entreprises"*, rappelait récemment Marc Mortureux, directeur général de la Plateforme automobile (PFA).

L'ÉMERGENCE D'ÉQUIPEMENTIERS

Au cours des dernières décennies, les constructeurs européens et américains ont favorisé l'émergence de grands équipementiers de taille mondiale pour répondre à deux questions majeures qu'ils se posaient : est-il stratégique de produire moi-même mes composants et suis-je capable d'y arriver dans de bonnes conditions économiques ? Peu à peu, toutes les réponses ont penché vers la production par d'autres entreprises, et même PSA, attaché naguère à produire ses propres amortisseurs et faisceaux électriques à Sochaux, a basculé vers les spécialistes de ces domaines. Actuellement, la famille des boîtes de vitesses constitue la limite du mouvement. Hors besoins spécifiques, tous les constructeurs fabriquent leurs propres boîtes de vitesses à commande manuelle, tandis que les boîtes automatiques à convertisseur de couple sont largement achetées à des équipementiers, tels ZF ou Aisin. En Europe, seul Mercedes fabrique une grande partie de ses transmissions automatiques. Actuellement, les constructeurs achètent pour environ 70 % du coût de leurs voitures auprès des équipementiers. Les 30 % restants concernent les coûts de l'usine d'assemblage, la mise au point du modèle, ainsi que les dépenses administratives et commerciales. Économiquement, l'effet de masse permet d'amortir les développements de manière spectaculaire. Ainsi, les volumes de production mondiaux de la boîte automatique à huit rapports de ZF ont atteint les 10 000 unités par jour, réparties sur quatre usines. De quoi amortir au mieux les coûts de développement pour cet organe utilisé par BMW, Jaguar Land Rover ainsi que les marques américaines du groupe Stellantis.

> « En France, la filière automobile compte près de 4 000 entreprises. »
> Marc Mortureux, directeur général de la Plateforme automobile

E VOITURE ?



La branche ingénierie de Magna Steyr a développé le volume arrière de la 508 SW pour Peugeot.

TIBO

Ingénieristes et équipementiers apportent également des idées dans le domaine du design.

FAURECIA

LES 10 PREMIERS ÉQUIPEMENTIERS MONDIAUX

		Pays	Chiffre d'affaires 2020 (*)	Produits
1	**Bosch** (1)	Allemagne	42,1	Injection essence et diesel, ADAS, freinage, direction, systèmes électroniques.
2	**Continental** (2)	Allemagne	37,7	Pneumatiques, injection essence et diesel, ADAS, freinage, systèmes électroniques.
3	**Denso**	Japon	37,7	Composants moteurs, électronique, ADAS, freinage, direction.
4	**ZF**	Allemagne	32,6	Freinage, direction, systèmes électroniques, ADAS, boîtes de vitesses, transmissions.
5	**Aisin**	Japon	28,5	Composants mécaniques, éléments de structure, boîtes de vitesses.
6	**Magna**	Canada	28	Assemblage de véhicules, éléments mécaniques, électronique.
7	**Faurecia** (3)	France	21,2	Tableaux de bord, sièges, échappements, électronique de bord, ADAS.
8	**Huayu Automotive Systems**	Chine	18,4	Équipements extérieurs et intérieurs, éléments de structure, électronique.
9	**Valeo**	France	16,4	Électricité/Électronique, chauffage/ climatisation, moteurs et composants électriques, ADAS.
10	**Tenneco**	États-Unis	13,9	Systèmes de suspension, échappemements, composants moteur.

(*) En milliards d'euros. (1) Activité automobile seulement. (2) Dont pneumatiques.
(3) Faurecia + Hella en cours de rachat.

VINCENT ISORE/IP3/MAXPPP

TECHNOLOGIE : LES ÉQUIPEMENTIERS ONT LA MAIN

Outre l'intérêt économique, les constructeurs ont ainsi transféré une grande partie des coûts de recherche et développement, qui représentent de 10 à 12 % de leurs ventes, à leurs équipementiers. Valeo a consacré plus de 2 milliards d'euros à sa R&D en 2020, et 18 500 ingénieurs et techniciens y travaillent dans le monde. De plus, selon l'Institut national de la propriété industrielle, l'équipementier est devenu le premier déposant français de brevets sur le plan mondial. Les technologies sont clairement chez les équipementiers ; les marques les intègrent dans leurs modèles, et déterminent précisément les performances et la nature des fonctions qui les intéressent. Mais elles sentent parfois que les équipementiers sont en position de force, comme le confiait un ingénieur de PSA, il y a quelques années : *"Une fois l'organe technique développé, par exemple une boîte automatique, nous renonçons parfois à demander une évolution technique pour des raisons de budget de développement."*

La part importante de l'électronique a conforté la puissance des équipementiers. Pour les futurs développements dans le domaine de la conduite automatisée, embarquant de l'intelligence artificielle, les constructeurs espèrent rééquilibrer leurs relations avec leurs fournisseurs, mais en ont-ils vraiment les moyens ?

PLASTIC OMNIUM

Plastic Omnium, numéro un mondial des pare-chocs, les produit et les envoie au constructeur dans l'ordre des modèles présents sur la ligne de production.

DE L'AIDE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE MODÈLES SPÉCIFIQUES

Outre les équipementiers, les constructeurs travaillent avec des ingénieristes. Il s'agit d'entreprises auxquelles ils sous-traitent le développement d'une fonction de la voiture ou d'un dérivé de carrosserie. Ils choisissent de leur confier ces tâches en raison du manque de ressources ou de compétences internes. Cela permet également au constructeur de confronter ses propres ingénieurs à des idées nouvelles émanant d'organisations plus agiles. Cela ne date pas d'hier, pour preuve le développement des portes coulissantes des monospaces Peugeot 806 et Citroën Évasion délégué à IAD France au début des années 1990. Un constructeur recourt aussi à des ingénieristes pour résoudre une problématique urgente, tels des bruits (claquement de porte, admission d'air moteur) apparus en cours de mise au point.

La majorité des travaux confiés aux ingénieristes concernent un dérivé de carrosserie : le bureau d'études allemand Bertrandt a conçu la Smart Crossblade et travaillé sur la première génération d'Audi Q7. L'autrichien Magna Steyr a développé, lui, la variante SW de l'actuelle Peugeot 508. PSA l'avait choisi pour gagner du temps et limiter les coûts, mais de l'aveu même de l'un des chefs de projet de la 508, *"le résultat livré par Magna nous a imposé de retravailler derrière, ce qui a annulé les gains financiers espérés"*. Renault a, lui, confié le développement de la version break de sa dernière Mégane à Assystem, devenu depuis Expleo. Le projet, qui a duré près de deux ans et demi, a porté sur la conception du volume arrière, le choix des fournisseurs, l'aide à l'industrialisation sur le site de l'usine et la production des premiers exemplaires de présérie. Les équipes française, espagnole et roumaine d'Assystem ont œuvré pour assurer le juste équilibre entre compétences, coût et proximité. Cette étude a mobilisé jusqu'à 100 personnes. Et Philippe Hidden, alors responsable du compte Renault chez Assystem, voit dans ce projet réussi *"la démonstration des capacités d'Assystem, qui ont amené à l'intensification du partenariat avec Renault"*. Mais afin d'optimiser financièrement le recours à des intervenants extérieurs, les constructeurs mettent de l'ordre dans leurs panels. Comme il l'avait réalisé chez PSA, Gilles Le Borgne, directeur de l'ingénierie de Renault, a décidé de concentrer 80 % des achats de prestations d'ingénierie sur quatre entreprises : Akka Technologies, Bertrandt, Expleo et Segula.

La flexibilité accrue des sites des constructeurs fait que l'externalisation de la production faiblit.

VERS LA FIN DES ASSEMBLEURS ?

Les technologies des voitures viennent des équipementiers, certains modèles ne sont pas développés par les constructeurs et, parfois, ceux-ci ne produisent pas les voitures qui portent leur nom : Heuliez a fabriqué les Citroën BX Break, puis l'Opel Tigra dernière génération, Pininfarina, les Peugeot 406 Coupé et les carrosseries des cabriolets 306. La tendance à l'externalisation de la production faiblit et le dernier modèle d'une marque française fabriqué par une autre usine que celles du constructeur est la Peugeot RCZ, chez Magna en Autriche. La flexibilité accrue des sites de production des constructeurs, désormais capables de réaliser jusqu'à huit variantes de carrosserie dans un seul site, a réduit le marché des assembleurs indépendants. Ces derniers peuvent encore être sollicités pour la fabrication de véhicules en rupture, telle la Jaguar I-Pace assemblée par Magna Steyr à Graz, en Autriche.

L'ÉLECTRIFICATION REBAT-ELLE LES CARTES ?

Tant pour le développement et la production de composants et systèmes que pour des fonctions entières, les constructeurs essaient de rééquilibrer les relations avec leurs sous-traitants. Mais la voiture électrique fait apparaître de nouveaux acteurs venus du monde de l'électronique de puissance ou des batteries. Face à la future baisse des autos à moteur thermique, les constructeurs, notamment Renault et Stellantis, investissent fortement dans les moteurs et systèmes de propulsion pour modèles électriques. Actuellement, ces composants sont majoritairement produits par des équipementiers. Si ces derniers anticipent une baisse de leur poids relatif à partir de 2024, ils estiment aussi que le marché connaît une telle croissance que l'inquiétude n'est pas de mise. ■

OLIVIER MARTIN GAMBIER

Gilles Le Borgne, directeur de l'ingénierie de Renault, a concentré les achats de prestations d'ingénierie auprès de quatre entreprises.

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Les constructeurs sont la figure de proue d'une filière automobile comprenant nombre d'autres acteurs : équipementiers, sous-traitants, ingénieristes. Ceux-ci apportent les technologies, composants et ressources dont les premiers ont besoin. L'équilibre de l'ensemble dépend des bonnes relations entre les uns et les autres, mais aussi de la juste rétribution des efforts de tous. À l'extrême amont, le peu d'empressement que mettent les producteurs de semi-conducteurs à livrer les pièces dont les constructeurs ont actuellement besoin montre que la pression sur les prix d'achat des composants trouve parfois ses limites.

Mercedes-Benz Certified
Véhicules d'occasion

Soyez sûr. Soyez Certified.

Avec Certified, le label des occasions du Réseau Mercedes-Benz, vous profitez d'un large choix de véhicules thermiques, hybrides rechargeables et électriques, garantis 2 ans*, contrôlés minutieusement par nos techniciens experts et dont l'entretien annuel est réalisé avant leur livraison. Venez découvrir toutes nos occasions disponibles et les 12 engagements Mercedes-Benz Certified sur notre site www.mercedes-benz.fr/certified

GARANTIE 2 ANS

VÉHICULE CONTRÔLÉ

ENTRETIEN EFFECTUÉ

ASSISTANCE

CONNECTIVITÉ

Mercedes-Benz

*La garantie démarre à compter de la date de livraison du véhicule. Kilométrage illimité (sauf injecteur et catalyseur limités à 100 000 km). Sont exclus de la garantie, les loueurs ainsi que les professionnels destinant le véhicule au secours, à la compétition, aux auto-écoles, aux flottes. Pour les clients taxi et VTC, seuls les véhicules Mercedes-Benz Certified de moins de 24 mois et moins de 30 000 km sont éligibles à cette garantie. Mercedes-Benz France, SAS au capital de 75 516 000 €, 7 avenue Niepce, 78180 Montigny-le-Bretonneux - RCS VERSAILLES 622 044 287.

ZONE ROUGE

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

Outre des jantes de 18 pouces et des étriers de freins orange, la plus sportive des Alpine reçoit un kit aéro pour atteindre 275 km/h en vitesse de pointe.

Le nouveau système multimédia s'organise autour d'un écran tactile de 7 pouces avec une navigation par widgets.

PHOTOS : SEBASTIEN STAUB

L'ALPINE A110 SE PLIE EN TROIS

L'A110 décline désormais trois versions, dont deux portées à 300 ch. L'âge de raison pour cette sportive dont le succès ne se dément pas.

Les chiffres ne mentent pas : +192,9 % en France en octobre dernier, +208,5 % en Europe 31 au cours du même mois, comme mentionné page 29 : Alpine bat des records de ventes, en un temps où l'automobile ne sait plus trop où elle habite. Le bon moment non pas pour revoir sa copie, mais pour la parfaire. C'est fait. Dans les actes, la gamme de l'A110 se divise aujourd'hui en trois versions. Les voici. L'A110 "de base", qualifiée d'originelle par les communicants d'Alpine, garde les 252 ch d'origine. Donc. L'A110 labellisée GT porte la harde à 300 ch (c'est nouveau sur ce modèle), une puissance qu'elle partage avec sa frangine répondant au nom de code "S". Les équidés sont envoyés en rangs serrés sur les roues arrière par le 4 cylindres 1.8 turbo, secondé dans sa mission par une boîte robotisée à double embrayage et sept rapports. Ça, ça ne change pas. Au final, l'A110 GT et l'A110 S marquent leurs différences en reposant sur deux châssis distincts l'un de l'autre. La première garde la structure de l'A110 originelle, la seconde affûte le propos avec une suspension et une direction recalibrées pour délivrer les sensations fortes à flux tendus (caisse rabaissée de 4 mm, ressorts affermis, ce genre de choses…). Dans son cas, des pneumatiques semi-slick et un kit aéro, composé notamment d'un aileron arrière en carbone, sont disponibles en option.

La nouvelle A110 S dispose du 4 cylindres 1.8 turbo porté à 300 ch, mais également du châssis sport, contrairement à la GT.

Évidemment, c'est plus cher

Entre autres nouveautés, Alpine optimise, là encore, l'installation multimédia accordée à l'A110. Affichage séparé via des widgets (raccourcis), interface smartphone, navigateur GPS intégrant les zones à risques (ça aide, avec 300 ch sous le pied…), reconnaissance vocale perfectionnée : rien ne manque. Sans surprise, les optimisations de toutes sortes se paient. En entrée de gamme, inchangée dans sa définition, le prix passe de 58 400 à 59 500 €. Gamme détaillée dans notre prochaine édition, dans la rubrique "L'Actu de votre marque".

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : immédiate

Prix : à partir de 59 500 €

Concurrentes : Lotus Elise Cup 250, Porsche 718 Cayman "de base"

OPEL ASTRA SPORTS TOURER

Un break de la plus pure espèce

Les chiffres disent tout. Par rapport à la berline, l'empattement s'allonge de 5,7 cm (2,73 m après addition), pour une longueur totale de la voiture portée à 4,64 m, en intégrant dans le calcul l'excroissance du porte-à-faux arrière (4,37 m pour la berline susmentionnée). Au bilan, le break Astra Sports Tourer revendique un volume de chargement de 608 dm³ sous le cache-bagages selon Opel, une valeur dans la norme du segment. Elle n'en demeure pas moins élevée dans l'absolu, ce qui fait du spécimen un break en mesure de rendre d'immenses services, le style en prime. La face avant dite Vizor fait toujours son effet, et la poupe tout en angles vifs, classique dans sa composition, attire immanquablement l'œil. Au passage, nous apprenons que l'Astra Sports Tourer profite des bienfaits du module hybride rechargeable riche de 225 ch cumulés, chose refusée à la berline jusqu'à nouvel ordre. Les motorisations restantes reprennent du service. La gamme détaillée dès que nous l'aurons.

AXEL WIERDEMANN

RÉPUBLIQUE

DS 7 Crossback présidentiel : une blinde…

On l'a vu circuler pour la première fois à l'occasion des cérémonies du 11 Novembre, à Paris. Ironie de l'histoire, si l'on ose dire, le blindage est réalisé par la société allemande Welp, désormais propriétaire de l'ancien site de l'ex-Groupe PSA sis à Hérimoncourt (Doubs). Ici seront renforcées les voitures des forces de l'ordre françaises dès 2022, avec deux cents emplois à la clé. La parenthèse fermée, le blindage porte le poids du véhicule présidentiel au-delà de 3 tonnes, comme quoi les 300 ch développés par le complexe hybride rechargeable ne sont pas de trop. En prime, et à la demande du président de la République, l'empattement est allongé de 20 cm (2,94 m au total, pour 4,79 m en longueur). Deux sièges individuels remplacent la banquette. Quant au coût de cet unique exemplaire du DS 7 Crossback, il avoisine le million d'euros…

L'Élysée n'a pas attendu le restylage prévu en 2022 pour commander son DS 7 Crossback avec empattement allongé de 20 cm.

PHOTOS : EDDY BRIERE

REGIS DUVIGNAU/AFP

"Le magnésium sert à produire l'aluminium. S'il n'y a pas d'aluminium, il n'y a pas de voiture."

Jacques Aschenbroich, *directeur général de Valeo, lors des Assises de l'industrie, organisées par le magazine* L'Usine nouvelle.

Une pénurie peut en cacher une autre. Le magnésium, pour information, rend l'aluminium plus facile à usiner, raison pour laquelle l'industrie automobile consomme 35 % de la production mondiale de ce matériau. Celui-ci vient à manquer. La Chine, principal pays producteur, ralentit les cadences, et partant de là, la disette guette. Pour citer Jacques Chirac : *"Les emmerdes, ça vole toujours en escadrille."*

6,7 %

C'EST LA HAUSSE DES VENTES DU GROUPE HYUNDAI (HYUNDAI + KIA) ENREGISTRÉE EN EUROPE 31 AU COURS DU MOIS D'OCTOBRE.

Cela représente une part de marché portée à 10,8 %. L'entité coréenne est le seul groupe en progression, là où ses concurrents se prennent les pieds dans le tapis. Comptez - 41,9 % pour le groupe Volkswagen (20,7 % de part de marché), - 31,6 % pour Stellantis (20,8 %, devant le groupe Volkswagen donc) et - 31,5 % pour le groupe Renault (10,2 %, derrière les coréens : une première). Entre autres explications, les deux marques coréennes sont moins touchées par la pénurie de composants électroniques, dont une partie de la production mondiale est localisée en… Corée du Sud.

257

PEUGEOT

C'EST LE NOMBRE DE SEMI-CONDUCTEURS UTILISÉS PAR LA 208.
Au fait, combien de composants électroniques contient une voiture moderne ? Sans surprise, cela dépend du profil du modèle en question. Selon une étude menée par la société française A2Mac1, le Dacia Duster fait appel à 180 puces, contre 2444 pour la Mercedes Classe S. La Tesla Model 3 en compte, pour sa part, 1380 et le nombre de semi-conducteurs a doublé en cinq ans dans les entrailles du BMW X1 (1254 à ce jour). En bref, la demande en demande toujours plus.

VOISIN/PHANIE/AFP

"Il y a plusieurs façons de se diriger vers la neutralité carbone."

Kohei Yoshida,
dirigeant de la division de Toyota dédiée aux véhicules "zéro émission", suite à un accord signé lors de la COP26.

Ledit accord prévoit *"que toutes les ventes de voitures neuves soient à zéro émission en 2040, et au plus tard en 2035 sur les principaux marchés"*. Six constructeurs l'ont signé (GM, Ford, Mercedes-Benz, Volvo, Jaguar-Land Rover et BYD). Soit à peine plus de 20 % de la production mondiale. Leurs concurrents, dont l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi et le groupe Stellantis, émettent des réserves. *"Nous respectons la philosophie de la COP26, mais les progrès se font à des rythmes différents selon les régions"*, résume Kohei Yoshida.

USINE

Peugeot 3008 : le million

PEUGEOT

Le millionième 3008 est sorti des chaînes del'usine de Sochaux le mardi 16 novembre. Pour un modèle en cours de production depuis 2016, et qui ne sera pas remplacé avant deux ans, l'exploit n'est pas mince. Il est à saluer, plus encore dans une période marquée par une crise sanitaire à répétition et les pénuries qui en résultent. Pour le résumer, le 3008, c'est 65 % des ventes réalisées en Europe, des francs succès rencontrés en Turquie, en Israël ou au Japon et vingt-sept distinctions engrangées à travers le monde, dont le titre de la Voiture européenne de l'année en 2017. Quant aux marges, Peugeot se garde bien de communiquer sur la question, mais nous les devinons costaudes. Le 3008, machine à cash...

LIRE

Jacques Lafitte, sous l'œil du photographe

Bernard Asset, photographe tenu en haute considération par tous les acteurs du monde automobile, dont nous-mêmes, publie un livre. Un recueil de ses photos plus précisément avec, de l'autre côté de l'objectif, le pilote français Jacques Lafitte, figure haute en couleur, libre et attachante, du sport automobile. D'anecdotes toutes plus invraisemblables les unes que les autres aux interviews un rien décalées, témoins d'une époque où la Formule 1 frisait la folie douce, l'ouvrage se dévore d'un trait. L'ami Bernard Asset le dédicacera le samedi 11 décembre, à la libraire Passion Automobile, sise au 83, rue de Rennes, dans le sixième arrondissement de Paris.

Jacques Lafitte
by Bernard Asset
Édition limitée à 1000 exemplaires numérotés
Éditeur Redrunner (www.redrunner.fr)
Prix : 90 € + 8 € de frais de port

INDUSTRIE

Renault-Mercedes : de l'eau a coulé sous les accords

La fin d'une relation extra-conjugale commencée en 2010 sous l'égide de Carlos Ghosn et de Dieter Zetsch *(photo)*, les ex-patrons respectifs de l'Alliance Renault-Nissan et Daimler AG.

GEORGES GOBET/AFP

L'union libre ainsi formée eut beaucoup d'enfants. Un diesel de moyenne cylindrée fourni par Renault à son nouvel ami (de la Classe A au fourgon Vito), une citadine dupliquée en deux exemplaires sous les labels Renault Twingo et Smart Fortwo, une fourgonnette siglée Mercedes clone du Kangoo, un pick-up portant l'étoile extrapolé du Nissan Navara : tout ça, c'est de l'histoire ancienne depuis quelque temps déjà. Mercedes-Benz vient d'entériner la rupture en cédant la totalité des parts qu'il détenait dans Renault, à hauteur de 305 millions d'euros. Mais l'allemand ne part pas en cassant la vaisselle. Le 4 cylindres essence 1.3 et le tandem Kangoo-Citan restent des productions communes.

Les chiffres du marché européen en octobre 2021

798 693

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 (Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse) au cours du mois d'octobre (- 29,3 % par rapport à octobre 2020).

- 35,7 %

La baisse des ventes enregistrée en Italie en octobre dernier. Parmi les marchés majeurs, suivent l'Allemagne (- 34,9 %), la France (- 30,7 %), la Suède (- 29,1 %), le Royaume-Uni (- 24,6 %) et l'Espagne (- 20,5 %).

208,5 %

La hausse des ventes d'Alpine enregistrée en Europe 31 en octobre dernier. Parmi les rares marques positives suivent Lada (+ 146,7 %), Porsche (+ 13,4 %), Hyundai (+ 11 %), Smart (+ 4,9 %) et Kia (+ 2,6 %).

9 960 706

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 au cours des dix premiers mois de l'année (+ 2,7 % par rapport à la même période en 2020).

VIDÉO

Joe le taxi

Gros, le taxi. À savoir le Hummer électrique riche de 1 000 ch libérés par trois électromoteurs. Au volant, Joe Biden, président des États-Unis, en déplacement à Detroit (Michigan) dans le but d'inaugurer l'usine de General Motors nommée GM Factory Zero. Dédiée à la production des modèles électriques du groupe, en décodé, à commencer par le GMC Hummer précité. À en croire la vidéo postée sur YouTube sous le titre "President Biden drives electric Hummer" *, ledit président a apprécié l'exercice, suite notamment à une forte accélération qui a fait se cabrer le véhicule. Et de conclure : *"Ces engins, c'est vraiment autre chose."*

MANDEL NGAN/AFP

"Le futur est électrique. Et il sera fait ici, en Amérique'", a argué un peu plus tard Joe Biden via Twitter. Notre président à nous avait tenu peu ou prou les mêmes propos un mois plus tôt. Remplacez juste "Amérique" par "France", dans son cas…

** Le président Biden conduit le Hummer électrique.*

OFF

Alfa Romeo s'urbanise

"Je dois être dans le segment B-SUV", déclare Jean-Philippe Imparato, patron d'Alfa Romeo. Le segment B-SUV, c'est la catégorie des SUV urbains en langage Auto-Journal. Celle du Peugeot 2008, au hasard, lequel devrait fournir, supposons-nous, la base technique du futur Alfa Brennero. Entrée en production en 2023.

La Nissan GT-R reste en vie

NISSAN

Bonne nouvelle en soi, la sportive GT-R ne disparaîtra pas. Sa remplaçante est à l'étude, et nous savons d'ores et déjà qu'elle reposera sur une nouvelle plate-forme. Reste l'épineuse question de son électrification. L'affaire n'est pas tranchée à cette heure. Si la prochaine GT-R ne passe pas par la case électricité, toujours est-il, la probabilité de la voir débarquer en Europe est quasi nulle.

Audi aurait des vues sur McLaren

Selon un magazine britannique, Audi aurait racheté le constructeur McLaren Automotive en grandes difficultés financières, information aussitôt démentie par le principal intéressé. Elle n'en demeure pas moins crédible. Pour ce que nous en savons, le groupe Volkswagen veut avant tout mettre la main sur l'écurie de Formule 1 McLaren Racing. Ledit groupe est absent de la discipline reine, ceci expliquant cela.

Lynk & Co 01

Aiways U6

CES NOUVELLES MARQUES QUI DÉBARQUENT CHEZ NOUS

L'électrification des voitures rebat les cartes de l'industrie automobile. La plupart du temps venus d'Asie, les nouveaux constructeurs poussent comme des champignons. Comestibles ?

MG Marvel R

SERES 5

Commercialisation : **1er trimestre 2022**

Prix : à partir de **60000 €***

* Estimation.

Opération séduction

Voilà le modèle qui devrait permettre au constructeur de se faire remarquer. Bien dessiné, spectaculaire, il s'annonce très performant. Mais avec un tarif ambitieux, Seres prend le risque de brûler les étapes.

Texte et photos **Nicolas Valeano**

Par rapport à MG, Aiways ou même Lynk & Co, la marque électrique Seres est un cas un peu à part dans le paysage automobile. D'abord parce qu'elle a été créée en mode start-up, avec un pied en Californie et l'autre en Chine. Il s'agit pourtant d'une joint-venture (nommée DFSK) entre deux géants chinois, Dongfeng, partenaire local historique des constructeurs français et actionnaire de Stellantis, et le groupe Sokon. Après un premier modèle très consensuel, le Seres 3 *(voir page 33)*, la marque monte sérieusement en gamme avec un SUV autrement plus sportif et attractif, le Seres 5. Sa version 100 % électrique est annoncée en France pour l'année prochaine, avec son nouveau distributeur national, SN Diffusion (basé à Albi), un groupe de concessionnaires du grand Sud-Ouest. Car voilà encore une particularité : dans notre pays, le déploiement commercial de Seres a été un peu chaotique. Aujourd'hui, un siège européen de la marque est en train de se mettre en place à Toulouse, de quoi rassurer sur sa pérennité ici. Enfin, un SUV très sportif est prévu en Chine pour fin 2022. Fort de 1088 ch, le Seres 7 arbore un design à la fois musculeux et épuré, qui semble assez réussi. On ne sait pas encore s'il viendra jusqu'à nous.

Né 100 % électrique, le Seres 5 se voit renaître dans une version hybride rechargeable, développée avec une technologie signée du géant de →

l'électronique Huawei, qui le vend dans ses magasins chinois. Encore une spécificité de la marque… Mais c'est bien la version électrique pure que nous devrions voir apparaître sur le marché français, avec une moyenne de 312 km d'autonomie WLTP. On aurait pu attendre plus de sa grosse batterie de 88 kWh utiles… Seres annonce quarante-cinq minutes de charge de 20 à 80 %, ce qui n'est pas très rapide, la puissance de charge DC maximale étant limitée à 90 kW (11 kW AC avec le chargeur intégré). Des caractéristiques à confirmer au moment du lancement l'an prochain.

Hautes performances

Malgré un poids considérable de 2 240 kg, les performances s'annoncent sportives, avec 255 kW de puissance (347 ch), 520 Nm de couple et 3,5 s seulement de 0 à 100 km/h. Cinq modes de conduite sont au programme et différentes aides à la conduite sont prévues, dont un régulateur adaptatif. Une version avec deux moteurs et traction intégrale est également attendue.

Nous avons pu approcher un modèle de présérie, de quoi confirmer la première bonne impression concernant le design de ce SUV, qui affiche de faux airs de Porsche Macan. Avec une longueur de 4,70 m, des lignes très douces, des poignées de portes intégrées et une face avant zébrée de feux de jour à LED très caractéristiques reprenant le symbole grec sigma (somme), le Seres 5 a belle allure. L'arrière rappelle certaines productions américaines, avec un bandeau de feux et le logo de la marque qui peut être rétroéclairé. Le hayon électrique s'ouvre avec un petit bouton caché à la base de l'essuie-glace arrière, ce qui lui permet de ne pas trop se salir. Le coffre est donné pour un modeste volume de 367 dm³. Heureusement, l'habitacle est vraiment spacieux et les passagers arrière sont très bien traités. À l'avant, l'attention est portée vers le très grand écran 17 pouces, dont la taille pourrait être réduite pour la version définitive importée. Dommage, Android Auto et Apple CarPlay ne sont pas de la partie. Espérons qu'un système de navigation adapté pour nos contrées soit mis en place. Les matériaux choisis et la qualité de fabrication semblent très corrects, mais il faut attendre la version finale pour savoir si elle est réellement au niveau de son tarif ambitieux, lequel, autour de 60 000 €, flirte avec le premium.

La face avant du Seres 5 joue la carte de la sportivité.

L'écran XXL est la pièce maîtresse de cet habitacle, par ailleurs assez classique et correctement fini.

Le design flatteur de ce modèle pourrait lui permettre de se faire remarquer parmi les nombreux SUV électriques à venir.

Work in progress

Le SUV compact chinois propose des prestations correctes. Mais il présente de gros défauts du côté de ses interfaces, qui se révèlent dès sa prise en main.

La fausse calandre du Seres 3 est assez originale.

SERES 3

Déjà commercialisé

Prix : à partir de **31 990 €**

Commençons par ce qui fâche : pour l'heure, le premier modèle de la marque chinoise importé en France est à moitié seulement adapté à notre marché. Il propose une instrumentation encore en anglais et un système d'infodivertissement qui utilise un bel écran de 10,25 pouces pouvant afficher une spectaculaire vue à 360° en 3D, mais qui comporte de grosses lacunes : une navigation pas vraiment convaincante et ni Apple CarPlay ni Android Auto pour compenser. Un système de mirroring basique devrait quand même permettre d'afficher certaines fonctionnalités de son smartphone. La présentation de l'habitacle est plutôt flatteuse au premier abord, mais un examen poussé donne une impression de qualité plus rudimentaire. L'espace à bord est généreux, le confort souple, et les performances du moteur de ce SUV compact (4,39 m) et relativement léger (1 765 kg) se montrent correctes, avec 163 ch et 300 Nm de couple disponible. La batterie LiFePO4 (lithium-ion fer phosphate) de 53,6 kWh confère une autonomie WLTP de 301 km, excellente comparée à celle du Seres 5 ! La recharge peut être effectuée en 30 minutes de 20 à 80 % sur une borne DC de 100 kW. Deux versions sont commercialisées : la Confort (à partir de 31 990 € hors bonus) et la Luxury (34 490 €), avec toit ouvrant panoramique, régulateur de vitesse et… airbags latéraux et rideaux.

La planche de bord est joliment dessinée.

Retour branché

En 2018, la jeune marque vietnamienne VinFast nous avait bluffés par des délais d'étude et d'exécution supersoniques. La voilà de retour avec deux SUV électriques, destinés à l'Europe et aux États-Unis.

Par **Jean-Éric Raoul**

Souvenez-vous, c'était au Mondial de Paris 2018, il y a une éternité… Une marque vietnamienne inconnue présentait deux modèles relativement classiques, développés en collaboration avec BMW et prêts à être commercialisés : les VinFast LUX A 2.0 et SA 2.0. Puis… silence radio, en Europe en tout cas. Les deux modèles en question ont pourtant discrètement commencé leur carrière en Asie. Avant d'affronter les conséquences de la Covid, particulièrement ravageuse au Vietnam. Cela n'empêche pas VinFast de poursuivre ses ambitions et de viser, désormais, les marchés européens et américains. Pour y contribuer, l'ancien patron d'Opel, Michael Lohscheller, a été appelé à prendre la tête de l'entreprise, afin de guider la mise sur le marché de deux gros bébés dans l'air du temps : des SUV électriques. Nous avons découvert le moins encombrant d'entre eux, l'e-35 (4,75 m de long, tout de même !), il y a quelques semaines à Cambiano, chez Pininfarina, où il a été dessiné.

Moderne, mais pas trop

En toute franchise, la créativité transalpine ne transpire pas immédiatement de ces lignes, équilibrées mais pas particulièrement audacieuses. C'est sans doute délibéré pour cette première VinFast destinée à l'exportation. *"Nous avons voulu mettre l'accent sur l'aspect protecteur,* explique Rustom Mazda, directeur du design extérieur chez Pininfarina. *Nous avons également marqué les bas de caisse, pour signifier que la puissance du véhicule vient de là."* Dans la même veine, l'intérieur coche les cases de la modernité, sans prétendre renverser la table : l'écran central de 15 pouces s'occupe de tout, en conjonction avec un affichage tête haute, qui permet de supprimer le bloc compteurs traditionnel… comme chez Tesla. Mais la qualité de présentation semble au rendez-vous, autant que l'on puisse en juger sur un modèle de présérie.

Côté technique, l'e-35 annonce une batterie de 86 kWh pour une autonomie WLTP de 500 km, quand le grand e-36 sept places accueillera une batterie de 95 kWh promettant 550 km. La puissance totale de 402 ch passe par deux moteurs, un sur chaque essieu, réalisant donc une transmission intégrale. Avec 640 Nm de couple, l'e-35 garantit un 0 à 100 km/h en 5,5 secondes. Ces caractéristiques placent le SUV VinFast dans la cour des bons élèves de la catégorie, un peu en dessous d'un Mustang Mach E mais au niveau d'un Mercedes EQC, par exemple. Cela méritera tout de même d'être confirmé dès qu'il

En dévoilant les lignes de l'e-35, Rustom Mazda (à droite) *insiste sur son aspect protecteur, code classique de tout bon SUV.*

PHOTOS : VINTAST

La signature lumineuse arrière se déploie en V, en rappel du logo de la marque.

sera possible d'en mesurer les prestations. Et si VinFast vise 5 étoiles à l'EuroNCAP et liste de nombreuses aides à la conduite, il n'est nulle part fait mention de quelconques ambitions d'agilité ni d'excitations particulières au volant.

Le modèle de commercialisation est l'un des écueils traditionnels de ces nouvelles marques. Elles surfent en général sur une forme de rupture numérique, habillant en modernité cette absence de réseau. VinFast évoque donc un parcours de vente principalement en ligne, mais envisage tout de même la création de showrooms. Et un siège parisien a déjà été établi. Quant à l'entretien, il est censé s'effectuer chez le client ou sur son lieu de travail.

À ce stade, la question du tarif est évidemment déterminante pour évaluer le potentiel d'une marque venue de nulle part. Selon les dirigeants de VinFast, l'intention n'est pas de casser les prix. Il faudra cependant afficher une réelle différence à ce niveau pour tenter d'arracher des ventes aux marques européennes ou américaines. Nous en saurons sans doute plus avant l'été 2022, quand s'ouvriront les commandes, avant de premières livraisons prévues en fin d'année prochaine.

Face au conducteur… rien, sinon un affichage tête haute. Le reste est géré par l'écran central, façon Tesla.

Les touches de sélection de transmission prennent de la place sur la console.

Confort et espace au menu à l'arrière, avec une finition convenable.

Trublion sino-suédois

Sous ses dehors inédits, le Lynk & Co 01 cache des dessous de Volvo XC40 T5 Recharge : la nouvelle marque sino-suédoise commence donc par un SUV hybride rechargeable pile dans l'air du temps, et ce n'est pas son seul atout !

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

Lorsque Volvo crée, avec sa maison mère Geely, une nouvelle marque destinée à essayer de nouveaux modes de commercialisation *(voir "Lynk & Co : le Netflix de l'automobile", page 40)*, cela aboutit en premier lieu au Lynk & Co 01. Et fort logiquement, le constructeur suédois "donne" de son savoir-faire : ce 01 utilise les dessous d'un XC40 T5 Recharge, à savoir un 3 cylindres turbo essence associé à un moteur électrique pour une puissance cumulée de 262 ch. Le Lynk & Co 01 se permet même de dépasser son "cousin" en ce qui concerne la capacité de la batterie : elle atteint ici 14,1 kWh (capacité utile) contre 10,1 kWh dans le XC40. Il faut dire qu'en l'espace de trois ans, la technologie s'est beaucoup améliorée.

Cette plus grande capacité accroît en toute logique l'autonomie en 100 % électrique du Lynk & Co 01 par rapport au XC40.

Et ça tombe bien, car celle du Volvo constitue l'un de ses points faibles avec seulement 33 km mesurés par nos soins. À la suite de notre essai, le nouveau venu semble pouvoir dépasser sans trop de problèmes les 45 km en tout-électrique dans la vraie vie : un bel écart ! Un bémol quand même : le chargeur est annoncé à 3,3 kW seulement, ce qui promet des charges jamais bien rapides… Lors de cet essai, réalisé au départ en zone urbaine, nous avons d'abord roulé en mode Pure (100 % Electric) puis en mode Hybrid, qui sollicite presque exclusivement la batterie sauf quand vous appuyez franchement sur l'accélérateur. Dans les deux cas, bien sûr, le silence →

La batterie du Lynk & Co 01 offre une capacité supérieure à celle du Volvo XC40 T5 Recharge.

La présentation intérieure est moins premium que celle du Volvo XC40, mais elle reste agréable.

La technique vient de Volvo, mais le design est 100 % original.

règne à bord, et le moteur électrique de 82 ch et 160 Nm suffit à une conduite normale. Dans ces conditions, les transitions entre modes électrique et hybride se font en douceur. Mais si vous enfoncez tout à coup l'accélérateur à fond pour profiter des 262 ch, l'éveil du 3 cylindres se fait en retard et génère un à-coup. Solution : passer en mode Sport, où le bloc thermique tourne en permanence. Vous bénéficierez alors de toute la puissance sans temps de retard. Mais attention, vous consommerez plus, et la cavalerie pourra avoir du mal à passer sur le seul train avant, puisque ce 01 est une traction. Les relances se révèlent agréables, d'autant que la boîte double embrayage à 7 rapports se montre rapide et douce. En reprenant la plateforme du XC40 T5 Recharge, le Lynk & Co hérite aussi de ses points faibles, notamment un poids assez élevé annoncé à presque 1 900 kg, donc sans doute proche des 2 tonnes en réalité. Et ça se sent lors des changements d'appuis, avec un manque évident d'agilité, ou sur le mouillé, avec un sous-virage arrivant assez tôt. Ce n'est pas trop grave dans l'ensemble, puisque ce 01 n'a pas de vocation sportive et qu'il fait malgré tout bonne figure en compromis châssis : en dépit des roues de 20 pouces, le confort reste satisfaisant, même si les occupants aimeraient probablement un peu plus de moelleux à basse vitesse. Les occupants sont néanmoins plutôt bien lotis avec une présentation intérieure très correcte. Les amateurs de Volvo reconnaîtront au passage des éléments en provenance directe de la marque, comme des commodos ou la platine de commande des vitres électriques côté conducteur. Le 01 s'éloigne cependant du XC40 par un design qui

PLUS
Achat ou location sans engagement
Autonomie électrique
Habitabilité

MOINS
Système multimédia lent
Chargeur de faible puissance
Poids élevé

Avec 262 ch, le 01 accélère agréablement sans être sportif à cause d'un poids élevé.

❶ Les propriétaires de Volvo XC40 reconnaîtront immédiatement ces commandes de vitres et rétroviseurs électriques. ❷ L'écran central tactile se montre peu réactif, et le système multimédia accuse des lenteurs. Agaçant. ❸ Détail sympathique : la molette de réglage de la climatisation s'entoure de rouge quand vous demandez une température supérieure dans l'habitacle et de bleu si vous préférez du froid.

Reprenant la technique du XC40 T5 Recharge, trop glouton batterie vide, le 01 a sans doute le même défaut…

❶ Les places arrière se révèlent confortables et plus généreuses que chez le cousin suédois.
❷ Annoncé à 466 dm³, soit presque autant que dans le Volvo XC40, le coffre recèle en plus un rangement pour les câbles de recharge.

lui est propre et un habitacle un peu moins flatteur, malgré quelques détails sympathiques : on apprécie la molette de climatisation rétroéclairée en rouge quand on monte la température ou en bleu quand on la baisse. L'écran central vertical du suédois cède la place à un autre plus grand (12,7 pouces au lieu de 9) et en format paysage, mais hélas pas très réactif. Et quand il prend enfin votre commande, il agace parfois par sa lenteur, mais de façon aléatoire : il peut se montrer très rapide à agrandir une carte de GPS et, la minute suivante, peiner à afficher la liste des stations de radio. Allez comprendre… À l'arrière, bonne surprise avec une belle habitabilité : l'allongement par rapport au XC40 (+11 cm en longueur, +3 cm en empattement) bénéficie à l'espace intérieur. Les occupants de la banquette sont aussi les mieux placés pour profiter du toit vitré panoramique de série. Ce qui nous amène à la politique d'équipement, très simple, de Lynk & Co : aucune option et une dotation archi-complète de série ! Avec, au passage, les aides à la conduite en provenance de chez Volvo : la référence en la matière ! La seule possibilité de choix concerne la couleur de la carrosserie : bleue ou noire ! Une gamme ultra-simple donc pour le 01, mais qu'on lui pardonne volontiers : il est vendu 41 500 € (hors bonus de 2 000 €), soit facilement 10 000 € de moins que le XC40 T5 Recharge à dotation comparable. À ce prix-là, les SUV compacts hybrides rechargeables sont moins puissants et moins bien équipés. Idem si l'on considère la formule sans engagement à 500 €/mois. Les offres en LLD équivalentes pour les concurrents atteignent des mensualités plus élevées, et pas sans engagement… ■

LYNK & CO 01 EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance cumulée	■	262 ch (1)
Couple maxi	■	265 Nm à 1 400 tr/mn + 160 Nm (2)
Type		3 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale		1 477 cm³ / NC
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		double embrayage / 7
Batterie / capacité brute		lithium-ion / 17,6 kWh

(1) Puissance maxi : 180 ch à 5 500 tr/mn (therm.) + 82 ch (élec.).
(2) Couple cumulé : 425 Nm.

Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,8 m
Pneumatiques		235/45 R 20

Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,54 / 1,86 / 1,69 / 2,73 m
Poids / tractable freiné		1 879 / 1 800 kg

Performances		
0 à 100 km/h	■	8 s
Vitesse maxi	■	210 km/h

Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	466 dm³

LE BUDGET

Prix	■	41 500 € (3)
Bonus écologique (CO_2)	■	2 000 € (27 g/km)
Prix du modèle essayé (4)		39 500 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(3) Ou 500 € par mois sans engagement avec assurance, assistance et entretien. (4) Bonus et options inclus.

Équipements de série ■
Accès à bord et démarrage mains-libres, aide active au maintien en ligne, Android Auto et Apple CarPlay, Bluetooth, chargeur pour smartphone sans fil, clim auto bizone, combiné d'instruments numérique 12,3 pouces, conduite autonome de niveau 2, écran central tactile 12,7 pouces, feux avant 100 % LED, freinage d'urgence automatique, hayon électrique, peinture métallisée, phares et essuie-glaces automatiques, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseur intérieur auto jour / nuit, rétroviseurs extérieurs rabattables élec., sellerie en Nylon recyclé, sièges avant chauffants, siège conducteur à réglages élec., surveillance des angles morts, système audio hi-fi 10 HP, toit vitré pano.

Options
Aucune.

Consommation		
Mixte	■	1,2 l/100 km
Autonomie élec. / réservoir	■	69 km / 42 l
Temps de charge sur secteur	■	5 h
Note EuroNCAP		**non testé**
Pays de fabrication		**Chine**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Un Volvo techniquement, en moins cher, plus spacieux, bien équipé, aussi sûr, avec une meilleure batterie et qui donne le choix entre un achat classique ou une formule sans engagement. De quoi faire pardonner un système multimédia pas au niveau, un chargeur un peu faible et un poids élevé.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Lynk & Co : le Netflix de l'automobile ?

Un forfait sans engagement et tout compris pour un SUV hybride rechargeable : voilà ce que propose la nouvelle marque sino-suédoise Lynk & Co, dont le patron Alain Visser nous explique le concept en détail.

Par **Cyril Biotteau**

Alain Visser a passé plus de trente ans chez Volvo !

LYNK & CO

Peut-être faites-vous partie des plus de 8 millions d'abonnés français à Netflix ? Si c'est le côté sans engagement qui vous a plu, Lynk & Co devrait vous intéresser puisque cette marque propose la même chose dans le domaine automobile.

"Notre idée vient du fait que, selon nous, dans l'industrie automobile, rien ne se passe depuis un siècle, explique Alain Visser, président de Lynk & Co et ancien vice-président de Volvo. *La voiture s'améliore, mais en cinq ans, la téléphonie a évolué plus que l'automobile en cinquante ans. Et dans notre industrie, le concept ne bouge pas : on fabrique des autos, on les envoie aux concessionnaires, les concessionnaires les vendent et les réparent. Nous sommes persuadés qu'il y a assez de gens qui souhaitent quelque chose de complètement différent. Nous avons une bonne voiture, mais nous n'essayons pas de la vendre. Nous l'utilisons pour sortir un concept de mobilité entièrement nouveau : un contrat mensuel de 500 € tout inclus et sans engagement. Nous l'appelons le contrat « Netflix » !"*

30 000 "locataires" en Europe

En fait, ce n'est pas tout à fait une première, car Seat propose également une location sans engagement sur toute sa gamme. Mais la mayonnaise ne prend qu'à moitié puisque seules les Ibiza et Arona fonctionnent avec cette formule (10 % des ventes en France), pour un loyer de 200 € par mois environ. Les modèles supérieurs (Leon, Ateca) continuent de se vendre de manière plus traditionnelle. Chez Lynk & Co, au contraire, ça marche. Et même mieux que prévu, si l'on en croit Alain Visser : *"Notre objectif pour 2021 était d'atteindre 9000 clients en Europe (France, Pays-Bas, Belgique, Suède, Allemagne, Italie, Espagne) et nous en sommes d'ores et déjà à 30 000, dont 4000 en France. Ce qui nous a aussi surpris, c'est le taux de ceux qui veulent prendre le forfait à 500 € par mois par rapport à ceux qui souhaitent acheter la voiture : c'est 95 % pour la location."* Effectivement, la voiture peut également être achetée de façon classique au prix de 41 500 €, soit 10 000 € de moins que le Volvo XC40 T5 Recharge dont est dérivé ce Lynk & Co 01. Alain Visser ne s'offusque pas à l'évocation de ce cousinage : *"L'avantage de partager une plateforme avec une marque comme Volvo, qui est le leader mondial en sécurité, est que nous sommes au même niveau en la matière, et bien au-dessus de la moyenne de l'industrie. Nous avons notamment reçu les fameuses cinq étoiles EuroNCAP sur le 01."* Revenons-en à la formule de location : tout inclus, ça veut dire quoi ? *"Il y a l'assurance, l'assistance, l'entretien, y compris pour les pièces d'usure (pneus, plaquettes). Dans notre contrat, le forfait est de*

KASIA GATKOWSKA

Les clubs Lynk & Co n'ont pas grand-chose d'une concession.

KASIA GATKOWSKA

> **“PLUS LE « PROPRIÉTAIRE » PARTAGE SA VOITURE, PLUS SA MENSUALITÉ DIMINUE.”**
> ALAIN VISSER

1 250 km/mois, soit 15 000 km par an, et le kilomètre supplémentaire est facturé 0,15 €.” Le 01 étant issu techniquement d'une Volvo, l'entretien est effectué dans le réseau du constructeur suédois, ce qui peut rassurer les clients potentiels, un peu dubitatifs face à une marque inconnue. *“Les concessionnaires Volvo connaissent bien le produit,* reprend Alain Visser. *C'est ce que j'appelle du « win-win-win » : nous n'avons pas à investir dans un réseau de concessionnaires, les concessionnaires voient leur chiffre d'affaires augmenter et le client est content.”*

Lynk & Co se charge de tout

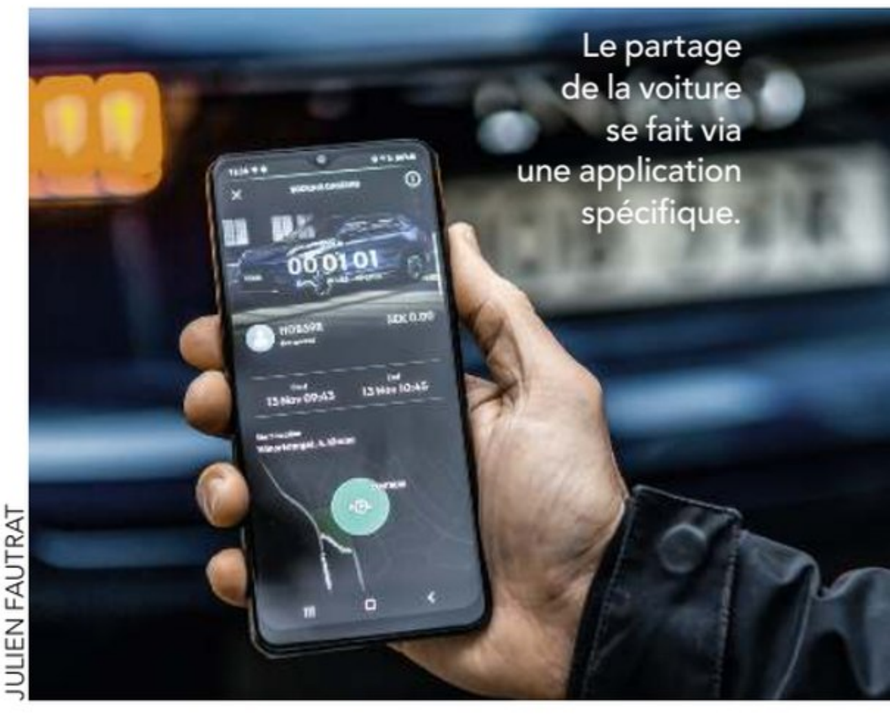
Et ce, d'autant plus que, dans le désir d'alléger encore les contraintes pour l'utilisateur, le client n'a pas à se déplacer en concession : Lynk & Co le contacte, vient chercher le véhicule et le ramène une fois l'entretien effectué. Un service onéreux pour un constructeur, encore rarement proposé en France. Cet aspect “tout compris” explique la mensualité de 500 €, qui paraît élevée dans l'absolu. Mais, là encore, Lynk & Co a la solution pour la faire baisser : partager la voiture ! Après un franc succès. Dans ces conditions, parier sur ce système de sous-location pour faire baisser sa mensualité semble assez hasardeux.

L'esprit club

Dernier point abordé, Lynk & Co souhaite développer un aspect communautaire, qui va s'appuyer sur des “clubs”. *“Ils vont être installés en centre-ville,* poursuit Alain Visser. *En interne, nous appelons cela « l'anticoncessionnaire ». Nous voulons que les gens viennent même s'ils n'ont pas besoin d'une voiture ou d'un service. Ça doit être un point de contact où l'on peut prendre un café, où on écoute de la bonne musique. Il mesure entre 200 et 400 m². Il n'y a qu'une seule voiture ; le reste, c'est de l'ambiance. Les gens qui entrent sont étonnés, car c'est très différent d'une concession. Il y a un côté bar, un côté boutique où l'on vend, par exemple, du linge de maison, avec des marques « durables ». J'ai vu dans notre club à Berlin des gens entrer, s'asseoir, ouvrir leur ordinateur et travailler, sans aucun intérêt pour la voiture. Et c'est ce que nous voulons. Pour rentrer dans le club, nul besoin d'être client Lynk & Co. Et nous avons des événements deux fois par semaine (hors Covid), d'abord pour nos membres, mais aussi pour tous ceux qui sont intéressés.”*

On comprend bien l'idée de valoriser la marque par une image plus positive que celle de l'automobile, notamment auprès des populations les plus jeunes. Là encore, c'est une initiative coûteuse pour le constructeur, dont il faudra surveiller la pérennité, mais qui manifeste aujourd'hui l'ambition (et les moyens) de ce nouvel arrivant. Nouvel arrivant qui vise déjà le coup d'après. *“Le prochain modèle de Lynk & Co sera sans doute 100 % électrique,* annonce Alain Visser. *Mais nous pensons que l'infrastructure de recharge n'est pas encore au bon niveau en Europe pour cela, et ne le sera pas avant 2024.”* Affaire à suivre, donc…

Netflix, nous voilà chez Airbnb… *“Si vous voulez partager votre voiture, c'est vous qui fixez votre tarif. Tout se passe sur Internet. Celui qui la louera devra s'enregistrer sur l'application et le paiement se fera aussi en ligne. Le montant sera déduit de votre forfait mensuel de 500 €.”* Plus le propriétaire partage sa voiture, plus sa mensualité diminue, jusqu'à théoriquement atteindre 0 €/mois. Même si l'appli vous décharge des contraintes administratives liées à la location, demeurent des freins psychologiques, légitimes à l'idée de confier régulièrement son auto à des inconnus. *“Pour ceux que cela inquiète, il y aura un système de photos pour justifier de l'état de la voiture au début et à la fin d'une location”*, rassure le grand patron. Celui qui emprunte le véhicule est censé le ramener dans la même zone que celle où il l'a pris, et avec le même niveau de carburant. Et tout se passant en ligne, pas besoin de rencontrer l'emprunteur pour lui remettre le précieux sésame : c'est son smartphone qui lui servira de clé, comme avec d'autres applications de partage de voitures. Reste à voir si ce modèle fonctionnera car, outre les réticences du “propriétaire”, il faut atteindre une communauté numériquement importante pour que le service trouve son utilité. Jusqu'à présent, les différentes propositions de car sharing n'ont pas rencontré



Le partage de la voiture se fait via une application spécifique.

JULIEN FAUTRAT

Les grandes espéra

L'inspiration de Tesla est évidente lorsque le conducteur découvre cette large dalle. Hélas, son ergonomie est loin d'être aussi bien pensée.

Le Marvel R affiche un comportement routier rassurant et un confort correct, mais ne peut en aucun cas passer pour sportif.

nces

Après avoir lancé le ZS électrique à prix canon, MG investit le segment des SUV familiaux avec un Marvel R plus moderne et ambitieux, mais face à une concurrence plus relevée. La marque chinoise a-t-elle déjà les moyens de rivaliser avec les plus grandes ? Réponse en mesures.

Par **Camille Pinet** Photos **Arnaud Saunier**

Avec son ZS, MG a débarqué en 2020 en Europe avec les arguments traditionnels d'un nouvel arrivant qui doit faire ses preuves : un tarif défiant toute concurrence et un équipement pléthorique. Mais aujourd'hui, le Marvel R montre que la marque chinoise au badge britannique a décidé de brûler très vite les étapes. Il suffit de le détailler : chromes nombreux, poignées encastrées mobiles et allure beaucoup plus statutaire prouvent son envie de jouer dans la cour des grands, même si les plus pointilleux lui reprocheront des proportions banales derrière ses effets de style. Ils remarqueront aussi certains ajustements de panneaux de carrosserie approximatifs. Qu'importe, le Marvel R ne cultive pas que les apparences : il reçoit une batterie de 70 kWh, de quoi tutoyer des modèles bien plus coûteux comme le Volkswagen ID.4 et ses 77 kWh. Enfin, il inaugure un système original de deux moteurs de 116 et 75 ch placés sur le train arrière et reliés à une transmission à deux rapports. Objectif : réduire la consommation en utilisant l'un ou l'autre, voire les deux en même temps en fonction de la charge demandée. Le SUV MG poursuit son numéro de charme à bord, avec son immense dalle centrale qui rappelle celle des Tesla et Ford Mustang Mach-E. La finition apparaît correcte, mais c'est surtout l'équipement de notre version Luxury qui impressionne : tout est de série, même la peinture métallisée ! À l'arrière, les passagers profitent d'un espace confortable et, si le volume du coffre est insuffisant pour un modèle familial, il faut y ajouter les 90 dm³ disponibles à l'avant.

Les premiers tours de roues rassurent : plutôt bien amorti, le Marvel R ne souffre pas des défauts de jeunesse que nous avions relevés sur le ZS

La tenue de cap se révèle satisfaisante sur route et le niveau d'adhérence ne suscite pas de critique. Ne lui en demandez pas trop quand même ! Si le conducteur le provoque, le train avant sous-vire paresseusement, tandis que la direction ne s'illustre ni par sa précision ni par son caractère informatif. Néanmoins, au premier abord, le SUV asiatique semble avancer des prestations très honorables. Cette impression se nuance cependant au fil des heures. La dalle centrale tactile, qui permet de commander toutes les fonctions, s'avère positionnée trop en arrière, obligeant à détourner beaucoup plus le regard de la route qu'avec un petit écran positionné ➔

L'avis de Camille Pinet

Le niveau de MG monte, mais il reste encore du travail pour jouer dans la cour des grands.

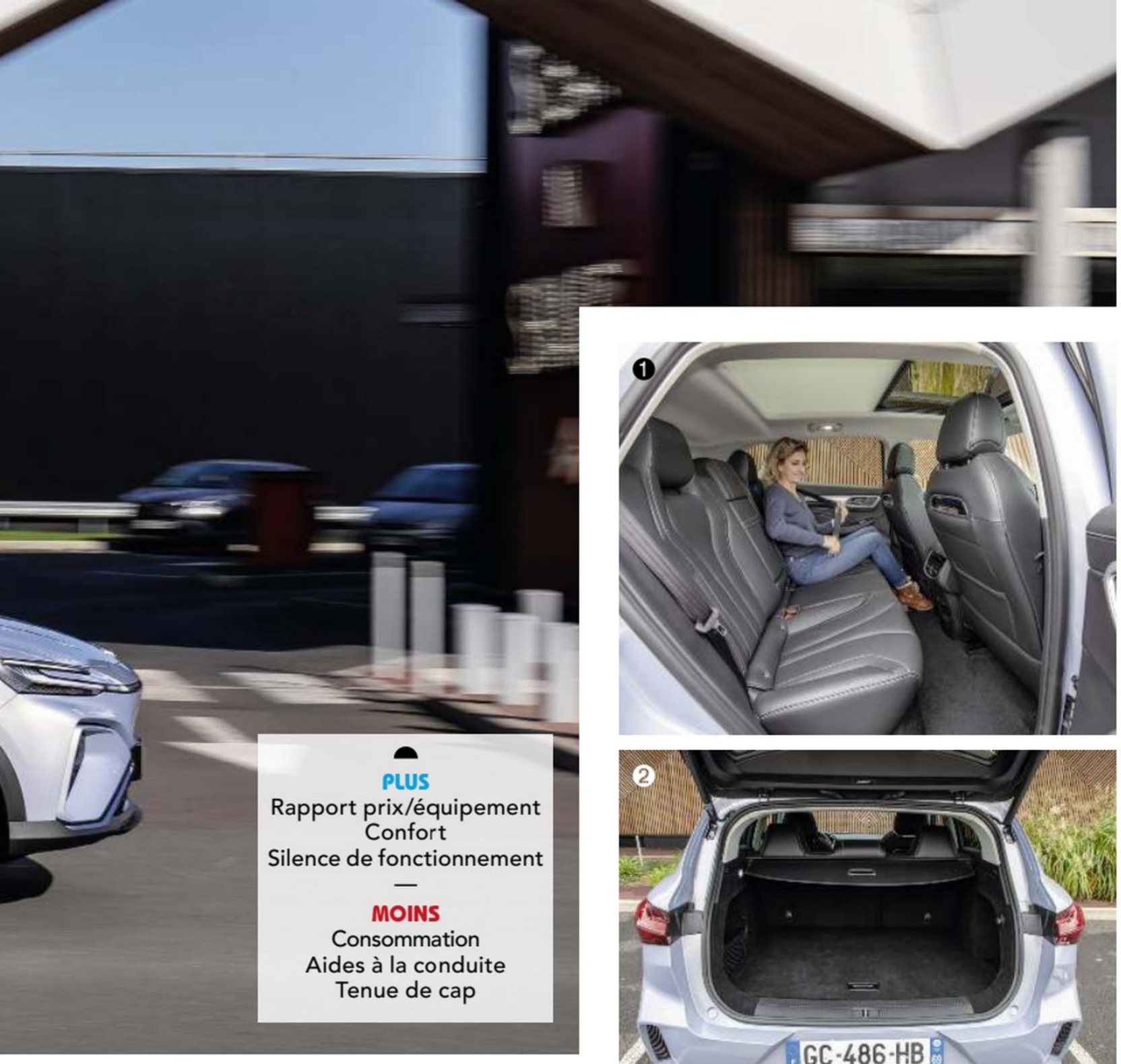
40% *Quotient Émotionnel*

Le style est flatteur, mais la prétention de MG de faire passer le Marvel R pour un coupé est sans doute exagérée.

en hauteur. La piètre définition de la caméra à 360° jure aussi singulièrement dans cet environnement technologique. Plus ennuyeux, il faut souvent s'y reprendre à deux fois pour "cliquer" sur l'écran, trop peu sensible aux impulsions tactiles. Enfin, le système n'est pas dénué de bugs : nous avons dû redémarrer la connexion Bluetooth après 10 minutes de vaines tentatives pour réussir à connecter un téléphone. Dommage car, en dépit de certaines traductions approximatives, il s'avère infiniment plus moderne que celui du ZS. En roulant, d'étonnants bruits de sellerie se manifestent au passage d'irrégularités : c'est "tout simplement" le cuir des sièges qui frotte sur le mobilier en plastique. La réception de la radio FM se révèle défaillante, si bien que l'on perd les grandes radios nationales à seulement une dizaine de kilomètres de la capitale. Sur autoroute, le Marvel R souffre d'une tenue de cap insuffisante et se montre sensible au vent latéral. Son système de maintien en ligne actif agit avec la douceur d'un gardien de camp de travail chinois : si le conducteur a le malheur d'actionner le clignotant un peu trop tard, il ramène la voiture très brutalement en ligne. Même réaction sans appel sur petite route, lorsque celle-ci, trop étroite, impose de mordre sur la ligne. C'est même carrément dangereux vu la largeur de l'engin. Couper les aides à la conduite est recommandé dans ces conditions.

❶ L'instrumentation de bord est peu configurable, la carte étant forcément affichée.
❷ L'imposant écran tactile n'est pas assez sensible, ce qui impose parfois de répéter son impulsion afin d'activer une fonction.

Le MG Marvel se recharge sur borne DC à la puissance maximale de 90 kW. C'est un peu moins que le Skoda Enyaq 60, qui monte jusqu'à 100 kW.



PLUS
Rapport prix/équipement
Confort
Silence de fonctionnement

—

MOINS
Consommation
Aides à la conduite
Tenue de cap

❶ A l'arrière, l'espace dévolu aux passagers se révèle généreux, mais le Marvel R ne bat aucun record dans la catégorie. ❷ Le coffre propose un volume limité, comparable à celui d'une compacte. Un second, à l'avant, permet de compenser en partie ce défaut.

Face à nos instruments de mesures, le Marvel R perd encore un peu plus de sa belle assurance. Ce ne sont pas tant ses performances, moyennes pour la catégorie, qui le handicapent : 8,4 s pour atteindre 100 km/h restent un temps parfaitement honnête pour un SUV de 4,68 m. En revanche, sa consommation excessive de courant le place très en retrait de ses rivaux. Sur autoroute, il en brûle autant que des modèles quatre roues motrices plus puissants de 150 ch. Il ne compense pas cet appétit par sa vitesse de recharge : avec 90 kW maximum sur une borne rapide, il demande un peu plus de temps que ses concurrents pour retrouver son rayon d'action. Nous comprenons mieux l'utilité de sa grande capacité de batterie, mais elle se révèle presque… inutile. Tout d'un coup, le tarif canon du SUV MG est à relativiser. Le Marvel R devient, en effet, largement comparable à des modèles dotés d'accumulateurs plus petits et issus de constructeurs plus établis, à l'image du Skoda Enyaq 60. ▯

45 MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

MG MARVEL R
180 ch Luxury

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	180 ch
Couple maxi	410 Nm
Type	2 élec. (2) AR synchrone
Puissance fiscale	5 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatisée / 2
Batterie / capacité nette (brute)	lithium-ion / 70 (70) kWh
Châssis	
Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques	235/45 R19
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,68 / 1,92 / 1,62 / 2,81 m
Performances	
1 000 m d.a. / 0 à 100 km/h	30 / 8,4 s
90 à 130 km/h en Drive	7,2 s
Vitesse maxi	200 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 32 / 68 m
Poids / tractable freiné	1 870 / 750 kg
Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV / AR	159 / 155 cm
Volume de coffre	380 + 90 dm^3
Niveau sonore	
A 90 / 130 km/h	64,4 / 67,2 dB

LE BUDGET

Prix	**44 990 €**
Bonus écologique 2021 (CO_2)	6 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	38 990 €
Garantie	7 ans, 150 000 km

(1) 116 + 75 ch. (2) Bonus et options inclus.

Équipements de série
6 airbags, alerte de somnolence, Bluetooth, cam. 360°, chargeur embarqué 11 kW triphasé et 90 kW en continu, chargeur sans fil, clim auto, frein. auto d'urgence, hayon motorisé, instrumentation numérique, jantes alliage, peint. métal., phares à LED adapt., régul. adapt., sellerie cuir, sièges AV élec., syst. multimédia avec écran tactile 19,4 pouces/Apple Car Play & Android Auto, toit pano.

Pas d'options

Consommations	
Moyenne	21 kWh/100 km
Autonomie moyenne	337 km
Autonomie Ville / Route / Autoroute	353 / 378 / 282 km
Charge sur prise dom. / 7,4 / 11 kW / superchargeur	34 / 11 / 7 / 30 mn (2)

(2) Données constructeur, de 0 à 80%.

Note EuroNCAP	**en cours**
Pays de fabrication	**Chine**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★☆☆

Le Marvel R fait valoir de réelles qualités de confort et une habitabilité correcte. Néanmoins, il n'est pas aussi abouti que ses rivaux, ses performances et ses technos n'étant pas au niveau. Mais sa dotation de série est pléthorique.

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

Aiways aime se démarquer avec ses faces avant pour le moins originales.

AIWAYS U6

Commercialisation : **2e trimestre 2022**

Prix : à partir de **40000 €***

* Estimation.

PHOTOS : AIWAYS

Comme un coupé

La jeune start-up de Shanghai s'apprête à lancer son deuxième modèle, un SUV coupé aux lignes originales, sur la base technique de l'U5. De quoi se faire remarquer dans une offre électrique où les SUV classiques sont rois.

Par **Nicolas Valeano**

Sur la plate-forme électrique de l'U5, Aiways prévoit de lancer un modèle à mi-chemin entre SUV coupé et berline surélevée au design particulièrement spectaculaire, l'U6. Sous la forme d'un concept nommé U6 Ion, il devait être révélé au public au Salon de Genève 2020, annulé à la dernière minute. Funeste destin pour cet impressionnant show-car proche du modèle de série, qui a bénéficié des conseils du célèbre designer japonais Ken Okuyama (GM, Porsche, Pininfarina : Ferrari F50, Maserati Quattroporte…), dans une mission de consulting pour la jeune marque chinoise. Sa silhouette plutôt massive (4,73 m) offre de belles proportions et un aspect épuré des surfaces de la carrosserie, tandis que le traitement des détails est un peu plus chargé : boucliers remplis d'appendices aérodynamiques, touches de couleur vive dans les bas de caisse, jantes 20 pouces, phares et feux complexes… La pénétration dans l'air est soignée, avec des ouvertures variables dans la calandre, des déflecteurs créant un filet d'air latéral et un spoiler arrière, pour un Cx de 0,26 dans la version finale. Les passagers apprécieront le dôme de toit entièrement vitré, laissant entrer la lumière dans un habitacle au moins aussi original que

Une constellation de labels chinois à l'assaut de l'Europe

D'autres marques chinoises sont dans les starting-blocks pour pénétrer le marché européen, en particulier la Norvège, avec son record mondial de proportion de véhicules électriques. Ainsi, Nio y a envoyé, cette année, ses premiers SUV ES8 (environ 60000 €), qui pourront bénéficier des quatre stations d'échange de batteries inaugurées dans le pays. Il ne faut alors que quelques minutes aux clients pour faire le "swap" et repartir avec une batterie pleine. Nio a déjà plusieurs centaines de stations dans son pays d'origine et annonce près de 3 millions d'opérations d'échange. Une particularité qui le distingue de ses concurrents, comme BYD qui commercialise aussi son SUV Tang en Norvège. Un modèle classique de 4,87 m avec transmission intégrale. Ses 100 premiers exemplaires sont affichés à environ 57000 €. De son côté, XPeng mise sur le haut de gamme et le design avec ses SUV G3 et berline P7. Celle-ci, forte de 530 km d'autonomie, est vendue à partir de 42000 €. Great Wall a prévu, lui aussi, une offensive vers l'Europe, matérialisée par la présence de ses deux marques Wey et Ora au dernier Salon IAA de Munich. Le Wey Coffee 01 est un SUV hybride rechargeable rappelant le DS 7, promettant une autonomie record de 150 km, tandis que l'Ora Cat est une berline compacte attendue autour de 30000 €.

Nio ES8

NIO

BYD Tang

BYD

Ora Cat

ORA

l'extérieur, avec de nombreuses touches colorées. Du concept d'origine, la marque n'a pas retenu le volant qui rappelait un manche à balai d'avion. La sélection de la transmission incorporée dans une grosse poignée rotative, référence, elle, au monde des bateaux à moteur, est conservée. Un traitement ludique, prolongé par l'intégration d'une trottinette et d'un drone. Le tableau de bord du modèle de série, attendu dès 2022, laissera de côté les exubérances majeures de l'étude de style pour adopter un volant classique et une présentation intérieure plus sage, ajoutant un écran multimédia encore plus grand évoquant la Tesla Model 3. Le coupé U6 de série devrait recevoir une batterie de 63 kWh pour alimenter son moteur de 150 kW (204 ch), comme sur l'U5. De quoi donner des performances en rapport avec son look pour le moins dynamique.

Dans l'habitacle, le traitement des couleurs et des matières joue l'originalité.

XPeng P7

XPENG

Citons aussi SAIC, Leapmotor ou Polestar, la marque de Geely. Le petit JAC iEV7s est lancé en Belgique, avec des performances, une autonomie (240 km) et une habitabilité très limitées, mais à un prix agressif d'environ 32000 €. Enfin, tous les modèles chinois importés ne sont pas électriques, à l'image du SUV Bestune T77, lancé en Belgique. Motorisé par un 1.5 turbo de 143 ch, il est vendu autour de 27000 €.

Bilan : **les produits sont là, mais…**

Si elle n'a pas réussi à prendre au moment de l'ère thermique, l'offensive des constructeurs chinois en Europe adopte une tout autre mesure avec l'arrivée de l'électrique. De quoi proposer des modèles bien adaptés à la demande, jouant sur des tarifs agressifs et des designs parfois spectaculaires. Reste qu'il est difficile de franchir le pas de l'achat de voitures de constructeurs sans notoriété ici, fussent-ils des géants dans leur pays, le premier marché automobile au monde. L'électrique est déjà une inconnue pour de nombreux clients. Voudront-ils sauter le pas en prenant le risque de faire confiance à des marques sans image et au réseau de distribution limité ? Gageons que, parmi elles, certaines réussiront à se démarquer, avec l'apparition de modèles dans nos rues et une image évolutive. Mais une question retiendra toujours certains consommateurs, celle de l'origine des produits alors que l'on recherche de plus en plus le "made in France" (ou "in Europe").

SEX MACH1NE

Accompagné de modifications techniques aussi subtiles que probantes, le mythique label Mach 1 fait son retour sur la Mustang afin de la rendre plus désirable que jamais.

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

Comme par provocation, la Ford Mustang semble prendre un malin plaisir à nourrir elle-même le cliché selon lequel une sportive venue d'Amérique n'en est jamais réellement une de notre côté de l'Atlantique. C'est vrai que depuis le poste de conduite, avec au premier plan son capot haut perché pointant loin vers l'horizon, dans la continuité d'une planche de bord massive et d'un volant un poil trop grand, la célèbre pony car donne d'abord l'impression de barrer un porte-conteneurs bien garni plutôt que de mener une pistarde affûtée. La direction un peu plus démultipliée que la moyenne actuelle, la commande de boîte mécanique virile, raccourcie pour l'occasion, et le profond glouglou du V8 ne sont pas pour dissiper cette ambiance très marine marchande. Mais si l'icône de l'ovale bleu entretient si bien cette image d'Épinal d'américaine trop lourde, trop grosse, trop floue, c'est au final pour mieux la déconstruire. D'autant plus dans cette version Mach 1 qui, pour 8 500 € de plus qu'une GT, prend notamment soin de recalibrer son amortissement piloté, son assistance de direction et, à l'avant, de rigidifier ses ressorts et barres antiroulis. Phénomène stupéfiant, la 'Stang se contracte à mesure que l'allure grandit, pour se faire plus compacte et plus dense.

En dépit d'une apparente nonchalance, ce coupé de 4,80 m de long aime se faire bousculer. Une bonne dose d'autorité permet alors d'apprécier une direction finalement précise à défaut d'être très loquace. Les deux essieux prennent appui à l'unisson pour expédier la courbe avec une efficacité presque inattendue, à écœurer bien des européennes. Plus sûrement que les différents appendices aérodynamiques qui augmenteraient l'appui de 22 %, la suspension, raide mais pas trop, remplit pleinement son rôle en contrôlant rigoureusement les mouvements de caisse. Ce qui encourage à encore hausser le rythme à l'approche du virage suivant. Les freins ne s'en ➛

PLUS PUISSANT DE 10 CH, LE V8 5.0 ATMOSPHÉRIQUE DÉVOILE UN SURPLUS DE HARGNE À PARTIR DE 6 000 TR/MN QUE L'ÉCHAPPEMENT ACTIF MET SOIGNEUSEMENT EN VALEUR ●●●

plaindront pas. D'une assistance reparamétrée et d'un refroidissement amélioré, le système Brembo répond durablement par une pédale ferme et mordante. Ce que les chiffres confirment. La Mustang Mach 1 parvient à stopper ses près de 1 800 kg relevés à notre balance en moins de 30 m depuis 90 km/h et en à peine plus de 60 m depuis 130 km/h.

Exit la caricature de la muscle car désordonnée. Cette Ford n'a définitivement pas le comportement que son physique et ses origines suggèrent. Elle n'est même pas la machine à brûler de la gomme que beaucoup s'imaginent. Au contraire, cette propulsion tend même à élargir doucement la trajectoire par l'avant pour prévenir avec bienveillance que ses limites sont atteintes. Sur le sec, il faut sciemment écraser la pédale des gaz sur les premiers rapports pour venir à bout de l'autobloquant mécanique et des Michelin Pilot Sport 4S montés sur des jantes élargies d'un demi-pouce. Dans tel cas, vu la générosité de l'empattement, la dérive émerge avec une relative progressivité et se contient d'autant plus facilement. Il faut dire que la transmission "tire" extrêmement long, au point d'atténuer quelque peu la poigne du V8 5.0 atmosphérique, plus puissant de 10 ch, mais pas plus coupleux que dans la plus sobre GT. Pas loin de 130 km/h en seconde, près de 180 km/h à fond de troisième… À défaut d'agripper à répétition le levier de vitesses coiffé de sa boule de billard, les reprises s'en ressentent franchement.

Le 0 à 100 km/h, obtenu en 5,8 s, reste à 1 seconde pleine du chrono promis par Ford, malgré le Launch Control . Mais il y a bien plus frustrant encore que ces performances en demi-teinte quoique suffisantes. En compagnie d'une pareille démultiplication, les opportunités d'aller visiter les dernières graduations du compte-tours numérique se font malheureusement beaucoup trop rares sur route ouverte. Et c'est vraiment dommage. Car, une fois encore, à l'encontre des idées reçues liées au caractère nautique des "blocks" américains, celui-ci dévoile un surplus de hargne à partir de 6 000 tr/mn, dans un tonnerre métallique que l'échappement actif met soigneusement en valeur. Au bout du compte, le supplément de cavalerie s'obtient même au-delà des 7 000 tr/mn.

Si cette Mustang Mach 1 est donc capable de cruiser à 130 km/h aux alentours de 2 200 tr/mn pour maintenir une consommation décente, elle se rend pour autant coupable d'émissions de CO_2 qui la condamnent à un malus écologique équivalent à la moitié de son prix.

Et voilà comment une attachante sportive, un minimum polyvalente grâce à ses petites places arrière et à son grand coffre, et daignant traverser l'Atlantique pour venir nous divertir se voit récompensée… Quel gâchis ! ■

PLUS
Comportement efficace
Moteur plein de charme
Polyvalence

MOINS
Encombrement
Boîte trop longue
Malus sans pitié

Depuis le poste de conduite, derrière un volant un peu trop grand, la Mustang Mach 1 peut d'abord dérouter par ses mensurations et une certaine nonchalance. Et pourtant…

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

FORD MUSTANG FASTBACK Mach 1 460 ch

EN CHIFFRES

La Mach 1 se distingue de la version GT par des trains roulants un peu plus orientés vers la performance.

Le surplus d'appendices aérodynamiques, comme le becquet, est censé augmenter l'appui de 22%.

❶ Deux petites places arrière permettent d'agrémenter la polyvalence de ce coupé.
❷ Sous son couvercle de malle, le coffre, d'un volume respectable, en fait de même.
❸ L'instrumentation numérique évolue en fonction du mode de conduite sélectionné.
❹ Mais quel qu'il soit, il ne faut pas hésiter à recourir à la virile commande de boîte mécanique pour obtenir le meilleur du moteur. La transmission "tire" incroyablement long.

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	460 ch à 7250 tr/mn
Couple maxi	529 Nm à 4900 tr/mn
Type	V8 essence atmo.
Cylindrée/puissance fiscale	4951 cm³/35 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis	
Diamètre de braquage	12,3 m
Pneumatiques AV-AR	255/40-275/40 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,80/1,96/1,40/2,72 m
Poids/tractable freiné	1775 kg/n.c

Performances	
1000 m d.a./0 à 100 km/h	24,5/5,8 s
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e	6,1/7,6/15,7 s
Vitesse maxi	267 km/h(1)
Freinage à 50/90/130 km/h	10/29/61 m

(1) Donnée constructeur.

Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	18 cm
Largeur aux coudes AV/AR	153/133 cm
Volume de coffre	446 dm³

Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	46,3/68/71,6 dB

LE BUDGET

Prix	62400 €
Malus écologique 2021 (CO_2)	30000 € (284 g/km)
Prix du modèle essayé(2)	94 950 €
Garantie	2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série
7 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL, amortiss. piloté, cam. de recul, clim auto bizone, contrôle pression des pneus, échappement actif, jantes alliage 19 pouces, régul. de vitesse, sellerie cuir-tissu, sièges AV chauff. et clim., syst. multimédia avec audio B&O 12 HP/GPS/ Apple CarPlay & Android Auto/prise USB, volant chauff....

Options
Bandes de capot et lat., sellerie cuir, étriers peints et peinture spéciale (1500 €), peinture métal. Jaune Grabber (750 €), sièges baquets Recaro (1800 €, incompatibles avec sièges clim. et réglage élec.).

Consommations	
Moyenne	12,5 l/100 km
Ville/route/autoroute	15,7/11,2/10,5 l/100 km
Réservoir/autonomie	61 l/488 km

Note EuroNCAP	**3 étoiles**
Pays de fabrication	**États-Unis**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

D'un folklore rafraîchissant, la Mach 1 apporte ce qu'il faut de rigueur à la Mustang sans rien lui faire perdre de son supplément d'âme. Une réussite quasi abordable, avant que le malus gâche tout.

bon/ moyen/ mauvais dans sa catégorie

Piles électiques

TESLA MODEL Y
440 ch / 74,5 kWh
Grande Autonomie

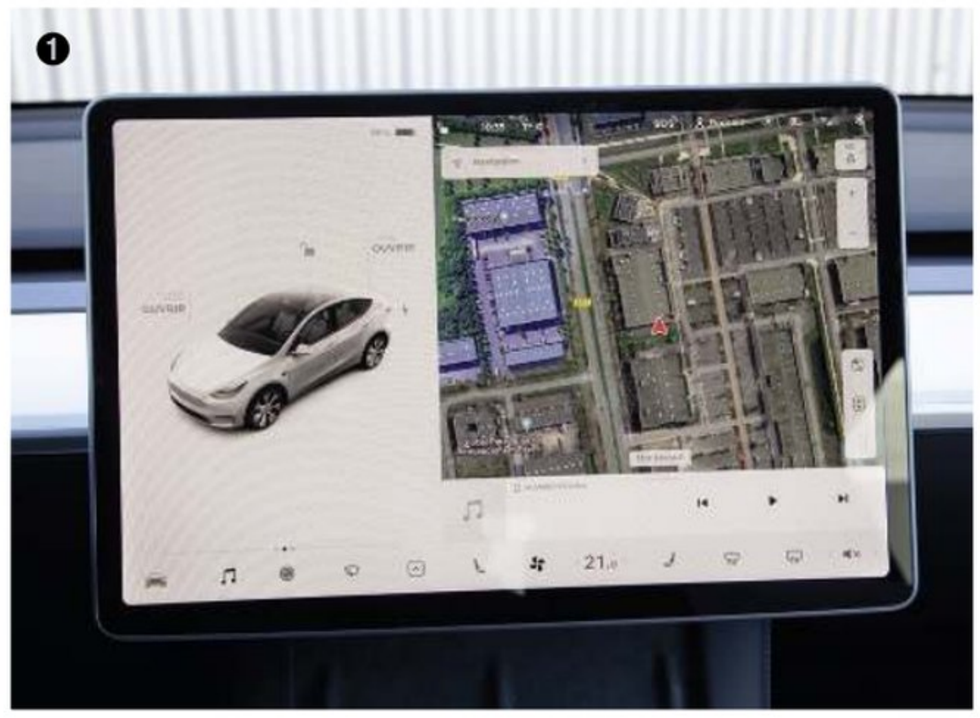
En attendant de devenir bientôt la norme, le SUV compact électrique est d'ores et déjà la grande mode du moment. Justement, lequel choisir ? Rencontre de trois spécimens aussi différents que concurrents.

Par **Romain Vannier** Photos **Arnaud Saunier**

Enfin ! D'une marque pourtant souvent considérée comme pionnière, voire disruptive pour employer du vocabulaire tendance, le Tesla Model Y ne fait finalement que rejoindre à son tour une horde grandissante de SUV compacts électriques. Mais en s'appuyant sur la base technique d'une Model 3, qui fait déjà office de référence chez les berlines à piles, la nouveauté californienne met d'emblée toutes les chances de son côté pour, elle aussi, s'imposer comme telle parmi ses congénères surélevés. Cela dit, aucun match n'est gagné avant d'être joué. Pour l'emporter, il faudra d'abord contrer la proposition de Hyundai, dont l'Ioniq 5 attire l'attention par une autonomie prometteuse et, surtout, un physique de concept-car. Pour encourager toujours plus d'usagers à se détourner du moteur à combustion interne, Volvo préfère, à l'inverse de la concurrence, rassurer plutôt que surprendre. À l'image de son XC40 Recharge qui n'est, en apparence, que la version électrifiée d'un modèle thermique existant. Si proches et si différents…

SUR LA ROUTE

Si les propriétaires de Model 3, dont le Model Y dérive, ne seront pas surpris, tous les autres n'en reviendront pas. Bien que sa compacité s'avère très relative avec ses 4,75 m de long, le SUV Tesla, le plus encombrant des trois, se montre capable d'allier douceur de conduite et comportement aiguisé comme aucun autre de ses rivaux du jour. Certes, en préambule à de bons moments sur →



TESLA MODEL Y

❶ Plus qu'à une interface multimédia, la Tesla s'en remet à une véritable tablette numérique tactile de 15 pouces, avec laquelle il convient d'interagir pour accéder à la moindre fonction. ❷ Il en résulte à bord une atmosphère très épurée, pour ne pas dire clinique.

AU VOLANT DU TESLA MODEL Y, LA CRAINTE DE LA PANNE SÈCHE NE VOUS HANTE PAS L'ESPRIT À LA MOINDRE RELANCE •••

la route, il faut s'acquitter d'un effort cérébral non négligeable lié à l'ergonomie "maison". Celle-ci consiste en un nombre incalculable de fonctions regroupées au sein d'un seul et même écran tactile, à la lisibilité et à la réactivité heureusement sans réel reproche. Sans parler de quelques originalités, tels les rétroviseurs extérieurs dont les miroirs s'orientent via l'une des deux molettes au volant. Mais très vite, l'instinct reprend le dessus. D'un caractère typique de machines électriques, les deux moteurs répondent instantanément et avec une infinie précision. Libre à chacun de traiter la pédale des "gaz" comme il l'entend : en la caressant pour un maximum de souplesse ou bien en la punissant contre le plancher pour plus de sensations. Dans ce second cas, à la docilité d'une parfaite familiale se joignent des accélérations de sportive : le 1 000 m départ arrêté est exécuté en moins de 25 s ! Et ce, quelles que soient les conditions ou presque, grâce aux quatre roues motrices.

Car le plus fou dans l'histoire, c'est que le châssis du Model Y ne s'en laisse pas conter.

Incisive, la direction commande un train avant mordant. Un tranchant qui dissipe une partie des 1 986 kg pesés par nos soins, tout en soulignant,

HYUNDAI IONIQ 5

❶ Depuis ses larges fauteuils, le Hyundai donne à voir un environnement japonisant, dans le sens où il mélange formes simples aux accents vintage et modernité. L'absence de tunnel central profite à l'impression d'espace.
❷ Original, le sélecteur de vitesse rotatif est juché sur un commodo, lui-même implanté sur la colonne de direction.

à l'inverse, les 140 kg d'écart minimum en faveur de cette Tesla par rapport à ses adversaires. L'amortissement se charge d'endiguer les mouvements de caisse, à peine plus marqués que ceux d'une Model 3. En reprenant les éléments mécaniques éprouvés par sa petite sœur, le Model Y Grande Autonomie se targue d'une belle sobriété. Avec lui, la crainte de la panne sèche ne vous hante pas l'esprit à la moindre relance. En tout cas, nettement moins qu'au volant des deux autres protagonistes. En prime, au-delà d'une autonomie moyenne qui atteint près de 450 km selon nos mesures, les performances du réseau de charge Tesla rassurent. La concurrence n'a ni l'un ni l'autre pour séduire. Hyundai promet bien un rayon d'action supérieur à 400 km. Hélas, en conditions réelles, ce n'est pas le cas. Le SUV coréen stoppe en moyenne à l'horizon des 370 km, en dépit d'une capacité de batterie similaire. Frustrant ! Car, dans son genre, ce cube à quatre roues se montre lui aussi attachant à mener. Celui qui ressemble à un gros jouet, voire à une compacte des années 1980 à l'échelle 2:1, dévoile de prime abord une certaine placidité. En ville, il souffre d'un diamètre de braquage encore plus handicapant que celui du Model Y. Mais sur la route, et malgré un amortissement assez souple, ce caractère emprunté évolue vers davantage d'enthousiasme au gré du mode de conduite choisi. En Sport, les 306 ch cumulés par les deux machines synchrones n'ont pas à rougir face aux plus de 400 ch de la concurrence. Et grâce à un ESP déconnectable, ce Hyundai laisse apprécier son équilibre aux subtils accents de propulsion. L'arrière enroule volontiers la trajectoire à l'accélération en sortie de virage. Le manque de maintien des sièges, pourtant larges et moelleux, décourage néanmoins d'adopter durablement une telle conduite. ➔

VOLVO XC40

❶ Face à celui de ses deux rivaux, l'habitacle du Volvo apparaît extrêmement classique, ce qui n'a pas que des inconvénients.
Son ergonomie instinctive permet de se sentir rapidement à l'aise au volant, sa qualité de fabrication se plaçant également un cran au-dessus de celle des Tesla et Hyundai.
❷ Cela ne l'empêche pas d'embarquer son lot d'écrans, dont celui réservé à l'instrumentation.

La différence de poids et de centre de gravité par rapport à la Model 3 se perçoit assez peu au volant. Et c'est tant mieux.

TESLA MODEL Y

PLUS
Autonomie
Réseau de charge
Comportement routier

—

MOINS
Encombrement
Habitacle sonore
Qualité de fabrication

TESLA MODEL Y

❶ Vous avez peu de risques de vous sentir à l'étroit à bord du Model Y. L'habitabilité généreuse s'accompagne d'une luminosité agréable. ❷ Si d'aventure le grand coffre (695 dm³), auquel le hayon donne accès, ne suffisait pas, le capot avant en cache un second d'une centaine de décimètres cubes.

D'un format plus compact, le XC40 (le seul du trio à contenir sa longueur sous les 4,50 m et son diamètre de braquage sous les 12 m) se prête mieux à un usage en milieux urbain et périurbain. Mais doté d'une mécanique puissante, voire violente dans sa façon de délivrer sa force, il paraît surmotorisé par moments. Il n'est pas rare de ressentir les effets de couple du moteur avant dans la direction lors de franches accélérations. Ce qui concorde avec le fait qu'en haussant le rythme, il tend à élargir la trajectoire avec une relative nonchalance. Pour ne rien arranger, notre XC40, encore plus lourd que ses rivaux, était chaussé de Pirelli quatre saisons, nettement moins à l'aise sur sol sec que les Michelin Pilot Sport du Hyundai et que les Hankook Ventus S1 du Tesla. Enfin, l'autonomie moyenne de 325 km décourage définitivement de s'éloigner de sa base. Ce rayon d'action fond même à 262 km sur autoroute, selon notre protocole de mesures. Volvo se plaît à mettre l'accent sur la sécurité. Effectivement, il y a peu de risques de largement dépasser les deux heures de conduite entre deux pauses sur voies rapides…

Performant, le XC40 Recharge Twin souffre même parfois de sa mécanique puissante, restituant des effets de couple dans le volant.

HYUNDAI IONIQ 5

PLUS
Efforts de présentation
Habitabilité-modularité
Puissance de charge

—

MOINS
Autonomie décevante
Diamètre de braquage
Maintien des sièges

S'il peut passer pour une berline compacte, l'Ioniq 5 affiche bel et bien les proportions généreuses d'un SUV dans la réalité.

HYUNDAI IONIQ 5
❶ La banquette arrière fractionnable se dote de dossiers inclinables et, dans cette finition haute Executive, d'assises coulissantes, électriquement s'il vous plaît ! ❷ Cette modularité permet d'ajuster l'espace aux jambes ainsi que le volume de coffre en fonction de ses besoins. Dommage que les passages de roues viennent un peu compliquer le chargement.

VIE À BORD

Encore une fois, les possesseurs de Tesla Model 3 ne seront pas dépaysés en passant la porte du Model Y. Hormis un écran, ou plutôt une véritable tablette de 15 pouces installée à l'horizontale sur la planche de bord, l'ambiance y est très épurée. Une impression d'autant plus flagrante ici que le SUV se montre encore plus vaste que la berline, notamment aux places arrière, grâce à un supplément d'espace aux jambes et de garde au toit. Pour ajouter au côté aérien de l'habitacle, celui-ci se coiffe d'un pavillon laissant pénétrer la lumière du jour. Revers de la médaille, ce minimalisme et la générosité des surfaces vitrées semblent moins faire obstacle au bruit. En particulier au grondement des pneus, quasi permanent dès lors que l'allure dépasse le pas.

Non, l'électrique n'est pas nécessairement synonyme de silence, notre sonomètre en atteste.

Les quelques nuisances s'invitant à bord paraissent même résonner au sein de cet univers très clinique et lisse. Pas moins zen, l'intérieur de l'Ioniq 5 se révèle un peu plus chaleureux. Sans vouloir lui faire insulte, au contraire, le dessin de son mobilier et ses nombreuses nuances de gris évoquent avec nostalgie les japonaises de la fin des années 1970. Une touche habilement vintage, qui cohabite avec la modernité des deux larges dalles numériques de la spectaculaire planche de bord suspendue. Ce supplément d'âme ➛

VOLVO XC40
❶ En dépit des apparences et d'un gabarit plus compact, l'habitabilité n'a rien ici de rédhibitoire. La largeur aux coudes est simplement plus comptée. ❷ Le coffre n'est pas en reste, puisqu'il cumule un minimum de 509 dm³ selon nos mesures. Pour une voiture de moins de 4,50 m de long, ce n'est pas mal du tout.

VOLVO XC40

PLUS
Gabarit compact
Ergonomie instinctive
Qualité de fabrication

—

MOINS
Autonomie trop juste
Tarif élevé
Comportement

n'empêche pas le Hyundai, à défaut d'offrir le même volume de chargement que l'américain, de se montrer encore plus spacieux grâce à un empattement de 3 m, quasi digne d'une limousine. Dans cette finition haute Executive, l'Ioniq 5 se paie le luxe d'accueillir à l'avant de larges fauteuils en cuir disposant de repose-mollets, façon business class, et, à l'arrière, une profonde banquette coulissante (électriquement, s'il vous plaît) aux dossiers inclinables. De petites attentions qui font mouche lorsqu'il s'agit de patienter le temps d'une recharge…

Partageant sa plate-forme avec d'autres versions mues par une mécanique thermique, le XC40 ne bénéficie pas, malheureusement, de la même liberté de conception. Mais si un léger sentiment de confinement se fait naturellement sentir à son bord, l'espace aux jambes à l'arrière n'a rien de ridicule, et son volume de coffre ne l'est pas davantage, encore moins pour une voiture électrique de son gabarit. D'une présentation traditionnelle, le Volvo fait aussi valoir une qualité de fabrication un cran au-dessus de celle de ses concurrents.

BUDGET

Prolongé jusqu'au 30 juin 2022, le barème du bonus écologique rend ces trois SUV potentiellement éligibles à un coup de pouce de 2 000 €. À condition de contenir leur tarif sous le seuil fatidique des 60 000 € ! Dans le cas des Tesla et Hyundai, aux prix voisins, pas question donc de compléter leur riche dotation avec la moindre option. Au moins dans un premier temps, leurs systèmes de mises à jour en ligne donnant éventuellement la possibilité de s'offrir des suppléments après avoir passé la porte de la concession via son smartphone. En ce qui concerne le Volvo, il faut même renoncer à cette finition haute Pro pour lui préférer le niveau inférieur Plus, affiché 4 000 € de moins. Quant au coût à l'usage de ces trois électriques, difficile de les comparer frontalement malgré un même type de motorisation. En cause, des différences sensibles de philosophie entre Tesla et le reste du monde. Aux bornes de la firme américaine, uniquement accessibles aux voitures de la marque pour le moment, le montant de la facture est fonction de l'énergie délivrée. À celles du réseau Ionity, la note dépend du temps passé. Sachant cela, l'Ioniq 5, capable d'encaisser jusqu'à 350 kW, est davantage en mesure d'expédier les ravitaillements, donc de réduire la douloureuse, qu'un XC40 limité à 150 kW. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE :
1er TESLA MODEL Y
2e HYUNDAI IONIQ 5
3e VOLVO XC40

VIE À BORD
1er HYUNDAI IONIQ 5
2e TESLA MODEL Y
3e VOLVO XC40

BUDGET
1ers ex aequo TESLA MODEL Y
ET HYUNDAI IONIQ 5
3e VOLVO XC40

La bonne nouvelle, c'est qu'en matière de SUV électriques, il y en a maintenant pour tous les goûts.

HYUNDAI IONIQ 5 306 ch / 73 kWh HTRAC Executive
TESLA MODEL Y 440 ch / 74,5 kWh Grande Autonomie
VOLVO XC40 Recharge Twin 408 ch / 78 kWh Pro

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

	Hyundai Ioniq 5	Tesla Model Y	Volvo XC40
Moteur/Transmission			
Puissance maxi cumulée	306 ch	440 ch	408 ch
Couple maxi cumulé	605 Nm	493 Nm	660 Nm
Type	2 électriques synchrones	2 électriques, induction AV et synchrone AR	2 électriques synchrones
Puissance fiscale	5 CV	11 CV	12 CV
Transmission	intégrale	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/1	automatique/1	automatique/1
Batterie/capacité	lithium-ion/72,6 kWh	lithium-ion/74,5 kWh	lithium-ion/78 kWh
Châssis			
Diamètre de braquage	12,6 m	12,5 m	11,8 m
Pneumatiques AV - AR	255/45 R 20	255/45 R 19	235/50 R 19 - 255/45 R 19
Dimensions/Poids			
L/l/h/empattement	4,64/1,89/1,65/3 m	4,75/1,92/1,62/2,89 m	4,43/1,86/1,65/2,70 m
Poids/tractable freiné	2126/1600 kg	1986/1600 kg	2174/1800 kg
Performances			
1000 m d.a.	26,2 s	24,3 s	25,8 s
0 à 100 km/h	5,6 s	5,3 s	5,3 s
90 à 130 km/h en Drive	4,8 s	3,4 s	3,8 s
Vitesse maxi	187 km/h	217 km/h	180 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/67 m	10/32/66 m	10/32/66 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	22-36 cm (1)	31 cm	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	157/157 cm	150/144 cm	146/143 cm
Volume de coffre AR/AV	464-607 (1)/21 dm³	695/105 dm³	509/37 dm³
Niveau sonore			
À 90/130 km/h	64,1/67,1 dB	67,2/68,7 db	65,2/67,8 dB

(1) Selon la position de la banquette arrière coulissante.

LE BUDGET

	Hyundai Ioniq 5	Tesla Model Y	Volvo XC40
Prix	**59900 €**	**59990 €**	**62490 €**
Bonus écologique (CO_2)	2000 € (0 g/km)	2000 € (0 g/km)	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	60900 €	61180 €	65940 €
Garantie	5 ans, km illimité	4 ans, 80000 km	3 ans, 100000 km

(2) Bonus et options inclus.

Équipements communs

7 airbags (8 sur Model Y), accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR + cam. recul, Bluetooth, câble de recharge pour prise domestique, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes alliage, phares à LED, pompe à chaleur, régul. de vitesse, sièges AV chauff., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/ prise USB…

Options

Conduite semi-autonome/avec changement de voie	série/série	série/3800 €	série/indisponible
Jantes alliage 20 pouces	400 €	2100 €	660 €
Peinture métallisée	650 €	1190 €	1000 €
Sièges arrière chauffants	série	série	indisponible
Toit panoramique/avec panneaux solaires	série/600 €	série/indisponible	série/indisponible

Consommations			
Consommation moyenne	20 kWh/100 km	16,2 kWh/100 km	23,5 kWh/100 km
Autonomie moyenne	370 km	445 km	325 km
Autonomie ville/route/autoroute	405/407/300 km	458/510/369 km	348/365/262 km
Temps de charge 11 kW/250 kW jusqu'à 80%	7 h 40/18 mn	9 h/20 mn	7 h/40 mn
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**en cours**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Corée du Sud**	**Chine**	**Belgique**

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

TESLA MODEL Y

À l'issue de ce comparatif, difficile de refuser la victoire à celui qui offre, de loin, le plus grand rayon d'action et qui, en prime, s'appuie sur un réseau de charge efficace. Le Model Y l'emporte logiquement, en attendant que l'attachant Hyundai Ioniq 5 complète ses charmes avec un supplément d'autonomie.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

BAISSE DE FORME

Déjà peu vaillante, la Clio X-Tronic perd encore du nerf avec le passage de son moteur aux nouvelles normes. Heureusement, elle gagne en sobriété. Par **Camille Pinet** Photos **Nicolas Soler**

BASSE TENSION

Déjà avec 100 ch, le 1.0 TCe terminait bon dernier des comparatifs en performances. Cela ne s'arrange pas avec la perte de 10 ch pour cause de respect des normes Euro 6d full. Il rend respectivement 1,2 s et 2,4 s sur les exercices des 0 à 100 km/h et 90 à 130 km/h : c'est considérable. À l'usage heureusement, son creux à bas régime est bien lissé par la boîte X-Tronic.

L'avis de Camille Pinet

J'aime la Clio, mais cette version n'est assurément pas la plus convaincante de la gamme, dommage !

50% *Quotient Émotionnel*

PAS SI FLUIDE

La fluidité est une des promesses d'une transmission à variation continue telle que celle de la Clio. Pourtant, elle est ici sujette à quelques surprenants à-coups au démarrage. Elle se montre néanmoins douce et simule les rapports d'une boîte classique de manière assez convaincante, même si quelques emballements du moteur se font encore parfois entendre.

QUI PEUT LE PLUS PEUT LE MOINS

La technologie de transmission choisie pouvait laisser espérer un tarif plus bas que celui de la concurrence. Il n'en est rien ! Le surcoût par rapport à la boîte manuelle est de 1 600 € et impossible de profiter du GPL au prix de l'essence. Heureusement, il n'est pas nécessaire d'opter pour le haut de gamme pour bénéficier d'un équipement correct et d'une présentation de qualité, proposés dès la finition Limited.

UN VRAI CHAMEAU

Si la motorisation 90 ch déçoit en performances, elle redonne le sourire à la pompe, quel que soit le terrain de jeu. Par rapport à l'ancien modèle, soulignons une baisse de 0,3 l/100 km en moyenne selon nos mesures. Hybrides mises à part, cette Clio est de loin la plus sobre de sa catégorie.

UNE VRAIE CLIO

La transmission ne change rien sur un point : la Clio reste une citadine très efficace et confortable, malgré quelques trépidations à basse vitesse et des bruits de roulement assez présents. Ne le répétez pas trop fort, mais elle se montre même plus rigoureuse et scotchée à la route qu'une certaine Peugeot 208.

61 MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

RENAULT CLIO

TCe 90 ch X-Tronic Limited

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	90 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■	142 Nm à 2 000 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess.
Puissance fiscale		5 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		CVT/infini
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,8 m
Pneumatiques		195/55 R 16
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,05/1,80/1,44/2,59 m
Poids/tractable freiné		1 141/900 kg
Performances		
1 000 m d.a.	■	35,6
0 à 100 km/h	■	13,4 s
90 à 130 km/h en Drive	■	14 s
Vitesse maxi	■	169 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/32/68 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	138/137 cm
Volume de coffre	■	340 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	43,5/66,7/69,7 dB

LE BUDGET

Prix	■	**21 100 €**
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (129-130 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		22 400 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Options et bonus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, AFIL, aide au parking AR, clim, détecteurs pluie/lum., freinage auto d'urgence, jantes alliage de 16 pouces, lecture des panneaux, phares à LED, rétros noirs brillants, siège conducteur réglable en hauteur, syst. multimédia avec écran tactile de 7 pouces/prise USB…

Options

Aide au parking AV + rétros rabattables élec., dégivrants + cam. de recul (350 €), pack de navigation avec radio numérique (550 €), peinture métall. (550 à 750 €), roue de secours (200 €), sièges AV chauffants (250 €), vitrage AR surteinté (100 €)…

Consommations		
Moyenne	■	6,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	■	6,6/5,9/6,1 l/100 km
Autonomie/réservoir	■	677 km/42 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Slovénie/Turquie**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Les normes n'ont pas fait que du bien à cette Clio, un peu moins homogène que les autres versions de la gamme. Peu performante, elle n'offre pas tout à fait l'agrément de ses rivales à transmission classique. Heureusement, elle peut faire valoir une sobriété à toute épreuve.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

Puissance

Très actif sur le front de l'électrique, Mercedes lance son cinquième modèle : l'EQB, un SUV "familial zéro émission". Premier du genre à proposer sept places, ce transporteur de troupes ultramoderne avance de solides arguments.

Par **Charles Thouluc**. Photos **Florian Grout**

cinq

La gamme 100 % électrique promise par Mercedes, baptisée "EQ", prend forme. Cinq modèles qui chaque fois reprennent la lettre correspondant peu ou prou à leur pendant thermique sont apparus en seulement deux ans. L'EQC a ouvert le bal en 2019, suivi des EQA, EQV (utilitaire), puis plus récemment de la très luxueuse EQS. Place aujourd'hui à l'EQB. Ce dynamisme de la marque à l'étoile sur le marché de l'électrique, encore balbutiant mais en progression constante, est à relativiser. Tous ces véhicules sont en effet une déclinaison du modèle thermique. L'EQB est donc le jumeau du GLB. Un SUV familial de 4,69 m de long, concurrent (plus chic) du Peugeot 5008, doté de deux moteurs électriques, un asynchrone à l'avant et un synchrone à aimants permanents à l'arrière, pour une puissance totale de 215 kW, soit 293 ch pour parler dans un langage qui nous est plus familier. Le tandem est alimenté par une batterie

L'avis de Charles Thouluc

Sa conduite n'a rien d'excitant, mais elle est rassurante. Avec ses sept places, l'EQB est un pionnier.

70% *Quotient Émotionnel*

Performant et rigoureux dans son comportement, l'EQB manque d'agilité à cause de son poids. Une conduite paisible est plus appropriée.

Le tableau de bord est un copier-coller de celui du GLB. Les matériaux de qualité et les assemblages soignés font leur effet.

de 66,5 kWh, intégrée dans le plancher. L'EQB transmet ainsi ses 293 ch et 520 Nm de couple aux quatre roues. Des caractéristiques suffisantes pour pimenter la conduite…

Mercedes annonce en effet 6,2 s pour passer de 0 à 100 km/h ! Une accélération comparable à celle d'une Porsche 718.

Au volant, cela se traduit par une poussée franche et vive, qui vous plaque au fond du siège, mais en silence et sans vibration. Le couple, disponible instantanément comme sur tous les véhicules électriques, se répartit efficacement sur les quatre roues. Hélas, à l'approche du premier virage, l'EQB n'offre pas le dynamisme à toute épreuve d'une sportive. Le poids élevé (2 175 kg) se ressent au freinage et pénalise le comportement routier. Il reste rigoureux dans ses trajectoires et ses réactions rassurent, mais un zeste d'agilité en plus dans les courbes améliorerait l'agrément. Inutile →

❶ Le régulateur adaptatif et le limiteur de vitesse sont faciles à régler. Le petit bouton noir tactile sert à faire défiler les menus dans l'instrumentation de bord. ❷ Le grand écran central de 10,25 pouces offre une excellente résolution et une bonne réactivité. ❸ Derrière chaque branche du volant, les palettes permettent de paramétrer la récupération d'énergie au freinage lors des décélérations.

L'HABITACLE CHIC ET MODERNE EST IDENTIQUE À CELUI DU GLB, MAIS COMME DANS CE DERNIER, TOUT N'EST PAS IRRÉPROCHABLE •••

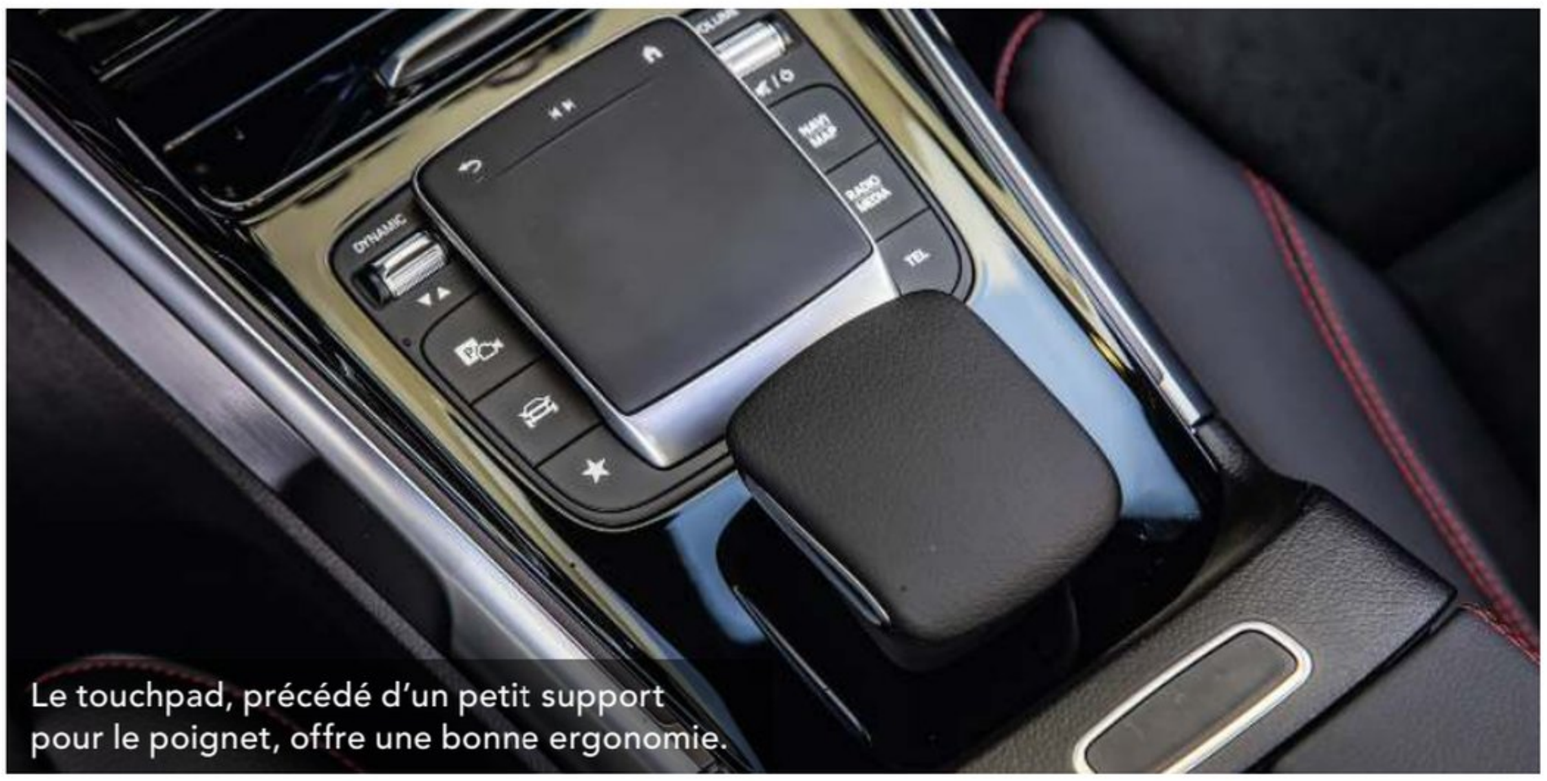
par ailleurs de le brusquer, une conduite coulée, exploitant au mieux son couple, permet d'obtenir le meilleur de ce véhicule. Sa suspension pilotée optionnelle contribue en outre au bon confort que seuls des bruits d'air sur autoroute viennent perturber. En jouant avec les palettes, situées derrière les branches du volant, le conducteur peut optimiser le système de récupération d'énergie à la décélération sans toucher la pédale de frein. Dans certaines phases de conduite, suivant les conditions de circulation et le profil de la route, cela permet de "redonner un peu de jus" à la batterie. Mais il ne faut pas rêver. Avec 18,1 kWh/100 km de consommation moyenne (selon Mercedes), ce grand voyageur affiche un solide appétit. Dès lors, toujours selon la marque, il dispose de seulement 419 km d'autonomie. Dans la réalité – l'expérience nous ayant appris que les constructeurs sont un brin optimistes en la matière –, ce chiffre reste inatteignable, surtout si vous roulez à sept, ce qui est la vocation de ce transporteur de troupes.

Avec 21,2 kWh/100 km relevés à l'ordinateur de bord, l'EQB parcourt bon an, mal an 310 km.

Sur autoroute, la consommation s'envole à 29 kW/h et il faut alors plutôt recharger tous les 230 km. Sur une borne rapide, avec un courant continu (100 kW au maximum), 32 minutes suffisent pour récupérer 80 % d'énergie. À la maison, c'est plus long : 5 h 45, à condition de posséder une Wallbox (11 kW). Autrement, c'est près de 30 heures sur la prise du lave-linge ! À noter qu'il est possible de gérer de façon optimale les phases de recharge (durée, niveau de charge, créneaux horaires…) via l'application Mercedes me. Celle-ci sélectionne aussi les bornes de recharge en fonction de leur disponibilité et de leur puissance. Vu la faible densité du réseau, cette aide s'avère précieuse lors de la préparation d'un long voyage. Un exercice agréable à faire à bord de ce SUV familial tant l'habitacle se montre accueillant et pratique. Chic et moderne avec des interfaces numériques personnalisables et intuitives, il est identique à celui du GLB. Cependant, comme ce dernier, tout n'est pas irréprochable. Quelques centimètres manquent en largeur aux coudes.

❶ La deuxième rangée est accueillante. Deux passagers s'installent à leur aise. Hélas, à trois, il faut jouer des coudes. En outre, la banquette basse et peu profonde soutient mal les cuisses. Le troisième rang, difficile d'accès, convient davantage à deux enfants. ❷ Suffisant dans l'absolu avec 555 dm^3 de volume en 5 places, le coffre est cependant l'un des plus petits de la catégorie des SUV familiaux. Mais il est pratique : banquette coulissante pour adapter le volume à son chargement, trappe destinée à ranger le câble pour recharger la batterie, plancher plat, troisième rang facile à rabattre…

La batterie de l'EQB 350 4Matic se recharge de 10 à 80 % sur une borne rapide (100 kW maxi) en 32 minutes.



Le touchpad, précédé d'un petit support pour le poignet, offre une bonne ergonomie.

À l'arrière, l'EQB (électrique) se différencie du GLB (thermique) par son bandeau lumineux qui relie les feux.

Par conséquent, malgré un espace aux jambes généreux, trois adultes devront se serrer les coudes au deuxième rang, et la banquette trop basse fait remonter les genoux sans soutenir suffisamment les cuisses. Inconfortable ! Quant aux sixième et septième places de la troisième rangée, généreusement livrées de série, elles sont plutôt destinées aux enfants. À la rigueur, deux adultes pourront s'y glisser pour de petits trajets, mais l'accès est difficile et l'espace aux jambes restreint. Pour les bagages, en configuration cinq places, tout sourit, d'autant que la banquette coulissante permet de moduler la capacité de chargement de 429 à 555 dm³. En revanche, avec les deux places supplémentaires déployées, le volume se résume à l'équivalent de deux valises cabine.

PLUS
Performances
Technologie embarquée
Présentation et finition

MOINS
Autonomie insuffisante
Accès au troisième rang
Banquette étroite et basse

Le Mercedes EQB sera disponible à la commande à partir du 26 novembre. Si les tarifs ne sont pas encore connus, cette version haut de gamme AMG Line devrait coûter la coquette somme de 64000 €, selon nos estimations. Un prix pour le moins ambitieux que la dotation de série riche (GPS, pompe à chaleur, régulateur de vitesse adaptatif, caméra de recul…) n'excuse cependant pas complètement. ■

MERCEDES EQB
350 4Matic 293 ch AMG Line
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	293 ch
Couple maxi	■	520 Nm
Types		élec. asynchrone (AV) + élec. synchrone (AR)
Puissance fiscale		NC
Transmission		intégrale
Boîte / nombre de rapports		automatique / 1
Batterie / capacité utile	■	lithium-ion / 66,5 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,7 m
Pneumatiques		235/50 R 19
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,69 / 1,84 / 1,71 / 2,82 m
Poids / tractable freiné		2175 kg / -
Performances		
0 à 100 km/h	■	6,2 s
Vitesse maxi	■	160 km/h
Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre (1)	■	429 à 555 dm³

(1) Selon la banquette coulissante.

LE BUDGET

Prix (2)	■	**64000 €**
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (3)		NC
Garantie	■	2 ans, km illimité (4)

(2) Estimation *L'Auto-Journal*. (3) Options et malus inclus (4) Batterie : 70% de sa capacité garantie au bout de 8 ans ou 160000 km.

Équipements de série ■
7 airbags, aide au parking AV/AR, assist. manœuvres, AFIL active, Bluetooth, cam. de recul, clim auto bizone, démarrage sans dé, détec. pluie/lum., frein. auto urg., jantes alu 19 pouces, lect.panneaux, régul. adaptatif + limit. de vitesse, rétros élec. et rabatt., système multimédia avec écran tactile 10,25 pouces/GPS/ Apple CarPlay et Android Auto/radio…

Options
Affichage tête haute, accès sans clé, assistant feux de route, chargeur induction, conduite semi-autonome, détecteur d'angle mort, hi-fi Burmester, jantes alliage 20 pouces, peinture métallisée, sièges AV électriques, suspensions pilotées, toit ouvrant panoramique…

Consommation		
Mixte	■	18,1 kWh/100 km
Autonomie	■	419 km
Temps de recharge prise dom. / 11 / 100 kW	■	30 h / 5 h 45 / 32 mn (10 à 80 %)
Note EuroNCAP		**En cours**
Pays de fabrication		**Hongrie**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★☆☆

Pour son prix (estimé), l'EQB n'est pas sans défauts : accès difficile au 3e rang, banquette inconfortable au 2e, comportement pataud, autonomie insuffisante… Mais il conserve des qualités parmi lesquelles une présentation flatteuse et une technologie embarquée sophistiquée.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

REMISE EN JEU

Toyota Corolla
1.8 Hybrid 122 ch Design

Renault Mégane
1.3 TCe 140 ch EDC7
Intens

Peugeot 308
1.2 PureTech 130 ch
EAT8 Allure Pack

Tous nos remerciements à l'aérodrome de Bailleau-Armenonville, dans l'Eure-et-Loir.

La Peugeot 308 II a enregistré un nombre impressionnant de victoires dans les comparatifs. Elle passe le témoin et contraint sa descendante à remettre sa couronne en jeu. En version essence à transmission automatique, celle-ci est-elle capable de la garder ? L'heure du jugement a sonné.

Par **Camille Pinet**
Photos **Florian Grout, Yann Lefebvre, Arnaud Saunier et Nicolas Soler**

Grâce à son châssis finement mis au point, à son poste de conduite atypique mais bien fini, la Peugeot 308 deuxième du nom a apporté au segment des compactes ce petit grain de passion qui lui a permis de rafler la mise lors de bien des confrontations… et de caracoler en tête des ventes de sa catégorie en France. Bien sûr, elle n'était pas sans défauts, à commencer par un espace à l'arrière limité et une installation multimédia à la traîne. En reprenant sa plate-forme, certes modifiée, et un grand nombre de ses motorisations, sa remplaçante ne renie en rien cet héritage. Plus longue et mieux équipée, elle peut légitimement espérer renforcer la domination de sa lignée. Cependant, ses rivales ne sont pas restées inactives ces dernières années : sa meilleure ennemie, la Renault Mégane, a été restylée en 2020, tandis que Citroën a lancé son originale C4. Parallèlement, le groupe Volkswagen a renouvelé sa Golf et sa cousine Seat Leon. Sans oublier les constructeurs japonais qui n'ont jamais autant adapté leurs modèles à l'esprit européen. En version essence 130 ch, qui représente encore le cœur du marché, la nouvelle prétendante à la couronne s'apprête donc à livrer un rude combat… arbitré par nos impitoyables appareils de mesure.

Volkswagen Golf
1.5 eTSI 150 ch DSG7 Style

Mazda3
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch BVA6 Inspiration

Citroën C4
1.2 PureTech 130 ch EAT8 Shine Pack

Seat Leon
1.5 eTSI 150 ch DSG7 Xcellence

La Seat Leon est photographiée en finition FR et la Mazda3 en dotation Sportline.

L'avis de Camille Pinet

La Corolla n'offre un réel agrément de conduite que dans sa version 184 ch. Dommage qu'elle soit si chère.

45% *Quotient Émotionnel*

7e Toyota Corolla

1.8 Hybrid 122 ch Design

La génération actuelle de Corolla est de loin la moins ennuyeuse de sa lignée, mais elle reste en retrait dans sa catégorie.

SUR LA ROUTE Le surcoût de la technologie hybride impose de choisir la moins puissante (122 ch) des Corolla pour la confronter à la 308 de 130 ch. Face au chronomètre, le résultat est sans appel : la Toyota pointe dernière lors de tous les exercices d'accélération et de reprise, comme si son déficit de puissance par rapport à ses concurrentes était bien plus important qu'il ne l'est en réalité. S'ajoute le traditionnel défaut de la transmission du système hybride Toyota, qui fait s'emballer le moteur à l'accélération. Dommage ! Pour le reste, la Corolla se révèle plutôt confortable grâce à sa suspension assez souple, et elle fait valoir un comportement routier efficace. En ville, elle s'avère également très agréable à mener en raison de ses nombreuses phases de fonctionnement en mode électrique.

VIE À BORD La Toyota est encore récente, mais le dessin torturé de sa planche de bord a déjà pris un indéniable coup de vieux. L'instrumentation semi-numérique apparaît dépassée et son système multimédia s'avère complexe d'utilisation. Heureusement, elle a le bon goût de conserver des commandes physiques pour la climatisation. Mais le bilan n'est pas brillant non plus en habitabilité puisqu'elle affiche le plus faible espace aux jambes du lot. Toutefois, la version 122 ch, qui dispose d'une plus petite batterie que son homologue de 180 ch, limite les dégâts au niveau du coffre, qui propose un volume tout juste dans la moyenne.

BUDGET Voilà un chapitre où la Toyota aurait pu gagner quelques points grâce à sa consommation, de loin la plus basse : merci l'hybride ! Malheureusement, son rapport prix-équipement ne milite pas en sa faveur. Elle est certes un peu moins chère que la Citroën C4, mais sa dotation est très en retrait dans cette finition Design : elle est la seule à facturer le GPS en sus. Et le catalogue d'options, très succinct, ne permet guère d'améliorer l'ordinaire.

Très complexe, le dessin de la planche de bord a vieilli prématurément.

À LA LOUPE

La Corolla ne brille pas par le nombre et le volume de ses rangements : l'imposant levier de vitesses limite l'espace disponible au niveau de la console centrale et l'emplacement dévolu au téléphone est tout juste suffisant pour un appareil moderne.

Le bilan aj ★★★½☆

Excepté en ville où elle fait valoir les avantages de sa motorisation hybride, la Corolla 122 ch peine à rivaliser avec des compactes qui se révèlent toutes plus pratiques, plus performantes et souvent plus technologiques qu'elle.

Mazda3

2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch BVA6 Inspiration

SUR LA ROUTE Quelle déception ! Le joli minois de la Mazda3 laisse espérer de belles capacités routières, mais c'est la douche froide dès les premiers mètres. Les suspensions trop fermes malmènent les passagers à la moindre irrégularité sans que le châssis se révèle pour autant sportif : il rend même les armes rapidement en sous-virant abondamment. Certes, la pédale d'accélérateur affiche une précision et une sensibilité surprenantes, mais le régime du très bruyant moteur atmosphérique ne semble avoir que peu d'impact sur la progression. Au chronomètre, elle termine avant-dernière, juste devant la Toyota dans tous les exercices. Enfin, les verrouillages de la boîte automatique à six rapports seulement s'avèrent parfois bien brutaux.

VIE À BORD La Mazda3 réalise des efforts inhabituels en finition et en style pour une voiture japonaise. Sa planche de bord épurée, revêtue de cuir synthétique, s'accorde avec la sellerie cuir de série. Hélas, elle avoue au moins une génération de retard en matière d'équipement multimédia. Son petit écran n'est pas tactile et, surtout, les fonctionnalités de son système se révèlent très limitées : il est loin, très loin des outils proposés par les Peugeot 308 et Seat Leon. Les amateurs d'instrumentation numérique peuvent passer leur chemin : elle n'est tout simplement pas disponible. Enfin, l'accessibilité tout comme la visibilité vers l'arrière sont médiocres et le volume de coffre est le plus faible de l'assemblée. N'en jetez plus…

BUDGET La Mazda3 était bien partie pour terminer dernière, mais elle se rattrape grâce à son rapport prix-équipement favorable, auquel s'ajoute une année supplémentaire de garantie. Elle offre l'affichage tête haute, le régulateur de vitesse adaptatif, ainsi que l'ouverture et le démarrage sans clé de série pour un prix qui reste assez doux. Mais sa dotation technologique est en retrait par rapport à ses rivales, la faute au manque de moyens de son petit constructeur.

La planche de bord est joliment dessinée et bien finie, mais l'équipement multimédia s'avère dépassé.

À LA LOUPE

La commande du système multimédia est terriblement rétro : une molette rotative à l'ancienne. Elle reste cependant plutôt pratique, mais, à l'ère du tout-tactile, la Mazda3 avoue là son retard.

Le bilan aj ★★★½☆

L'approche atypique du constructeur ne se révèle pas probante ici. Cette Mazda3 ne convainc guère en agrément de conduite, ni en ce qui concerne les prestations pratiques et technologiques. Dommage, car son dessin reste l'un des plus originaux de la catégorie.

L'avis de Camille Pinet

J'ai envie de l'aimer, mais ses prestations me déçoivent. Mazda réussit mieux ses SUV !

50% *Quotient Émotionnel*

L'esthétique de la Mazda3 est séduisante, mais impose d'importants sacrifices pratiques à l'arrière.

Volkswagen Golf

1.5 eTSI 150 ch DSG7 Style

5e

La Golf a lancé la mode des commandes de boîte minimalistes, qui permettent de dégager un peu plus d'espace de rangement.

SUR LA ROUTE La Golf démontre à quel point quelques réglages de châssis peuvent faire la différence. Car si elle ne se classe pas deuxième à ce chapitre derrière la Seat Leon, c'est bien en raison du tempérament beaucoup moins incisif de son train avant et de sa direction. Même si elle est la plus performante face au chronomètre, sa conduite suscite moins d'envie chez son conducteur, la faute à un moteur peu enthousiaste et à un manque évident de sensations. Elle brille cependant par la qualité de son insonorisation et se révèle impériale sur autoroute, tout en préservant un confort de bon niveau. Enfin, sa micro-hybridation apparaît comme la plus sophistiquée du moment grâce à sa fonction roue libre très évoluée.

VIE À BORD Cela a déjà été beaucoup écrit, mais le constat est encore plus frappant face à la nouvelle 308 et à la Leon : la Golf ne fait plus autorité en qualité de finition. Les plastiques lisses de la console centrale et les matériaux choisis pour la planche de bord ne sont pas des plus flatteurs, même si les assemblages restent excellents. Néanmoins, la Golf se donne tout entière au dieu numérique, qui n'a que faire de l'ergonomie. Le système multimédia est certes très complet, mais ses menus et sous-menus imposent un apprentissage.

En revanche, la Golf conserve une caractéristique typiquement Volkswagen : un rapport encombrement-habitabilité hors pair, qui lui permet de proposer le plus grand coffre et un espace à l'arrière généreux sans être la plus encombrante.

BUDGET La Golf a baissé la garde en finition, mais certainement pas en prix. Elle est de loin la plus chère ici présente. Son équipement de série est toutefois assez complet dans la livrée Style, puisqu'il intègre le sophistiqué Travel Assist, le siège conducteur électrique ainsi que les phares adaptatifs. Il fait néanmoins de coupables impasses en facturant notamment en sus la caméra de recul. Reconnaissons tout de même à la Golf sa sobriété, étant donné qu'elle affiche à la fois la consommation la plus basse derrière la Corolla et la meilleure autonomie du lot.

Le bilan aj ★★★★☆

La Golf reste une référence, notamment en ce qui concerne l'habitabilité et les technologies qui profitent à sa sobriété et à ses aides à la conduite. Hélas, elle le fait payer beaucoup trop cher par rapport à la Leon, qui fait aussi bien, voire mieux, pour un prix plus doux.

L'avis de Camille Pinet

Difficile de comprendre la répartition des rôles dans groupe Volkswagen : la Golf n'apporte rien de décisif par rapport à la Leon.

60% *Quotient Émotionnel*

Extérieurement, une Golf reste une Golf. Un conservatisme qui tranche avec ses choix technologiques.

À LA LOUPE

Pour "faire moderne", la Golf adopte des touches tactiles de réglage de la climatisation. En matière de qualité de prestation, il s'agit d'une régression par rapport à des boutons physiques, qui garantissent 100% de succès à chaque utilisation.

La Mégane affiche un style conventionnel, qui manque désormais de personnalité dans une catégorie qui cherche le spectacle.

L'avis de Camille Pinet

La Mégane reste tout à fait au goût du jour. Tant mieux, car sa remplaçante thermique se fait attendre.

60% *Quotient Émotionnel*

4e

Renault Mégane

1.3 TCe 140 ch EDC7 Intens

SUR LA ROUTE La Mégane est certes la doyenne du régiment, mais elle a de beaux restes. Son soyeux 4 cylindres, plein à tous les régimes, est sans doute le moteur le plus agréable de ce comparatif, d'autant qu'il brille par son silence. Il ne démérite pas devant le chronomètre, puisque la Mégane se révèle la plus véloce en accélération comme en reprise derrière les deux représentantes du groupe Volkswagen. Un bonheur ne venant jamais seul, elle assure un niveau de confort remarquable, tout en préservant un plaisir de conduite certain grâce à un train avant précis et un degré d'adhérence élevé. Méfiez-vous des grands-mères…

VIE À BORD L'âge ne semble pas avoir d'emprise sur la Mégane, qui propose une instrumentation numérique au goût du jour, et le système multimédia le plus facile et intuitif à utiliser. Certes, il n'est pas aussi sophistiqué que ceux des 308 ou Golf, mais au quotidien, il offre l'essentiel. La qualité de finition de l'habitacle reste très correcte, même si le style de la planche de bord apparaît désormais un peu classique et fade. C'est à l'arrière que ça se gâte, la Renault ménageant un espace limité aux passagers et un coffre de contenance très moyenne.

BUDGET En version Intens, la Renault est l'une des moins chères de ce comparatif, mais la différence avec ses concurrentes est des plus ténues, son équipement de série n'ayant rien de pléthorique. Certes, elle apporte le principal avec l'accès mains-libres et le GPS par exemple, mais il faut rajouter 1 050 € pour profiter du régulateur adaptatif et encore 100 € – un peu mesquin– pour bénéficier de l'instrumentation numérique entièrement configurable. Le bilan est également noirci par sa consommation, la plus élevée avec 6,9 l/100 km de moyenne.

L'habitacle est correctement fini et l'ergonomie bien pensée, grâce à des boutons pratiques et bien placés.

Le bilan aj ★★★★☆

Confortable et agréable à mener, la Mégane aurait pu se classer encore mieux si son équipement de série était plus complet et son appétit moins vorace. Une vraie surprise néanmoins de trouver un modèle aussi âgé à cette place.

À LA LOUPE

Des menus simples, clairs et bien hiérarchisés : le système multimédia de la Mégane n'oblige pas à passer par une configuration complexe pour l'utiliser, contrairement aux systèmes les plus récents.

La stature semi-haute de la C4 n'apporte guère de bénéfices pratiques, sinon une meilleure accessibilité aux places avant.

L'avis de Camille Pinet

La C4 a le mérite d'afficher un parti pris clair : celui du confort et de l'originalité stylistique.

55% *Quotient Émotionnel*

3e

Citroën C4

1.2 PureTech 130 ch EAT8 Shine Pack

À l'intérieur, la C4 se démarque aussi par le nombre et le volume de ses rangements.

SUR LA ROUTE Derrière son physique atypique, la C4, en bonne Citroën, révèle une appétence certaine pour le confort. Elle est incontestablement celle qui présente l'amortissement le plus souple et franchit les ralentisseurs avec le plus d'aisance. D'autant que les sièges Advanced Comfort assurent une sensation ouatée aux passagers. La contrepartie est un comportement routier peu incisif et des prises de roulis plus fortes que ses rivales, la faute à sa stature semi-haute. Même si elle partage son moteur avec la 308, la C4 manque d'entrain face au chronomètre, avec presque une seconde de retard face à sa cousine dans les exercices d'accélération !

VIE À BORD La Citroën tente de jouer sur tous les tableaux avec sa stature semi-haute. Malheureusement, en voulant singer aussi un coupé, elle se prive du volume intérieur que sa hauteur aurait pu lui conférer. Finalement, l'espace qu'elle offre aux passagers arrière et son volume de coffre s'inscrivent tout juste dans la moyenne. Toutefois, elle est celle qui propose le plus de rangements et d'astuces pratiques. La qualité de sa finition est inégale, le choix des matériaux variant entre le bon et le moins bon. Elle souffre enfin d'un système multimédia déjà obsolète, qui tranche avec l'option d'une planche de bord entièrement dévolue aux écrans.

BUDGET Sur ce chapitre, la C4 marque un premier point grâce à son tarif, le plus bas du lot. Elle n'est pourtant pas la moins bien équipée, loin de là. Sa finition Shine Pack, la plus huppée, intègre de série la sellerie cuir, l'affichage tête haute et la conduite semi-autonome sur autoroute. Autant dire qu'elle peut se prévaloir du meilleur rapport prix-équipement, ce qui assure sa place sur le podium final. En revanche, son bilan consommation est moins brillant, puisque comme la Mazda3, elle figure parmi les cancres, juste avant la Mégane.

À LA LOUPE

Le passager de la Citroën C4 a le choix des armes : une boîte à gants classique, un tiroir et même un repose-tablette extractible, qui s'ajoutent à de nombreux rangements. Nul n'en propose autant dans la catégorie.

Le bilan aj ★★★★☆

On aime ou on déteste son style, mais la C4 avance de vrais arguments, à commencer par son confort et son rapport prix-équipement particulièrement attractif. Dommage qu'elle ne soit pas plus spacieuse et que son coffre ne soit pas plus grand.

Peugeot 308

1.2 PureTech 130 ch EAT8 Allure Pack

2e

SUR LA ROUTE Malgré son apparence très raffinée, la 308 s'avère nettement moins sophistiquée techniquement que les Golf et Leon. Dépourvue de micro-hybridation, elle ne compte que sur son "petit" 3 cylindres et sa transmission EAT8 éprouvés. Pourtant, elle parvient à faire bonne figure en performances en ne rendant qu'un petit dixième de seconde à la Mégane sur le 0 à 100 km/h et lors des relances de 90 à 130 km/h. Elle se montre surtout très agréable à mener grâce à des suspensions à la fois prévenantes et efficaces. Bien insonorisée, elle avale les kilomètres avec gourmandise. Surtout, elle se révèle toujours la plus précise dans les enchaînements de virages, même si nous n'avons pas retrouvé l'attitude joueuse de sa devancière. On ne peut guère lui reprocher que quelques à-coups de transmission, particulièrement au freinage.

À LA LOUPE

La folie des écrans a saisi la 308, qui remplace les boutons de commande du système multimédia par ces i-Toggles tactiles. L'avantage de ces derniers est d'être configurables, mais combien utiliseront vraiment cette fonction ?

VIE À BORD Avec près de 7 cm de plus en longueur, nous pouvions espérer que la 308 corrige son manque d'habitabilité arrière. Il n'en est rien hélas. Certes, elle progresse par rapport à la précédente génération, mais reste une mauvaise élève. Son coffre se place dans la bonne moyenne, mais Peugeot aurait pu et dû mieux faire. Pas de discussion, en revanche, en matière de présentation et de finition. La 308 affiche le cockpit le plus futuriste et profite d'un joli choix de matériaux. Cependant, sa position de conduite ne s'améliore pas : il faut encore composer avec la faible amplitude de réglage du volant. Heureusement, son système multimédia est enfin au goût du jour et se montre plutôt intuitif, et la caméra de recul propose la meilleure résolution du lot.

BUDGET Dépourvue de micro-hybridation, la 308 peut se permettre d'être assez raisonnable en tarif. La dotation Allure Pack est déjà bien fournie avec, de série, les alertes d'angles morts et de trafic transversal, la recharge du smartphone par induction et le système de purification de l'air. Un bon point pour la 308, qui s'offre également le luxe de faire aussi bien que la Leon en consommation, malgré l'absence d'assistance électrique.

Par son côté futuriste et ses matériaux, l'habitacle lorgne clairement la catégorie des premium.

Le bilan aj ★★★★½

La 308 reste une excellente auto, mais elle laisse filer la victoire en se contentant de la moyenne en performances et en habitabilité. Nous attendions mieux de sa part, d'autant que son châssis ne domine plus la catégorie de manière aussi impériale.

L'avis de Camille Pinet

Une excellente auto, mais moins authentique que sa devancière : on sent trop l'influence des financiers et des as du marketing.

65% *Quotient Émotionnel*

La 308 affiche un style plus sophistiqué que sa devancière, mais aussi plus aérodynamique, ce qui lui permet de réduire sa consommation.

Seat Leon

1.5 eTSI 150 ch DSG7 Xcellence

1re

SUR LA ROUTE

Ce n'est un mystère pour personne, la Seat Leon partage sa motorisation et bien plus encore avec la Golf. Elle reprend donc son système de micro-hybridation très évolué. Dès lors, elle donne sur route l'impression de rouler dans une véritable hybride tant le moteur thermique s'éteint régulièrement. Elle pousse la sophistication jusqu'à adapter son frein moteur aux conditions de circulation : sur route déserte, elle glisse librement, mais embraye à nouveau lorsqu'un véhicule la précède. Il n'est pas seulement question d'économies, mais également de performances, puisque l'espagnole fait presque aussi bien que sa cousine allemande et beaucoup mieux que toutes ses rivales dans tous les exercices chronométrés. Par rapport à la Golf, elle a le mérite de proposer à son conducteur un châssis plus vivant grâce à une direction un peu plus directe, qui gomme moins les informations. Dès lors, celui-ci prend beaucoup plus de plaisir à la mener. Son caractère futuriste est renforcé par le système d'aide à la conduite qui pousse son intervention jusqu'à adapter la vitesse au rayon des virages. Impressionnant, mais pas infaillible.

VIE À BORD

La Leon partage avec sa cousine la même affection pour les écrans et reprend, malheureusement, les touches tactiles de réglage de volume et de climatisation. Mais contrairement à jadis, elle fait désormais aussi bien en finition, et s'offre même un style intérieur légèrement moins austère. Même constat concernant le système multimédia : la base est identique, mais les menus et sous-menus de la Seat sont un peu plus intuitifs. L'espagnole suit encore une fois l'exemple allemand en matière de rapport encombrement-habitabilité, avec pas moins de 8 cm supplémentaires pour les jambes

À LA LOUPE

Friande de technologies, la Leon n'est pas pour autant une copie de la Golf. En témoigne son assistance d'angles morts, qui utilise l'éclairage d'ambiance pour signaler le danger. Malin et ludique !

L'avis de Camille Pinet

Comme quoi, une voiture peut être bien dessinée et dominer les débats en habitabilité !

70% *Quotient Émotionnel*

LA LEON NE FAIT PAS CADEAU DE SA TECHNOLOGIE, MAIS ELLE EST BIEN PLUS ABORDABLE QUE SA COUSINE GOLF, ET PAS PLUS CHÈRE QUE LA 308 ●●●

❶ Le système multimédia n'est pas parfait, mais s'avère plus facile à utiliser que celui de la Golf, tout en offrant les mêmes fonctionnalités. ❷ Trente centimètres entre les sièges avant et arrière : c'est tout simplement la valeur la plus élevée que nous ayons relevée dans la catégorie des compactes. ❸ Le coffre est l'un des plus volumineux de la classe, mais son seuil apparaît relativement haut.

La Seat affiche sans aucun doute le style le plus dynamique, sans pour autant recourir à trop d'artifices.

des passagers arrière par rapport à la Toyota Corolla, par exemple ! Et ce, en disposant, en prime, du coffre le plus spacieux, juste derrière la Golf, et en conservant un gabarit semblable à celui de la 308. Une qualité décisive, qui lui assure tout simplement la victoire dans cette opposition très serrée.

BUDGET

Les Seat bon marché, c'est fini ! La Leon ne fait pas cadeau de sa technologie. Pour autant, elle est bien moins prétentieuse que la Golf et n'est guère plus chère que la 308. En finition Xcellence, l'équipement ne fait pas preuve d'une grande générosité. Certes, l'entrée mains-libres, le GPS et les sièges Sport revêtus d'une jolie sellerie en suédine sont de série. Mais il faut piocher dans le catalogue des options, et donc dans le porte-monnaie, pour bénéficier des aides à la conduite, réparties en trois niveaux de packs d'options, depuis le régulateur adaptatif à 250 € jusqu'à l'ensemble Drive Assist XL (équivalent au Travel Assist de la Golf) à 890 €. Ajoutez la suspension pilotée DCC à 750 € et l'addition prend d'autres proportions. Étonnant également que l'écart soit aussi grand avec sa cousine en consommation, même si la Leon fait bien partie des bonnes élèves.

Le bilan aj ★★★★½

Hormis ses prétentions financières élevées, la Leon réalise presque un sans-faute : joliment dessinée, spacieuse, confortable et plaisante à mener, elle apparaît comme une version plus joyeuse et bien plus accessible de la Golf.

La Leon ne profite pas des matériaux les plus élégants du lot, mais ses assemblages sont soignés.

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.

	Seat Leon	Peugeot 308	Citroën C4	Renault Mégane	Volkswagen Golf	Mazda3	Toyota Corolla
Moteur / Transmission							
Puissance maxi	150 ch à 5 000 tr/mn	130 ch à 5 500 tr/mn	131 ch à 5 500 tr/mn	140 ch à 5 000 tr/mn	150 ch à 5 000 tr/mn	122 ch à 6 000 tr/mn	122 ch à 5 200 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn	240 Nm à 1 600 tr/mn	250 Nm à 1 500 tr/mn	213 Nm à 4 000 tr/mn	142 Nm à 3 600 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, atmosphérique	4 cyl. en ligne, atmosphérique
Cylindrée / puissance fiscale	1 498 cm³ / 8 CV	1 199 cm³ / 7 CV	1 199 cm³ / 7 CV	1 330 cm³ / 7 CV	1 498 cm³ / 8 CV	1 998 cm³ / 7 CV	1 798 cm³ / 4 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	rob. dble emb. / 7	automatique / 8	automatique / 8	rob. dble emb. / 7	rob. dble emb. / 7	automatique / 6	CVT / infini
Châssis							
Diamètre de braquage	11,4 m	11 m	11,4 m	11,5 m	10,9 m	11,1 m	11,4 m
Pneumatiques	225/45 R 17	205/55 R 17	195/60 R 18	225/40 R 18	225/45 R 17	205/55 R 17	225/45 R 17
Dimensions / Poids							
L / l / h / empattement	4,37 / 1,80 / 1,46 / 2,70 m	4,37 / 1,86 / 1,45 / 2,68 m	4,36 / 1,80 / 1,53 / 2,67 m	4,36 / 1,82 / 1,45 / 2,70 m	4,29 / 1,79 / 1,50 / 2,60 m	4,46 / 1,80 / 1,44 / 2,73 m	4,37 / 1,79 / 1,44 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1 366 / 1 500 kg	1 334 / 1 200 kg	1 338 / 1 250 kg	1 351 / 1 250 kg	1 359 / 1 500 kg	1 425 / 1 300 kg	1 421 / 750 kg
Performances							
1 000 m d.a.	30,3 s	31,2 s	32,2 s	30,8 s	29,8 s	32,8 s	34,2 s
0 à 100 km/h	8,8 s	9,5 s	10,4 s	9,4 s	8,7 s	11,0 s	12 s
90 à 130 km/h en Drive	8 s	8,9 s	9,6 s	8,8 s	8,0 s	10,2 s	12,4 s
Vitesse maxi	204 km/h	206 km/h	193 km/h	201 km/h (1)	215 km/h	192 km/h	167 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 31 / 64 m	10 / 33 / 66 m	10 / 32 / 65 m	10 / 32 / 69 m	10 / 31 / 64 m	10 / 32 / 66 m	10 / 32 / 67 m
Habitabilité / Coffre							
Longueur aux jambes AR	30 cm	25 cm	26 cm	24 cm	26 cm	25 cm	22 cm
Largeur aux coudes AV / AR	146 / 144 cm	144 / 141 cm	144 / 142 cm	149 / 142 cm	149 / 144 cm	148 / 146 cm	145 / 144 cm
Volume de coffre	415 dm³	397 dm³	380 dm³	355 dm³	431 dm³	329 dm³	365 dm³
Niveau sonore							
Au ralenti / 90 / 130 km/h	41,4 / 65,4 / 67,7 dB	37,7 / 65,7 / 68,5 dB	38,1 / 64,6 / 67,5 dB	41,3 / 65,5 / 68,8 dB	38,3 / 65,5 / 67,5 dB	37,1 / 65,7 / 69,2 dB	52,5 / 65,4 / 68,5 dB

(1) Donnée constructeur.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Toyota Corolla
1.8 Hybrid 122 ch Design

Volkswagen Golf
1.5 eTSI 150 ch DSG7 Style

Citroën C4
1.2 PureTech 130 ch EAT8 Shine Pack

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL* : SEAT LEON

En optant pour un long capot alors qu'elle renonce à ses motorisations les plus puissantes, la 308 a choisi de ne progresser qu'à la marge en habitabilité et en coffre. C'est ce qui lui coûte la victoire au profit d'une Leon bien plus performante et logeable. L'autre enseignement de ce comparatif apparaît comme une surprise : loin de se ressembler tant et plus, les compactes affichent des partis pris de plus en plus forts, malgré leurs bases techniques de plus en plus similaires. La C4, qui parvient à chiper la troisième place à la Mégane, en constitue l'exemple le plus frappant. Une excellente nouvelle pour les automobilistes acheteurs.

LE BUDGET	Seat Leon	Peugeot 308	Citroën C4	Renault Mégane	Volkswagen Golf	Mazda3	Toyota Corolla
Prix	**32 340 €**	**31 000 €**	**30 900 €**	**31 700 €**	**36 325 €**	**31 600 €**	**30 500 €**
Malus écologique (CO_2)	0 à 100 € (131-135 g/km)	50 € (133 g/km)	0 € (132 g/km)	100 € (135 g/km)	0-818 € (129-153 g/km)	210 € (140 g/km)	0 € (101-112 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	33 985 €	32 600 €	32 000 €	33 200 €	37 200 €	32 460 €	33 100 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km	3 ans ou 100 000 km

(2) Malus et options inclus.

Équipements communs
6 airbags, aide au démarrage en côte, Bluetooth, climatisation, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes en alliage, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques, système multimédia avec écran tactile, prises USB, système audio, vitres électriques, volant réglable dans les deux axes…

Options

Accès et démar. mains-libres	série	série	série	série	série	série	série
Affichage tête haute	non disponible	non disponible	série	400 €	710 €	série	non disponible
Caméra de recul/GPS	série/série	série/série	série/série	série/série	325 €/série	série/série	série/750 €
Écran paramétrable à la place des compteurs	série	série	série	100 €	série	non disponible	non disponible
Peinture métallisée	650 €	650 €	650 €	650 €	550 €	650 €	650 €
Phares à LED	série	série	série	série	série	série	série
Régulateur adaptatif	250 €	série	série	1 050 €	série	série	non disponible
Roue de secours galette/crochet d'attelage	110 €/non disponible	200 (3)/790 €	non disponible/700 €	200 €/1 250 €	110 €/940 €	non disponible/537 €	non disponible/900 €
Sellerie cuir	1 145 €	2 100 €	série	1 850 €	non disponible	série	non disponible
Sièges avant chauffants	395 €	200 €	série	450 €	590 €	non disponible	200 €
Toit panoramique/ouvrant panoramique	non disponible/1 150 €	non disponible/1 100 €	900 €/non disponible	non disponible/900 €	non disponible/1 155 €	non disponible/non disponible	non disponible/1 000 €

(3) Prédisposition : roue disponible en accessoire.

Consommations							
Moyenne	6,5 l/100 km	6,5 l/100 km	6,8 l/100 km	6,9 l/100 km	6,1 l/100 km	6,8 l/100 km	5,5 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,9/6,3/6,3 l/100 km	7,3/6,2/6 l/100 km	7,6/6,6/6,1 l/100 km	7,6/6,5/6,5 l/100 km	6,8/5,8/5,8 l/100 km	7,4/6,3/6,7 l/100 km	4,4/5,6/6,5 l/100 km
Autonomie/réservoir	692 km/45 l	800 km/52 l	735 km/50 l	681 km/47 l	819 km/50 l	750 km/51 l	781 km/43 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**en cours**	**4 étoiles**	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Espagne**	**France**	**Espagne**	**Espagne**	**Allemagne**	**Japon**	**Turquie**

CLASSEMENT GÉNÉRAL	1re Seat Leon	2e Peugeot 308	3e Citroën C4	4e Renault Mégane	5e Volkswagen Golf	6e Mazda3	7e Toyota Corolla
Sur la route	1re	2e	5e	3e	4e	7e	6e
Vie à bord	1re	3e	4e	5e	2e	7e	6e
Budget	5e	3e	1re	4e	7e	2e	6e

LES EXPERTS AJ

Au sein du groupe Volkswagen, chacun dégaine son SUV électrique plus ou moins au même moment. Chez Skoda, il s'appelle Enyaq ! Alors pourquoi lui plutôt que l'ID.4, l'Audi Q4 e-tron ou le Cupra Born ? Réponse des Experts.

Présentation soignée, finition rigoureuse, ergonomie évidente ! Mais à force, les autos du groupe Volkswagen se ressemblent de plus en plus.

PHOTOS : YANN LEFEBVRE

Du fait de son architecture électrique, l'Enyaq est spacieux. Mais, une fois n'est pas coutume, il ne l'est guère plus que ses cousins.

C'est un beau bébé de 4,65 m qui peut paraître impressionnant. Pour autant, comme bien des autos électriques, il braque plutôt court : pratique en ville !

SKODA ENYAQ

iV version 80 – **48 510 €**

Bonus écologique : 2 000 € (0 g/km CO_2)

L'Enyaq est lourd… comme la plupart des voitures électriques ! Mais pas loin de 2,2 tonnes, c'est beaucoup pour 204 ch. N'attendez aucune sensation grisante ; l'arrivée de la puissance est très linéaire.

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

« Quand il ne se passe rien dans une voiture électrique, qu'il n'y a pas ce petit coup de boost à l'accélération, c'est vite ennuyeux. »

L'avis du pilote — 60% Quotient Émotionnel

Skoda continue sa progression à tous les niveaux : la position de conduite est top, l'ergonomie évidente, tout tombe sous le sens… Mais j'ai le même souci dans toutes les Skoda : les commandes au volant sont trop sensibles. Je les effleure en manœuvrant, ce qui dérègle le volume du son, par exemple. Pour parler plus sérieusement, l'habitacle est agréable, spacieux et lumineux, encore plus ici avec le toit panoramique (1 010 €), et cet Enyaq est bien suspendu, silencieux, forcément ! En clair, il fait le choix du confort. Tant mieux, parce que sous le capot, il ne se passe pas grand-chose, pour ne pas dire "rien". Le couple est là (310 Nm), mais à l'accélération et en relance, c'est ultra-linéaire. Il n'y a pas ce fameux petit coup de pied aux fesses. Dommage, car malgré la masse importante – qui n'aide pas le moteur – la tenue de route est saine, le roulis peu présent. Le freinage est efficace, avec une attaque de pédale franche et un ABS qui intervient au bon moment. Une fois encore, c'est le poids qui se rappelle à vous en fin de freinage.

« Une proposition fort honorable et cohérente sur le marché des SUV électriques, mais qui laisse froid à la conduite. »

L'avis de la journaliste — 60% Quotient Émotionnel

Il est clair que L'Enyaq mise davantage sur l'agrément et le confort que sur les sensations. Mais c'est cohérent pour une voiture électrique d'inviter à une conduite fluide, posée, hyper-connectée et… assistée : chacun appréciera ! Mais ici au moins, les raccourcis pour déconnecter les assistances sont accessibles sans avoir à passer par l'écran central triple XL. Ces aides ne sont de surcroît pas imposées : elles restent en option. D'ailleurs, même si c'est bientôt le moment, il ne faut pas croire au père Noël ! Derrière un tarif relativement abordable, se cache une longue liste d'options regroupées en pack. Climatique, Confort, Famille, Drive Sport, Assist… À l'arrivée, l'addition grimpe vite : "nôtre" Enyaq avait droit à… 14 695 € d'options ! Adieu le bonus. En revanche, d'après nos mesures, le Skoda se révèle comme le plus efficient des SUV du groupe Volkswagen. Nous avons relevé une moyenne de 18,8 kWh/100 km contre 19,2 kWh pour une VW ID.4 Pro Performance et 20 kWh/100 km pour un Audi Q4 40 e-tron. Dès lors, vous pouvez espérer faire un peu plus de 400 km en moyenne, voire 450 km sur route.

« J'adore cette douceur de conduite et surtout cette impression d'espace à bord. J'en ferais bien mon taxi ! »

L'avis du taxi — 100% Quotient Émotionnel

L'abonnement Netflix est-il compris avec le grand écran central ? Blague à part, il est impressionnant ! Un peu disproportionné quand même. Mais au moins, vous êtes sûr de ne pas louper les icones. À côté, l'écran de l'instrumentation de bord est ridiculement petit, trop petit à mon sens, mais il semblerait que ce soit la tendance… Personnellement, je suis sensible aux ambiances lumineuses un peu léchées, mon côté geek, sans doute. Là, je suis servi. Plus encore, j'adore cette sensation d'espace. Il y a de la place en veux-tu en voilà, à l'avant, à l'arrière, dans le coffre, des rangements partout – vous pouvez même poser un sac à main sous la console centrale. Au poste de conduite, tout est clair, rationnel, fonctionnel. Il faut aussi définitivement sortir du cliché des Skoda "moches" des années 1980. Cet Enyaq est remarquablement bien fini, presque luxueux même, et doté d'un équipement ultra-complet. À l'arrière, les passagers sont chouchoutés, grâce notamment à une assise longue qui maintient bien les cuisses, excepté pour celle ou celui assis au centre qui, en prime, doit composer avec un dossier raide du fait de la trappe à skis.

Sport auto HORS-SÉRIE

LA F1 D'HIER & D'AUJOURD'HUI

Ce hors-série exceptionnel de 176 pages retrace, sur 40 ans, les plus grandes victoires, les incidents de piste, l'évolution des technologies, le palmarès des champions légendaires et des constructeurs.

Que vous soyez fan au bord de la piste ou téléspectateur, cet ouvrage vous procurera une véritable immersion et de belles sensations !

En vente actuellement

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

CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

YANN LEFEBVRE

Audi Q7

Diesel et hybride, la solution des gros rouleurs

Je possède un Audi Q7 hybride diesel 373 ch de 2017, impérial en toutes circonstances, hyper-confortable et frugal, véhicule fantastique pour les très longs trajets en Europe et pouvant encore traverser les ZFE de plus en plus nombreuses. Mais par quel véhicule le remplacer ? N'y a-t-il plus de diesel hybride (de préférence 6 cylindres) sur le marché pour les gros rouleurs ? Les constructeurs me désespèrent avec leurs hybrides essence et leurs consommations gargantuesques batteries vides… *H. B.*

Je partage votre point de vue concernant les modèles hybrides rechargeables essence pas du tout adaptés aux gros rouleurs. L'hybride diesel n'a pas le vent en poupe, exception faite de Mercedes, qui le propose sur ses SUV, hélas plutôt en 4 cylindres. Cette technologie étant éligible à la vignette Crit'Air 1, elle permet de répondre aux gros rouleurs qui doivent aussi se rendre dans les centres-villes. Nul doute que d'autres constructeurs vont suivre cette démarche.

THOMAS BRÉMOND

Citroën C4 SpaceTourer

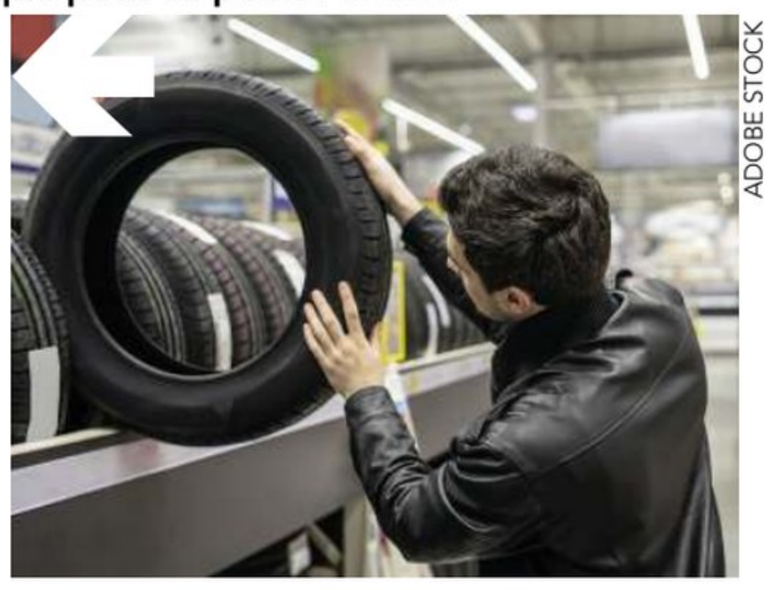
Un SpaceTourer pour remplacer mon Picasso ?

Je possède un Citroën Picasso 1.6 HDi de 2010 depuis de longues années. Quel bonheur ! Malheureusement, un petit accident est venu tout gâcher et je ne sais absolument pas vers quoi me tourner désormais pour retrouver un véhicule de ce type. Je recherche du confort, du volume et surtout de la fiabilité en essence. J'ai eu de mauvais retours sur le 1.2 PureTech 130 ch. Que pensez-vous de ce moteur ? *R.-P. M.*

Vous pouvez rester chez Citroën avec un C4 SpaceTourer, alias Picasso, doté du moteur 1.2 PureTech 130. Celui-ci vibre davantage qu'un 4 cylindres, mais il offre un bon rapport agrément-performances-consommation. Renault commercialise encore son Scénic, qui n'a pas grand-chose à envier au monospace Citroën en matière de confort. Son moteur essence 1.3 TCe 140 est un peu plus doux que le Peugeot. C'est aussi un bon choix.

Quels pneus homologués ?

Quelle est la différence entre un pneu 104Y et un pneu 107Y ? Ma voiture peut-elle être refusée au contrôle technique pour ce point ? *J.-J. R.*



ADOBE STOCK

Les trois premiers chiffres concernent l'indice de charge (900 kg dans le premier cas, 975 kg dans le second) et la lettre accolée représente l'indice de vitesse (Y correspondant à 300 km/h max). Les indices de charge et de vitesse sont des éléments qu'il faut impérativement respecter sous peine d'être refusé au contrôle technique ou de s'exposer à des difficultés auprès de son assurance en cas d'accident. Il est toutefois possible de monter des pneus dont les indices de charge et de vitesse sont supérieurs à ceux d'origine.

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**

UN

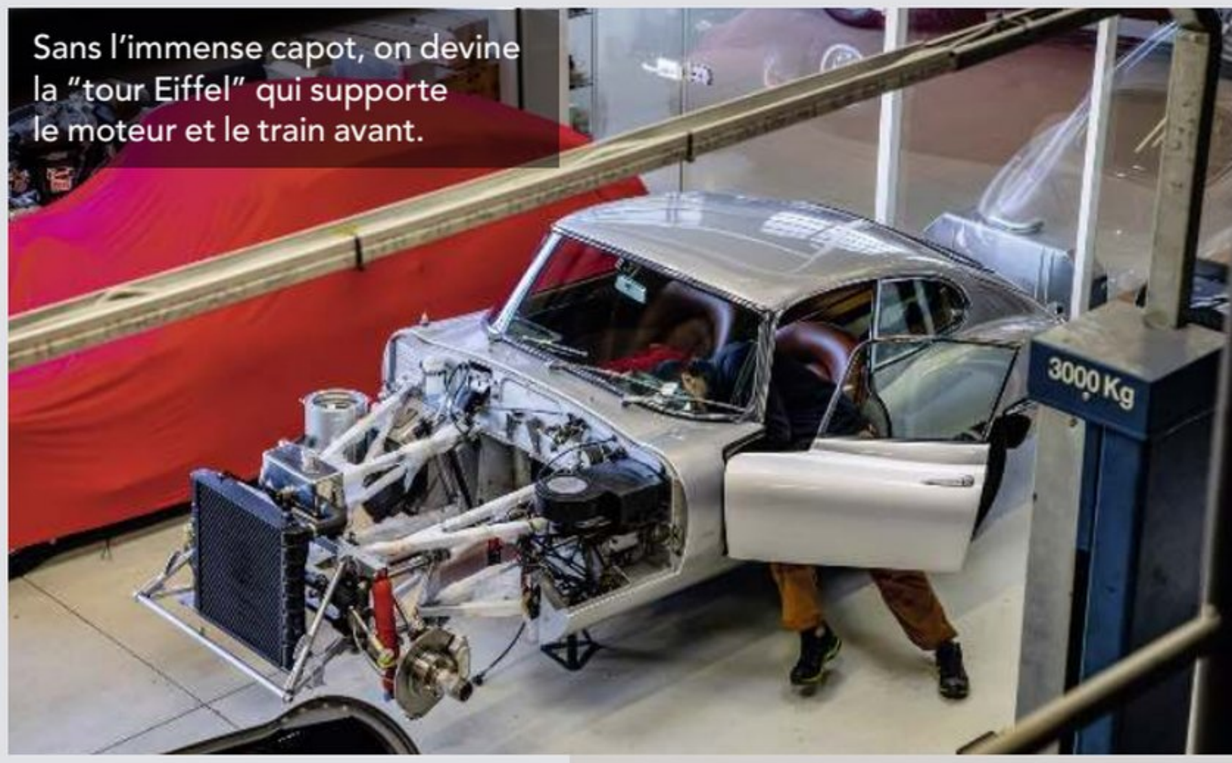
ION JAG’

Soixante ans au compteur et pas une ride ! Pour découvrir le secret de la Jaguar Type E, nous sous sommes rendus chez le spécialiste du genre, Retro Roadster, une officine placée sous le signe de l’Union Jag !

Par **Thomas Riaud** Photos **Yann Lefebvre**

Attention, un félin va sortir ses griffes : voici une rare Lightweight!

Bien que modernes, les extérieurs trahissent l'activité qui règne en ces murs.



Sans l'immense capot, on devine la "tour Eiffel" qui supporte le moteur et le train avant.

Certes, la beauté reste une notion parfaitement subjective. Pourtant, j'ose affirmer sans grand risque que la Type E est assurément l'une des plus belles voitures jamais produites. Même sexagénaire, elle demeure toujours aussi sexy ! D'ailleurs, Enzo Ferrari *himself*, réputé bougon et avare en compliments envers la concurrence, aurait lâché en la découvrant un jour de 1961 qu'elle n'avait qu'un seul défaut à ses yeux : celui de ne pas être une Ferrari ! Car la belle est bien sûr anglaise, jusqu'au bout de son interminable capot galbé, puisqu' elle est née voilà soixante ans sous le blason Jaguar. Et elle saura plaire bien au-delà de sa longue carrière commerciale, qui s'est achevée en 1974, pour laisser sa place à la XJ-S. Aujourd'hui encore, la fantastique Type E exerce la même fascination sur de nombreux amateurs, et ce, depuis toujours. C'est le cas pour Corneliu Nastase, ingénieur automobile de formation, au point d'avoir créé il y a une vingtaine d'années Retro Roadster, une officine basée dans les Yvelines entièrement dédiée à cette voiture si différente. En dépit du temps qui passe, elle bénéficie toujours, selon le maître des lieux, *"d'un immense capital de sympathie dans le monde entier"*. Malgré ses 60 ans au compteur, cette auto de légende devrait, grâce aux bons soins de Retro Roadster, faire le bonheur de nombreux passionnés durant de longues années encore. Car dans ces murs à la propreté clinique, on va parfois bien au-delà d'un entretien classique, qui se borne généralement à de simples révisions. Ici, on n'hésite pas si besoin à ouvrir un moteur pour le reconditionner, ou même reconstruire

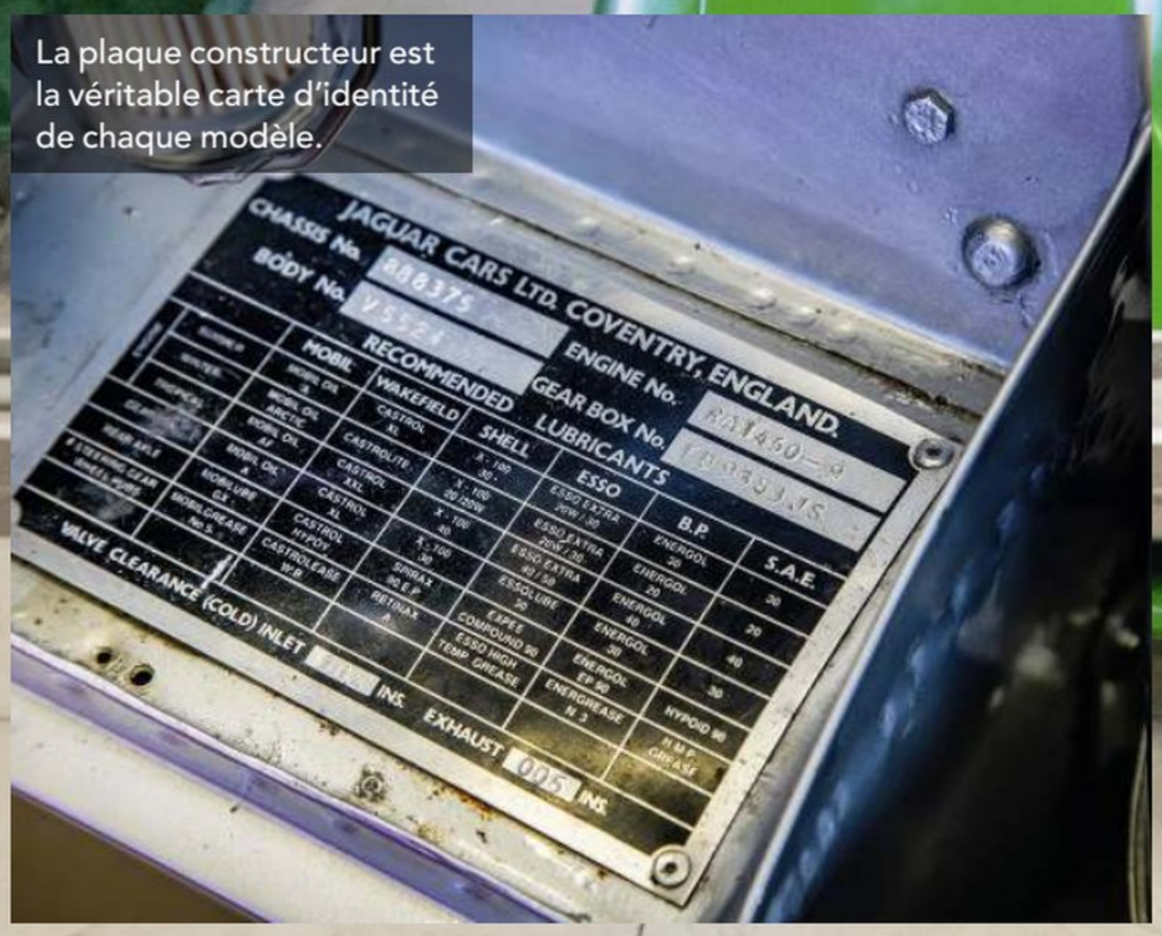
Admirez la qualité du travail en observant les dessous de la belle!

Le cockpit combine sportivité et esthétisme. On tombe sous le charme!

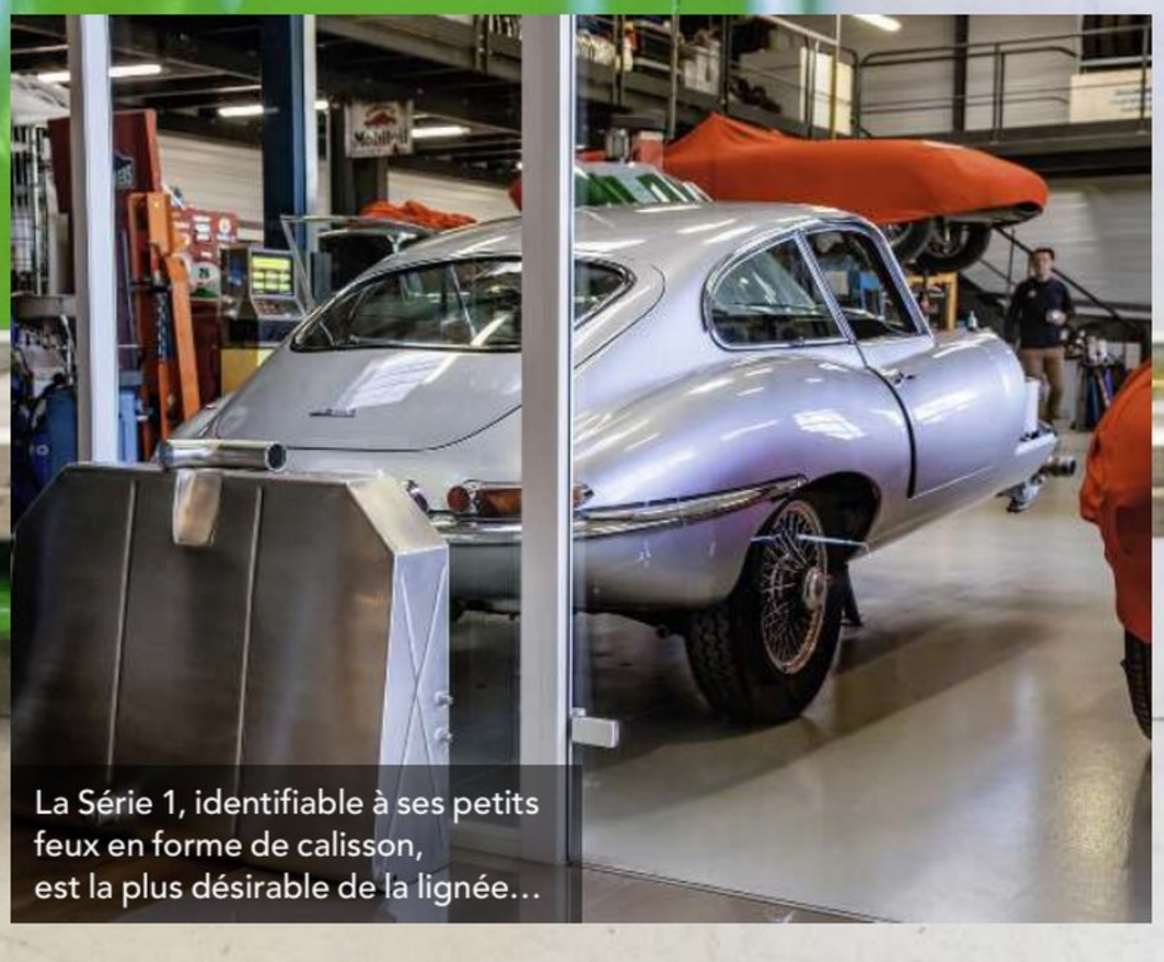
ce qui doit l'être, à partir d'une coque vidée et décapée. Enfin, à partir d'une demi-coque, devrait-on dire… Car comme l'explique Corneliu, l'architecture de la Type E, directement héritée du Sport-Proto Type D taillé pour la course, est bien singulière, puisque *"tout l'avant est composé d'une structure tubulaire, un ensemble que l'on appelle la « tour Eiffel ». Ce treillis formé par des tubes d'acier est un élément essentiel, étant donné qu'il supporte le train avant et le moteur, le fameux bloc XK, un 6 cylindres en ligne figurant parmi les plus brillants au monde".*

UN CHÂSSIS "TOUR EIFFEL"

Résumons : un design incroyable en coupé comme en roadster, une conception de voiture de course et, en plus, un moteur fantastique. Clairement, les bonnes fées se sont penchées sur le berceau de la Type E ! Mais même si elle a été bien suivie, la voiture a immanquablement l'âge de ses artères. Bien que partisan du respect de l'origine, Corneliu n'hésite pas, dans le cadre d'une restauration, à améliorer ce qui peut l'être, à commencer par cette structure tubulaire. *"Par expérience, nous savons que cette tour Eiffel comporte quelques faiblesses structurelles, certaines soudures pouvant se fissurer avec les outrages du temps. Nous fabriquons désormais nous-mêmes cette tour Eiffel à partir d'un acier haute résistance forgé dans des sections carrées un peu plus épaisses, ce qui permet de gagner en solidité et en rigidité."* Même si cela ne se voit pas et échappe au profane, voilà un exemple qui en dit long sur le professionnalisme de Retro Roadster. Une expertise étendue d'ailleurs à toute l'équipe, constituée étonnamment de jeunes gens nés bien après notre félin. Mais tous sont passionnés par les voitures anciennes, et la Type E en particulier. *"C'est un* ➔



La plaque constructeur est la véritable carte d'identité de chaque modèle.



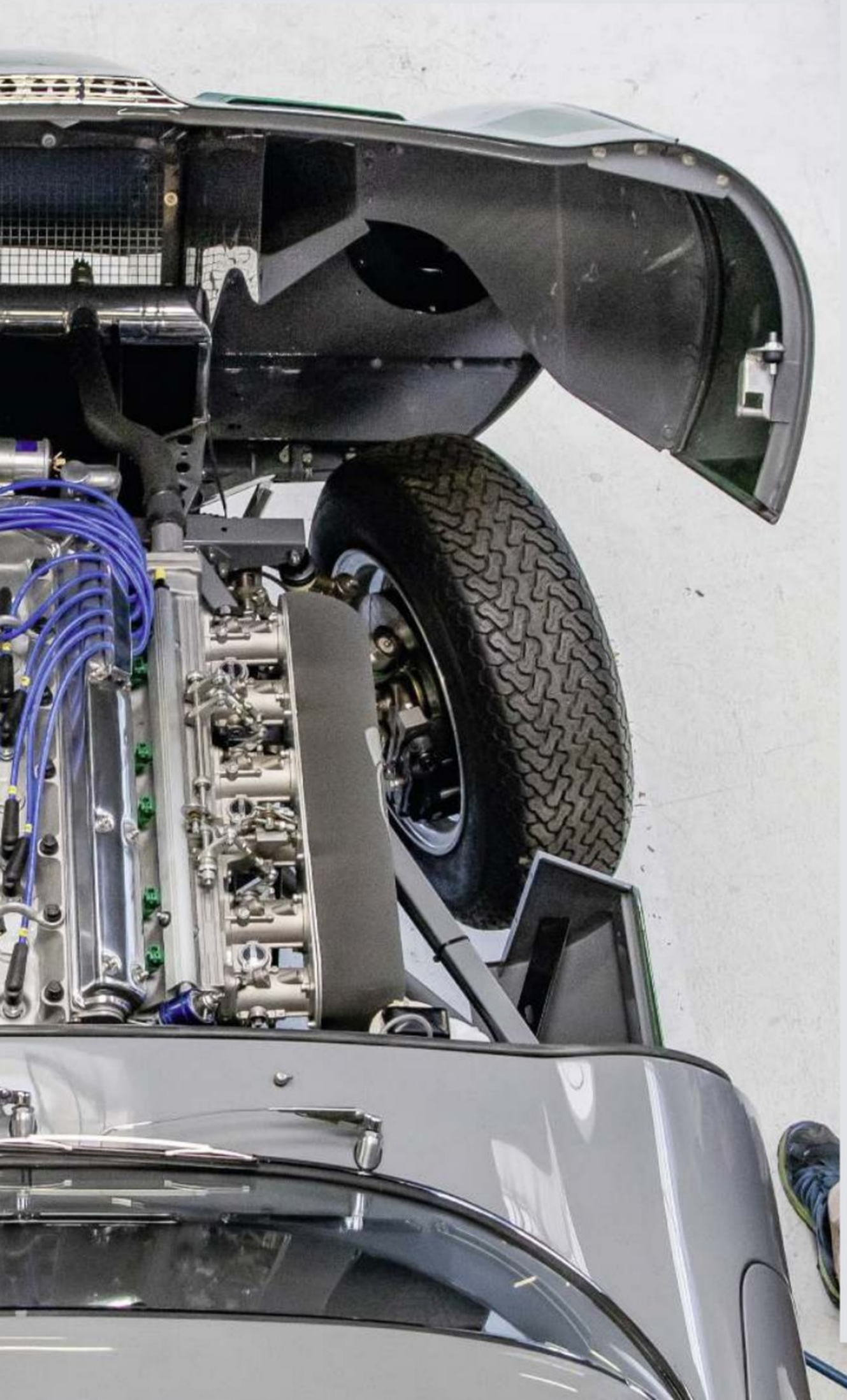
La Série 1, identifiable à ses petits feux en forme de calisson, est la plus désirable de la lignée…

Soixante ans après sa sortie, la Type E exerce toujours la même fascination sur de nombreux amateurs.

chef-d'œuvre d'ingénierie, me confie un mécano. *On voit que tout a été pensé dans le moindre détail et réalisé avec beaucoup de soin et de sérieux, sans regarder à la dépense. C'est notamment le cas du train arrière très compact, qui intègre des freins « inboard », un freinage à disques mis au point par Dunlop, ce qui constituait une grande première en 1961 à sa sortie!"* Mais malgré son haut degré de sophistication pour l'époque, il y a eu depuis, fort heureusement, de sacrés progrès, si bien que la Type E est aujourd'hui techniquement dépassée dans bien des domaines.

MODERNISER… OU PAS?

Ces avancées techniques significatives, Corneliu les propose à sa clientèle… *"On fait en sorte de fiabiliser la voiture mais aussi d'améliorer son confort en montant une direction assistée, sans oublier d'augmenter sa sécurité et ses performances, en installant des freins plus importants, par exemple, mais aussi un système de refroidissement plus efficace avec de nouveaux radiateurs en aluminium et un faisceau électrique tout neuf. Ces perfectionnements peuvent aller plus ou moins loin selon les envies des clients… et leur budget. À 100 € de l'heure, cela peut vite chiffrer, mais comme dit l'adage, « le prix s'oublie, la qualité reste »."* Corneliu garde une oreille attentive et fait en sorte de cerner les attentes précises de ses clients, qui n'ont pas tous nécessairement la culture de la voiture ancienne, pour réaliser une Type E selon leurs attentes. *"Certains veulent une Type E proche dans l'esprit du modèle de série, tandis que d'autres préfèrent un exemplaire modernisé et plus affûté, pour l'engager en compétition historique. Et là, on peut faire le grand écart avec une Type E tout juste préparée, voire même basculer carrément sur une rare Lightweight."* Vous ne voyez pas ce que c'est ? Il s'agit en fait d'un modèle bien spécifique, entièrement en aluminium, développé à l'époque par Jaguar Sport, qui reste sous la tonne et qui approche les 300 ch. Autant dire, un monstre ! *"On en a une en ce moment en entretien ! C'est un exemplaire que l'on a refait de A à Z, un chantier d'envergure facturé au forfait qui s'est étalé sur une année !"* Ces aventures tant humaines que techniques permettent à Corneliu de sympathiser, parfois, avec certains de ses clients. Une issue logique pour le maître des lieux, spécialiste de cette Jag' pas tout à fait comme les autres. ■



APOTHÉOSE AVANT LA

Sébastien Ogier a conclu sa dernière saison complète en WRC par une 54e victoire et un 8e titre mondial. De quoi s'offrir une pause méritée avant de se lancer dans de nouvelles aventures… en Endurance !

Par **Alain Pernot**

Pas question de baisser la garde ! En abordant la finale du championnat WRC 2021, à Monza, Sébastien Ogier ne se sentait pas du tout l'âme d'un préretraité. Il était même extrêmement déterminé à conclure de la meilleure des manières sa carrière de pilote WRC à plein temps. Son équipier Elfyn Evans (seul autre prétendant au titre) a tout fait pour lui compliquer la tâche. Face aux assauts du Gallois, l'équipage Ogier-Ingrassia a une nouvelle fois dû sortir le grand jeu. L'issue du championnat s'est même jouée lors de la dernière spéciale ! Un moment très intense pour le pilote français : *"Ça a été un feu d'artifice d'émotions lorsque nous avons passé la ligne d'arrivée. Je savais que c'était décisif pour le titre, mais pas encore pour la victoire…"* La sensation éprouvée par le champion du monde à Monza dépassait celle d'un nouveau titre : *"Ma plus grosse émotion est liée au fait que c'est la fin d'un chapitre avec Julien. C'est étrange de se dire que c'est fini. Lui et moi avons accompli tellement de choses, bien plus que ce dont nous rêvions il y a quinze ans, lorsque nous nous sommes rencontrés ! Il va me manquer, c'est sûr."*

Après de telles émotions, Sébastien Ogier aspire à se mettre "en pause" : *"Cela fait longtemps que j'éprouve le besoin de faire un break, de prendre du temps pour moi et pour ma famille afin de recharger mes batteries. Je dois calmer le jeu et faire un reset."* Ce besoin pressant de quiétude attendra encore un petit peu puisque Ogier sera au départ du prochain Monte-Carlo ! En effet, si sa carrière de rallyman à plein temps est terminée, l'octuple champion du monde fera encore des apparitions ponctuelles en WRC. Il a donné son accord pour disputer quelques rallyes en 2022 au volant de la nouvelle Toyota Yaris Hybrid Rally1. À ce stade, seul le Monte-Carlo est prévu en janvier prochain, mais d'autres rendez-vous s'ajouteront à ce miniprogramme. À ses côtés, il aura donc un nouveau passager : Benjamin Veillas. Il ne

Pour remporter ce 8e titre, Sébastien Ogier et Julien Ingrassia ont dû sortir le grand jeu !

NIKOS KATIKIS/DPPI

PAUSE

MAURICE VOLMEYER/TOYOTA GAZOO RACING

En essayant la Toyota d'endurance à Bahreïn, Ogier a commencé à préparer sa "vie d'après".

JAMES MOY/TOYOTA GAZOO RACING

s'agit pas vraiment d'un inconnu puisqu'il fait partie de l'équipe d'ouvreurs du champion du monde. Ne disputant pas la saison complète, Ogier aura une jolie carte à jouer ponctuellement. Effectivement, sur les épreuves sur terre, il n'aura plus à ouvrir la route, cadeau empoisonné réservé au leader du championnat. Bénéficiant d'une position sur la route plus favorable, il pourra s'exprimer pleinement…

Mais au-delà de ces quelques rallyes ponctuels, Sébastien Ogier se prépare d'ores et déjà à une nouvelle carrière en Endurance.

Après avoir suivi la finale du championnat du monde d'Endurance au sein de l'équipe Toyota, il a d'ailleurs participé au Rookie Test du WEC organisé sur le circuit de Bahreïn, le lendemain. Il s'est délecté pendant 84 tours au volant de la Toyota championne du monde : *"C'est toujours excitant d'essayer quelque chose de nouveau! Cela nécessite de se plonger dans une nouvelle voiture, un environnement complètement nouveau. C'est un défi!"* Dans l'esprit du champion du monde des rallyes, cette séance d'essais était plus qu'un simple roulage : *"J'attendais ce jour pour évaluer la quantité de travail qu'il me faudra fournir si je veux m'engager dans cette catégorie dans le futur. Je ne peux pas encore dire si je serai capable d'atteindre le niveau requis en Hypercar. En tout cas, c'est un challenge qui me motive, et tant qu'il n'est pas prouvé que je ne peux pas le faire, j'essaierai…"* Lucide, Sébastien Ogier sait qu'il ne peut pas espérer être promu pilote Toyota Hypercar du jour au lendemain. *"Je pense que la catégorie LMP2 serait la meilleure préparation pour moi. Commencer à un échelon plus bas signifierait une préparation plus longue. Courir en GT est trop éloigné de l'expérience Hypercar. Si j'en ai l'occasion, le mieux serait de courir un peu en LMP2 afin de me familiariser avec ce genre d'épreuve, la course dans le trafic, et tous les paramètres. Ce serait super aussi si j'avais l'opportunité de faire davantage de tests avec Toyota au volant de cette voiture…"* ■

> *"Je ne peux pas encore dire si je serai capable d'atteindre le niveau requis en Hypercar. En tout cas, c'est un challenge qui me motive."*
> Sébastien Ogier

Le podium de Monza marque en beauté la fin de l'association entre Sébastien Ogier et son copilote Julien Ingrassia *(à droite)*.

ANDREAS SOLARO/AFP

La der de Julien Ingrassia

Si Sébastien Ogier continuera à disputer quelques rallyes de WRC pour le compte de Toyota en 2022, son fidèle copilote Julien Ingrassia a, en revanche, décidé de tirer sa révérence à l'issue de cette saison 2021. *"Après des milliers de pages de notes, il est temps pour moi d'écrire d'autres lignes de ma vie"*, avait-il annoncé mi-octobre. Bien sûr, l'Aixois voulait terminer sur un nouveau titre et il a abordé la finale du championnat avec un niveau de concentration maximal. Cette nouvelle consécration est la plus parfaite conclusion à une collaboration entamée de manière insolite : *"J'étais allé voir la finale de Rallye Jeunes en spectateur à Alès et j'ai vu rouler Sébastien. J'ai proposé mes services à Rallye Jeunes pour devenir son copilote. Je ne le connaissais pas encore. Je me suis juste dit : « Tente! » J'ai envoyé une lettre de motivation. Ils m'ont donné le numéro de Seb et ça a collé entre nous!"* Avec 8 titres mondiaux et 54 victoires à son compteur, Julien Ingrassia compte l'un des palmarès les plus impressionnants de sa discipline.

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

EN MESURES

L/l/h :
4,33 / 1,75 / 1,19 m

Poids : 1 196 kg

Puissance DIN :
200 ch à 5 750 tr/mn

1 000 m d.a. :
26,7 s

V. max. :
260,9 km/h

Consommation à 90 km/h :
7,4 l/100 km

La V6 Turbo reprend les lignes anguleuses de la GTA, qui s'inspirent, de loin, de l'A310.

L'ALPINE V6 TURBO *À L'ESSAI*

Dans les années 1980, on ne cherche pas à nous vendre des grammes de CO_2, des bonus écologiques et autres réjouissances de ce type. La voiture fait encore rêver, à commencer par les performances, le fonds de commerce d'Alpine, qui lance une prometteuse V6 Turbo…

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

Extraits…

■ "Avec plus de six mois de retard sur les prévisions de la régie, voici qu'apparaît enfin l'Alpine Turbo, celle que l'on n'attendait plus. Un temps de réflexion bien employé car le résultat est positif."

■ "Il semblerait que de nombreuses difficultés, autant dans le domaine du moteur que dans celui du comportement routier, aient retardé notablement la mise au point de la plus rapide des voitures de clientèle jamais construites par Renault qui, de la sorte, s'attaque réellement au top niveau de la construction automobile mondiale."

■ "L'anneau de vitesse de Montlhéry étant incapable de permettre des vitesses aussi élevées, nous nous sommes remis au bon vouloir des proverbiales lignes droites de la Bulkovie du Nord, de manière à mesurer avec précision les possibilités maximales de la Turbo."

■ "La longueur de la 5e exige une très importante lancée mais, en vérité, nos efforts ont trouvé leur récompense dans une performance quand même inhabituelle, à savoir 260,9 km/h qui est tout à l'honneur de la voiture."

■ "Nos mesures d'accélération ont également donné des résultats satisfaisants avec, deux personnes se trouvant à bord, 14,5 s aux 400 mètres départ arrêté et 26,7 s aux 1 000 mètres."

Le tableau de bord de l'Alpine V6 Turbo est, disons-le, peu heureux. Son design est lourd, et la finition, très "plastique".

> "Traitée dans un style ferme, avec un amortissement maintenant correct, la suspension est très acceptable, surtout à grande vitesse."

⬆ *Ses qualités*

BONNES PERFORMANCES

"Comme on le voit, les gains en performances sont importants par rapport à la GT atmosphérique, avec + 24 km/h en vitesse de pointe et - 3 secondes aux 1 000 mètres départ arrêté."

VOITURE SILENCIEUSE

"Une refonte des rapports, de manière à obtenir une 5e plus courte, aurait contribué à combler le "trou" existant à l'heure actuelle entre la 4e et la 5e, tout en nuisant peut-être à l'exceptionnelle qualité de l'insonorisation."

CONSOMMATION MODÉRÉE

"En consommation de croisière, la 5e longue, jointe au couple du turbo à régime moyen, permet à la Turbo d'être très légèrement plus sobre que la GT : 7,85 contre 7,9 l/100 km à 75 km/h de moyenne."

⬇ *Ses défauts*

CINQUIÈME TROP LONGUE

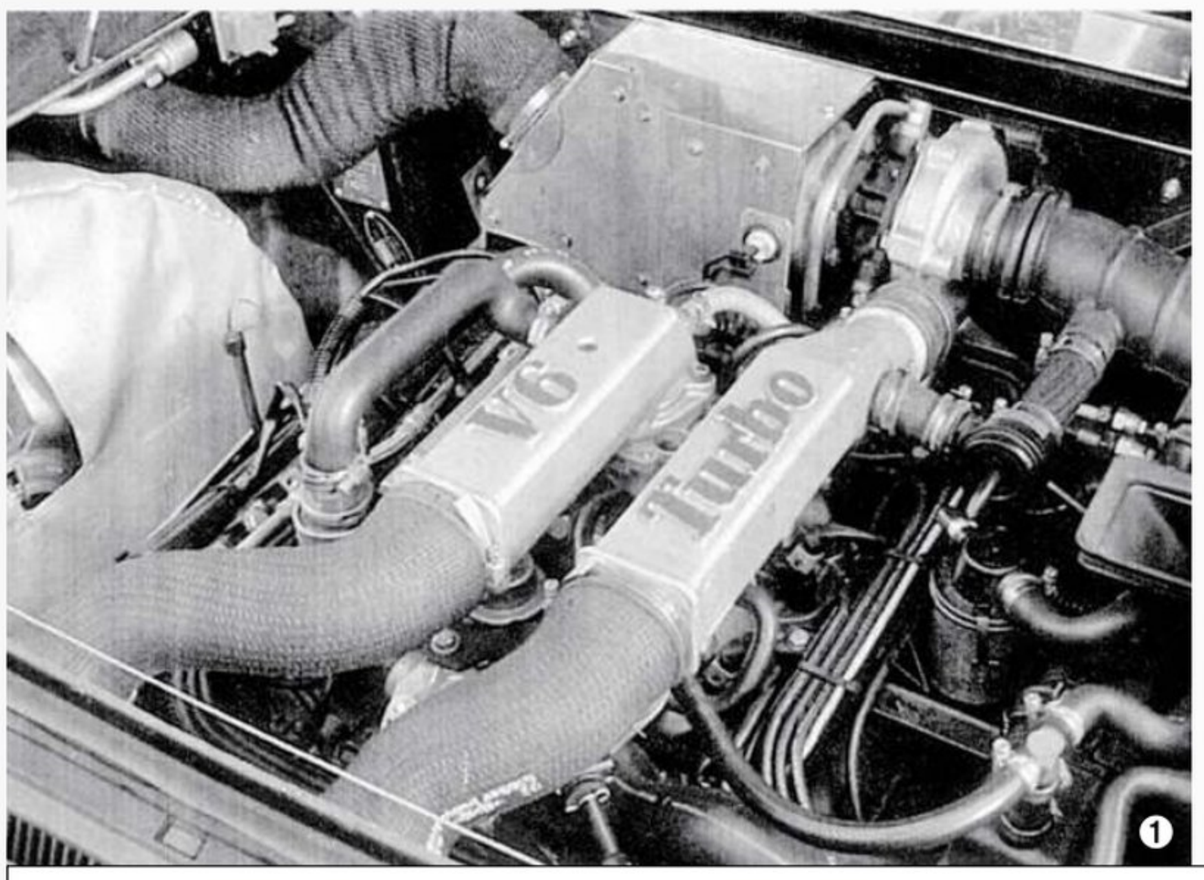
"La 5e très longue ne favorise pas les reprises où la Turbo demande 2 s de plus que l'atmosphérique pour couvrir les 1 000 mètres en 5e !"

VIBRATIONS AU FREINAGE À GRANDE VITESSE

"En dépit de la présence de 4 disques ventilés, le freinage n'est pas pleinement satisfaisant. Le fait de "lécher" la pédale à grande vitesse a tendance à déclencher un certain louvoiement au volant et, si le phénomène disparaît à mesure que l'on appuie plus fortement sur la pédale et que l'on écrase les suspensions, on note alors l'apparition de phénomènes vibratoires qui semblent nuire légèrement aux distances d'arrêt."

PLANCHE DE BORD DE MAUVAIS GOÛT

"La planche de bord étant ce qu'elle est et n'ayant pas subi de modifications, il restera à ceux qui ne l'acceptent pas à fermer les yeux, tout au moins à l'arrêt."



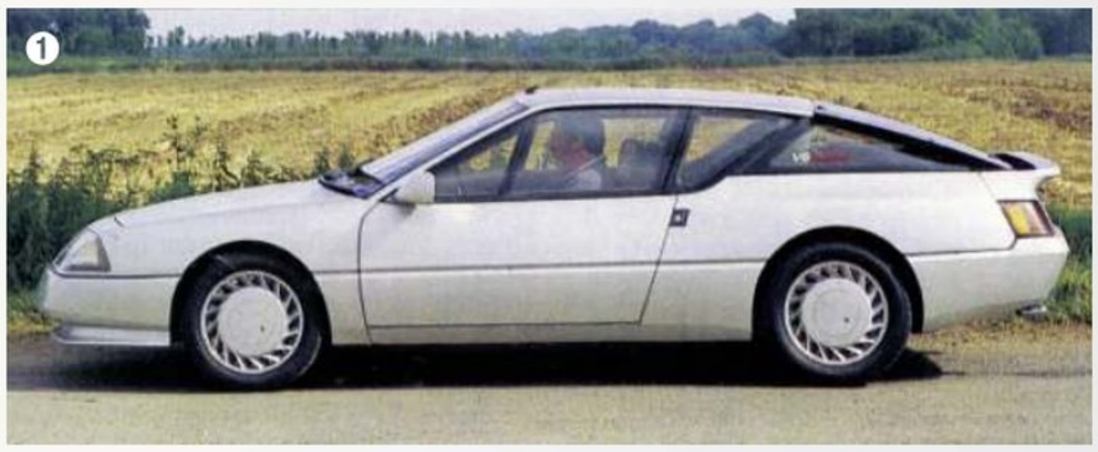
❶

❷

❶ Sur la Turbo, le V6 PRV retrouve des couleurs au point d'aligner pile-poil 200 ch ! ❷ Mieux vaut voyager léger, le coffre avant ne pouvant accueillir que 68,5 dm³. ❸ Les sièges, bien dessinés, offrent un très bon compromis entre confort et maintien latéral. Les places arrière sont à réserver à des enfants.

❸

" J'ai regretté de ne pas trouver, comme sur la R25, la descente instantanée de la vitre conducteur. "



❶ Ce profil tendu et bien profilé a une incidence favorable sur l'aérodynamisme, aidant l'Alpine V6 Turbo à frôler les 260 km/h. ❷ Même à vive allure, cette Alpine séduit par son comportement sûr et efficace. ❸ Sous ce hayon vitré se terre le moteur en porte-à-faux à l'arrière, un V6 PRV revu et corrigé par Alpine et gavé par un turbo.

Extraits…

■ "En vérité, la Turbo a énormément progressé par rapport à la GT précédemment essayée et, à n'importe quelle allure, la plus rapide des Renault se contrôle sans peine – à la condition d'être entraîné à la conduite à très grande vitesse – que l'on se trouve en ligne droite ou en courbe, sur routes ouvertes s'entend."

■ "La position de conduite est agréable mais la direction n'est pas loin de combiner tous les inconvénients, sous une forme mineure toutefois."

■ "Le volant est un peu trop doux en ligne droite, avec un point mort de quelques degrés qui devient gênant à très grande vitesse, et un peu trop ferme dans les virages abordés à grande vitesse, où le pilote éprouve l'impression de supporter dans les mains le poids d'une voiture qui voudrait continuer tout droit."

■ "Cette tendance à sous-virer – qui ne s'affirme d'ailleurs que dans les cas extrêmes – n'est pourtant pas immuable et, si l'on insiste réellement beaucoup, elle pourra se muer instantanément en une propension au survirage qui demandera alors un contrôle immédiat et précis."

■ "En dépit de la qualité des MXW, l'aquaplaning menacera, quelquefois dangereusement, en raison du format exceptionnel des pneus arrière qui, dans ce cas précis, ne se contenteront pas de consommer une puissance non négligeable."

Vu d'aujourd'hui

Par **Thomas Riaud**

Après avoir disparu pendant près de vingt ans des écrans radars, Alpine a effectué pour le plus grand plaisir des amateurs un retour en force. Mais son nouveau modèle ne s'inspire pas de cette ultime V6 Turbo, plus GT que réellement sportive, mais plutôt de la mythique A110… au point de reprendre son patronyme! Après l'euphorie du come-back, Alpine songe désormais à pérenniser les choses en lançant un second modèle. Ce ne sera pas une GT 2+2 comme la V6 Turbo, mais plutôt un… SUV électrique. Dur!

SEAT IBIZA

Une copie de la Volkswagen Polo techniquement, mais en moins cher : voilà comment peut se définir la Seat Ibiza, dont la 5e génération vient d'être restylée. Une bonne occasion de vous la présenter sous toutes les coutures et de vous en conseiller une en particulier… Par **Cyril Biotteau** Photos **Arnaud Saunier**

Lancée en 2017, l'Ibiza 5e du nom a tout de suite marqué avec un trait majeur : une habitabilité arrière record et digne du segment supérieur. Logiquement, le récent restylage n'a en rien diminué ces aptitudes et s'est concentré sur quelques (très) menues retouches esthétiques extérieures, tandis qu'à l'intérieur la planche de bord a gagné des plastiques moussés en partie supérieure (comme sa cousine Polo), un écran central plus grand avec de nouveaux menus et des équipements à la page, notamment en aides à la conduite. Côté motorisations, c'est simple : le diesel avait déjà été supprimé de la gamme avant le restylage et l'Ibiza de 2022 ne sera proposée qu'en essence, sans même de version hybride. La gamme part de 80 ch et monte à 150 ch, les versions plus puissantes (vous souvenez-vous des Ibiza Cupra ?) ayant depuis longtemps disparu du catalogue. Dommage, car avec les finitions FR et FR Xclusive, les Ibiza sont typées plus dynamiques en châssis que leurs cousines Volkswagen Polo ou Skoda Fabia, s'accordant bien avec les motorisations plus nerveuses. Mais depuis la création de la marque Cupra, les versions musclées ne s'appellent plus Seat…

LA GAMME

Moteur/Finitions		Reference	Style ❤	Xcellence ❤	FR	FR Xclusive	Malus écologique
Essence	1.0 MPI 80	16 490 €	18 750 €	–	–	–	0 € (121 à 127 g/km de CO_2)
	1.0 EcoTSI 95 BVM5	–	19 390 €	21 350 €	–	–	0 € (118 à 128 g/km de CO_2)
	1.0 EcoTSI 110 BVM6/DSG7	–	19 750/21 150 €	21 710/23 110 €	23 590/24 990 €	26 290/27 690 €	0 à 100 € (116 à 135 g/km de CO_2)
	1.5 TSI 150 ACT DSG7	–	–	–	26 390 €	29 090 €	170 à 230 € (138 à 141 g/km de CO_2)

Il faut avoir un œil de lynx pour reconnaître la version restylée de l'Ibiza, qui gagne quand même des feux à LED de série sur toutes les versions.

Le restylage se voit plus à l'intérieur avec désormais des plastiques moussés sur la partie supérieure de la planche de bord et en option un écran central plus grand.

L'Ibiza carbure à l'essence, et à l'essence seulement : pas de diesel ni d'hybridation, même micro ! De même, elle n'existe plus en 3 portes ni en break, pour ceux qui se souviennent des Ibiza SC et ST.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Les deux plus petites motorisations n'ont droit qu'à 5 rapports : OK pour la version 80 ch, mais la plupart des concurrentes de la version 95 ch en ont 6, ce qui permet un meilleur étagement et un niveau sonore moins élevé sur autoroute. Seule la motorisation 110 ch a droit à une boîte manuelle à 6 rapports.

DOUBLE EMBRAYAGE

L'Ibiza EcoTSI 110 a droit à la fameuse DSG pour 1 400 € de plus. Mais celle-ci nous a déçus : elle se montre lente, voire longue à la détente, et privilégie nettement le confort. Pas forcément raccord avec le tempérament dynamique de l'Ibiza dans ses finitions FR.

L/l/h/empattement : 4,06/1,78/1,45/2,56 m

MOTEURS ESSENCE	1.0 MPI 80 (1)	1.0 ECOTSI 95	1.0 ECOTSI 110 (2) ❤	1.5 TSI 150 ACT DSG7 (1) ❤
Puissance maxi (ch à tr/mn)	80 à 6300	95 à 5500	110 à 5500	150 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	93 à 3700	175 à 1600	200 à 2000	250 à 1500
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	170	181	188	216
0 à 100 km/h (s)	15,3	10,2	10,5	8,1
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou Drive (s)	NC	11,8/17,8/-	9,8	NC
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	5,3 à 5,6	5,9	6,7	6,1 à 6,2

(1) Chiffres constructeur. (2) Mesures avec boîte DSG7.

LES MOTEURS

ESSENCE

1.0 MPI 80

La gamme débute avec un modeste 3 cylindres atmosphérique de 80 ch et même pas 100 Nm de couple, assez haut perché qui plus est. Ça ira pour la ville, mais bien sûr, en dehors, ça devient vite fastidieux, avec plus de 15 s réclamées pour passer de 0 à 100 km/h. Cette motorisation n'est disponible qu'avec les deux premiers niveaux de finition.

1.0 EcoTSI 95

Le niveau du dessus gagne un turbo, entraînant quelques chevaux de plus mais surtout un couple presque deux fois supérieur et disponible plus tôt : les relances sont beaucoup plus faciles sur route. Toutefois, ce bloc uniquement disponible avec une boîte manuelle à 5 rapports trop allongée génère quelques à-coups en ville : un comble pour une citadine ! Vous l'avez compris, ce n'est pas notre moteur préféré…

1.0 EcoTSI 110 ❤

Non seulement la puissance et le couple progressent, mais en plus la boîte manuelle gagne un rapport supplémentaire et vous avez la possibilité de choisir la boîte DSG. La boîte double embrayage entraîne cependant une surconsommation non négligeable avec cette motorisation.

1.5 TSI 150 ACT ❤

L'Ibiza la plus puissante a droit à un moteur 4 cylindres et non plus 3, toujours avec un turbo, et l'ACT désigne la désactivation partielle des cylindres à faible charge : vous roulez sur 2 cylindres quand le moteur est modérément sollicité. Bien pour la consommation, donc, mais cette motorisation n'est disponible qu'avec les finitions FR ou FR Xclusive et en conséquence avec des roues de 17 ou 18 pouces et un châssis sport, qui sont moins confortables et plus chers.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, assistance au maintien en voie, Bluetooth, détecteur de fatigue, freinage d'urgence automatique avec détection piéton, limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs réglables électriquement, siège conducteur réglable en hauteur, vitres avant électriques.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Reference	Style ❤	Xcellence ❤	FR	FR Xclusive
Accès et démarrage mains-libres	-	265 €	série	265 €	série
Android Audo avec fil et Apple CarPlay sans fil	170 €	170 €	série	série	série
Cam. recul et aide au stationnement avant	-	525 €	350 €	350 €	série
Chargeur à induction	-	200 €	série	200 €	série
Châssis sport	-	-	-	série	série
Climatisation manuelle	800 €	-	-	-	-
Climatisation automatique bizone	-	série	série	série	série
Combiné d'instruments numérique	-	305 €	305 €	série	série
Conduite autonome de niveau 2	-	-	390 €	390 €	140 €
Dossier de banquette rabattable monobloc	série	-	-	-	-
Dossier de banquette rabattable 2/3-1/3	-	série	série	série	série
Écran central tactile 8,25 pouces	série	-	-	-	-
Écran central 9,2 pouces avec GPS	-	935 €	série	série	série
Feux avant 100 % LED	-	595 €	595 €	série	série
Jantes acier 15 pouces	série	-	-	-	-
Jantes alliage 15 pouces	-	série	-	-	-
Jantes alliage 16 pouces	-	-	série	-	-
Jantes alliage 17 pouces	-	-	-	série	-
Jantes alliage 18 pouces	-	-	-	-	série
Phares et essuie-glaces automatiques	-	série	série	série	série
Projecteurs avant antibrouillard	-	155 €	série	série	série
Radar de recul	-	260 €	série	série	série
Radio numérique avec 4 HP	série	-	-	-	-
Radio numérique avec 6 HP	-	série	série	série	série
Régulateur de vitesse	160 €	série	série	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	-	-	-	-	série
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement et dégivrants	-	série	série	série	série
Rétroviseur intérieur automatique jour / nuit	-	série	série	série	série
Roue de secours	90 €	90 €	90 €	90 €	série
Sellerie suédine	-	-	-	-	série
Surveillance des angles morts (1)	-	300 €	300 €	300 €	300 €
Suspension pilotée	-	-	-	-	série
Toit ouvrant	-	790 €	790 €	790 €	série
Vitres arrière électriques	-	série	série	série	série

(1) Voir page ci-contre "Les principales options : packs d'aide à la conduite".

❶ Les places arrière sont les plus habitables de la catégorie et dignes du segment supérieur ! ❷ Idem pour le coffre, l'un des plus vastes du genre avec 387 dm³, soit 1 dm³ de moins seulement que la Polo… ❸ Le combiné est à aiguilles traditionnelles jusqu'à la finition FR, où il devient numérique. ❹ L'écran central tactile atteint 8,25 pouces sur les 2 premiers niveaux de finition et passe ensuite à 9,2 pouces. ❺ La clim est automatique et bizone dès la finition Style.

LES FINITIONS

REFERENCE

La finition d'entrée de gamme n'est disponible qu'avec le bloc de 80 ch pour une Ibiza à moins de 17 000 €. L'équipement de sécurité comporte le freinage automatique d'urgence, l'aide au maintien en ligne et bien sûr 6 airbags. Mais vous devrez vous contenter de roues de 15 pouces avec enjoliveurs et vous passer de climatisation, sauf à piocher dans les options.

STYLE ❤ (REFERENCE + 2 300 €)

Avec ce deuxième niveau d'équipement, les roues deviennent en alliage mais restent à 15 pouces, tandis que les poignées et rétroviseurs extérieurs passent en ton carrosserie : voilà qui habille bien mieux la voiture. L'intérieur gagne beaucoup d'éléments de confort ou de sécurité et propose directement la clim automatique bizone, alors que certaines citadines n'ont droit qu'à une zone. Ce deuxième niveau constitue un bon choix.

XCELLENCE ❤ (STYLE + 1 960 €)

L'Ibiza devient, avec cette finition, très bien équipée puisqu'elle s'enrichit entre autres de jantes de 16 pouces, d'un accès à bord et démarrage mains-libres et d'un écran central tactile de 9,2 pouces avec GPS : c'est l'un des plus grands parmi les citadines. Là encore, un bon choix.

FR (XCELLENCE + 1 880 €)

Cette finition se veut typée sportive, à l'image d'une R.S. Line chez Renault ou GT Line chez Peugeot. Elle gagne des roues de 17 pouces associées à un châssis sport donc plus ferme : cette finition FR est à éviter si vous cherchez plutôt le confort. Si vous êtes fan d'équipements high-tech, vos apprécierez en revanche les feux avant 100 % LED et le combiné d'instruments numérique dont l'Ibiza FR dispose de série.

FR XCLUSIVE (FR + 2 700 €)

Tout en haut de la gamme Ibiza, ce niveau combine la sportivité de la FR avec des équipements plus chics, comme un toit ouvrant ou une sellerie en suédine. Les roues passent à 18 pouces et sont associées à une suspension pilotée : heureusement, car le confort aurait sans cela laissé à désirer…

L'Ibiza est l'une des citadines les plus spacieuses et peut selon sa configuration se montrer plutôt confortable ou plutôt dynamique : attention à votre configuration !

LES PRINCIPALES OPTIONS

LES PACKS D'AIDE À LA CONDUITE

Certaines aides à la conduite ne sont pas de série et nécessitent de prendre des packs : le pack Drive Assist M (250 € sauf sur Reference et MPI 80) comporte le régulateur de vitesse adaptatif associé aux feux de route intelligents (qui gèrent le passage feux de route/feux de croisement sans le conducteur) et à la lecture des panneaux. Pour 140 € de plus, soit 390 € en tout (sur Xcellence et FR), le pack Drive Assist XL vous propose en plus le Travel Assist, c'est-à-dire l'association du régulateur et de l'aide au maintien en ligne qui garde la voiture au centre de la voie : c'est la conduite autonome de niveau 2. Dans le tableau des équipements ci-contre, vous pouvez voir la surveillance des angles morts en option pour 300 € : cette option est suspendue pour cause de rupture d'approvisionnement de certains composants, un problème subi par la plupart des constructeurs sur la planète. Concernant le pack XL, son prix raisonnable nous semble une bonne affaire et, même si vous n'utilisez pas l'ensemble des fonctions, il facilitera sans doute une éventuelle revente.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

JANTES ALLIAGE 17 POUCES DYNAMIC MACHINED

(450 € SUR XCELLENCE)

Une fois n'est pas coutume, nous vous conseillons une surmonte pneumatique : passer de 16 à 17 pouces. Pourquoi ? Parce que, dans notre comparatif du numéro 1 096, notre Ibiza Xcellence chaussée de roues de 17 pouces optionnelles s'est révélée très agréable en châssis tout en restant correcte en confort. Alors que dans notre numéro 1 094, l'Ibiza Style avec des roues de 16 pouces optionnelles jouait surtout le confort et manquait de vivacité par rapport à une excellente Clio. La FR dispose certes de roues de 17 pouces de série, mais y associe un châssis sport plus ferme. La seule à autoriser des roues de 17 pouces sans châssis sport reste l'Xcellence.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

LES TEINTES

Vernies

Rouge Passion (série)

Blanc Candy (190 €)

Métallisées (500 €)

Gris Magnétique

Gris Urbain

Blanc Nevada

Noir Minuit

Bleu Asphalte

Bleu Saphir

Personnalisée (650 €)

Rouge Désir

LES JANTES

Enjoliveurs 15 pouces Urban (série sur Reference)

Jantes alliage 15 pouces Enjoy (série sur Style)

Jantes alliage 16 pouces Design (série sur Xcellence)

Jantes alliage 17 pouces Dynamic (série sur FR)

Jantes alliage 17 pouces Dynamic Machined (450 € sur Xcellence)

Jantes alliage 18 pouces Black Machined (série sur FR Xclusive, 450 € sur FR)

NOTRE CHOIX

Seat Ibiza 1.0 EcoTSI 110 BVM6 Xcellence

(21 710 € hors options, malus 0 €)

Vous l'avez compris à la lecture de notre préconisation de jantes de 17 pouces optionnelles, nous préférons la finition Xcellence, la seule à autoriser cette taille de roues sans châssis sport, pour un excellent compromis confort-tenue de route. Nous l'associons à la motorisation 110 ch pour éviter la version 95 ch et sa boîte 5 peu convaincante. Et nous ne cochons pas la case DSG puisque cette boîte doit composer ici avec des réglages qui la font devenir lente. Vous avez là une citadine (très) spacieuse, agréable à conduire et moins chère qu'une Polo…

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

Il s'agit du premier et du seul monospace de BMW. Malgré sa particularité et ses tarifs premium, le BMW Série 2 Active Tourer connaît un certain succès sur le marché français.

Par **Didier Laurent**

Arrivée en fin de carrière, cette première génération sera bientôt renouvelée, à l'exception de sa déclinaison Gran Tourer (sept places). Concurrent direct du Mercedes Classe B, le BMW Série 2 Active Tourer a trouvé sa clientèle, proposant même une transmission intégrale livrable sur les versions de pointe et une version hybride rechargeable. Mais lors de son lancement, son style un peu fade et le fait qu'il s'agisse d'une traction plutôt que d'une propulsion (il est construit sur un châssis de Mini) avaient quelque peu perturbé les habitués de la marque. Pourtant, la conduite de ce monospace n'est pas ennuyeuse, notamment grâce à des trains roulants suffisamment dynamiques et à une direction bien calibrée.

À l'intérieur, la finition est de bon niveau, identique à celle d'une berline. Mais ce monospace s'éloigne du concept en proposant à l'arrière une banquette coulissante plutôt que des sièges individuels. Son coffre est avenant, pratique à utiliser, mais pas démesuré. Le modèle a été restylé dans une relative discrétion en 2018, ce qui vous permet d'acheter une version antérieure qui n'est pas trop démodée.

	BMW Série 2	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	216i	102 / 109	5,2 (1)	Un 3 cylindres turbo qui est plutôt répandu en occasion et qui remplit assez bien son office au regard de sa fiche technique. Pour un usage quotidien familial, ce choix peut s'entendre. 109 ch à compter du restylage.
	218i	136 / 140	5,1 (1)	Voilà qui est tout de même plus polyvalent et qui a notre faveur. Pas de miracle côté mécanique, c'est le même 3 cylindres que celui de la version inférieure. Mais cette configuration électronique lui donne (un peu plus) des ailes et augmente le plaisir de conduite.
	220i	192	5,9 (1)	4 cylindres et un turbo pour cette version qui se veut dynamique, mais qui est très peu représentée en occasion. Pour les petits rouleurs qui désirent se faire plaisir, pourquoi pas.
	225iA	231	8,7	Le même, mais en mieux, avec une cartographie qui le rend plus féroce mais aussi plus gourmand. Là encore, il s'agit d'une rareté en seconde main.
Hybride recharg.	**225xe**	**224**	**8,1 (batterie vide)**	**L'hybride rechargeable apparu en 2015 sous le capot de l'Active Tourer. Une petite batterie d'à peine 6 kWh permet de couvrir 30 km en tout-électrique avant de repasser en mode hybride classique. Cela peut être un bon choix, surtout en ce moment... Attention, le réservoir ne fait que 36 l (au lieu de 51 sur les autres versions).**
Diesel	214d	95	3,8 (1)	Ici, on touche à la fois au domaine du prix d'appel et de la limite basse de ce qu'on peut proposer sur un monospace. Le 3 cylindres fait illusion sur les deux premiers rapports, puis s'effondre. Visez plus haut.
	216d	116	5,9	Même moteur mais plus d'entrain et de polyvalence. Ce n'est toutefois pas le meilleur choix en diesel, surtout si vous roulez souvent sur autoroute ou en charge.
	218d	150	6	Voilà le bon réglage pour un usage courant en diesel. Disponibilité à bas régime, puissance suffisante en toutes circonstances, rien ne manque à ce 4 cylindres turbo de 2 l.
	220d	190	6,5 (2)	Évidemment le plus performant du genre, qui est aussi agréable et qui se décline en 4 roues motrices xDrive. Pas tellement plus cher que les autres, il est souvent bien équipé et peut être une bonne affaire.

(1) Chiffre constructeur. (2) Mesuré en 4 roues motrices.

DANIEL KRAUS

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 14 500 € (1)

Diesel : à partir de 13 500 €

Génération : première

Commercialisation : septembre 2014 à octobre 2021

Restylage : avril 2018

Type de carrosserie : monospace

Nombre d'exemplaires en circulation : 29 000

(1) Moins de 100 000 km.

NOTRE CHOIX

BMW 225xe Active Tourer Luxury

de 2018

1er prix prospecté : **29 500 €**

30 000 km

NOS MESURES

Moteur

Puissance maxi	136 ch à 4 400 tr/mn (1)
Couple maxi	220 Nm à 1 400 tr/mn (2)
Type	3 cyl. essence + turbo
Cylindrée	1 499 cm³ / 5 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 6

(1) 224 ch avec le moteur électrique. (2) Couple cumulé : 385 Nm.

Châssis

Diamètre de braquage	11,3 m
Pneumatiques	205/55 R 17

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,34/1,80/1,56/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 773/1 300 kg

LA CONDUITE

Performances / Freinage

1 000 m d.a.	29,8 s
0 à 100 km/h	7,2 s
90 à 130 km/h (en Drive)	7,1 s
Vitesse maxi	189 km/h
Freinage depuis 90/130 km/h	33/67 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre (3)

Longueur aux jambes AR 5 pl.	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	153/148 cm
Volume coffre 5 places	372 dm³

(3) Les Active Tourer thermiques disposent d'une banquette coulissante, mais pas la version 225xe.

LE BUDGET

Assurance (4) : 934 €	Carte grise (5) : 166,50 €

Consommations (6)

Moyenne	8,1 l/100 km
Ville/route/autoroute	7/8,9/8,4 l/100 km
Autonomie/réservoir	444 km/36 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV (7)	392 €		Distribution	Chaîne	
Amortisseurs AR (7)	311 €		Embrayage	NC	
Disques AV (7)	318 €		FAP	1 453 €	
Disques AR (7)	182 €		Pneus (7)	384 €	
Plaquettes AV (8)	212 €		Feu AV	460 €	
Plaquettes AR (8)	144 €		Feu AR	271 €	
Filtre à air	49 €		Bouclier AV	513 €	
Filtre à huile	24 €		Bouclier AR	584 €	

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

(4) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30% de bonus et assuré pour un trajet travail-promenade. (5) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (6) Batterie vide. Autonomie 100% électrique : 33 km. (7) La paire. (8) Le jeu.

LE BILAN FIABILITÉ

Quelques défauts récurrents, certes, mais un niveau de satisfaction global assez élevé. Les avaries importantes sont rares, et la partie électronique ne pose pas de problème spécifique. Le bilan général est assez bon pour cette BMW si particulière.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

VANNE EGR

Malgré des rappels, cette électrovanne de recyclage des gaz a connu des soucis, particulièrement sur les moteurs 1.5 diesel (214d et 216d). Sa défaillance génère des anomalies de fonctionnement (difficultés de démarrage, pertes de puissance) qui peuvent aller jusqu'à l'immobilisation. Ces avaries surviennent encore plus sur des modèles qui parcourent essentiellement des petits trajets (ce qui engendre un encrassement).

MOTEURS ESSENCE

Démarrage difficile, voire impossible. La cause peut être la gestion électronique du calculateur d'injection. Il convient de le reprogrammer, ou même parfois de le remplacer.

TURBO

Sur les moteurs diesel, une durit peut se débrancher et générer un manque de puissance à l'accélération. Parfois, des anomalies identiques peuvent provenir d'un défaut purement électronique, qui se règle par une reprogrammation.

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE

À-coups de fonctionnement ou passage désordonné des rapports. Il ne s'agit pas d'un problème mécanique mais électronique. Généralement, les défauts disparaissent au bout d'une ou deux reprogrammations du boîtier de gestion de la boîte de vitesses.

HAYON ÉLECTRIQUE

Il refuse de se lever ou de se fermer. Dysfonctionnement électrique et électronique qui peut se régler par une reprogrammation du système mais aussi de la clé.

PLAQUETTES DE FREIN

De nombreuses remontées clients font état d'une usure prématurée des plaquettes de frein avant, souvent à moins de 30 000 km. Il n'y a rien à y faire, hormis peut-être jouer sur la marque des plaquettes, dont la longévité baisse continuellement depuis des années.

LES RAPPELS

MAJEURS

BOÎTIER ÉLECTRONIQUE DME (OCTOBRE 2019)

Sur une partie de la production de 2016 à 2018, ce boîtier qui gère un nombre important de fonctionnalités peut souffrir d'un défaut de programmation. Cela génère des à-coups de fonctionnement ou des anomalies électroniques mettant en cause les fonctions de bord. Sur les voitures identifiées, il doit être reprogrammé.

RADIATEUR DE RECYCLAGE (JANVIER 2021)

Cette pièce est en relation avec la vanne EGR, qui a pour mission de recycler les gaz des blocs diesel 1.5 et qui a souvent causé des soucis tout au long de la vie du modèle. Un rappel avait par ailleurs été organisé uniquement sur cette vanne en début de carrière.

MINEURS

SIÈGE PASSAGER AVANT (MAI 2015)

Sur les premiers modèles produits, la fixation de l'agrafe qui maintient la glissière du siège passager avant peut présenter une faiblesse. En cas d'accident, elle pourrait céder. Elle doit être remplacée.

CEINTURE DE SÉCURITÉ (JUIN 2015)

Sur les voitures construites en 2014 et début 2015, l'enrouleur de la ceinture avant droite peut présenter une défaillance, surtout lorsqu'il fait moins de 0 °C. En après-vente, la ceinture et l'enrouleur sont changés.

VOLANT (OCTOBRE 2016)

Sur quelques voitures produites en 2015 et début 2016, certaines des touches du volant sont inopérantes. Pas besoin de remplacer le volant, la touche seule doit être changée.

AIRBAG (JANVIER 2017)

Sur les Série 2 Active Tourer de 2016, mais aussi sur un grand nombre d'autres modèles BMW, les airbags latéraux et genoux peuvent ne pas se déclencher en cas d'accident. Ils doivent être remplacés.

SIÈGES ARRIÈRE (JANVIER 2017)

Sur certains modèles 2016, le mécanisme de verrouillage des dossiers de sièges arrière n'a pas été soudé correctement. Le dossier de la banquette peut alors se replier en cas d'accident. Lors du passage en atelier, le mécanisme incriminé est remplacé.

l'auto-journal

Offre spéciale NOËL

L'Auto-Journal SANS ENGAGEMENT

1 jeudi sur 2 dont un Spécial Salon / an

-50%

4,85€/mois seulement !

au lieu de ~~9,69€~~*

+ vos 2 cadeaux

Valeur 40 €

❶ Les écouteurs bluetooth

Ces écouteurs Bluetooth stéréo vous accompagneront partout lors de vos déplacements. Ils vous permettront d'écouter votre musique en toute discrétion et de recevoir vos appels téléphoniques.

Batterie : Lithium intégrée/DC5V. Connectique USB.
Porté : 10 mètres. Autonomie : 3 heures en marche.

❷ 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 # D1380716

☐ **L'Auto-Journal sans engagement** **-50%**

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 n° Spécial Salon / an pour **4,85€ / mois seulement** au lieu de ~~9,69€~~* pendant 3 mois puis 6,99 € par mois. Résiliable **sans frais** à tout moment. (1)

MES CADEAUX : les écouteurs bluetooth et les versions numériques.

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

IBAN :

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

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

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

MES CADEAUX : les versions numériques. (2)

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

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

C'est simple, rapide et 100% sécurisé

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.

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	22 280
30 TFSI Design	6		0	25 610
35 TFSI Design S tronic	7	M	230	29 510
40 TFSI S line S tronic	11	M	1 276	35 230
Surcoût Entry : "base" + 1 200 €				
Surcoût Design : "base" + 2 400 €				
Surcoût Advanced 2 : Design + 1 100 €				
Surcoût S line : Design + 3 000 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €				
A1 CITYCARVER				
25 TFSI Design	5		0	26 180
30 TFSI Design	6		0	27 110
35 TFSI Design S tronic	8	M	310	31 010
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	28	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 €				
E-TRON GT				
Quattro	10		0	105 100
RS	10		0	145 690
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 RWD	49	M	30 000	160 250
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	25 450
118i	7		0	29 600
120i	9	M	150	35 500
128ti	16	M	1 172	47 150
M135i xDrive	19	M	2 544	53 250
116d	6		0	28 200

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

118d	7		0	32 500
120d	10		0	39 000
Surcoût Edition Sport : "base" + 5 000 €				
Surcoût M Design : Edition Sport + 690 €				
Surcoût M Sport : M Design + 2 410 €				
NOUVELLE SÉRIE 2 COUPÉ				
220i	NC		NC	41 800
M240i xDrive	NC		NC	59 900
220d	NC		NC	44 700
Surcoût M Sport : "base" + 5 000 €				
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	33 300
220i	9	M	125	38 900
M235i xDrive	19	M	1 761	55 850
216d	6		0	34 450
218d	8		0	36 200
220d	10		0	42 400
Surcoût M Sport : "base" + 4 800 €				
X1				
sDrive18i Premiere Auto.	7	M	210	32 800
sDrive20i Lounge DKG	9	M	400	40 850
xDrive25e Lounge	17	B	1 000	47 050
sDrive16d Premiere	6	M	50	33 200
sDrive18d Premiere	8		0	35 950
xDrive20d Lounge	10	M	240	44 800
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	34 350
sDrive20i Premiere	11	M	310	40 950
M35i Auto.	19	M	3 119	58 500
xDrive25e Premiere	7	B	1 000	48 600
sDrive16d Premiere	6		0	34 750
sDrive18d Premiere	8		0	37 500
xDrive20d Premiere Auto.	10	M	330	44 850
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	40 100
320i Lounge	10	M	240	43 700
330i xDrive Lounge Auto.	15	M	898	52 050
M340i xDrive	25	M	3 552	67 300
M3 Competition	41	M	30 000	103 100
320e Lounge	9	B	1 000	48 900
330e Lounge	8		0	53 850
316d Lounge	7		0	41 300
318d Lounge	8		0	43 450
320d Lounge	10		0	47 300
330d Lounge xDrive	16	M	170	56 600
M340d xDrive	22	M	983	69 250
Surcoût Luxury : Lounge + 7 550 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 6 500 €				
SÉRIE 3 TOURING				
Surcoût : Berline + 2 000 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i	10	M	260	50 800
M440i xDrive	25	M	3 119	69 550
M4 Competition	41	M	30 000	105 650
420d	10		0	53 350
430d xDrive	17	M	150	60 500
M440d xDrive	22	M	540	70 650
Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €				
NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	10	M	540	50 800
M440i xDrive	26	M	6 039	69 900
420d	10		0	53 350
Surcoût M Sport : "base" + 2 750 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	M	740	57 300
M440i xDrive	26	M	4 818	76 050
M4 Compétition xDrive	41	M	30 000	116 650
420d	10		0	59 850
430d	26	M	190	64 600
Surcoût M Sport : "base" + 3 500 €				
NOUVELLE I4				
eDrive40	NC	B	3 000	59 700
M50	NC		0	71 650

Z4				
sDrive20i	11	M	1 629	47 150
sDrive30i	15	M	1 629	55 550
M40i	23	M	6 039	68 150
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Sucoût M Sport : Sport + 1 750 €				
NOUVEAU X3				
xDrive20i xLine	10	M	3 552	50 650
M40i	24	M	14 273	77 900
M Competition	41	M	30 000	109 350
xDrive30e xLine	10		0	60 800
sDrive18d xLine	8	M	360	50 950
xDrive20d xLine	10	M	650	54 950
xDrive30d xLine	17	M	1 761	61 650
M40d	22	M	3 784	76 900
Surcoût M Sport : xLine + 6 000 €				
NOUVEL iX3				
Inspiring	NC		0	69 950
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	52 250
M5 Competition	57	M	30 000	138 850
520e Lounge	9		0	54 700
530e Lounge	10		0	60 300
545e xDrive Lounge	17		0	72 600
518d Lounge	8		0	49 750
520d Lounge	10		0	53 200
530d xDrive Lounge	17	M	210	64 700
540d xDrive Lounge	22	M	310	69 700
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	125 500
745e	13		0	108 950
730d xDrive	16	M	898	102 750
740d xDrive	22	M	1 276	109 750
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	85 850
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	100 000
M50i	44	M	30 000	123 550
xDrive40d	22	M	16 149	99 000
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €				

CITROËN

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

TYPE	CV		B/M*	PRIX
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

* 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.

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 €				

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 Auto.AWD	11		0	44 200
300 Sport	19	M	17 490	64 800
P300e S R-Dynamic	11		0	58 800
D165	9		NC	38 800
D165 MHEV Auto. AWD	9		NC	44 050
D200 MHEV Auto. AWD	11		NC	47 600
Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 550 €				
Surcoût S : "base" + 4 900 €				
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 400 €				
Surcoût SE : S + 2 500 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 400 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 6 850 €				
XE				
P250 S R-Dynamic	15	M	5 404	49 540
P300 S R-Dynamic AWD	19	M	12 552	55 340
D200 MHEV S R-Dynamic	11		0	48 410
Surcoût SE : S R-Dynamic + 940 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 500 €				
Surcoût R-Dynamic Black : SE R-Dynamic + 3 050 €				
Surcoût HSE : SE + 4 600 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : HSe + 2 550 €				
F-PACE				
SVR	47	M	30 000	106 680
P400e	19		0	72 210
D165	9	M	1 901	54 750
D200	11	M	1 901	57 660
D300 S	19	M	11 488	70 790
Surcoût S : "base" + 4 290 €				
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 190 €				
Surcoût R-Dynamic Black : S R-Dynamic + 5 440 €				
Surcoût SE : S + 3 680 €				
Surcoût SE R-Dynamic : Se + 2 190 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 10 530 €				
XF				
P250 S R-Dynamic	15	M	8 671	58 680
P300 S R-Dynamic AWD	19	M	17 490	64 750
D200 S R-Dynamic	11	M	150	54 780
Surcoût SE : S R-Dynamic + 5 310 €				
Durcoût SE R-Dynamic : SE + 2 020 €				
Surcoût HSE : SE + 4 540 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : HSE + 2 100 €				
XF SPORTBRAKE				
Surcoût : berline + 3 540 €				

F-TYPE COUPÉ				
P300 R-Dynamic	NC	M	26 247	67 260
P450 R-Dynamic	NC	M	30 000	93 070
R	NC	M	30 000	126 450
Surcoût R-Dynamic Black : R-Dynamic + 9 105 €				
F-TYPE CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 060 €				
I-PACE				
EV400 S	10		0	79 990
Surcoût SE : S + 8 010 €				
Surcoût HSE : SE + 6 600 €				

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 €				
NOUVELLE CEED				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5		0	21 990
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6		0	22 490
1.5 T-GDi 160 ch Active	8		0	25 590
GT DCT	11	M	898	34 390
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7		0	26 590
Surcoût Active : Motion + 2 100 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 400 €				
NOUVELLE CEED SW (BREAK)				
Hybride Rechargeable Motion	5	B	1 000	35 790
Surcoût : 5 portes + 1 000 €				
NOUVELLE PROCEED				
1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6		0	28 490
1.5 T-GDi 160 ch GT Line	8		0	29 490
GT DCT	12	M	898	36 790
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €				
XCEED				
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6		0	26 090
1.5 T-GDi 160 ch Active	8		0	28 090
1.6 T-GDi 204 ch Lounge DCT	11	M	1 629	35 590
Hybride Rechargeable Motion	5	B	1 000	35 690
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7		0	30 090
Surcoût Active : Motion + 1 000 €				
Surcoût Design : Active + 1 500 €				
Surcoût Lounge : Design + 3 300 €				
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	45 850
P300e R-Dynamic	11		NC	54 750
D165	9		NC	39 550
D200 AWD Auto.	11		NC	48 300
Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 500 €				
Surcoût S : "base" + 5 200 €				
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 500 €				
Surcoût Bronze Collection : S + 5 100 €				
Surcoût SE : S + 5 300 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 500 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 7 550 €				
Surcoût Autobiography R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 7 400 €				
DISCOVERY SPORT				
P200 Flex Fuel AWD Auto.	11		0	45 860
P300e R-Dynamic	11		0	54 150
D165	9	M	2 205	39 510
D200 AWD Auto.	11	M	4 279	47 590
Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 390 €				
Surcoût S : "base" + 5 110 €				
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 390 €				
Surcoût SE : S + 4 080 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 340 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 7 220 €				
DISCOVERY				
P360 HSE R-Dynamic	24	M	30 000	90 600
D300 HSE R-Dynamic	19	M	28 107	90 600
Surcoût Metropolitan Edition R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 4 800 €				
RANGE ROVER VELAR				
P400e	19		0	71 900
D200	11	M	2 205	61 500
D300 S	19	M	11 488	74 700
Surcoût S : "base" + 7 300 €				
Surcoût S R-Dynamic : S + 3 400 €				
Surcoût SE : S + 4 100 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 3 400 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 12 800 €				
DEFENDER 90				
P400 SE X-Dynamic	28	M	30 000	81 200
P525 X-Dynamic	43	M	30 000	127 900
D200 SE X-Dynamic	11	M	30 000	69 700
D250 SE X-Dynamic	14	M	30 000	74 000
D300 SE X-Dynamic	19	M	30 000	78 100
Surcoût HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 200 €				
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 18 500 €				
Surcoût XS Edition : HSE X-Dynamic + 3 000 €				
Surcoût P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 000 €				
DEFENDER 110				
Surcoût : 90 + 6 600 €				
P400e SE X-Dynamic	19		0	88 600
RANGE ROVER SPORT				
P525 HSE Dynamic	43	M	30 000	102 800
SVR	50	M	30 000	136 900
P400e SE	19		0	91 700
D250 S	14	M	28 107	74 000
D300 SE	19	M	29 070	82 900
D350 HSE Dynamic	23	M	30 000	99 300
Surcoût SE : S + 3 600 €				
Surcoût HSE : SE + 6 000 €				
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 SVR Carbon Edition : SVR + 17 900 €				
NOUVEAU RANGE ROVER				
P530 SE	NC		NC	139 000
D250 SE	NC		NC	122 600
D350 SE	NC		NC	129 800
Surcoût HSE : SE + 7 700 €				
Surcoût Autobiography : HSE + 15 900 €				
Surcoût 1st Edition : Autobiography + 8 300 €				

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	70 900
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 €				

* 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.

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	73 500
250 e Progressive Line	8	B	1 000	47 550
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 + 700 €

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	74 750
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 €

NOUVELLE EQS

450+ AMG Line	NC		0	127 250
580 AMG Line 4Matic	NC		0	152 800

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				
Autonomie Standard Comfort	NC	B	6 000	30 990
Autonomie Etendue Comfort	NC	B	6 000	34 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
EHS				
Hybride Rechargeable 258 ch Comfort	NC	B	1 000	33 700
Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €				
NOUVEL MARVEL R				
132 kW Comfort	NC	B	6 000	39 990
212 kW Performance 4WD	NC	B	2 000	48 890
Surcoût Luxury : Comfort + 5 000 €				

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	15 900
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	18 750
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7		0	23 850
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	21 150
e Edition	1	B	6 000	32 000
Surcoût Edition : "base" + 1 700 €				
Surcoût GS Line : Edition + 1 600 €				
Surcoût Elegance : GS Line + 0 €				
Surcoût Ultimate : Elegance + 2 900 €				
CROSSLAND				
1.2 83 ch Edition	5	M	75	21 000
1.2 Turbo 110 ch Edition	6		0	22 250
1.2 Turbo 130 ch Ultimate	7		0	27 750
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		0	24 900
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6		0	27 050
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	22 100
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7		0	25 100
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		0	26 200
e 136 ch Edition	4	B	6 000	36 900
Surcoût Elegance : Edition + 1 650 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 850 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 3 000 €				
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	44 300
1.5 Diesel 122 ch Elelgance	6		0	33 450
2.0 Diesel 174 ch GS Line Auto.	9		0	43 400
Surcoût GS Line : Elegance + 8 750 €				
INSIGNIA SPORTS TOURER				
Surcoût : Grand Sport + 1 300 €				
COMBO LIFE				
1.2 110 ch Edition	6	M	310	22 700
1.5 Diesel 100 ch Edition	5	M	100	23 850
1.5 Diesel 130 ch Elegance	7	M	230	27 900
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
GT4 RS	NC	M	30 000	144 485
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
GTS	NC		0	135 659
Turbo	10		0	156 334
Turbo S	10		0	189 934

NOUVELLE TAYCAN SPORTS TURISMO

Surcoût : berline + 960 €

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

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

SMART

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FORTWO				
EQ Passion	1	B	6 000	27 250
Surcoût Prime : Passion + 2 000 €				
FORTWO CABRIO				
Surcoût : Coupé + 3 300 €				
FORFOUR				
EQ Passion	1	B	6 000	28 100
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 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 ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur Pour une info en continu

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

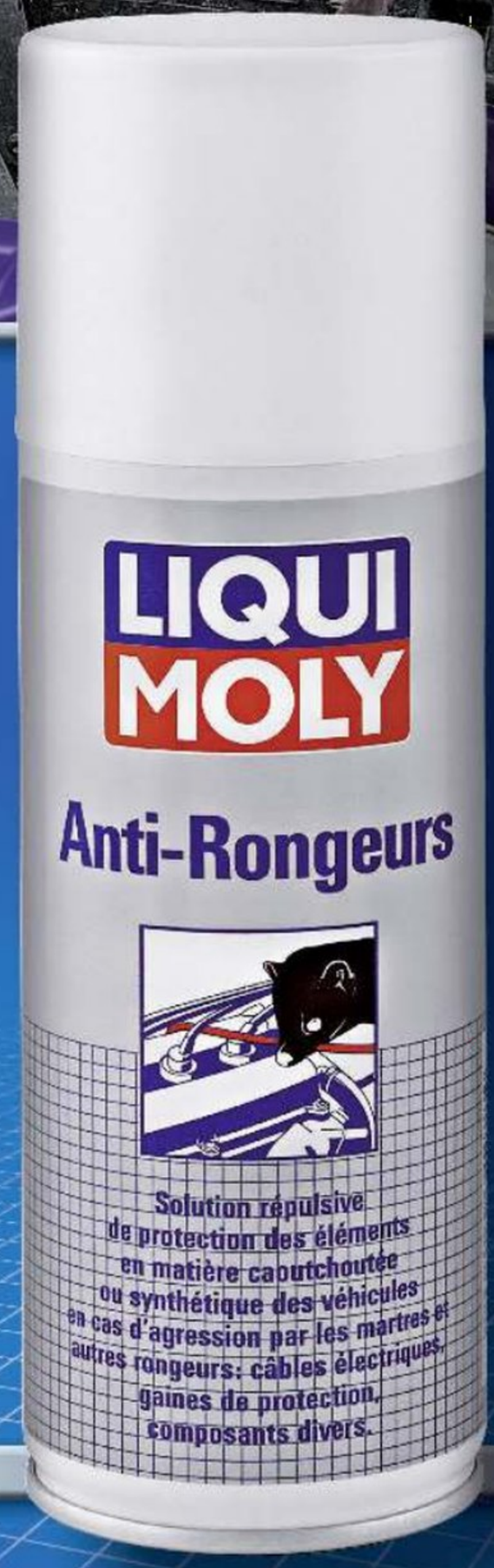
HALTE AUX RONGEURS !

➜ 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° 1098
du 16 décembre 2021

TOM KIRKPATRICK

1er Essai : BMW Série 4 Gran Coupé

BMW ne met pas tous ses œufs dans le même panier. Tant mieux ! Les nouveautés électriques sortent de Munich comme des petits pains du four. Mais pas que… Après les coupé et cabriolet, le Grand Coupé Série 4 revient aux affaires avec de bons vieux moteurs sous le capot, et notamment le fameux 6 en ligne !

Comparatif : le nouveau HR-V e:HEV face à ses rivaux

Honda, l'autre précurseur, avec Toyota, de l'hybride non rechargeable, refait parler de lui avec un HR-V toujours un brin décalé et qui ne manque ni d'intérêt ni d'arguments. Mais la concurrence s'est étoffée et le japonais trouve sur sa route les Renault Captur et Hyundai Kona. Le dernier qui parle n'a pas toujours le dernier mot !

YANN LEFEBVRE

YANN LEFEBVRE

Essai : Porsche Taycan Cross Turismo Turbo S

Les voitures électriques ne se limitent pas aux citadines. Même Porsche s'y met ! Et plutôt deux fois qu'une. Après la Taycan, la version Cross Turismo entend allier esprits voyageur et baroudeur aux vertus écolos. Mais le long cours avec une GT de prestige, est-ce raisonnable ? Direction la Norvège, où nous sommes allés chercher une Taycan pour la ramener à la maison. Que d'aventures !

Et aussi... En kiosque

LE 9 DÉCEMBRE

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

NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 99 DE *L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & SUV*
164 pages - 5,95 €

Dans ce numéro "nouvelle formule" de *L'Auto-Journal Evasion & SUV*, vous découvrirez les Renault de demain (Captur III, Kadjar II Coupé et Scénic E-Tech), nos 60 pages d'essais avec les Tesla Model Y, BMW iX, Porsche Macan GTS, Nissan Qashqai, Land Rover Defender…), ainsi qu'une rubrique "Nostalgie" sur les 4x4 de collection.

l'auto journal

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer — REWORLD MEDIA

ÉDITEUR

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

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

RÉDACTION

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

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

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

MARCHÉS DIRECTS

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

MARKETING

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

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

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

ABONNEMENT

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

FABRICATION

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

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

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

Date du dépôt légal : décembre 2021
Prix de vente : 3,90 €
Date de parution : 2 décembre 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

PAS DE PLACE POUR L'IMPRÉVU.

CONTRATS MINI SERVICE FLEX.

En toute occasion, les contrats MINI Service Flex vous garantissent l'entretien de votre véhicule sous le signe de la sérénité. Ainsi, vous bénéficiez de prestations à tarifs fixes réalisées uniquement avec des Pièces d'Origine MINI.

Il vous suffit de choisir la durée (3 à 6 ans) et le kilométrage (40 000 à 120 000 km) adaptés à vos besoins.

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

MINI SERVICE.