SEPM TOP ventes

l'auto-journal

N°1099

Du 30 décembre 2021 au 12 janvier 2022

Tous les plaisirs de l'automobile

DS 4

DACIA SPRING

NOS COUPS DE COEURS 2021

FORD PUMA ST

TESLA MODEL Y

BMW M240i

FERRARI SF90

JEEP WRANGLER

Hybride, décalée et terriblement attachante!

1ERS ESSAIS

BMW X3

Et pourquoi pas en diesel?

KIA SPORTAGE

Un look fort et de grosses ambitions

L 14595 - 1099 - F: 3,90 €

BEL : 4€ - ESP : 4€ - GR : 4€
DOM S : 4€ - DOM A : 5€
ITA : 4€ - LUX : 4€
PORT CONT : 4€
CAN : 6SCAN - MAR : 45DH
TOM S : 600CFP
TOM A : 1000CFP - CH : 6FS
TUN : 8DTU

MERCEDES-EQ

NOUVEL EQS
JUSQU'À 785 KM D'AUTONOMIE*.
IMAGINÉ POUR CHANGER D'ÈRE.

Offrant une autonomie record jusqu'à 785 km* en cycle mixte, le Nouvel EQS embarque le spectaculaire Hyperscreen MBUX de 141 cm de large, le plus grand et le plus technologique des écrans digitaux jamais installés dans une automobile. Découvrez le Nouvel EQS et toute la gamme Mercedes-EQ 100 % électrique sur mercedes-benz.fr

***EQS 450+ : autonomies électriques : 631-785 km (cycle mixte WLTP) / 681-864 km (cycle urbain WLTP). Consommations électriques (cycle mixte WLTP) : 15,6-19,8 kWh/100 km. CO_2 : 0 g/km.** Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Mercedes-Benz France, SAS au capital de 75 516 000 €, 7 avenue Niepce, 78180 Montigny-le-Bretonneux - RCS Versailles 622 044 287.

NOUVELLE CUPRA *FORMENTOR e-HYBRID RECHARGEABLE*

FEEL ANOTHER WAY.*

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

CUPRA

*Une autre voie est possible.
CUPRA Formentor VZ e-HYBRID 245 DSG6 : consommation mixte WLTP (min – max l/100 km) : 1,5 – 1,6. Émissions de CO_2 WLTP (min – max g/km) : 33 – 35.
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, 02600 Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832 277 370.
Visuel borne de recharge non contractuel. **Rendez-vous sur cupraofficial.fr**

N° 1099

Du 30 décembre 2021
au 12 janvier 2022

Cupra Born/Hyundai Ioniq/Volkswagen ID.3/**P. 56**

SOMMAIRE

Citroën C5 X/Citroën XM /**P. 10**

Découvrir

10 À bord de la **Citroën C5 X**
16 La stratégie environnement de **Michelin**

Comprendre

20 **Budget de l'automobiliste:** tout ce qui change en 2022

Conduire

28 **Kia Sportage** 1.6 T-GDi Hybride 230 ch
30 **Mercedes-AMG EQS 53** 761 ch
40 Les coups de cœur de la rédaction
Dacia Spring, Renault Kangoo Van, Ford Puma ST, **Renault Mégane** E-Tech, **DS 4** E-Tense, **BMW Série 2 Coupé, Tesla Model Y, Cupra Formentor** VZ5, **Mercedes EQS, Ferrari SF90**
52 **BMW X3** xDrive20d 190 ch
56 **Cupra Born** 204 ch/**Hyundai Ioniq** 170 ch/**Volkswagen ID.3** 204 ch
64 **Renault Captur** 1.3 TCe 160 ch
66 **Bentley Continental GT** Speed 659 ch
70 Les Experts: **Ford Mustang Mach-E** Extended Range 294 ch
72 **Jeep Wrangler** Unlimited 2.0 I T PHEV 380 ch
77 Le chef des essais vous répond

Vibrer

78 **Audi RS Q e-tron :** l'électrique au Dakar
84 **Le bilan Formule 1 2021**
88 Rétro: **Matra-Simca Rancho** (1977)

S'offrir

92 Configurateur: **Skoda Enyaq**
96 Occasion: **Volkswagen T-Roc**
99 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves

Cupra Formentor/**P. 49**

Kia Sportage/**P. 28**

BMW X3/P. 52

Bentley Continental GT/**P. 66**

Jeep Wrangler/**P. 72**

Ford Puma/**P. 44**

Audi RS Q e-tron/**P. 78**

MESURES **Auto-Journal** SUR CIRCUIT D'ESSAIS
Nos deux techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Montlhéry, les vraies performances de plus de 450 modèles: consommations, reprises, accélérations…

Encart Relance jeté en 4e de couverture sur la diffusion relance abonnés.

Impossible n’est pas Polo.

Nouvelle Polo,
Vous avez dit impossible ?

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

Les outils d’aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d’être vigilant.
* Disponible ou en option selon finition.
Cycles mixtes de la gamme Nouvelle Polo (l/100 km) WLTP : 5,2 - 7,6. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 117 - 172,6. Valeurs au 02/11/2021, susceptibles d’évolution. Plus d’informations auprès de votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d’essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d’essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.
Volkswagen Group France – S.A. au capital de 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne, Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370

ÉDITO

ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 76 et sur www.kiosquemag.com

LAURENT VILLARON

UN PETIT GOÛT DE BOUCHON

Une récente enquête, réalisée par l'Inrix et le Cebr (Centre for Economics and Business Research), vient de décerner à Paris le titre de deuxième ville la plus embouteillée du monde. Avouons, c'est un peu décevant, cette deuxième marche du podium. Mais prenons la nouvelle avec optimisme : voilà qui laisse une marge de progression pour que, bientôt, la capitale française devienne championne du monde. Comment, le titre n'est guère enviable ? Vous n'y êtes pas du tout ! C'est une victoire, au contraire, et je ne suis même pas ironique. Tout est affaire de point de vue et de stratégie politique. L'objectif poursuivi depuis des années par la municipalité parisienne – sans crainte d'être démenti par les responsables de la chose – est de dissuader les automobilistes de franchir le périphérique pour venir souiller les rues de la capitale. L'immense créativité dans l'art de les rendre impraticables, d'en réduire les voies utilisables, d'en ralentir le trafic à l'envi par la multiplication de petites et de grandes tracasseries, tout en faisant exploser le prix du stationnement, ne vise que cet unique but : bouter les voitures hors de Paris. Bon, si l'on en croit l'importance des bouchons révélés par l'étude en question, l'effet dissuasif n'est pas encore assez massif. Mais sa seule publication est une aubaine qui, probablement, fera réfléchir à plusieurs fois les banlieusards et les provinciaux qui auraient pu se laisser tenter par l'idée saugrenue de glisser une roue par une des portes de la capitale. Reste cependant le léger problème de ceux, tout de même nombreux, qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture dans Paris, et qui se retrouvent à perdre des centaines d'heures par an coincés dans les bouchons. Sans doute cela est-il considéré comme un inévitable dommage collatéral, sur le chemin vers la félicité verte et l'air purifié.
"Et le premier de la classe?" demanderez-vous. Brexit ou pas, nos voisins britanniques peuvent faire les fiers sur leur île, puisque Londres décroche la palme. Bubbles pour tout le monde ! Puisqu'il est question de célébration, j'en profite pour vous adresser, au nom de la rédaction, mes vœux sincères pour une très belle année 2022.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Lorsque l'ère était thermique, vous réalisiez des classements de consommation essence ou gasoil par catégorie de véhicule. Aujourd'hui, on classe les électriques par autonomie. Néanmoins, vous effectuez des mesures de consommation. Quand on voit Tesla sous les 18 kWh/100 km, alors que presque tout le monde dépasse les 20, cet angle pourrait à nouveau être intéressant…

Frédéric Bour

Toutes les électriques ne se valent pas en matière de consommation. Cependant, nous considérons que, du fait du coût modéré des recharges électriques, le facteur essentiel pour l'automobiliste est l'autonomie réelle, pas la consommation, même si les deux sont liés. Cela changera si le prix de l'électricité grimpe.

Je vous félicite pour votre travail et votre objectivité sur l'essai longue durée de la Porsche Taycan. Étant propriétaire de ce fabuleux véhicule, j'ai vécu les mêmes galères que votre journaliste. Bravo et ravi d'être abonné à votre revue pour ce travail de qualité.

Patrick Bouilloux

Ce fantastique engin, aussi performant et agile que coûteux, ne peut hélas rien faire contre les contraintes d'un réseau de bornes nettement insuffisant, disparate dans ses capacités de recharge et ses modes de paiement, et à l'état de fonctionnement incertain. C'est en partie injuste pour le constructeur, et très pénalisant pour l'utilisateur.

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

MINISTERE DE L'INTERIEUR

LE CADEAU DE NOËL DES GENDARMES

On aime, on aime… c'est vite dit. Car si, parquées dans la cour du ministère de l'Intérieur, place Beauvau à Paris, les deux premières Alpine – 26 seront livrées au total – de la Gendarmerie française semblent totalement inoffensives, elles vous apparaîtront moins sympathiques lorsque vous les aurez dans le rétroviseur, gyrophare scintillant pour vous intimer l'ordre de vous garer sur le bas-côté. La suite, on la connaît tous! Reste que pendant qu'un agent vous verbalisera, vous pourrez toujours lui poser quelques questions sur son bolide, histoire de détendre l'atmosphère. Pourquoi pas une 300 ch? 225 ch, n'est-ce pas un peu "petit joueur"? Et la V. max., elle est de combien, monsieur le gendarme? Y aurait-il possibilité de faire un tour?

Remerciements au Relais de la Malmaison pour son accueil lors de notre reportage.
Le Relais de la Malmaison, 93, boulevard Franklin-Roosevelt, 92500 Rueil-Malmaison.

LE CONFORT AT OUT PRIX

Depuis 2017, Citroën est absent du marché des routières. Aujourd'hui, dans un contexte du tout-SUV, le constructeur redonne vie à une héritière des C5 et XM, et retrouve le confort des familiales au long cours. À des prix attractifs. Découvrez-la en compagnie de sa grand-mère XM.

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

La marque DS ayant aspiré l'historique des modèles DS et SM, il est de bon ton d'évoquer plutôt les CX, XM et C5 lorsqu'on veut parler des grandes routières Citroën. Avec son appellation C5 X, la nouvelle grande berline française légitime son pedigree. Sa filiation esthétique avec la XM, notamment en ce qui concerne son vitrage périphérique, est évidente. Voici trente-deux ans, la XM de 4,71 m de longueur magnifiait sa suspension hydraulique avec des puces électroniques, imposait la traction à sa cousine Peugeot 607 conçue sur la même plate-forme, et devenait l'une des meilleures routières turbo diesel !
Aujourd'hui, la C5 X de 4,80 m met en avant sa suspension pilotée sur les versions hybrides rechargeables, bannit le diesel au profit de deux motorisations essence de 130 et 180 ch – ainsi qu'une chaîne de traction hybride de 225 ch – et se démarque de la 508 avec un style en totale opposition. À la félinité du "coupé" 5 portes de Peugeot, Citroën oppose une berline rehaussée reposant sur un concept de break de chasse, qui a l'avantage d'offrir de meilleures prestations d'habitabilité. Le directeur du design Citroën, Pierre Leclercq, est rétrospectivement soulagé. *"Je suis heureux que Citroën ait décidé de mettre cette voiture en production. Je pense que, pour notre marque, c'est extrêmement important…"* Cette voiture n'était-elle pas assurée de voir le jour ? *"C'est la même chose pour tous les programmes. Jusqu'au dernier jalon, il y a énormément d'événements qui peuvent faire capoter le produit."* Et pour la C5 X, ces événements furent multiples : marché de la routière en berne, nécessité de produire en Chine, obligation de cadrer avec le nouveau positionnement de Citroën au sein de Stellantis, avec notamment des prix contenus. Rien à voir, donc, avec le cahier des charges de feu la XM…

Des prestations compétitives

En partant de la plate-forme des Peugeot 308 ou DS 4 censées s'implanter dans un segment inférieur, Citroën tire un avantage avec des prix relativement accessibles. Mais l'écueil le plus important vient d'une clientèle Citroën qui a fui vers la concurrence, faute d'offre sur ce

À bord de la XM restylée, on apprécie l'autoradio (!) et la bonne visibilité.

Plus de trente ans les séparent, avec une masse frontale imposée par les chocs piétons sur la C5 X, et de petites roues sur la XM.

La maquette clay de la C5 X date de 2018.

La maquette pleine de la XM chez Bertone.

segment pendant ces quatre dernières années. Repartir à sa conquête n'est pas aisé. Avec un pourcentage élevé de ventes envisagées aux entreprises (environ 70 %) face aux ventes aux clients particuliers, la C5 X va pourtant pouvoir tirer son épingle du jeu. Pour séduire les deux pans de sa clientèle, elle dispose de prestations compétitives : volume de coffre (545 dm^3), habitabilité, finition, motorisations hybrides et, question design, une originalité qui pourra convaincre. Même si elle est dessinée avec des proportions assez éloignées de celles de ses aïeules, qui privilégiaient un long capot et un arrière très court. Le museau en flèche de la XM est à ce point révélateur de l'évolution des normes qui ont imposé ces façades verticales et, victimes collatérales, des calandres massives aux dimensions démesurées. La proue effilée de la XM laisse place, plus de trente ans après,

Chine, France et Italie

Produite en Chine, la C5 X a été intégralement conçue en France dans le centre de design "ADN" à Vélizy. On doit son design extérieur à Frédéric Angibaud, d'abord sous la direction d'Alexandre Malval, puis sous celle de Pierre Leclercq. Tout est donc français en elle, sauf sa production… Sa grand-mère XM, elle, a été fabriquée en France, mais dessinée en Italie chez Bertone. C'est quand même à un designer français – Marc Deschamps – que l'on doit sa silhouette !

TOUTES LES C5 X, TOUS LES PRIX

MODÈLE	FEEL	FEEL PACK	SHINE	SHINE PACK
Essence 130 ch EAT8	32 900 €	35 400 €	38 000 €	
Essence 180 ch EAT8			40 500 €	42 500 €
Hybride 225 ch ë-EAT8		44 950 €	47 550 €	49 550 €

Les aérateurs latéraux qui plongent sur les contre-portes élargissent visuellement une planche moderne, où trône un écran de 10 ou 12 pouces selon les versions.

Plus large que la XM, campée sur de grandes roues, la C5 X semble plus compacte en vrai que sur les photos. Le travail aérodynamique est copieux et il se voit : aileron et becquet de pavillon.

FACE À SES GRANDES CONCURRENTES

	PRIX D'ACCÈS	PRIX D'ACCÈS HYBRIDE
CITROËN C5 X	32 900 €	44 950 €
SKODA SUPERB	37 570 €	44 390 €
PEUGEOT 508	36 450 €	44 950 €
VOLKSWAGEN PASSAT	35 980 €	49 870 €

La C5 X qui ne sert à rien...

La C5 X PureTech 130 Feel est vendue 32 900 €, soit le prix d'appel de la gamme. Elle est donc moins chère qu'une Peugeot 308 GT dotée de la même motorisation. Mais elle n'a ni les sièges Advanced Comfort, ni l'aide au stationnement avant, ni la caméra de recul, ni le système de navigation connectée, ni la reconnaissance vocale… Bref, il faut l'oublier. Elle n'est pas digne du retour de la marque dans l'univers de la routière, où Citroën reste historiquement légitime. Envisager au minimum la Feel Pack semble bien plus sensé, pour un supplément de 2 500 €. À noter que l'écran tactile infodivertissement de 12 pouces (au lieu de 10) est disponible à partir du niveau Shine. Le décor chromé de custode n'est disponible de série qu'en Shine Pack.

à une face avant torturée et percée à de multiples endroits pour les optiques, les radars, le refroidissement, voire simplement… pour le style.
En 2022, l'acte d'achat du particulier tient compte de nouveaux points d'ancrage : package numérique et infodivertissement à bord (écran de 10 ou 12 pouces selon finition), services, fiabilité et coût. Sur ce dernier item, méfiance, car le tarif de 32 900 € de la C5 X ne donne pas accès aux sièges Advanced Comfort.

Une stratégie acceptable sur la C4, mais pas sur la C5 X. Nous définirons donc le tarif d'accès au "confort" Citroën à 35 400 €, avec la finition Feel Pack. En revanche, le prix d'appel de la version hybride rechargeable de 225 ch comprend la suspension Active Advanced Comfort avec l'amortissement piloté. Mais ce tarif est identique à celui de l'accès à la gamme hybride rechargeable d'une Peugeot 508. Il est surprenant que le différentiel de prix pour les versions thermiques entre les 508 et C5 X (3 550 € à l'avantage de la Citroën) ne se retrouve pas sur la version d'accès à la gamme hybride rechargeable. Citroën espère pourtant beaucoup de ses trois finitions hybrides rechargeables qui, précisons-le, ne sont pas commercialisées en Chine, mais spécifiquement produites pour l'Europe.

Une berline accessible

À bord, la place dévolue aux passagers arrière est royale grâce à l'empattement de 2,78 m, pas forcément le plus long de la catégorie mais bien exploité ici. On reprochera juste des accoudoirs un peu étroits sur les contre-portes, mais pour le reste, la finition, l'espace et même la visibilité sont à la hauteur des attentes. Les frileux regretteront la treizième vitre de la XM apposée derrière la tête des passagers qui permettait, hayon ouvert, de préserver les occupants des courants d'air ! Puisque l'on parle de regrets, pointons le doigt vers les teintes proposées, six seulement, dont trois gris, un blanc nacré et un noir. Seule teinte "couleur", le Bleu Magnétique n'exige aucun supplément de prix. C'est l'avantage d'une teinte de lancement que Citroën veut privilégier afin que la C5 X puisse se voir dans le trafic.

La C5 X marque le grand retour de Citroën sur le marché des routières.

Même remarque pour l'intérieur, dont les teintes sont des assortiments de noirs et (ou) gris. Seule l'ambiance Metropolitan Blue propose une coiffe supérieure des dossiers de couleur bleue. Cette coiffe devient gris clair et en cuir sur les finitions Shine et Shine Pack moyennant 600 à 2 000 € supplémentaires… Noir, c'est noir, mais il y a de l'espoir.

Car, une fois qu'on est installé à bord, les sens sont en éveil. L'ouïe se satisfait des vitrages latéraux feuilletés (disponibles sur finition Shine Pack) ; le regard apprécie les rares touches de couleur, avec le décor bois qui se prolonge sur les médaillons de portes ; le toucher grince un peu avec quelques pièces de plastique dur en partie inférieure, mais se réjouit d'une planche de bord agréablement moussée et surtout bien pensée avec ses commandes de climatisations accessibles ; alors que le nez se prend à découvrir l'odeur d'une voiture produite en Chine. Et elle sent quoi, la C5 X "chinoise" ? Rien ! En fait, les clients chinois, plus encore que les Français, détestent les odeurs industrielles à bord, et la C5 X a tenu compte de cette contrainte. On pourrait tourner encore longtemps autour de la grande Citroën et chipoter sur tel ou tel détail, comme certaines commandes mutualisées (là où DS s'offre des habillages spécifiques) ou encore l'absence du tiroir très pratique vu sur la C4, mais, chaque fois, l'argument prix revient au galop pour dissiper les regrets. Car Citroën joue désormais dans une autre cour que celle où s'épanouissait la XM. L'heure est à une marque généraliste accessible et, comme le confirmait Vincent Cobée dans nos colonnes, *"le prix moyen des transactions en Europe tourne autour de 27 000 €. La crédibilité de Citroën, c'est une fourchette entre 6 000 et 60 000 €, pas 130 000 € !"*

Belle habitabilité et un ciel de pavillon clair qui apporte de la luminosité dans un habitacle assez sombre.

Large ouverture, tendelet embarqué et volume de coffre de 545 à 1 640 dm³ : la C5 X veut aussi séduire les sociétés !

PHOTOS JÉRÔME CAMBIER/MICHELIN

FLORENT MENEGAUX
Président de Michelin

"Sur l'environnement, il faut être ambitieux et

Quand on est patron du premier manufacturier de pneus au monde, le regard porte bien au-delà de la "simple" enveloppe noire sur laquelle nous roulons. Rencontre avec Florent Menegaux, lors de la révélation de la stratégie environnementale de Michelin.

Par **Jean-Éric Raoul**

Chez Michelin, parmi les valeurs maison, il y a l'habitude de viser loin et d'investir, plutôt que de courir après la rentabilité à court terme. Pour ce qui est de l'environnement, l'objectif officiellement annoncé est donc de réduire les émissions de CO_2 de l'entreprise de moitié d'ici à 2030, et de passer à zéro émission net en 2050. Pur affichage marketing ou véritable projet vertueux, au risque de dégrader la rentabilité de l'entreprise ? *"Sur l'environnement, il faut être à la fois ambitieux et réaliste*, assure Florent Menegaux. *Ce que je crains, c'est la surenchère. C'est normal que l'on ait des doutes sur la capacité réelle de l'industrie à réaliser des progrès dans ce domaine. Mais nous savons que demain, les clients seront dans cette demande d'amélioration environnementale. Qu'il faudra changer la manière dont on fait les choses. Nous avons déjà supprimé les aromatiques de la composition de nos pneus. Cela a représenté des coûts de plusieurs centaines de millions d'euros. Nous avons également introduit les pneus basse résistance, qui ont nécessité des milliards d'investissements. Pendant dix ans, nous avons eu un mal de chien à valoriser cette avancée technologique. Au début, c'est très cher d'aller dans cette direction. Mais ensuite, nous avons un système de plus en plus efficace."* Cette histoire du pneu basse consommation dont, au début, personne ne voulait, est une aubaine aujourd'hui. Avec la multiplication des modèles électriques, qu'un pneu soit capable d'offrir 7 % d'autonomie en plus devient essentiel. L'électrification du parc a également d'autres conséquences, moins connues : *"La voiture électrique use environ 20 % de pneu en plus*, souligne Florent Menegaux. *Ceci est dû à une répartition différente de la charge, au supplément de poids, ou au stress de la régénération. La croissance des électriques va donc faire augmenter la demande de pneus."* Le patron de Michelin est-il

Ce prototype de pneu de compétition comporte 46 % de matériaux recyclés. Le maximum réalisable aujourd'hui.

> « Le 100 % électrique à batterie mène à une impasse. »
>
> Florent Menegaux

Le proto H24 incarne à la fois l'engagement de Michelin pour l'hydrogène et en compétition.

réaliste »

pour autant à fond pour l'électrification massive ? Tout au contraire : *"Le 100 % électrique à batterie mène à une impasse*, affirme-t-il. *Je ne jette pas la pierre à la Commission européenne. Ce qu'ils font est compliqué. En revanche, il faut réglementer le « quoi », l'objectif. Pas le « comment ». La transformation de l'industrie automobile est nécessaire. Mais le rythme tel qu'il est imposé actuellement est intenable. Notre horizon stratégique, c'est trente ans. Dix ans, pour notre industrie, c'est déjà court."* Pour autant, il n'en veut pas aux ONG environnementales, souvent aveugles aux efforts des industriels. *"Ce sont des lanceurs d'alerte. Certaines sont très radicales. Mais leur boulot, c'est d'alerter. Pas de trouver des solutions."*

User jusqu'au témoin !

Sa relative réticence envers l'électrique à batterie tient peut-être aussi à l'implication de Michelin, de longue date, dans la filière hydrogène. Que vient donc faire un fabricant de pneus dans cette histoire ? *"Un pneu, ce sont 200 composants qui doivent rester ensemble*, explique-t-il. *Notre métier profond, c'est l'agencement complexe de ces matériaux, le flexi-composite. Or, le problème principal d'un pile à combustible, c'est la membrane en flexi-composite."* Quand on lui oppose le faible rendement de l'hydrogène, comparé au pur électrique, et la difficulté à

Des matériaux naturels biosourcés peuvent entrer dans la composition d'un pneu.

Le concept du pneu de 2050 : réalisé en matériaux recyclés et "rechargeable".

mettre en place un réseau de distribution, il a ses arguments : *"Le rendement de l'hydrogène reste bien supérieur à celui d'un moteur thermique. Cela se transporte comme n'importe quel gaz. Et du fait du temps plus faible de la recharge, 3 000 stations hydrogène sont équivalentes à 100 000 bornes électriques."*

Un autre axe sur lequel Michelin insiste dans sa démarche environnementale, est le fait d'utiliser les pneus plus longtemps, d'aller jusqu'au témoin d'usure. *"Si tous les automobilistes faisaient cette démarche, on éviterait le remplacement de 128 millions de pneus par an, soit 6,6 millions de tonnes de CO_2 en moins !"* Rouler en pneus usés, ce n'est quand même pas très recommandable, d'un point de vue sécurité… *"Tous les pneus ne se valent pas, c'est certain*, admet-il. *Mais chez Michelin, nous garantissons des performances élevées jusqu'au témoin."* De loin, cela paraît paradoxal qu'un industriel milite pour que ses produits soient remplacés moins souvent. Il y a tout de même un petit calcul derrière ces déclarations vertueuses : le marché est inondé de pneus asiatiques très bon marché, vendus quasiment à perte, dont les performances sont passables lorsqu'ils sont neufs et catastrophiques à l'approche du témoin. Michelin, avec d'autres grands équipementiers, a obtenu qu'à l'avenir, les tests d'homologation européens fixent un minimum de performance lorsque le pneu est usé… ce qui pourrait éliminer du marché pas mal de concurrents asiatiques.

Pour le reste de sa démarche environnementale, Michelin affirme travailler sur tous les domaines : process industriel, logistique, efficacité énergétique en usage, utilisation de matériaux recyclés dans la construction des pneus, en admettant que toutes les solutions n'existent pas encore. Pour autant, si l'on en croit la plupart des militants écologistes, cela ne servira à rien si l'on ne s'engage pas énergiquement sur le chemin de la décroissance. Florent Menegaux n'y croit pas du tout : *"Il faut se retirer de la tête que le parc automobile serait en décroissance. C'est une vision de marchés saturés. Ce n'est vrai ni en Amérique latine, ni en Asie. Le parc automobile va doubler dans les 20 ans qui viennent ! C'est pour cela que l'on doit faire du pneu un objet plus durable, avec l'objectif de passer à du 100 % recyclé à horizon 2050."* Ce qui nourrit son espoir de pouvoir régler, collectivement, la crise environnementale : *"Les problèmes du monde seront résolus par les personnes et par la science*, affirme-t-il. *L'intelligence humaine est sans limites."*

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Ford

Kuga Le SUV Kuga ne se ravitaille plus aux pompes à gazole. Les deux variantes de 150 et 190 ch du diesel 2.0 EcoBlue sont retirées du catalogue. Il ne retient désormais que les motorisations hybrides, soit le 4 cylindres 2.5 Duratec FHEV (hybride simple) fort de 190 ch, possiblement nourri à l'éthanol, et son semblable porté à 225 ch, appelé "PHEV" (hybride rechargeable). BVA8 pour tout le monde, sans exception. Les prix varient de 38 150 à 47 850 €. Les versions équipées de l'unité de 190 ch carburant exclusivement à l'essence (transmission intégrale servie d'office dans ce cas) écopent d'un malus de 125 € (barème 2022).

De à Z

Par **Jean Bourquin**

Ford Kuga

CHRISTIAN ROLFES

Nissan

Nissan Townstar

MANU LOZANO

Townstar Le Townstar, pour le présenter, est le clone du Renault Kangoo. Comme sa matrice, il propose une version Combi, destinée au transport de personnes. Et contrairement à elle, il se passe des services des motorisations diesel.
En attendant les déclinaisons 100 % électriques, l'offre moteur se limite au bloc essence 1.3 TCe de 130 ch, exploité par la BVM6 sans autre choix.
Townstar Combi TCe 130 : 27 450, 30 240 et 33 240 € sous les finitions respectives Acenta, N-Connecta et Tekna. Ajoutez à cela 5 404 € pour le malus écologique (barème 2022).

Renault

Scénic Le Scénic est en phase terminale, étant rappelé qu'il n'a pas de remplaçant en tant que tel. Seule l'appellation perdure, et elle désignera, à terme, un SUV électrique. Avant la mise en bière, Renault réduit l'offre moteurs à deux unités, après le renvoi de la variante de 115 ch du 4 cylindres essence 1.3 TCe. Restent au catalogue les deux déclinaisons dudit bloc

Kadjar Lui aussi en phase terminale, le Kadjar, en revanche, a un remplaçant nommé "Austral". En attendant le nouveau venu, Renault n'accorde plus

RENAULT

Renault Scénic

RENAULT

Renault Kadjar

Suzuki

S-Cross Tout nouveau, tout beau, le SUV de classe intermédiaire (4,30 m en longueur) S-Cross garde la motorisation légèrement hybridée de son prédécesseur. Le 4 cylindres essence 1.4 Boosterjet en question libère 129 ch, et toutes les combinaisons entre boîtes de vitesses et transmissions aux roues motrices (traction en 4x2) sont possibles. Comme avant. Pour le reste, rien d'essentiel ne manque dès l'entrée de gamme, nantie de série de la climatisation manuelle, de l'interface smartphone, de l'écran central de 7 pouces, du régulateur de vitesse adaptatif, de la caméra de recul et des jantes en alliage de 17 pouces. La livrée intermédiaire ajoute, notamment, la climatisation automatique bizone, les sièges chauffants et la surveillance des angles morts. Le navigateur GPS, l'écran de 9 pouces et le toit ouvrant ennoblissent le haut de la gamme.

Suzuki S-Cross

SUZUKI

LA GAMME **SUZUKI S-CROSS**

Motorisations/Boîtes	Malus(1)	Finitions	Prix
Essence hybridation légère			
1.4 Boosterjet Hybrid 129 ch BVM6 4x2	0 €	Avantage/Privilège/Style	27 090/28 290/30 690 €
1.4 Boosterjet Hybrid 129 ch BVA6 4x2	75/100 €	Privilège	29 790 €
1.4 Boosterjet Hybrid 129 ch BVM6 4x4	150/170 €	Privilège/Style	30 290/32 690 €
1.4 Boosterjet Hybrid 129 ch BVA6 4x4	280 €	Style	34 190 €

(1) Barème 2022.

Volkswagen

INGO BARENSCHEE

Volkswagen ID.5

ID.5 Rangé parmi les SUV coupés, l'ID.5 est une adaptation de l'ID.4 (même plate-forme, empattement et dimensions au sol, soit 4,60 m en longueur). Outre son apparence physique, il s'en distingue par son offre mécanique plus restreinte. En ce qui le concerne, une seule capacité de batterie est retenue (deux pour l'ID.4), et les propulseurs de 149 et 170 ch ne sont pas invités à la fête. Les deux versions les moins puissantes reçoivent les mêmes équipements, à savoir la climatisation bizone, l'écran central de 12 pouces, le combiné d'instrumentation numérique de 5,3 pouces, la caméra de recul, l'interface smartphone sans fil, le chargeur par induction, le navigateur GPS, les jantes de 19 pouces et une longue série d'assistants de conduite. L'ID.5 GTX se réserve les projecteurs matriciels à LED et les jantes de 20 pouces.

LA GAMME **VOLKSWAGEN ID.5**

Électromoteurs/Batteries	Autonomie	Bonus	Finitions	Prix
Électrique				
1 électromoteur 174 ch 4x2(1)/77 kWh	513 km	2000 €	Pro	51 450 €
1 électromoteur 204 ch 4x2(1)/7 kWh	513 km	2000 €	Pro Performance	53 050 €
2 électromoteurs 299 ch 4x4/77 kWh	489 km	2000 €	GTX	57 950 €

(1) 4x2 aux roues arrière.

TOUT CE QUI CHANGE EN 2022

SUJET DÉLICAT EN ANNÉE D'ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE, LA PART DE TAXES ET DE DÉPENSES INÉVITABLES EST EN HAUSSE SENSIBLE MALGRÉ LA PROLONGATION DES CONDITIONS DU BONUS CONCERNANT LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES. L'ANNÉE 2022 EST MARQUÉE PAR L'APPLICATION DU MALUS AU POIDS, VOTÉ FIN 2020 ET QUI N'AVAIT PAS ÉTÉ MIS EN PLACE AU COURS DE L'ANNÉE 2021.

Par **Bertrand Gay**

MALUS ÉCOLOGIQUE

TOUJOURS PLUS COÛTEUX

Dans l'esprit de la "programmation pluriannuelle de l'énergie", les grilles de malus ont été votées fin 2020 pour les trois années suivantes, de 2021 à 2023. Outre une certaine prévisibilité, cela permet d'appliquer des mesures votées il y a plus d'un an, c'est-à-dire pour lesquelles le débat tant législatif que sociétal n'est plus d'actualité. Pour 2022, la grille du malus démarre à 128 g/km de CO_2 avec un montant de 50 euros. Le malus touche désormais des voitures dans la tranche des 128 à 132 g/km de CO_2, mais, surtout, ce décalage renchérit fortement les montants dus en début de grille. Ainsi, une voiture émettant 140 g/km de CO_2 génère dorénavant un malus de 310 euros, soit 100 de plus qu'en 2021 et trois fois plus qu'en 2020.

En conséquence, les berlines et SUV les plus populaires et attirants du marché sont désormais redevables de malus. Il s'agit par exemple d'un Renault Captur TCe 140 émettant 130 ou 131 g/km de CO_2 en finition Intens. Il est concerné par un malus de 100 ou 125 euros alors qu'il en était exonéré l'an passé. Il en est de même pour la nouvelle génération de Peugeot 308 que nous choisissons en PureTech 130 et boîte automatique. Suivant les versions, elle est redevable d'un malus allant de 0 à 125 euros (127 à 131 g/km de CO_2). Et pour une berline ou un SUV capable de transporter cinq personnes et un demi-mètre cube de bagages en émettant 150 g/km de CO_2, l'addition est salée avec un malus de 983 euros en 2022 contre 540 euros en 2021 ! Rappelons que le calcul du grammage de CO_2 tient désormais compte du niveau d'équipements de votre voiture. Ainsi, pour une même définition moteur et boîte de vitesses, le malus peut être sensiblement différent : un toit ouvrant, des sièges à réglage électrique ou des jantes de grande taille ajoutent couramment 1 g/km de CO_2 chacun.

Enfin, le plafonnement du malus a été relevé à 40 000 euros pour les véhicules les plus émetteurs de CO_2. Ils sont peu nombreux sur le marché, mais l'aspect liberticide d'une telle mesure, s'il ne surprend plus, laisse tout de même songeur. Notons cependant qu'il ne peut dépasser 50 % du prix d'achat de la voiture, TVA incluse. Mais pas besoin d'aller aussi haut dans l'échelle des CO_2 pour ressentir une forte contrainte. Il est de plus en plus difficile de concrétiser le rêve d'une voiture sportive comme le sont les Renault Mégane R.S., BMW Z4 ou Toyota GR Supra avec les moteurs 6 cylindres. Pour cette dernière, avec une valeur de 188 g/km de CO_2, le malus à acquitter est désormais de 10 980 euros.

La grille du malus écologique démarre en douceur à 128 g/km, avec un montant de 50 €.

La hausse du malus touche les voitures de gamme supérieure et tout particulièrement les sportives.

JAYSON FONG

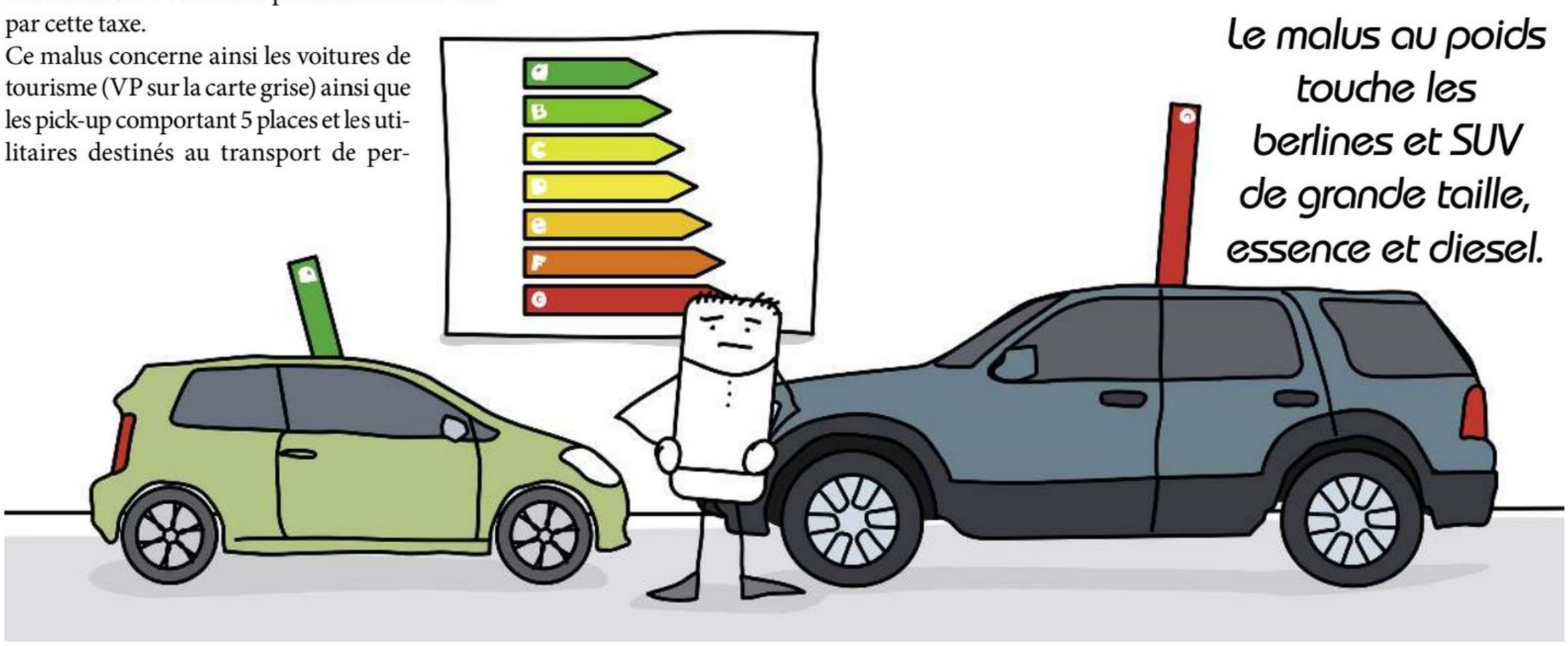
MALUS AU POIDS

LA CHASSE AUX SUV EST OUVERTE !

Pour le moment, les voitures à connotation sportive ne sont pas concernées, car plus légères que la barre des 1 800 kg au-dessus de laquelle ce malus se déclenche.

Ce malus est de 10 euros par kilogramme au-delà d'un poids de 1 800 kg. Attention, le poids retenu est la "masse en ordre de marche" (ou "masse à vide", norme UE), c'est-à-dire le poids du véhicule, avec ses fluides moteur, le réservoir de carburant rempli à 90 %, mais comprend également la roue de secours et de l'outillage si la voiture en est dotée. S'ajoutent 75 kg simulant un conducteur. Finalement, le chiffre sur lequel s'appuie la taxation est bien supérieur à la masse à vide exprimée en norme DIN. La différence peut couramment atteindre 130 à 150 kg suivant les modèles. Les grandes berlines et les SUV sont donc particulièrement visés par cette taxe.

Ce malus concerne ainsi les voitures de tourisme (VP sur la carte grise) ainsi que les pick-up comportant 5 places et les utilitaires destinés au transport de personnes, et doit être acquitté, comme le malus CO_2, lors de la première immatriculation en France, que la voiture soit neuve ou une occasion provenant de l'étranger. Dans ce dernier cas, une décote annuelle de 10 % s'applique comme pour le malus CO_2. Pour les voitures accessibles en fauteuil roulant, les véhicules acquis par les détenteurs d'une carte d'invalidité, ce malus ne s'applique pas. Attentif aux effets d'aubaine, le législateur indique que cette exonération ne concerne qu'une seule voiture par bénéficiaire ! Un abattement est consenti pour les familles nombreuses pour lesquelles la masse faisant l'objet de la taxe est réduite de 200 kg par enfant. Cette réduction ne porte que sur un seul véhicule à 5 places ou plus par bénéficiaire. Sont également exonérés les véhicules électriques à batteries ou à pile à combustible ainsi que les véhicules hybrides rechargeables dont l'autonomie en mode tout-électrique est supérieure à 50 km. Il semble que l'objectif soit d'exclure les hybrides rechargeables de grande taille, ce qui ne devrait pas se réaliser dans tous les cas. En effet, chez BMW, l'autonomie électrique en ville du X3 hybride rechargeable est de 48 à 52 km alors que celle de son grand frère X5 est de 85 à 98 km. Ce dernier dispose d'une batterie de 24 kWh, double de celle du X3. Attention donc à cette limite des 50 km qui peut être dépassée dans le cas des versions richement équipées, ce qui fait sauter l'exemption de malus. Autre élément positif, ou presque, le total des malus CO_2 et malus issus de cette taxe au poids est plafonné à 40 000 euros, comme le seul malus CO_2.



ADOBE STOCK

BONUS ET PRIME À LA CONVERSION

INCHANGÉS JUSQU'AU 30 JUIN 2022

Alors que les bonus écologiques offerts pour l'achat d'une voiture électrique ou hybride rechargeable devaient être rognés de 1 000 euros, il n'en sera rien. La grille actuelle est reconduite pour le premier semestre 2022. Les hybrides rechargeables émettant moins de 50 g/km de CO_2 et d'un prix inférieur à 50 000 euros gardent leur bonus de 1 000 euros et le bonus des voitures électriques reste de 6 000 euros (plafonné à 27 % du prix du neuf).

La prime à la conversion reste inchangée et peut faire l'objet dans le meilleur des cas – achat d'une voiture électrique – d'une aide de 5 000 euros. Les conditions d'accès à un tel montant sont toujours assez restrictives : un revenu fiscal de référence ne devant pas excéder 13 489 euros par part fiscale et l'apport d'une voiture essence d'avant 2006 ou diesel d'avant 2011 pour destruction. Malheureusement, ce dispositif reste d'une grande complexité.

Les dispositions 2021 de prime à la conversion sont maintenues jusqu'au 30 juin 2022.

NICOLAS SOLER

La hausse des tarifs des péages sera connue au cours du mois de janvier.

ARNAUD SAUNIER

PÉAGES, ASSURANCE, CONTRÔLE TECHNIQUE, CARBURANTS

L'INFLATION S'EN OCCUPE !

Dans un contexte de hausse générale des prix, les services liés à l'usage de l'automobile ne peuvent faire exception. Outre cette toile de fond, dans la fourchette des 2 à 3 %, les tarifs d'assurances pourraient subir d'autres influences : instinctivement, les moindres kilométrages parcourus en 2020 et 2021 plaident pour une baisse des primes, mais certains assureurs mettent en avant le coût croissant des réparations. *"L'assurance auto est un produit d'appel pour les compagnies. Faire jouer la concurrence à l'occasion du renouvellement annuel ou négocier peut faire baisser la prime"*, confie un expert agréé.
En revanche, pour les péages autoroutiers, pas de marge de négociation face à une hausse de 2 % en moyenne que demandent les sociétés d'autoroute. Ce chiffre doit encore être accepté par le gouvernement. Cette hausse interviendra le 1er février 2022.
Côté contrôle technique, l'examen pollution renforcé concernant spécifiquement cinq gaz polluants (CO, CO_2, HC, NOx et O_2) envisagé pour 2022 semble avoir été abandonné.
Enfin, les taxes sur les carburants ne vont pas augmenter en 2022. Les prix de l'essence et du gazole vont fluctuer au rythme de celui du pétrole. Pour sa part, le coût de l'électricité a déjà augmenté !

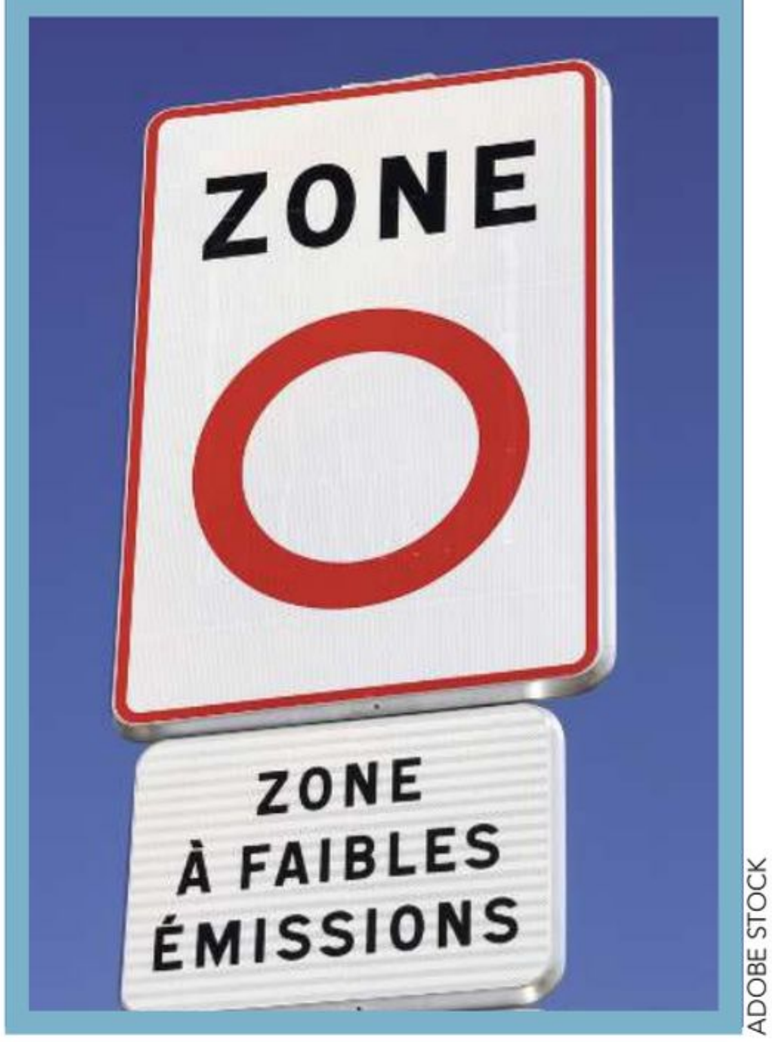
Les sociétés d'autoroute demandent une hausse de 2 % en moyenne.

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

L'année 2022 est marquée par une sévérité accrue du malus CO_2 et par la mise en place du malus au poids. Celui-ci concerne les voitures et SUV de plus de 1 800 kg en ordre de marche. Parmi les bonnes nouvelles, notons que les grilles du bonus écologique et de la prime sont maintenues jusqu'à fin juin 2022. Enfin, le budget des automobilistes des régions de montagne doit désormais prendre en compte l'obligation de disposer de pneumatiques hiver ou toutes saisons de novembre à mars. Ce surcoût vise les automobilistes qui ne prenaient pas déjà d'eux-mêmes cette précaution.

ZFE : 45 agglomérations avant 2025

Les ZFE, ou ZFE-m, sont des zones à faibles émissions au sein desquelles le droit de circuler dépend de la vignette Crit'Air figurant sur votre voiture.
À terme, ce dispositif sera en vigueur dans 45 agglomérations. Si les modalités d'application sont encore fluctuantes et en rodage, la volonté d'éliminer les voitures les plus anciennes est bien là !
Depuis le 1er juillet 2021, les véhicules Crit'Air 4 et 5 n'ont plus le droit d'accéder à la ZFE du Grand Paris. À partir du 1er juillet 2022, ce sera au tour des Crit'Air 3 (diesel avant 2011 et essence avant 2006).



ADOBE STOCK

Pas de changements pour le contrôle technique en 2022.

ADOBE STOCK

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**

Carrosserie 3 portes, sinon rien! La Mini soigne son ADN même si le pare-brise est aujourd'hui plus incliné. La batterie prend place sous le plancher.

PHOTOS : CARPIX

Le camouflage leurre son monde. Sur cette version 100% électrique, le hayon épousera des feux arrière bien triangulaires.

LA MINI ADHÈRE AU PARTI CONSERVATEUR

La Mini "canal historique" ne fait pas la révolution. Elle s'en tient à ses fondamentaux, et c'est très bien ainsi.

À dire vrai, personne ne voyait BMW, propriétaire de Mini, tout casser pour tout recommencer. Un monument de l'histoire automobile doit maintenir son aura intacte et ne peut subir qu'un remaquillage au moment de passer à la génération suivante. Principe de base, qui se vérifie dans le cas présent à considérer ces photos. La prochaine Mini Hatch, ou trois portes en bon français, garde les proportions de sa devancière, et sa silhouette reste reconnaissable entre mille. Calandre plantée droit, projecteurs ronds, capot à peine plongeant, ceinture de caisse rectiligne, toit plat : rien de ce qui singularise la Mini depuis plus de soixante ans ne manque. À y regarder de plus près, cependant, le lifting semble plus lourd qu'à l'habitude. Le capot qui couvrait en grande partie les deux ailes n'est plus de mise, le pare-brise est plus incliné que le précédent et les projecteurs sont recomposés. Rebelote à l'intérieur, où l'esprit continue d'être là. À un gros détail près. Un cercle prend toujours place au centre de la planche de bord, mais il est désormais occupé dans son entièreté par l'écran qui pilote l'installation multimédia. Devenu rond par définition.

Électricité certaine, essence probable

Qu'on ne s'y trompe pas. Il n'est pas question d'un restylage poussé mais d'une nouvelle génération, bâtie sur une plate-forme remodelée, si ce n'est inédite. À cet égard, rien ne transpire à cette heure. Quant aux motorisations, la locomotion électrique est acquise, étant précisé que la Mini ici montrée circule à l'aide d'un propulseur alimenté par une batterie de traction. Attention, cette version pourrait bien bénéficier d'une poupe qui lui est propre, marquée par des feux triangulaires. L'épais camouflage, efficace pour le coup, ne le laisse guère deviner, mais le doute s'installe. Il y aura des blocs essence, sauf contrordre, d'ici un an.

Mini entretient le flou avec deux protos de Mini Hatch, une 100% électrique et l'autre, plus classique, qui roule à l'essence…

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : début 2023

Prix : à partir de 23 000 €*

Concurrentes : Audi A1, Honda e pour la version électrique

* Estimation.

CONCEPT

L'Ami prodigieux

La série Ami devient une saga. Après le véhicule standard, suivi par son pendant en mode utilitaire, vient donc le baroudeur. Habillé en fonction. Pneus crantés typés tout-terrain, roue de secours arrimée au toit, pare-buffle (entre le buffle et le quadricycle électrique, qui sort gagnant à votre avis ?), projecteurs protégés par des grilles, marchepieds latéraux tubulaires, absence de portières en référence à la Méhari d'antan : Citroën charge la barque. Quant à une garde au sol surélevée et à une transmission intégrale portée par deux propulseurs électriques, il ne faut pas trop en demander… L'Ami Buggy garde ses 8 ch. Exercice gratuit, direz-vous ? Cela en a tout l'air, même si, à l'évidence, certains éléments de design, telles les vitres teintées, rejoindront la liste des options du modèle courant. Le sac banane jaune fixé au centre du volant, nous prenons.

L'Ami façon Méhari, il fallait oser. Citroën l'a fait.

PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

VIDÉO

Quand la Tesla Model S turbine

Elon Musk est rarement avare d'annonces à sensation. Prenez le futur modèle sportif dit Roadster attendu au mieux en 2023. Le patron de Tesla envisage très sérieusement de seconder le complexe électrique par des propulseurs à gaz froid, les mêmes qui équipent, dans le principe, les lanceurs de la fusée SpaceX. Ce faisant, un Américain nommé Matt Mikka entend bien vérifier ce que cela peut donner volant en mains. Le voilà qui installe sur sa Model S P85D (700 ch) trois moteurs à réaction alimentés par des turbines placées à l'arrière de la voiture, à la vue de tous. À l'essai sur route ouverte, le bolide franchit le 0 à 100 km/h en 3,32 s, contre 4,38 s pour la version courante. Stupide, certes, mais spectaculaire et non dénué d'intérêt sur le plan technique. La vidéo est visible sur YouTube *sous le titre "Jet Powered Tesla".*

Trois turbines pour améliorer les performances de cette Model S. Quant à l'élégance…

CLEPA

"Ce travail met en évidence les risques d'une approche exclusivement axée sur les véhicules électriques pour les emplois de centaines de milliers de personnes."

Sigrid de Vries, *présidente de l'Association européenne des fournisseurs automobiles (Clepa).*

Comme mentionné à plusieurs reprises dans cette rubrique, la marche forcée en direction de l'électrification sans autre alternative inquiète. À raison. Pour ne parler que des équipementiers, le processus provoquera la perte de 275 000 emplois en Europe selon l'étude évoquée ci-dessus. Après soustraction des emplois créés par l'électrification elle-même.

36 %

GREG

C'EST LE POURCENTAGE DE NON-POSSESSEURS DE SUV QUI CONSIDÈRENT QUE LE SUV POLLUE PLUS QUE TOUT AUTRE VÉHICULE.

Dans une étude menée dans dix-sept pays intitulée "L'insolente trajectoire du SUV", disponible sur Internet*, l'Observatoire Cetelem démontre chiffres à l'appui que le SUV a encore de beaux jours devant lui. Il n'a pas que des amis, cependant. Parmi les griefs émis par les non-possesseurs de SUV, 34 % de ces derniers dénoncent le côté m'as-tu-vu des SUV, 43 % jugent qu'ils ne sont qu'un effet de mode et 41 % estiment qu'il faudrait limiter leurs ventes. La "SUV-phobie" n'est pas un épiphénomène.

** https://observatoirecetelem.com*

ZONE ROUGE

19 200 %

ADOBE STOCK

C'EST LA HAUSSE DES VENTES DE VOITURES CARBURANT À L'ÉTHANOL (E85) ENREGISTRÉE EN FRANCE EN NOVEMBRE DERNIER.

Cela représente 193 unités écoulées… On part de loin, certes, mais la mayonnaise prend. Autre fait marquant, la bicarburation essence-GPL progresse de 165,1 % par rapport au mois de novembre 2020. Elle capte 3,2 % du marché. Celui-ci est accaparé par les motorisations électrifiées à raison de 41,4 %, ce qui donne 17,9 % pour les hybrides simples, 13,5 % pour les électriques et 10 % pour les hybrides rechargeables. Les essence et les diesels restent majoritaires, avec respectivement 36,7 et 18,6 % de part de marché.

FREDERIC LE FLOC H/DPPI

"Je suis touché par la confiance que vous avez placée en moi et en l'équipe."

Mohammed Ben Sulayem, *président de la Fédération internationale de l'automobile (FIA), via Twitter.*

Âgé de 60 ans, l'ancien pilote de rallye émirati prend la succession du Français Jean Todt à la tête de "l'organe directeur du sport automobile mondial", comme se définit la FIA. Il y a de la rupture dans l'air à en juger par le manifeste sur lequel il a été élu. *"Je promets la mise en place de rapports budgétaires et financiers transparents"*, peut-on y lire. Ce n'était pas le cas avant ? Mohammed Ben Sulayem veut également confier la gestion courante de l'instance à un P.-D.G.

COMMERCE

Joe Biden déterre la hache de guerre

ALFREDO ESTRELLA/SAUL LOEB/AFP

"C'est une subvention qui s'oppose au traité commercial. Nous ne sommes pas d'accord." Andrés Manuel López Obrador, président du Mexique, est furibard. On peut le comprendre. Joe Biden, son homologue en exercice de l'autre côté de la frontière nord, prévoit d'accorder à ses concitoyens un "super-bonus" (jusqu'à 13 000 dollars*) pour tout achat d'un véhicule électrique. À une seule condition : celui-ci doit être produit, en partie ou en totalité, aux États-Unis par des salariés américains syndiqués. Utile précision, il y a peu de syndiqués parmi les salariés employés dans les usines érigées sur place par des constructeurs étrangers… C'est vicieux, le protectionnisme. Résultat, les Mexicains, gros pourvoyeurs d'automobiles aux États-Unis, mais aussi les Canadiens, les Asiatiques et les Européens prennent la manœuvre pour ce qu'elle est : une déclaration de guerre commerciale. Déferlante de droits de douane en perspective.

** 13 000 $ = 11 568 €.*

EXPOSITION

Éloge de la vitesse

Au moment où les autorités imposent la présence d'un mouchard à bord de nos voitures, l'exposition organisée par le musée national de la Voiture et du Tourisme du château de Compiègne renvoie aux vérités premières : la vitesse est l'essence même de la locomotion terrestre. Depuis la nuit des temps, du char romain aux voitures de records les plus récentes, des carrosses du XIXe siècle dits "araignées" (quatre roues de taille identique) à l'un des wagons du premier train qui dépassa les 100 km/h. Au total, une cinquantaine de véhicules hippomobiles et automobiles, sans oublier des cycles de tous types, sont à découvrir dans un décor somptueux. Visite chaudement recommandée.

Exposition "Vitesse"
Musée national de la Voiture et du Tourisme
Château de Compiègne (Oise)
Ouverture chaque dimanche à 16 h 30 jusqu'au 27 mars 2022
Entrée : 5 € pour une visite d'une heure avec un guide-conférencier
Réservation :
reservation.compiegne@culture.gouv.fr

MANON CRUZ/PHOTOPQR

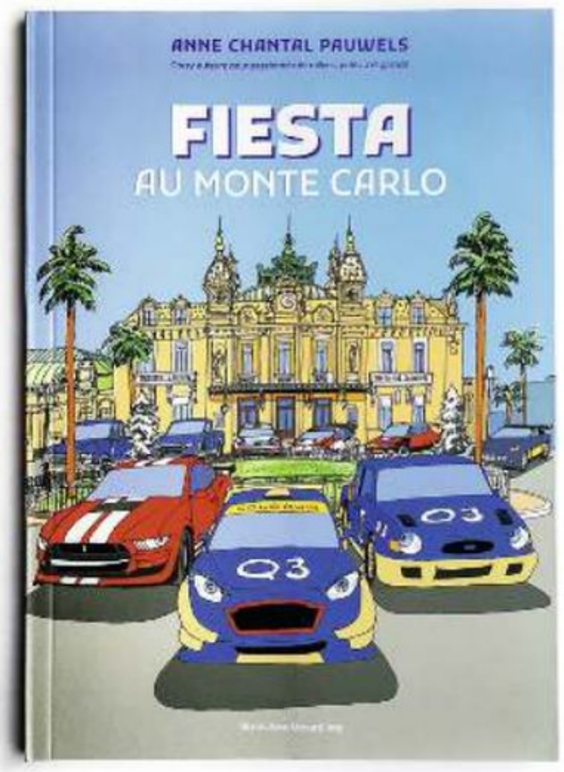
ROBERT M.LEETRUST

Environ 50 véhicules sont exposés au château de Compiègne (60).

MANON CRUZ/PHOTOPQR

LIRE

Le Monte-Carlo de 7 à 77 ans



Le Monte-Carl'… Rallye mythique s'il en est. Anne Chantal Pauwels en fait un conte de 84 pages illustré par le dessinateur Gérard Joly, à mettre dans toutes les mains, et pas seulement celles des enfants. Sans divulguer toute l'histoire, l'héroïne, nommée Fiesta, qui a quelque chose de la Ford du même nom, s'engage dans l'épreuve avec la ferme intention de l'emporter. C'est sans compter sur la méchante de service, dite Golden Malicar, pur produit fictif gratifié du faciès de l'emploi. Détail amusant, l'une des concurrentes s'appelle "Bernadette Subaru"… Le ton est donné. Totalement déjantée, la course-poursuite romancée fourmille d'anecdotes et, à dire vrai, cela sent le vécu. Logique de la part d'une auteure qui, dans une autre vie, fut la copilote à plusieurs reprises de François Delecour. Dans le siège passager d'une Sierra RS Cosworth notamment. Une Ford.

Fiesta au Monte-Carlo
Par Anne Chantal Pauwels
Anne Pauwels Éditions
84 pages, 22 €
Commande en ligne :
https://annechantalpauwels.com

Les chiffres du marché européen en novembre 2021

864 119

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 (Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse) en novembre 2021 (– 17,5 % par rapport à novembre 2020).

-8,1 %

La baisse des ventes enregistrée en Allemagne de janvier à novembre. Les marchés majeurs restants sont positifs : Italie (8,6 %), Suède (6,2 %), Espagne (3,8 %), Royaume-Uni (2,7 %), France (2,5 %).

-43,9 %

La baisse des ventes de Ford enregistrée en Europe 31 en novembre dernier. Parmi les marques en fort recul suivent Jaguar (-37,2 %), Volkswagen (-36,5 %), Jeep (-36,4 %), Land Rover (-35,8 %) et Alfa Romeo (-35,4 %).

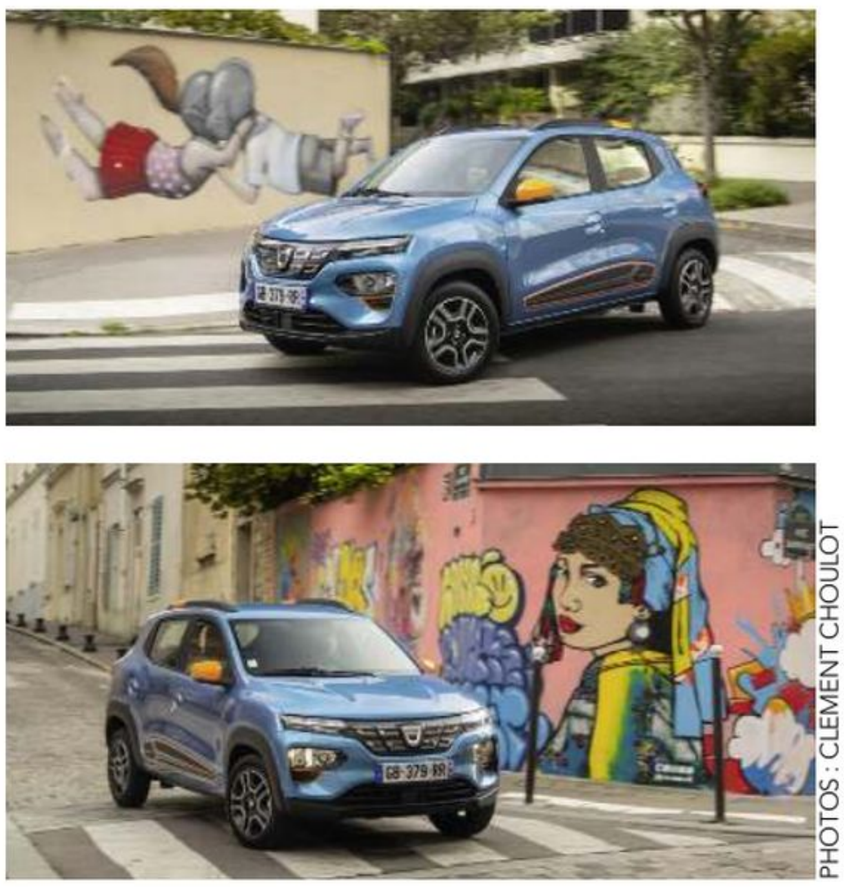
10 824 670

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 du 1er janvier au 30 novembre (+ 0,8 % par rapport à la même période en 2020).

PRIX

La Dacia Spring, bête à concours

Chaque année, le jury Autobest réunit 32 journalistes européens (un par pays). Cette noble assemblée est chargée d'élire la "Best Buy Car of Europe", ce qui pourrait se traduire par "la meilleure voiture à portée de bourse du commun des mortels à acheter dans toute l'Europe". Pour l'édition 2022, l'heureuse élue est la Dacia Spring, laquelle entre parfaitement dans le cadre au vu de ses tarifs défiant toute concurrence. C'est, au passage, la première voiture électrique à se hisser sur la plus haute marche du podium. Les deuxième et troisième places sont respectivement occupées par la Skoda Fabia et l'Opel Mokka. Seul modèle français à figurer parmi les six finalistes, le Renault Arkana échoue au pied dudit podium. Le Toyota Yaris Cross et le Hyundai Bayon pointent derrière, dans cet ordre.



PHOTOS : CLEMENT CHOULOT

OFF

Lexus à fond sur l'électrique

TOYOTA

C'est décidé. La marque premium de Toyota, Lexus pour la nommer, abandonnera progressivement toute forme d'hybridation pour se convertir à la locomotion exclusivement électrique. À l'horizon 2030, sa gamme se composera d'une quinzaine de modèles ainsi définis, sans autre alternative, sur les marchés européens, nord-américains et chinois. Électrification totale en 2035.

Toyota n'est pas en reste

Pour poursuivre sur la lancée, Toyota a dévoilé pas moins de onze nouveaux véhicules électriques à la mi-décembre. Cela va du minibus au pick-up, du coupé sportif au tout-terrain pur et dur, sans oublier une flopée de berlines et de SUV. Il ne s'agit pas, en la circonstance, de concept-cars, mais de futurs modèles commercialisés d'ici à 2030.

La BMW i3 gagne du galon

Pour tout un chacun, la BMW i3 est une citadine électrique, en l'occurrence appelée à disparaître à plus ou moins brève échéance. L'appellation devrait perdurer. Elle désignera la variante électrique de la Série 3, comme l'atteste une poignée de photos en fuite sur le Net.

Européen convaincu

Selon une étude de notoriété, le nom de Sportage serait plus connu que celui de Kia. C'est dire la charge qui pèse sur les épaules du nouveau SUV compact coréen. Fabriquée en Europe, pour l'Europe, cette cinquième génération croit en son étoile.

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

En 2022, les constructeurs qui ne posséderont pas de SUV compacts dans leur portefeuille se compteront sur les doigts d'un manchot. Kia, l'un des premiers à avoir senti le vent venir, est pour le moins représenté dans la catégorie. Outre le Sportage, sur le marché depuis 1994, la marque coréenne comprend désormais un Niro (la dernière version tout juste dévoilée sera commercialisée en juin 2022) et un XCeed. De quoi jouer les costauds sur un marché dominé de très loin par le Peugeot 3008. Si celui-ci a de quoi rester serein, d'autres comme le Nissan Qashqai, le Ford Kuga ou le Volkswagen Tiguan peuvent claquer des dents, car le nouveau venu est capable de faire une entrée en fanfare. Roulements de tambour…

Pas de 100 % électrique sous le capot du nouveau Sportage (ce sera au Niro d'endosser ce rôle), mais une large gamme de motorisations. Du diesel et de l'essence assistés tous deux d'une batterie 48 V, un hybride 100 % et un hybride rechargeable.

C'est sans doute la version hybride 100 %, ici à l'essai, qui intéressera le plus de monde.

Celle-ci associe un petit moteur électrique de 60 ch au 4 cylindres essence turbo de 180 ch pour un total cumulé de 230 ch et 350 Nm. La petite batterie lithium-ion polymère de 1,5 kWh est logée sous le plancher au niveau de la banquette arrière, ce qui permet à cette version de revendiquer le volume de chargement le plus flatteur de la gamme (587 dm³). Outre un vaste et pratique compartiment à bagages, le Sportage se pare d'une surface habitable en nette progression. Il est vrai que l'impression

❶ Les dalles numériques sont clairement séparées mais l'écran multimédia est positionné dans la continuité du combiné d'instruments.
❷ À partir de la finition Design, le combiné d'instrumentation 12,3 pouces fait son apparition. Les infos de bord sont nombreuses.
❸ Grâce à la technologie dite "by wire" (sans lien mécanique), le Sportage s'offre une commande de boîte rotative.

L'ambiance à bord ne peut pas laisser indifférent, l'ergonomie est en progrès mais la direction manque toujours de feeling.

d'espace est bien réelle et que l'ensemble des occupants, y compris ceux installés à l'arrière, sont parfaitement accueillis. Ils peuvent étendre leurs jambes, utiliser le porte-manteau moulé dans l'arrière de chaque appuie-tête avant, brancher leur smartphone sur les prises USB nichées dans les dossiers des sièges, ou encore ne rabattre qu'une seule partie de la banquette 40/20/40 pour voyager avec une paire de skis ou autres longs objets.

À l'avant, le Sportage en met plein la vue. À condition bien sûr d'avoir sélectionné une version Design ou, mieux, GT Line, comme notre modèle d'essai. C'est à partir de ces niveaux qu'apparaît le combiné d'instruments 100 % numérique et personnalisable, qui joue la continuité avec l'écran central multimédia de taille identique. En dessous de ce dernier, une barrette de boutons sensitifs est utilisable pour les commandes multimédias ou pour la climatisation. Afin de l'activer, il faut au préalable présélectionner le mode. Bien vu dans l'absolu, puisque cela permet de diminuer le nombre de commandes physiques, mais perturbant pour qui souhaite changer rapidement la température intérieure. →

LES TARIFS DU KIA SPORTAGE*	MOTION	ACTIVE	DESIGN	GT LINE PREMIUM
1.6 T-GDi 150 MHEV iBVM6 4x2	29 990 €	33 190 €	35 790 €	-
1.6 T-GDi 150 MHEV DCT7 4x2	-	-	37 490 €	41 690 €
1.6 CRDi 136 MHEV DCT7 4x2	33 790 €	36 990 €	39 590 €	43 790 €
1.6 CRDi 136 MHEV DCT7 4x4	-	38 990 €	41 590 €	45 790 €
1.6 T-GDi 230 HEV BVA6 4x2	-	37 490 €	40 690 €	44 990 €
1.6 T-GDi 230 HEV BVA6 4x4	-	39 490 €	42 690 €	46 990 €
1.6 T-GDi 265 PHEV BVA6 4x4	-	43 290 €	46 490 €	50 790 €

*MHEV : micro-hybride. HEV : hybride 100 %. PHEV : hybride rechargeable.

Quatre moteurs, deux types de boîtes de vitesses et deux transmissions, dont une "aux quatre roues"… le Sportage voit les choses en grand.

L'équipement de série de cette version est complet. Au rang des options ne figurent que la peinture métallisée ou nacrée et le toit noir.

❶ Les passagers bénéficient d'un espace aux jambes très correct malgré le tunnel de transmission. Notez la forme des appuie-tête avant étudiée pour accrocher un vêtement. ❷ Le coffre manque un peu de hauteur mais il s'avère logeable et plutôt pratique. Outre le hayon motorisé, notons la possibilité de rabattre la banquette selon le schéma 40/20/40.

En version 4 roues motrices, le Sportage Hybride annonce un poids à vide de 1715 kg, sans doute même un peu plus avec cette finition GT Line Premium. Cela se ressent sur la conduite. Les 350 Nm de couple cumulé sont bien là, les 230 ch aussi, mais ils se manifestent par une poussée linéaire plutôt efficace mais pas vraiment sportive. En un mot, il faut bien ça pour ne pas avoir l'impression de rouler sous-motorisé. Les performances annoncées par Kia sont un peu plus modestes (8,3 s au 0 à 100 km/h) que celles d'un Tucson équipé du même moteur que nous avons mesuré à 7,8 s sur le 0 à 100 km/h. Le confort est, lui, d'un excellent niveau avec une bonne insonorisation et une filtration des plus petits défauts digne des meilleurs. Dommage que le dynamisme soit en deçà de ce que propose un Peugeot 3008. La direction du Sportage manque cruellement de feeling. Il est en revanche pourvu d'une véritable transmission intégrale avec un arbre et un différentiel entre les essieux, gage d'un niveau de sécurité élevé sur chaussée glissante. Les divers modes de conduite se gèrent à partir d'un simple bouton-poussoir et rotatif, particulièrement bien étudié, qui permet de sélectionner deux modes (Eco et Sport) ou, en poussant puis en tournant, les modes Boue, Neige ou Gravier.

Le Sportage multiplie les assistances à la conduite, du stationnement automatisé à la conduite semi-autonome de niveau 2, mais les nombreuses sécurités rendent leur utilisation pas toujours aisée. C'est dommage, car certaines innovations facilitent la conduite au quotidien. C'est le cas des caméras latérales, qui en cas de détection d'angle mort reproduisent sur le combiné d'instruments l'image "grand angle" du côté de la voiture. Cette même image est aussi reconstituée dès lors que vous actionnez le clignotant. Cette innovation s'apprécie d'autant plus qu'elle fait partie de l'équipement de série de la finition GT Line Premium. Et pour l'accompagner, citons le système audio Harman Kardon, les sièges chauffants, le toit ouvrant, la sellerie en cuir artificiel, le hayon mains-libres, et j'en passe… En option, ne restent plus que la peinture métallisée (650 €) ou nacrée (750 €) et le toit noir (400 €).

PLUS
Ambiance intérieure
Rapport agrément/confort
Équipement complet

MOINS
Prix de vente coquet
Conso conduite rapide
Aides à la conduite intrusives

Cette politique du "zéro option" se répercute sur le prix de vente.

À 46 990 €, le coréen ne joue clairement plus le positionnement prix. La consommation deviendra-t-elle l'argument ultime ? Nous avons relevé entre 8 et 9 l/100 km sur ce court essai en conduisant sans réel ménagement. Le Sportage doit pouvoir faire mieux, sachant que nous avons mesuré un Tucson équipé du même moteur à 6,9 l/100 km en moyenne. Pas certain pour autant que cela soit suffisant. ■

KIA SPORTAGE

1.6 T-GDi Hybride 230 ch GT Line Premium

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 230 ch (1)
Couple maxi	■ 264 Nm à 1500 tr/mn (2)
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess. + élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm³/10 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/6
Batterie/capacité	■ li-ion polymère/1,5 kWh

(1) Puissance maxi : 180 ch à 5500 tr/mn + 60 ch (élec.).
(2) Couple cumulé : 350 Nm.

Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	235/55 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,52/1,87/1,65/2,68 m
Poids/tractable freiné	1715/1650 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 8,3 s
Vitesse maxi	■ 193 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 587 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 46990 €
Malus écologique 2022 (CO_2)	■ 360 à 650 € (142 à 146 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	48740 €
Garantie	■ 7 ans ou 150000 km

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
7 airbags, assist. stationnement par télécommande, caméra 360°, chargeur induction, climatisation trizone, combiné d'instruments numérique 12,3 pouces, conduite semi-autonome niveau 2, détection angles morts par caméra, écran tactile 12,3 pouces, hayon mains-libres, port USB sur dossier des sièges avant, projecteurs full LED matriciels, sellerie similicuir, services connectés Kia Connect, sièges avant électriques et ventilés, sièges chauffants, syst. anticollision AV/AR, syst. audio Harman Kardon, toit ouvrant panoramique, volant à méplat gainé cuir…

Options
Peinture métallisée (650 €), peinture nacrée (750 €), toit noir (400 €).

Consommation	
Consommation mixte	■ 6,2 à 6,6 l/100 km
Réservoir	52 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Slovaquie

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★½

Faut-il qu'il soit sûr de son coup pour s'afficher à plus de 45000 € ! Rapporté au niveau d'équipements et de puissance, le Sportage 1.6 T-GDi Hybride est compétitif, mais cela reste une sacrée somme pour un modèle qui ne révolutionne pas la catégorie, ni en matière d'agrément ni même de confort.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

Le futur, c'était mieux

PHOTOS : MERCEDES BENZ

avant

Premier modèle 100% électrique AMG, l'EQS 53 4Matic+ promet sur le papier le meilleur des deux mondes avec des performances et un comportement sportif associés à une conduite zéro émission. La réalité est hélas un peu moins parfaite.

Par **Sylvain Vétaux**

Ce qui interpelle, c'est l'immensité de l'écran. Hyperscreen, qu'ils appellent ça, chez Mercedes. La dalle centrale des Tesla donne l'impression d'être un Nokia 3310 à côté. L'EQS, c'est le fleuron technologique du constructeur de Stuttgart. Une berline à la limite de la voiture de maître, dans laquelle toutes les assises sont des places de choix. À commencer par celle derrière le volant. Les multiples écrans s'allument de concert à la mise en route, sauf celui côté passager avant, qui continue d'afficher des petits logos Mercedes. La raison : un capteur de pression dans le siège détecte la présence d'un occupant. Sans ça, pas d'affichage et donc un gain énergétique. De l'énergie, la Mercedes-AMG EQS 53 4Matic+ n'en manque pas. La première franche accélération suffit à distancer les Corvette et autres Mustang qui pullulent en Californie, théâtre de cet essai. Certes, avec l'électricité, c'est chose aisée, surtout en disposant de 761 ch et 1 020 Nm immédiatement. Enfin ça, c'est à condition de cocher la case Pack AMG Dynamic Plus (4 050 €), car sans

❶

❷

❶ Toute l'instrumentation est numérique, que ce soit cet écran de 12,3 pouces derrière le volant, ou le reste de la planche de bord. ❷ Le volant, repris sur le tout nouveau SL, dispose de deux molettes de rappel pour les différents programmes de conduite.

Première AMG de grande série 100 % électrique, l'immense EQS préfère la carte de la sobriété esthétique. À la clé, un Cx de 0,23, particulièrement flatteur pour une voiture à vocation sportive.

Si le conducteur vous semble un peu engoncé, c'est que la photo est trompeuse. Très lumineux et cosy, l'habitacle de l'EQS 53 est immense. L'absence de boutons physiques est un peu déroutante sur les premiers kilomètres.

L'avis de Sylvain Vétaux

Cette première AMG 100% électrique est une démonstration de force technologique. Mais pour la chair de poule au volant, faudra revoir la copie.

50% *Quotient Émotionnel*

cet équipement, l'EQS 53 se contente de 658 ch et 950 Nm. Suffisant ? Tout juste. Il y a quand même, officiellement, 2 655 kg à mouvoir, sans passager ni bagages. Dès lors, avec une famille de quatre partant en vacances, la barre des trois tonnes peut être atteinte : il va bientôt falloir avoir son permis poids lourd pour conduire les voitures de demain.

Premier modèle 100% électrique chaperonné par AMG, l'immense familiale préfère la sobriété esthétique.

Pas de kit carrosserie outrancier, d'ailes hypertrophiées ou d'aileron démesuré. Même les roues de 21 pouces de série, 22 sur notre modèle d'essai, ne semblent pas si énormes. Une AMG électrique a de quoi chagriner. Et face à notre moue avant l'essai, l'équipe allemande éprouve le besoin de se justifier : *"Nous avons développé une signature sonore rappelant notre amour pour les grosses cylindrées."* Son petit nom ? L'AMG Sound Experience. C'est paramétrable à outrance et censé faire oublier, via des haut-parleurs dédiés, un générateur de sons et des petits moteurs "secoueurs", que vous avez pris place à bord d'un engin qui, par nature, n'émet ni bruit, ni vibrations. Le procédé est plus probant que sur une Porsche Taycan GTS par exemple, mais difficile de s'enthousiasmer pour cette ➛

GRÂCE AUX ROUES ARRIÈRE DIRECTRICES, LES PETITES ROUTES DE MONTAGNE NE SONT PAS UNE PUNITION •••

bande sonore, qui joue une partition de vaisseau spatial. Le plancher est occupé par les batteries. Fonctionnant sous 400 volts, d'une capacité de 107,8 kWh, elles pèsent 692 kg. Leurs entrailles se singularisent par une utilisation réduite du cobalt (10 %), particulièrement compliqué à extraire. Dans ces accus, il y a aussi 80 % de nickel et 10 % de manganèse. Principal souci sur les voitures électriques, surtout si puissantes, le refroidissement est ici garanti par l'architecture des batteries. Elles sont encadrées par des profils en aluminium extrudé à l'intérieur desquels circule le liquide refroidissement. Mercedes garantit l'efficacité énergétique de ses piles 10 ans ou 250 000 km.

Quittons les soubassements et revenons sur le siège conducteur. Comment se comporte cette sportive du XXIe siècle ? Étonnamment bien. Grâce aux roues arrière directrices de série, les petites routes de montagne ne sont pas une punition. Il faut dire que, sous 60 km/h, l'essieu arrière braque jusqu'à 9 degrés. Il en résulte une inscription en virage presque désarmante.

Autre point fort : la motricité ! Nous redoutions pourtant quelques soucis dans ce domaine.

Mais les quatre pneus de 275 mm de large digèrent parfaitement cette puissance de feu. Les performances sont sans surprise… impressionnantes. Avec le pack AMG Dynamic Plus, l'EQS explose les 100 km/h en 3,4 s. À condition toutefois que la batterie ait plus de 80 % de charge. Peu de risques donc que vous gêniez la voiture derrière vous en sortie d'épingle. Évidemment, à ce jeu-là, les 580 km d'autonomie théorique sont illusoires. Mais lors de notre brève prise en main, et malgré un rythme peu recommandable sur des routes tortueuses, notre paquebot ne nous a jamais incités à baisser l'allure. Au final, à l'issue d'un parcours de près de 280 km, il restait près d'un quart d'énergie dans les batteries. La suspension pneuma-

PLUS
Accélérations
Autonomie probante
Technologie impressionnante

MOINS
Ressenti
Encombrement
Freinages perturbants

Malgré des performances époustouflantes et une motricité optimisée, cette AMG ne suscite pas le même enthousiasme au volant.

Le constructeur revendique, sur une borne de recharge rapide, jusqu'à 300 km d'autonomie récupérés en 19 minutes.

La soute à bagages est immense (610 dm³) et parfaitement découpée. Second rang rabattu, le volume grimpe à 1 770 litres !

REFROIDISSEMENT

Le refroidissement est revu, avec notamment une aspersion au niveau de l'arbre du rotor des moteurs. Le cadre des batteries présente des cavités à travers lesquelles circule du liquide de refroidissement.

tique mérite aussi des éloges, avec un roulis dans l'ensemble bien maîtrisé et un amortissement qui ne verse jamais dans le caoutchouteux. Conduire cette EQS comme n'importe quelle AMG est donc presque possible, à condition de garder deux choses importantes à l'esprit. Les freins (disques de 415 mm, 440 mm avec l'option céramique) soufflent le chaud et le froid, avec un manque de constance ennuyeux. La faute en revient probablement à la récupération énergétique. La pédale est souvent très dure, sans mordant et avec une intervention de l'ABS bien trop précoce. Il est possible de paramétrer, grâce aux palettes derrière le volant, le degré de "frein moteur". Autre reproche : l'embonpoint. Si les liaisons au sol font un boulot extraordinaire, les enchaînements répétés de virages mettent à mal l'assiette et l'EQS 53 se retrouve bringuebalée de droite à gauche. Aussi véloce et impressionnante qu'elle soit, cette AMG électrique peine à nous émouvoir. L'ambiance à bord est trop feutrée et malgré les artifices développés pour que le conducteur fasse corps avec la machine, il se sent peu impliqué. La direction électrique n'offre pas le ressenti souhaité, les accélérations sont trop froides, la technologie trop présente pour se dire qu'il a pris place à bord d'un engin né pour susciter de l'émotion. ■

MERCEDES-AMG EQS
53 4Matic+ 761 ch
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 761 ch (1)
Couple maxi	■ 1 020 Nm (1)
Type	2 électriques synchrones à aimants permanents
Puissance fiscale	NC
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1
Batterie / capacité	■ lithium-ion / 107,8 kWh

(1) Avec pack AMG Dynamic Plus.

Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	275/35 R 22

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	5,22 / 1,93 / 1,52 / 3,22 m
Poids / tractable freiné	2655 / 750 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 3,4 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h (2)

(2) Limitée électroniquement.

Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	■ 610 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 161 250 €
Bonus écologique (CO_2)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (3)	181 750 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité (4)

(3) Option et bonus écologique inclus.
(4) 10 ans, 250 000 km pour la batterie.

Équipements de série ■
8 airbags, accès et dém. sans clé, affich. tête haute, aide parking (cam.), clim auto 4 zones, jantes 21 pouces, régul. vitesse adaptatif, suspension pneu. pilotée, sellerie cuir sport, système multimédia avec écran tactile/GPS/6 ports USB-C…

Options
Affichage tête haute à réalité augmentée (1 350 €), freins AV en céramique (4 250 €), jantes 22 pouces (2 250 €), pack Premium (3 100 €), …

Consommation	
Mixte	■ 23,9 - 21,5 kWh/100 km
Autonomie	■ 526 - 580 km
Temps de charge sur 11 / 200 kW	■ 10 h (10 à 100 %) / 30 mn (10 à 80 %)

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Dragster déguisé en familiale, cette EQS est bien une AMG pour qui s'en tient aux performances et au dynamisme bluffants au vu du gabarit. Son habitabilité est spectaculaire; l'armada qu'elle embarque aussi. Mais pour qui aime se sentir engagé par la route, une Porsche Taycan est plus réussie.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES VOITURES PRÉFÉRÉES DE NOS ESSAYEURS EN 2021

La fin de l'année, c'est l'heure des bilans. Nos essayeurs ont jeté un petit coup d'œil dans le rétro de 2021. S'ils ne devaient ne retenir qu'une seule voiture, quelle serait-elle ? Avec humour, passion, enthousiasme, esprit visionnaire ou pratique, réalisme ou… pas, chacun a livré son verdict. Au final, notre palmarès est pour le moins hétéroclite : françaises, étrangères, électriques, thermiques, sportives, SUV et même utilitaire, il y en a pour tous les goûts.

LE COUP DE de JEAN-ÉRIC RAOUL

Le bon petit génie

Aller à l'essentiel : c'est le credo de Dacia. Lorsqu'il est question de voiture électrique, quand les autres se plaignent des surcoûts incompressibles, la Spring débarque à moins de 13 000 € (bonus déduit). Piège ou idée de génie ?

En ville, elle se faufile comme aucune autre, puce joviale et dynamique, silencieuse, plutôt mignonne et tellement agile ! Au feu rouge, elle ne s'en laisse pas conter. Elle ne vous fait pas le porte-monnaie pour vous vendre des tas de trucs inutiles. Ce qui ne l'empêche pas de proposer un GPS et une clim (manuelle), entre autres. Elle est juste géniale. J'en vois qui roulent des yeux effarés (y compris à la rédaction !). Une voiture électrique minimale de 45 ch, peinant à atteindre 170 km d'autonomie, récemment gratifiée d'une seule étoile à l'EuroNCAP… Il a fumé quoi le red'chef ?! Je persiste et je signe. Dans notre monde automobile du toujours plus, la Spring se concentre sur l'essentiel : le cabotage quotidien. Sans cabotiner. Et si ce n'est pas une bête d'autoroutes, loin de là, il serait même injuste de la cantonner aux centres-villes. Habitants des lotissements périurbains, où vous pourrez la charger le soir et faire les tournées boulot-courses-école-foot-ciné la journée, elle sera votre deuxième voiture idéale. Elle offre en effet quatre vraies places (interdites aux basketteurs, certes), un coffre généreux, et un coût d'usage minimal.

Alors, oui, elle a des défauts. Des sièges trop hauts et trop durs, l'élan qui s'effondre passé 65 km/h, au point que lancer un dépassement à 80 km/h réclame de la bravoure. Il y a aussi cette direction incertaine au point milieu, ou ces suspensions qui détestent les ralentisseurs. Mais, à l'usage, on s'en accommode. Parions que ceux qui l'adopteront ne sauront plus s'en passer.

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

AUDI E-TRON GT QUATTRO

Elle a la classe, la berline électrique d'Audi ! Côté sensations, il y a tout ce qu'il faut où il faut, tant en accélérations qu'en agilité. C'est bien le moins, avec 530 ch et un prix de base de 120 000 €. Hélas, handicapée par une autonomie réelle de 385 km, c'est une fausse routière. Une belle machine qui, finalement, ne sert à rien…

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Moteur :** électrique synchrone à aimants permanents
- **Puissance :** 45 ch
- **Couple :** 125 Nm
- **Boîte :** auto, 1 rapport
- **L/l/h :** 3,74 / 1,77 / 2,43 m
- **0 à 100 km/h :** 19,4 s
- **V. max :** 126 km/h
- **Conso moy :** 17,6 kWh/100 km
- **Autonomie moy :** 162 km
- **Rejets CO_2 :** 0 g/km
- **Bonus 2022 :** 4 695 €

DACIA SPRING

À partir de **17 390 €**

PHOTOS : FLORIAN GROUT

Sans rien en attendre, je me suis laissé agréablement surprendre par cet utilitaire.

80% *Quotient Émotionnel*

RENAULT KANGOO VAN

À partir de **24480 €***

* Essayé en TCe 130 Extra Sésame Ouvre Toi, 130 ch, 28 200 €.

PHOTOS : FLORIAN GROUT

LE COUP DE de ROMAIN VANNIER

Un Van de fraîcheur

Parmi les objets roulants de toutes sortes qui nous passent entre les mains, l'utilitaire permet comme aucun autre de mesurer les progrès de l'automobile. Et celui de Renault en est sans doute le meilleur révélateur.

Je ne serais pas étonné que l'on me reproche un certain snobisme de choisir un Renault Kangoo, Van qui plus est, plutôt que d'opter pour l'une des créatures de rêve dont j'ai eu le privilège de prendre le volant cette année : Porsche 911 GT3, McLaren 765LT Spider, Bentley Continental GT Speed *(lire p. 66)*, BMW M3 Competition… OK, j'arrête. Mais pour en revenir à mon fourgon, non, ce n'est pas une posture, mais bien une révélation après plus de 500 km à son volant.

Excusez ma candeur, mais un utilitaire n'a plus rien de la vrombissante et rustique boîte en métal sur quatre roues. À conduire, cette troisième génération de Kangoo s'approche toujours davantage de la plus traditionnelle berline. Plus exactement du monospace, puisque le célèbre ludospace au losange reprend dorénavant sa plate-forme au Scénic, à laquelle il combine des trains roulants adaptés à un usage professionnel. Que de progrès ! Malin en ville avec sa surveillance d'angles morts et son rétroviseur central virtuel, rassurant sur route grâce à son comportement sérieux, confortable quoi qu'il arrive, le Van s'est même montré guilleret sur la portion la plus rythmée de mon périple. En tant qu'amateur de sportives, on ne se refait pas… La version haut de gamme essence TCe 130 affiche mine de rien la puissance d'une GTI des années 1980 ! Et les aspects pratiques évoluent au moins autant que le reste. Certes d'une appellation qui frôle le ridicule (Sésame Ouvre Toi), l'ouverture aménagée par les portes passager et latérale grâce à l'absence de pied milieu aura fini de m'épater. Une astuce que ne propose pas (encore) la 911 GT3…

EN CHIFFRES

Données constructeur

- **Moteur :** 4 cyl. en ligne turbo, 1 333 cm³
- **Puissance :** 130 ch à 4 500 tr/mn
- **Couple :** 240 Nm à 1 500 tr/mn
- **Boîte :** manuelle, 6 rapports
- **L/l/H/emp. :** 4,49 / 1,92 / 1,86 / 2,72 m
- **0 à 100 km :** 11,8 s
- **V. max. :** 183 km/h
- **Conso moy :** 6,7-6,9 l/100 km
- **Rejets CO_2 :** 152-156 g/km
- **Malus 2022 :** 0 € (utilitaire exempté de malus)

CLEMENT CHOULOT

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

BMW IX

Plus que détesté, je n'ai pas saisi les intentions du fleuron de la gamme électrique BMW. Un SUV qui veut minimiser son empreinte environnementale doit-il forcément afficher plus de 500 ch ? Il me semble plutôt que nous devons économiser l'énergie, qu'elle soit fossile ou non.

LE COUP DE de THIERRY RÉAUBOURG

Peu importe le flacon…

Alors que les petites sportives disparaissent les unes après les autres, cette Ford fait figure de résistante. Un SUV, dites-vous ? Peu importe : le plaisir est bel et bien au rendez-vous…

Renault Clio R.S. ? À la retraite. Peugeot 208 GTi ? Non reconduite. DS 3 Racing ? Déjà un lointain souvenir ! À ce rythme, prendre du plaisir au volant d'une citadine survitaminée ne sera bientôt plus qu'un loisir réservé aux heureux propriétaires de GTI "vintage"… Sauf à casser sa tirelire pour la Mini Cooper S JCW (231 ch) ou la Toyota GR Yaris (261 ch). Incroyablement performantes, mais très onéreuses et trop radicales pour se plier à un usage autre que récréatif. Pour davantage de polyvalence, je préfère porter mon choix sur la plus raisonnable Volkswagen Polo GTI (207 ch). Moins fun, cependant, que la Ford Fiesta ST, qui partage désormais son pétillant 3 cylindres 1.5 EcoBoost de 200 ch, son châssis de karting, son tableau de bord et ses superbes sièges Recaro avec le Puma éponyme. Un SUV unique en son genre, aussi doué pour les tâches du quotidien (deux portes de plus que la Fiesta, davantage d'espace à bord un grand coffre) que pour se défouler en solo le week-end, sur de jolies petites routes…

Ses atouts : direction aux petits oignons, train avant rivé au sol grâce notamment au différentiel à glissement limité, (1 100 €), freinage endurant et essieu arrière mobile à volonté dans les épingles. Il suffit de soulager l'accélérateur en appui pour amorcer une délicieuse et contrôlable dérive. Ce comportement joueur comme son électronique permissive en mode Sport réjouiront les amateur de pilotage "à l'ancienne". La mécanique se montre généreuse à bas régime, rageuse aux abords de la zone rouge, suggestive côté échappement et accessoirement peu gourmande. Seul bémol : les suspensions, agrémentées des roues de 19 pouces, parfois douloureuses pour les vertèbres. Nul n'est parfait !

EN CHIFFRES

Nos mesures

• **Moteur :** 3 cyl. en ligne turbo essence, 1 497 cm3 • **Puissance :** 200 ch à 6 000 tr/mn • **Couple :** 320 Nm à 2 500 tr/mn • **Boîte :** manuelle, 6 rapports • **L/l/H/emp. :** 4,22/1,81/1,53/2 m • **0 à 100 km/h :** 7,6 s • **V. max.** : 220 km/h • **90 à 130 km/h** (en 4e/5e/6e) : 7/7,4/9,2 s • **Conso moy :** 7,6 l/100 km • **Ville/route/autoroute :** 7,6/7,3/7,9 l/100 km • **Rejets CO_2 :** 155 g/km • **Malus 2022 :** 983 €

NICOLAS SOLER

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

CITROËN C4

La dernière C4 marque le retour d'une certaine audace chez Citroën. Mais j'aurais préféré qu'elle s'accompagne d'un look moins tarabiscoté ! Ses faux-airs de SUV coupé ne facilitent ni l'accès aux places arrière, ni la rétrovision, très mauvaise. Et sa conduite manque quant à elle de dynamisme.

PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Vive, facile, ludique à l'usage, cette Mégane semble bien conçue pour l'ère électrique qui s'ouvre.

60%
Quotient Émotionnel

RENAULT MÉGANE E-TECH
218 ch Iconic
À partir de **35 000 €***
*Estimation *L'AJ*

PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

LE COUP DE de NICOLAS VALEANO

Née sous une bonne étincelle

Prendre ses marques en quelques instants pour un essai express n'est pas toujours facile. La Mégane électrique s'est montrée une excellente complice dans cet exercice.

Neuf ans après la Zoe, réussir son entrée dans un marché électrique de plus en plus affûté, peuplé de marques spécialisées, est un défi pour cette Renault Mégane d'un nouveau genre. Elle semble pourtant bien partie pour le réussir. Visuellement d'abord : même sur un parking pluvieux, elle montre une vraie personnalité avec ses grandes roues aux quatre coins de la carrosserie et ses applications "or". Surtout, elle évite de tomber dans le style SUV, merci ! Prenant place à bord, j'ai ressenti une nette montée en gamme : une jolie surprise. Les matériaux sobres et qualitatifs y contribuent, mais pas autant que les grands écrans à la belle définition et aux graphismes soignés. En partie grâce à Google qui se charge du système d'exploitation, l'ergonomie de l'interface est très instinctive et facile. Cette bonne première impression se prolonge en action, grâce à l'excellente position de conduite, la précision des commandes et la réactivité d'ensemble. Les ingénieurs n'ont pas oublié l'agrément : forte de 218 ch, la Mégane E-Tech se révèle vive, plaisante, mais sans chercher de vaines performances. Un bon compromis dynamique qui ménage aussi le confort, remarquable malgré des jantes de 20 pouces. Manque juste une meilleure motricité sur sol mouillé. Renault nous assure que les réglages finaux régleront le souci. De quoi donner envie de prendre la route pour vérifier les 470 km d'autonomie annoncés.

EN CHIFFRES

Données constructeur

- **Moteur :** électrique synchrone à rotor bobiné
- **Puissance :** 218 ch
- **Couple :** 300 Nm
- **Boîte :** auto, 1 rapport
- **L/l/H/emp. :** 4,21/1,78/1,50/2,70 m
- **0 à 100 km/h :** 7,4 s
- **V. max. :** 160 km/h
- **Autonomie maxi :** 470 km
- **Rejets CO_2 :** 0 g/km
- **Bonus 2022 :** 6000 € (5000 € après le 01/07)

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

MG MARVEL R

À quoi bon faire un joli SUV électrique au rapport prestations/prix agressif avec une impressionnante tablette XXL de 19,4 pouces si l'interface est lente, mal traduite et les menus à la logique agaçante ?

PHOTOS : DENIS MEUNIER

Parti pris gagnant

La DS 4 s'écarte du chemin emprunté par les autres berlines compactes. Elle mise sur le confort et le bien-être à bord. Un parti pris qui devrait payer....

EN CHIFFRES

Nos mesures

• **Moteur :** 4 cyl. en ligne turbo essence, 1598 cm3 • **Puissance :** 180 ch à 6000 tr/mn + 110 ch (élec.) • **Couple :** 250 Nm à 1750 tr/mn + 320 Nm (elec) • **Boîte :** auto, 8 rapports • **L/l/H/emp. :** 4,40/1,83/1,47/2,68 m • **0 à 100 km/h :** 8,6 s • **V. max. :** 233 km/h • **90 à 130 km/h en D :** 6,6 s • **Conso moy :** 8,2 l/100 km • **Ville/route/autoroute :** 8,7/7,4/8,4 l/100 km • **Autonomie élec. moy :** 38 km • **Rejets CO_2 :** 29 g/km • **Bonus 2022 :** 1000 €

La première impression est souvent la bonne, dit-on. Lorsqu'en fin d'année 2020, à l'occasion de la toute première révélation du modèle, je m'installe dans une DS 4, je sens que la voiture me veut du bien. Sans même rouler. Il faudra attendre près d'un an pour confirmer cela au volant. En effet, la DS 4 joue la carte du bien-être à bord. Et si c'est ce que vous cherchez, vous ne serez nullement déçu. Garanti sur facture.

Pas besoin de lancer l'attelage hybride de 225 ch pour apprécier le confort. Cuir bracelet, planche de bord épurée, incrustations et commandes en métal guilloché, large écran central avec pavé tactile en partie basse pour l'utilisation des raccourcis, la DS 4 nage dans le premium. Au point de renvoyer les berlines compactes allemandes à leurs chères études. Volant en mains et siège conducteur parfaitement ajusté, l'impression de confort est rapidement confirmée. La DS 4 et sa suspension par caméra effacent avec une facilité déconcertante tout ce que les roues rencontrent sur l'asphalte. L'insonorisation et la gestion des fréquences vibratoires sont au diapason.

Évidement, ce parti pris n'est pas sans conséquences sur le comportement routier. Sain et équilibré, son châssis manque de mordant. La DS 4 accepte une conduite rythmée à condition que les gestes soient effectués avec précision et sans hésitation. Elle résiste au roulis mais ne lui ferme pas la porte, tout comme elle gère la plongée au freinage, sauf en cas d'urgence. Bref, avec ses sièges aux multiples fonctions de massage, la DS 4 est plutôt de celles qu'on apprécie sur longue distance. Pour en avoir le cœur net, il faudra patienter jusqu'à l'essai longue durée de Mélina Priam programmé pour le prochain printemps.

ADRIEN CORTESI

CELLE QUE J'AI ADORÉ... DÉTESTER !

DS 9

Je ne voudrais pas donner l'impression de tirer sur l'ambulance, mais il faut bien se rendre à l'évidence : la DS 9 ne deviendra jamais la plus désirable des berlines françaises. Temps de gestation trop long, fabrication lointaine, retard à l'allumage, la DS 9 semble déjà dépassée lorsqu'elle arrive dans les concessions françaises. Souhaitons-lui plus de réussite en Asie.

LE COUP DE de MÉLINA PRIAM

En avant la musique

Les fesses au plus près du bitume, un 6 en ligne qui passe en boucle un des meilleurs tubes des années 2000 remixé et un châssis qui danse en rythme, c'est le bonheur !

Promis, je n'ai rien contre les voitures électriques. Certaines sont très sympas, spectaculaires et sensationnelles. Mais j'ai un souci : les plus puissantes me donnent la nausée à l'accélération. Il paraît que c'est un problème d'oreille interne. En revanche mon oreille externe, elle, se délecte de la mélodie du 6 cylindres en ligne BMW ! Ça fait monter mon taux de sérotonine, l'hormone du bonheur, mise à mal lors des confinements. Donc, si j'ai un mot du docteur… Je pourrais aussi argumenter que les SUV me donnent le vertige pour justifier mon choix. Même pas : j'assume préférer être à 20 cm du sol. Pourtant, j'adore la montagne ! Et sinon, il y aurait mille petites critiques à formuler sur le coupé Série 2 : qu'il a pris du poids et des centimètres (11 cm de plus) puisqu'il repose désormais sur le châssis du coupé Série 4 et non plus sur celui de la Série 1. Qu'il perd de son âme, s'embourgeoise à l'intérieur sans être plus spacieux ni pratique. C'est ce qui lui permet de garder les attributs d'une propulsion (malgré une transmission intégrale) et son 6 en ligne ! Qu'il n'est pas aussi puissant qu'une Classe A AMG 45. C'est pour laisser de la place à une future M2. Que sa direction n'est pas assez informative. C'est vrai. Qu'il est hors de prix. Vrai aussi, mais c'est également le cas de bien des voitures électriques sans que cela ne fasse sourciller personne. Qu'il n'est même pas "micro-hybridé", le vilain ! Il n'y a pourtant pas de quoi crier au loup à la vue de sa consommation. Qu'importe après tout, il reste une formidable machine à sensations, une auto qui donne envie de prendre la route juste pour le plaisir de la conduite et du son, pour renouer avec ce doux et grisant sentiment de liberté. Rafraîchissant !

EN CHIFFRES

Données constructeur

- **Moteur :** 6 cyl. en ligne turbo essence, 2998 cm³
- **Puissance :** 374 ch à 5500 tr/mn
- **Couple :** 500 Nm à 1900 tr/mn
- **Boîte :** auto, 8 rapports
- **L/l/H/emp. :** 4,55/1,84/1,41/2,75 m
- **0 à 100 km/h :** 4,3 s
- **V. max. :** 250 km/h
- **Conso mixte :** 8,1 à 8,8 l/100 km
- **Rejets CO_2 :** 185 à 200 g/km
- **Malus 2022 :** 9550 à 18188 €

YANN LEFEBVRE

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

DACIA SPRING

Je sais, je ne suis pas d'accord avec le chef ! Et le chef a toujours raison. Je reconnais aussi que l'offre est imbattable. Mais je ne confierais pas mes enfants à une Spring…

BMW SÉRIE 2 COUPÉ M240i 374 ch

À partir de **59900 €**

PHOTOS : DANIEL KRAUS

ARNAUD SAUNIER

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

BMW 128TI

Une rivale de la Golf GTI ? Une sportive à côté de la plaque, surtout ! Train avant dépassé, direction filtrée, la BMW 128ti ne sait aller vite qu'en ligne droite. Même son moteur manque de brio.

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Moteurs :** 2 électriques synchrones à aimants permanents
- **Puissance :** 440 ch
- **Couple :** NC
- **Boîte :** réducteur, 1 rapport
- **L/l/H/emp. :** 4,75/1,92/1,62/2,89 m
- **0 à 100 km :** 5,3 s
- **V. max. :** 217 km/h
- **90 à 130 km/h en Drive :** 3,4 s
- **Autonomie moy :** 445 km
- **Ville/route/autoroute :** 458/510/369 km
- **Rejets CO_2 :** 0 g/km
- **Bonus 2022 :** 2000 €

Performances et agrément de conduite sont au meilleur niveau. Seul le confort (très) ferme chagrine.

90% *Quotient Émotionnel*

LE COUP DE de VINCENT DESMONTS

Le mètre-étalon

Cela vire au cliché, mais les Tesla s'affirment à chaque fois comme les références de leur catégorie… et pas seulement chez les électriques ! Le nouveau SUV familial ne fait pas exception.

Aucune marque automobile ne suscite un tel enthousiasme. Les aficionados de Tesla adorent le grand Elon Musk, se tiennent au courant des plus insignifiantes actualités de leur marque favorite, en sont parfois même actionnaires, et considèrent volontiers que les constructeurs "historiques" sont condamnés à moyen terme. Les mauvaises langues diront que leurs lunettes teintées en rose faussent leur jugement… et elles n'auront pas totalement tort. Mais il suffit de prendre le volant d'une Tesla pour reléguer ces considérations à l'arrière-plan. Dernier exemple en date : le tout nouveau Model Y, cousin de la Model 3. Il en reprend les points forts, à commencer par un agrément de conduite digne des meilleurs… voitures. Pas seulement des SUV !

Performances sportives, direction incisive, châssis ultra-efficace pimenté d'une pointe d'agilité : je me suis régalé au volant ! Et sans arrière-pensée, car le groupe motopropulseur très optimisé consomme peu, si bien qu'avec sa batterie de 70 kWh, le Model Y Grande Autonomie parcourt en moyenne 445 km. En plus, les longs trajets deviennent une formalité grâce à l'excellent planificateur d'itinéraires et aux Superchargeurs rapides et fiables. Spacieux, doté de deux grands coffres, le Model Y est bien équipé et présente une finition très correcte, le tout pour des tarifs qui n'ont rien d'indécent. Heureusement pour la concurrence, il lui reste encore un (gros) point faible : ses suspensions très sèches, déplacées sur un engin à vocation familiale.

PHOTOS : FLORIAN GROUT

TESLA MODEL Y 440 ch — À partir de **59 900 €**

PHOTOS : FLORIAN GROUT

LE COUP DE de CYRIL BIOTTEAU

CUPRA FORMENTOR VZ5 390 ch

À partir de **59 990 €**

Déjà collector !

Le 5 cylindres de l'Audi RS 3 à peine dégonflé à 390 ch prend place dans le Cupra Formentor. De quoi le rendre délicieusement explosif, mais la fiscalité française lui met des bâtons dans les roues !

Même avant toutes les hybrides et électriques, un 5 cylindres avait déjà plus de charme qu'un classique 4 cylindres. D'autant que celui des Audi RS 3 et RS Q3 n'est pas n'importe lequel : il offre un tempérament volcanique à l'opposé des moteurs turbo linéaires barbants et il joue une bande-son digne de l'oscar. Il transforme le Formentor en vrai SUV de sport. Le kilomètre départ arrêté est annoncé en 22,7 s : nous avons mesuré le même temps pour un Cherokee Trackhawk de 707 ch ! Ce n'est pas tout : le châssis a été optimisé avec des voies élargies, une garde au sol abaissée et une répartition de couple droite/gauche sur l'essieu arrière. Ainsi paré, ce VZ5 se révèle bluffant d'agilité. C'est l'un des meilleurs SUV en termes de dynamisme. Et pour ceux qui ont des actions chez Michelin, il dispose d'une position drift ! Bref, ce Formentor régale son conducteur tout en ménageant un confort correct via la suspension pilotée bien calibrée. L'intérieur présente bien et reçoit d'excellents sièges spécifiques. Le VZ5 crâne aussi avec un diffuseur arrière en carbone et 4 sorties d'échappement en diagonale assez originales, le tout pour "seulement" 59 990 €, soit à la louche 15 000 € de moins que les RS Q3 ou GLA 45 AMG. Mais ce VZ5 totalement dépourvu d'hybridation va devoir affronter le malus écologique français maximal de 40 000 € en 2022, plafonné certes à 50 % du prix de la voiture, soit 30 000 € ici. La note finale monte donc à près de 100 000 € ! Si vous en croisez un immatriculé en France, faites un vœu !

EN CHIFFRES

Données constructeur

- **Moteur :** 5 cylindres turbo, 2 480 cm^3
- **Puissance :** 390 ch à 7 000 tr/mn
- **Couple :** 480 Nm à 2 250 tr/mn
- **Boîte :** robotisée dble emb., 7 rapports
- **L/l/H/emp. :** 4,47 / 1,85 / 1,52 / 2,68 m
- **0 à 100 km :** 4,2 s • **V. max. :** 250 km/h
- **Conso mixte :** 10,2 l/100 km • **Rejets CO_2 :** 231 g/km • **Malus 2022 :** 30 000 €

DENIS MEUNIER

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

SKODA FABIA

La nouvelle Fabia m'a déçu ! Non pas par ses prestations, mais parce qu'elle ne sort pas du lot comme la plupart des autres Skoda. J'ai failli choisir l'Octavia RS iV comme coup de cœur de cette année !

PHOTOS : MERCEDES BENZ

Le futur en mouvement

Face à l'insolence de Tesla, l'étonnante Mercedes EQS s'affirme comme une auto d'ingénieur et démontre que les constructeurs traditionnels n'ont pas encore le pied dans la tombe.

Dans un monde automobile où le marketing dicte sa loi, la Mercedes EQS apporte un étonnant vent de fraîcheur. À côté des calandres caricaturales des limousines thermiques de sa catégorie, son style déconstruit avec délectation tous les principes du design statuaire : capot court, coffre à hayon, surfaces lisses et jantes aérodynamiques. Tout le contraire de la Classe S, avec laquelle elle partage pourtant le même gabarit et le même standing. Une apparence dictée par la recherche d'efficacité, sanctionnée par le meilleur Cx du marché. À l'intérieur, le fameux écran Hyperscreen impose sa loi esthétique, mais il a le mérite d'être assez facile à utiliser et d'émerveiller les enfants. Au volant, dans sa version 450+, l'EQS continue d'ignorer les injonctions du marketing : elle ne propose pas des performances inutilisables sur route ouverte mais des accélérations "suffisantes". Elle se caractérise par son efficacité énergétique hors du commun, qui lui permet de consommer moins sur autoroute que des électriques beaucoup plus petites. Il s'agit de l'une des premières véritables autoroutières à batterie, un talent amplifié par sa puissance de recharge. Elle y fait montre en prime d'un confort souverain. Sur route et en ville, elle parvient même à cacher son poids grâce à ses roues arrière directrices. Nous nous étonnons cependant d'être aussi mal assis à l'arrière d'une limousine : les ingénieurs seraient-ils allés un peu trop loin ?

EN CHIFFRES

Données constructeur

• **Moteur :** synchrone électrique • **Puissance :** 333 ch • **Couple :** 568 Nm • **Boîte :** auto, 1 rapport • **L/l/H/emp. :** 5,22/1,93/1,51/3,21 m • 0 à 100 km : 6,2 s • **V. max. :** 210 km/h • **Conso moy :** 15,6-20,2 kWh/100 km • **Autonomie mixte :** 784 km **Rejets CO_2 :** 0 g/km • **Bonus 2022 :** 0 €

FLORIAN GROT

CELLE QUE J'AI ADORÉ... DÉTESTER !

TOYOTA MIRAI

Nous ignorons si l'hydrogène est une chimère ou un futur lointain. Toyota y croit ! Mais sa berline n'est pas de nature à nous convertir. Prix élevé, habitabilité limitée, performances quelconques et surtout, elle ne peut être alimentée que par quelques pompes.

LE COUP DE d'ARTHUR MATAL

Hybride de folie

Une sportive hybride rechargeable de 1 000 ch, vous y croyez ? Ajoutez que c'est Ferrari qui a engendré ce monstre, tous les voyants sont au "vert"…

Malgré une fiche technique à se relever la nuit, c'est avec une légère retenue que je m'installe au volant de cette Ferrari hybride rechargeable. Dès la mise en route, l'absence de bruit déconcerte. Tout comme le punch en mode électrique, dont les 220 ch ne sollicitent que les roues avant sur une vingtaine de kilomètres. Et je ne vous parle là que de la partie électrique et traction de cette Ferrari.

Le meilleur reste à venir. Le V8 thermique, dérivé de la F8 Tributo, réalésé à 4 l, développe, à lui seul, 780 ch. Après être sorti de la ville sans effaroucher le moindre passant, il est temps de passer du tout au tout, à savoir du mode eDrive au mode Qualify. Ici, la puissance atteint la bagatelle de… 1 000 ch ! La poussée, aussi démentielle qu'attendue, permet d'effacer le 0 à 200 km/h en 6,7 s. Autant dire que les virages de la route de la Turbie, sur les hauteurs de Monaco, arrivent vite, exigeant de fait une sacrée dose d'humilité. Heureusement, cette SF90 offre un package électronique permettant au pilote lambda de ne pas se faire peur. Et c'est bien là le véritable tour de force. En dépit de ses 240 kg supplémentaires, cette SF90 évoque une F8 Tributo. Le train avant se révèle diabolique de précision, et la boîte double embrayage à 8 rapports est probablement la meilleure du monde, en gestion comme en vitesse de passage. Au vu du confort de suspension et de la facilité de conduite, je ne lui reprocherais que la petitesse du coffre, tout juste suffisant pour emporter le câble de recharge, et donc incompatible avec de savoureux road trips à deux. À la question *"À quoi ça sert 1 000 ch ?"*, j'ai désormais la réponse. À un infini plaisir…

EN CHIFFRES

Données constructeur

- **Moteur :** V8 biturbo essence, 3 999 cm³ + moteurs électriques
- **Puissance :** 1 000 ch à 7 500 tr/mn
- **Couple :** 960 Nm à 6 000 tr/mn
- **Boîte :** robotisée dble emb., 8 rapports
- **L/l/H/emp. :** 4,70/1,97/1,23/2,65 m
- **0 à 100 km :** 2,5 s
- **V. max. :** 340 km/h
- **Conso. moy. :** 6,1 l/100 km
- **Rejets CO_2 :** 154 g/km
- **Malus 2022 :** 1 386 €.

Une fusée à la facilité de conduite insoupçonnée et qui échappe au supermalus : bravo !

95% *Quotient Émotionnel*

YANN LEFEBVRE

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

PEUGEOT 508 PSE

J'apprécie réellement la 508 pour son plaisir de conduite et son confort. J'attendais donc impatiemment la PSE de 360 ch… qui m'a franchement déçu. Si les performances restent correctes, l'agrément pèche vraiment face à ses concurrentes allemandes. Dommage !

FERRARI SF90 1 000 ch

À partir de **423 514 €**

PHOTOS : LORENZO MARCINNO

LE PRÉSENT

L'électrification galope, mais les modèles thermiques continuent d'assurer le gros des ventes. Chez BMW, le X3 a ainsi dépassé le million d'exemplaires vendus depuis 2018. Son restylage suffit-il à maintenir sa position parmi les nouveautés ? Réponse avec l'essai de la version xDrive20d, l'une des plus populaires dans notre pays.

Par **Camille Pinet** Photos **Florian Grout**

VOUS SALUE BIEN

Pour l'essayeur automobile en 2021, l'illusion est presque parfaite : les lancements d'électriques et d'hybrides rechargeables sont si nombreux qu'il en assimilerait presque les véhicules 100 % thermiques à un lointain passé. Pourtant, malgré les proclamations satisfaites, la réalité du marché est bien différente. Les électriques ne représentent "que" 13,5 % des immatriculations en novembre 2021. Et encore ce chiffre est-il gonflé artificiellement par la crise des semi-conducteurs. Aussi, prendre le volant du BMW X3 restylé, qui plus est en version diesel, constitue un vrai retour au réel, au plus près de la réalité des concessions de la marque… et de ses profits. BMW prend d'ailleurs soin de ne pas modifier trop brutalement sa formule : certes le X3 arbore un nouveau regard, des boucliers revus et des feux redessinés, mais il faut être un spécialiste du sujet pour s'en rendre compte. Sous le capot, l'évolution est tout aussi mesurée : les moteurs diesel ont en effet adopté une hybridation légère 48 V dès 2020, que nous n'avions cependant jamais pu mettre à l'épreuve. Mais soyons justes, le X3 ne s'est pas endormi sur ses lauriers; sa planche de bord, largement remaniée, en témoigne. L'habitué reste toutefois en terrain connu : la nouvelle console centrale élargie est empruntée à la BMW Série 4, tout comme l'instrumentation 100 % numérique. L'ensemble donne une impression visuelle plus épurée et plus luxueuse. La qualité de finition est de haut niveau, mais l'omniprésence de plastiques laqués faciles à marquer est regrettable. Le principal bénéfice de ces changements est l'adoption d'un écran multimédia élargi à 12,3 pouces de diagonale sur notre modèle doté du "Navigation Pro" optionnel. Et même si l'écran est tactile, BMW demeure fidèle à la molette de commande et aux boutons. Personne ne s'en plaindra, pas plus que de l'ergonomie du système, très satisfaisante.

Familial par excellence, le X3 réserve beaucoup d'espace à l'arrière, notamment aux jambes.

Dans ce domaine, il domine ses meilleurs ennemis, les Mercedes GLC et Audi Q5. Le volume de coffre est assez généreux, même si son rival étoilé fait mieux. S'il ne propose pas de banquette coulissante, il fourmille d'attentions bien entendu optionnelles. Citons les rideaux pare-soleil →

LE MOTEUR, ACCOUPLÉ À LA TRANSMISSION ZF8, BRILLE PAR SA DOUCEUR ET SON ALLONGE. DEVANT LE CHRONOMÈTRE, LE X3 EST LE PREMIER DE SA CLASSE •••

intégrés aux portières ou les dossiers de banquette réglables grâce à un petit bouton facilement accessible lorsque le passager y est assis, un bon moyen de s'épargner un torticolis. Sous le plancher de coffre se cache un rangement permettant de dissimuler par exemple un petit carton : le X3 est un vrai SUV familial.

Nous avions presque oublié le doux son d'un moteur diesel au démarrage. Non que le moteur BMW soit bruyant, il apparaît même particulièrement silencieux. Accouplé à la transmission automatique ZF8, il brille par sa douceur et son allonge, qui paraît inépuisable. Une impression qui se confirme devant le chronomètre : le X3 est le premier de sa classe dans la plupart des exercices d'accélération et de reprise, même si l'Alfa Romeo Stelvio le talonne.

Voilà un résultat digne des prétentions sportives que BMW avoue encore. Mais ce caractère est vite contredit par le comportement de notre exemplaire dépourvu de suspension pilotée… mais affublé de pneumatiques runflat dont BMW persiste à faire la promotion. Dès lors, le confort n'est tout simplement pas au niveau : trop ferme à basse vitesse, il rappelle constamment sa nature de SUV imposant et lourd, un sentiment renforcé par la fermeté de la sellerie. Sur les départementales, sa masse considérable est mal digérée par les suspensions, ce qui provoque d'importants mouvements de caisse. Heureusement, la transmission intégrale permet d'assurer un niveau d'adhérence élevé, mais il n'est nullement question de sportivité : le dynamisme des premiers X3 appartient bel et bien au passé. Il n'est véritablement à l'aise que

Les principales évolutions de la planche de bord sont bienvenues : elles simplifient le dessin et donnent une sensation de plus grande largeur grâce à la nouvelle console centrale.

❶ Le X3 a bien grandi depuis ses débuts pour affirmer sa dimension familiale : l'un des plus accueillants de la catégorie. ❷ Son coffre n'est pas mal non plus. ❸ Les boutons sont encore nombreux, mais personne ne s'en plaindra : le tout-tactile n'est pas la panacée. ❹ Il faut ajouter 1 950 € pour bénéficier du nouveau GPS haut de gamme avec écran de 12,3 pouces.

PLUS
Performance
Sobriété
Habitabilité

MOINS
Rapport prix-équipements
Suspension et sellerie inconfortables
Comportement pataud

BMW X3
xDrive20d
190 ch xLine

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

L'avis de Camille Pinet

Le diesel est devenu un plaisir coupable, mais il reste bien savoureux lorsqu'il est aussi bien maîtrisé.

65% *Quotient Émotionnel*

Si vous associez le X3 à la sportivité de ses débuts, changez d'idée : il est devenu plutôt pataud, sans pour autant jouer le confort.

sur autoroute, où sa micro-hybridation entre en action en coupant le moteur au lever de pied. Celle-ci n'est pas aussi sophistiquée que celle du groupe Volkswagen puisqu'elle n'est pas asservie au radar avant et ne module pas le freinage régénératif en fonction du trafic. Néanmoins, elle suffit à renforcer la sobriété du X3, là aussi exemplaire : il est tout simplement le plus économique des SUV de 190 ch que nous ayons mesurés, y compris en deux roues motrices.

Aucune surprise financièrement : hélas, le X3 est cher.

D'autant plus qu'il fait l'impasse sur la finition de base depuis le restylage. Notre livrée xLine représente donc l'accès à la gamme, correctement dotée avec climatisation trizone, hayon électrique ou l'instrumentation numérique. Cependant, la sellerie en simple simili et la facturation en sus de l'entrée mains-libres ou des aides à la conduite les plus basiques font tousser, ces raffinements sont souvent offerts sur des SUV généralistes moins coûteux. Et attention aux options choisies qui font grimper le CO_2 (les jantes notamment), donc au malus qui, en 2022, commence vraiment à piquer ! ■

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	■	190 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■	400 Nm à 1750 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale		1995 cm³/10 CV
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		automatique/8
Châssis		
Diamètre de braquage	■	12 m
Pneumatiques AV-AR		245/45-275/40 R 20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,71/1,90/1,68/2,87 m
Poids/tractable freiné		1935/2000 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	■	30,4/8,4 s
90 à 130 km/h en Drive	■	8,7 s
Vitesse maxi	■	201 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/33/67 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	154/148 cm
Volume de coffre	■	506 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	42,2/62,7/67 dB

LE BUDGET

Prix	■	54950 €
Malus écologique 2022 (CO_2)	■	1074 à 4026 € (151 à 169 g/km)
Malus poids (1)		1150 €
Prix du modèle essayé (2)		62374 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) À compter du 1er janvier 2022, tout véhicule de + de 1800 kg selon son poids UE est taxé à hauteur de 10 €/kg de plus. (2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, Bluetooth, cam. recul, clim 3 zones, chargeur induction, frein. urg. auto, hayon motorisé, instrum. numérique, jantes 18 pouces, GPS, sellerie simili, syst. multim. avec écran tactile/GPS/prises USB, syst. audio….

Options

Affichage tête haute (1850 €), accès et dém. sans clé (650 €), peinture métall. (1090 €)…

Consommations		
Moyenne	■	7,1 l/100 km
Ville/route/autoroute	■	8/6,6/6,7 l/100 km
Réservoir	■	60 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Performant, sobre, logeable, bien fini et doté d'une technologie au goût du jour, ce X3 rappelle que le diesel a encore de solides arguments. Mais son châssis décevant, son manque de confort et son tarif élevé ont de quoi faire douter face à des concurrents plus doués sur ces sujets.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

CUPRA BORN
204 ch / 58 kWh

EN QUÊTE

Au stade de l'enfance, les voitures électriques se cherchent encore… En témoignent l'ID.3 et la Born, deux compactes clones du groupe Volkswagen, et la Hyundai Ioniq 5, qui cache derrière ses proportions européennes un gabarit de SUV américain. Toutes partagent pourtant une technologie similaire : une batterie de 58 kWh et un moteur placé à l'arrière. Laquelle est la plus proche de la vérité ?

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

NB : L'Ioniq 5 photographiée est en finition Creative.

DE SENS

Même si leurs catégories ne cessent d'être bouleversées depuis deux décennies, notamment avec l'arrivée des crossovers, il subsistait quelques lois immuables pour classer les automobiles : leur taille en premier lieu et leur puissance, qui allaient en général croissant avec leur prix. Cette logique n'a plus cours avec les électriques en raison du coût encore très important des batteries et de l'arrivée d'un nouveau critère de classification : l'autonomie ! Comme si tout cela n'était pas assez compliqué, les constructeurs profitent de cette révolution technologique pour brouiller encore un peu plus les pistes. Peu d'autos y parviennent aussi bien que la Hyundai Ioniq 5. En découvrant ses lignes de concept-car en photo, on jurerait ses grands dieux qu'il s'agit d'une compacte de la taille d'une Golf. On se frotte donc les yeux en constatant la qualification SUV dans l'argumentaire de son constructeur. Et pourtant, ses dimensions le confirment : elle est longue comme un Peugeot 5008 et bien plus large, même si ce dernier la domine de 5 cm en hauteur. Elle partage la même taille de batterie que la Volkswagen ID.3 Performance, soit 58 kWh, et son tarif en est suffisamment proche pour oser la comparaison. Avec 4,26 m de long, soit la taille d'une petite compacte, l'allemande ne compte ➛

Qui aime la couleur cuivre est comblé à bord de la Born, qui affiche une finition plus léchée que celle de la Volkswagen ID.3.

CUPRA BORN
Le système multimédia de la Born adopte des menus spécifiques plus simples d'utilisation que ceux de la Volkswagen.

pour l'instant pas vraiment de rivales directes, sinon parmi les SUV urbains électriques. Quant à la Cupra Born, elle constitue une tentative là encore sans équivalent sur le marché de proposer un dérivé sportif de la Volkswagen, avec qui elle partage pourtant rigoureusement les mêmes batterie, motorisation… et prix, à quelques centaines d'euros près. Bienvenue dans le bal des inclassables.

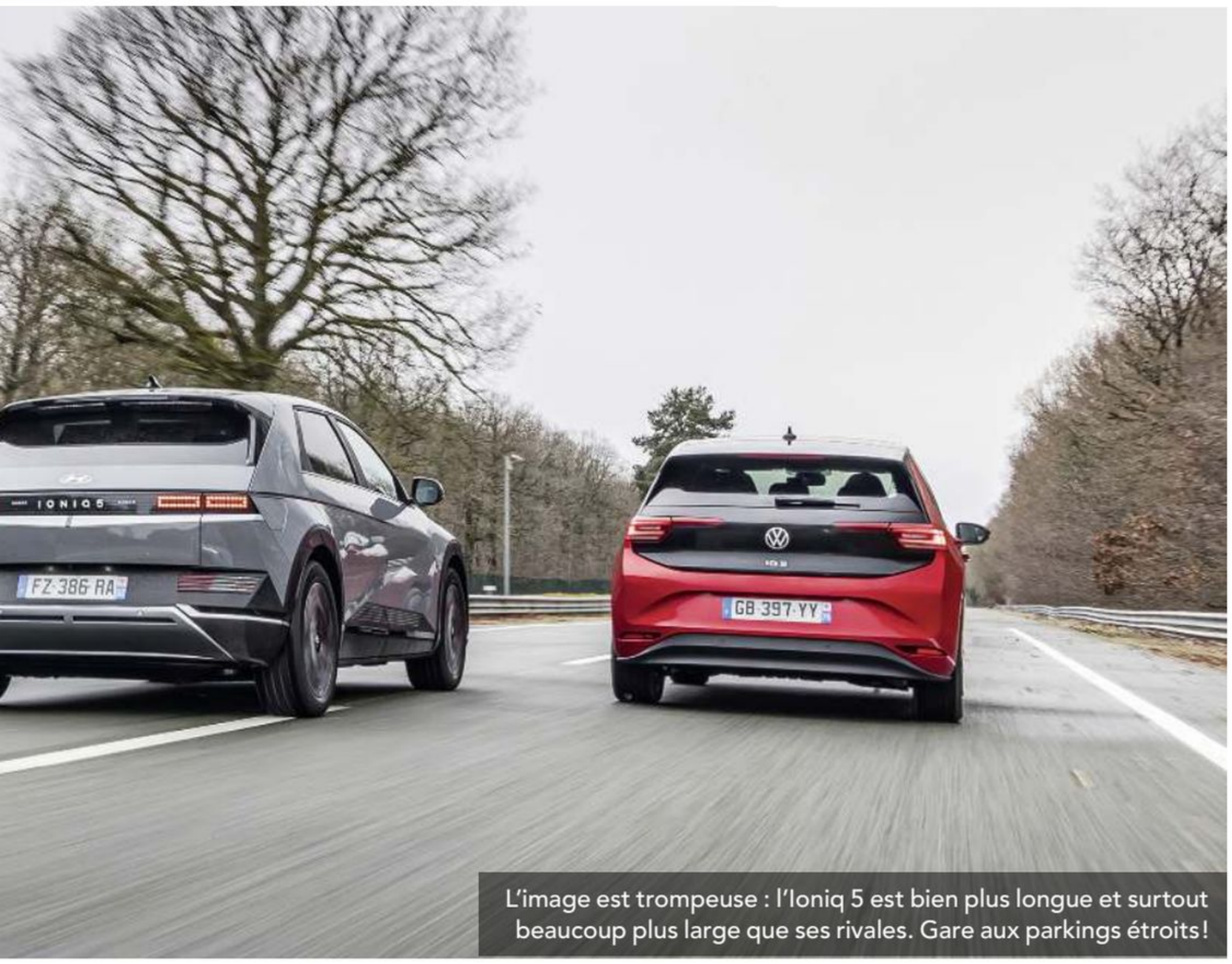
SUR LA ROUTE

Au volant, la Hyundai Ioniq 5 continue de désorienter son conducteur. Sa largeur excessive pour les petites routes françaises et son comportement routier très placide donnent bien vite au conducteur l'impression de rouler à bord d'une américaine. Elle en rajoute d'ailleurs dans la facilité de conduite avec sa fonction One Pedal identique à celle de la Nissan Leaf, qui permet de freiner jusqu'à l'arrêt en lâchant l'accélérateur. Elle déteste cependant les petites routes bosselées où les mouvements de sa caisse sont mal retenus. L'inefficacité de son amortissement ne signifie malheureusement pas qu'elle absorbe bien les petites inégalités : les grandes roues les font au contraire bien remonter tandis que la direction se montre assez paresseuse. L'agrément de conduite en pâtit, même si la Hyundai ne démérite pas en performances. Son couple supérieur à celui de ses deux rivales du jour lui permet de compenser en partie son déficit de puissance de 30 ch et sa masse plus élevée d'environ 80 kg. Même si elle est un peu moins véloce en accélération comme en reprise, seule une seconde la sépare au 0 à 100 km/h de l'ID.3. Ses aides à la conduite apparaissent clairement moins convaincantes que celles de l'alle-

VOLKSWAGEN ID.3
Seules deux touches mais bien quatre vitres électriques pour la Volkswagen : il faut passer son doigt sur la touche "rear" pour actionner les vitres arrière.

HYUNDAI IONIQ 5
Selon la position de conduite adoptée, l'écran tactile de droite peut se révéler un peu trop éloigné de la main.

Avec son double écran, la présentation en jette. Hélas, la finition, beaucoup moins. La Hyundai n'oublie pas les aspects pratiques avec de nombreux rangements, notamment entre les sièges grâce à un module coulissant.



L'image est trompeuse : l'Ioniq 5 est bien plus longue et surtout beaucoup plus large que ses rivales. Gare aux parkings étroits !

L'ID.3 N'A CERTES JAMAIS BRILLÉ PAR LE RAFFINEMENT DE SA FINITION, MAIS PASSE POUR UN BIJOU DE QUALITÉ D'ASSEMBLAGE À CÔTÉ DE L'IONIQ 5 •••

L'intérieur de l'ID.3 incarne encore la modernité et multiplie les clins d'œil comme les pictogrammes de pédale.

mande : l'assistant de conduite sur autoroute fait preuve d'une réactivité moyenne et n'offre pas des fonctions aussi évoluées. Ajoutons enfin qu'elle termine dernière au chapitre autonomie, mais ce n'est que d'une courte tête par rapport à la Cupra.

Prendre le volant de l'ID.3 après celui de la Hyundai donne l'impression d'embarquer dans une authentique sportive.

Son amortissement n'est pas parfait, mais se révèle bien plus efficace, sans pour autant être plus désagréable pour les passagers. Même si elles ne sont pas explosives, ses accélérations offrent un petit coup de pied aux fesses réjouissant, tandis que le conducteur, armé d'une direction plus directe, est mis en position de "sentir" le châssis, qui avoue à la limite un franc caractère de propulsion : la poussée du train arrière est nettement perceptible et il est assez facile en insistant sur l'accélérateur sur le mouillé de faire partir la voiture dans une dérive très ➛

CUPRA BORN

PLUS
Rapport prix-équipements
Agrément de conduite
Présentation intérieure

MOINS
Clone sans image
Moins d'autonomie que l'ID.3
Présentation extérieure

Pour distinguer la Cupra de la Volkswagen sans modifier la structure, les designers n'ont pas lésiné sur les enjoliveurs de carrosserie.

maîtrisée par l'ESP. Sans surprise, les différences de sensations offertes par la Cupra Born restent dans l'épaisseur du trait. Le conducteur apprécie cependant son amortissement plus efficace sans réellement nuire au confort, sa direction à la consistance plus franche et la réponse plus directe de sa pédale d'accélérateur. Néanmoins, il s'agit bien d'une version de l'ID.3 et en aucun cas d'un modèle au caractère spécifique. Il suffit pour s'en convaincre d'examiner ses performances, qui ne s'améliorent que d'un petit dixième de seconde par rapport à celles de la Volkswagen, alors que l'autonomie moyenne diminue de 12 km. Le jeu en vaut-il la chandelle ?

VIE À BORD

Le caractère américain de l'Ioniq 5 se retrouve dans la qualité assez médiocre de ses plastiques et de sa finition, qui rappellent les pires produits Chrysler ou GM du début des années 2000. Certaines commandes inspirent une impression de fragilité et, partout où le regard se pose, c'est la déception qui prime. C'est particulièrement le cas de la sellerie dont le textile recyclé a vraiment

CUPRA BORN

❶ L'habitabilité à l'arrière de la Cupra n'est pas altérée par les sièges avant spécifiques. ❷ En toute logique, le coffre de la Cupra est strictement aussi grand que celui de sa jumelle allemande.

Peu de voitures peuvent revendiquer comme la Hyundai Ioniq 5 un style extérieur aussi proche du concept-car qui l'a inspirée.

HYUNDAI IONIQ 5

PLUS
Habitabilité exceptionnelle
Charge très rapide possible
Équipement généreux

MOINS
Largeur excessive
Finitions catastrophiques
Châssis inadapté

VOLKSWAGEN ID.3

PLUS
Habitabilité
Agrément de conduite
Modernité technologique

—

MOINS
Options trop nombreuses
Aides à la conduite intrusives
Filtrage encore perfectible

La Volkswagen ID.3 adopte un comportement routier dynamique qui ne cache pas au conducteur sa nature de propulsion.

VOLKSWAGEN ID.3
❶ L'habitabilité à l'arrière apparaît très satisfaisante pour une auto de 4,26 m de long : l'ID.3 propose l'un des meilleurs rapports encombrement-habitabilité du marché. ❷ Le coffre n'est pas aussi grand que celui de la Hyundai mais fait très bonne figure dans la catégorie des compactes.

une apparence "cheap" : nous avons déjà vu beaucoup mieux dans le genre. Cette impression est confirmée en roulant par des bruits de mobilier dont nous avions totalement perdu l'habitude. Dommage ! Car la Hyundai brille par son exceptionnelle habitabilité. La largeur aux coudes est l'une des plus élevées de toute la production et l'absence de console centrale renforce encore la sensation d'espace. S'y ajoute une modularité remarquable : non seulement la banquette est coulissante, mais un module situé entre les sièges, également coulissants, réserve un espace de rangement impressionnant.

Bref, la Hyundai peut revendiquer une vocation familiale à la mesure de ses dimensions.

La Volkswagen ID.3 ne démérite pas : malgré ses 30 cm de moins, elle propose une excellente habitabilité à l'arrière, avec un espace entre les sièges inférieur de seulement 4 cm à celui de la Hyundai, banquette reculée au maximum. Son coffre bénéficie aussi d'un volume significatif, même si la Hyundai tue le match avec un espace de chargement avant supplémentaire. L'allemande n'a certes jamais brillé par le raffinement de sa finition mais passe pour un bijou de qualité d'assemblage et de matériaux à côté de la coréenne. Elle se montre également plus originale en matière de design de planche de bord grâce à un combiné d'instrumentation qui rappelle le monde de la moto, quand la coréenne se contente de juxtaposer deux écrans de taille identique comme le fait Mercedes ➝

HYUNDAI IONIQ
❶ La largeur aux coudes offerte par la Hyundai à l'avant comme à l'arrière est impressionnante. ❷ Le coffre profite ici à plein du gabarit plus imposant de l'Ioniq 5, qui dispose même d'un compartiment supplémentaire à l'avant.

LA HYUNDAI IONIQ 5 AFFICHE DÉJÀ DANS SA DOTATION DE BASE UNE GÉNÉROSITÉ TOUTE CORÉENNE •••

depuis des années. Bien entendu, la Born joue la même partition que sa sœur jumelle, mais elle y ajoute un habillage intérieur beaucoup plus personnel avec ses touches cuivrées et ses sièges spécifiques à la sellerie plus qualitative, qui ne nuisent pas à l'espace à bord. Elle profite aussi d'un système multimédia mieux conçu grâce à un menu d'entrées mieux hiérarchisé.

BUDGET

Une fois n'est pas coutume, la Cupra n'affiche pas une différence de prix très significative par rapport à son homologue allemande. Cette égalité est cependant trompeuse, car l'équipement de son unique version disponible apparaît bien plus riche. Les sièges baquets, l'entrée mains-libres, la caméra de recul ou le système multimédia haut de gamme sont de série sur la Born alors qu'ils sont facturés en option sur l'ID.3. Pire encore, cette dernière impose d'opter pour de coûteux packs pour profiter de certains équipements. Avec cette mauvaise habitude, elle prend dès lors le risque, comme notre exemplaire d'essai, de dépasser de la barre fatidique des 45 000 €, ce qui fait tomber son bonus à 2 000 € au lieu des 6 000 € accordés au maximum. Sa consommation un peu plus basse ne suffit pas à modifier la tendance. De son côté, la Hyundai affiche déjà dans sa dotation de base une générosité toute coréenne avec la climatisation bizone, tous les types de câbles de recharge, la fonction i-Pedal ou l'accès mains-libres et la caméra de recul. Elle est donc bien placée par rapport à la Volkswagen malgré son supplément de prix. Elle abat en sus deux arguments massue : sa garantie de cinq ans et surtout sa puissance de recharge atteignant 350 kW contre 100 kW pour ses deux rivales. Bien que cette dernière promesse soit fausse, car son chargeur intégré ne supporte en fait qu'un pic de puissance de 230 kW. De quoi diviser en théorie par plus de deux le temps d'attente sur autoroute. Mais encore faut-il trouver des bornes capables de débiter une telle puissance. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE :
1re CUPRA BORN
2e VOLKSWAGEN ID.3
3e HYUNDAI IONIQ 5

VIE À BORD :
1re HYUNDAI IONIQ 5
2e CUPRA BORN
3e VOLKSWAGEN ID.3

BUDGET :
1re CUPRA BORN
2e HYUNDAI IONIQ 5
3e VOLKSWAGEN ID.3

L'allure de la Born me fait penser au tuning d'antan, mais elle reste plaisante à conduire. 60% Quotient Émotionnel

Le rapport habitabilité/encombrement est un critère trop souvent ignoré : l'ID.3 démontre tout son intérêt. 60% Quotient Émotionnel

L'avis de Camille Pinet

Quel dommage que l'Ioniq 5 soit si imposante et mal finie ; je reste ébloui par son esthétique. 70% Quotient Émotionnel

La Born s'offre une victoire inattendue grâce à son rapport prix-équipements.

CUPRA BORN 204 ch / 58 kWh
HYUNDAI IONIQ 5 170 ch / 58kWh Intuitive
VOLKSWAGEN ID.3 204 ch / 58 kWh Pro Performance
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.

	Cupra Born	Hyundai Ioniq 5	Volkswagen ID.3
Moteur/Transmission			
Puissance maxi	204 ch	170 ch	204 ch
Couple maxi	310 Nm	350 Nm	310 Nm
Type	élec. synchrone à aimants permanents	élec. synchrone à aimants permanents	élec. synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	5 CV	3 CV	5 CV
Batterie/capacité nette	lithium-ion/58 kWh	lithium-ion/58 kWh	lithium-ion/58 kWh
Transmission	aux roues arrière	aux roues arrière	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1	réducteur/1
Châssis			
Diamètre de braquage	10,2 m	12,6 m	10,2 m
Pneumatiques	215/50 R 19	235/55 R 19	215/50 R 19
Dimensions/Poids			
L/l/h/empattement	4,33/1,81/1,54/2,77 m	4,64/1,89/1,65/3 m	4,27/1,81/1,54/2,78 m
Poids/tractable freiné	1778/0 kg	1860/750 kg	1770/0 kg
Performances			
1000 m d.a.	29,7 s	30,8 s	29,6 s
0 à 100 km/h	7,8 s	8,8 s	7,7 s
90 à 130 km/h en Drive	6,4 s	8,1 s	6,3 s
Vitesse maxi	162 km/h	185 km/h	163 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/64 m	10/30/66 m	10/31/64 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	32 cm	22-36 cm (1)	32 cm
Largeur aux coudes AV/AR	145/143 cm	157/157 cm	146/144 cm
Volume de coffre	403 dm³	464-607 (1) + 53 dm³	403 dm³
Niveau sonore			
À 90/130 km/h	63,7/69,2 dB	63,2/68 dB	62,4/69,1 dB

(1) Selon position de la banquette coulissante.

LE BUDGET

	Cupra Born	Hyundai Ioniq 5	Volkswagen ID.3
Prix	**40250 €**	**43600 €**	**40900 €**
Bonus écologique 2022 (CO_2) (2)	6000 € (0 g/km)	6000 € (0 g/km)	6000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (3)	36820 €	38250 €	50690 € (4)
Garantie	2 ans, km illimité	5 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(2) Jusqu'au 30 juin. 5000 € ensuite. (3) Bonus et options inclus. (4) Les options réduisent le bonus à 2000 €.

Équipements communs

7 airbags, AFIL active, aide au parking AV/AR + caméra de recul, détecteurs de pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, instrumentation numérique, phares à LED, lecture des panneaux, régul. adaptatif, rétros électriques et rabattables électriquement, système multimédia avec écran tactile/GPS/système audio/prise USB…

Options

	Cupra Born	Hyundai Ioniq 5	Volkswagen ID.3
Accès et dém. sans clé	série	série	1450 € (pack)
Affichage tête haute	1000 €	uniquement sur Executive	1200 €
Amortissement piloté	850 €	non disponible	1300 €
Clim bizone	série	série	390 €
Jantes alliage 20 pouces	1120 €	uniquement sur Executive	2000 €
Sièges avant chauffants	410 €	série	série
Pompe à chaleur	1000 €	990 €	1100 €
Peinture métallisée	610 €	650 €	700 €
Système de conduite autonome	590 €	série	2550 €
Toit panoramique fixe	1000 €	uniquement sur Executive	2750 € (pack)
Vitrage surteinté	250 €	série	2000 € (pack)
Consommations/Autonomie			
Moyenne	18,7 kWh/100 km	19,6 kWh/100 km	18 kWh/100 km
Autonomie moyenne/ville/route/autoroute	313/329/369/269 km	307/351/341/229 km	325/369/329/278 km
Temps de charge prise dom./7,4/11 kW	34/8/5 h 30	27/10/6 h 30	34/8/5 h 30
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**	**Corée du Sud**	**Allemagne**

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

CUPRA BORN

Ce n'est pas tant grâce à ses qualités sportives et à son habillage esthétique très particulier que la Born remporte la mise. C'est surtout parce qu'elle offre les mêmes qualités que la Volkswagen ID.3 en y ajoutant un bien meilleur rapport qualité-prix. La très surprenante Ioniq 5 reste à privilégier pour ceux qui recherchent de l'espace, mais Hyundai nous avait habitués à des produits plus aboutis.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

L'ART DE L'INUTILE

Alors que le Captur a éliminé le diesel de sa gamme, il accueille une nouvelle déclinaison essence de 160 ch pour compléter une série déjà riche. À notre grande surprise, elle n'apporte rien, vraiment rien! Par **Cyril Biotteau** Photos **Yann Lefebvre**

160 CH ? VRAIMENT ?

Surprise lors de nos mesures! Le Captur TCe 160 n'accélère pas plus vite que le TCe 140 : 0,1 s plus rapide seulement au 1 000 m départ arrêté! Et même 0,1 s de plus pour passer de 90 à 130 km/h! Nous avons été si étonnés que nous avons contrôlé ces valeurs deux fois. Nous avons attendu de mesurer également l'Arkana, doté d'un moteur identique. Et… même constat vis-à-vis de l'Arkana TCe 140. En résumé, ce TCe 160 n'a guère d'intérêt par rapport au TCe 140!

L'avis de Cyril Biotteau

J'aime bien ce petit SUV sur de nombreux points, mais l'inutilité de son moteur me laisse pantois…

60% *Quotient Émotionnel*

UNE MICRO-HYBRIDATION INTELLIGENTE

Ce TCe 160 ch recourt à une micro-hybridation pour consommer moins. Un objectif à peu près atteint, même si d'autres font mieux sans aucune aide électrique. Cette micro-hybridation assure des stop/start indolores, mais parfois un peu lents. Elle s'accompagne d'un système de roue libre (moteur coupé) au lever de pied bien géré : dès que le conducteur accélère, le moteur redémarre rapidement. Idem en cas d'action sur la pédale de frein ou lors d'une descente pour fournir du frein moteur.

OPTION LIVRAISON RAPIDE…

Le Captur 2 jouit d'une belle qualité de présentation, surtout en livrée Initiale Paris avec option Gris Sellier et sa sellerie en cuir matelassé clair. L'écran central 9,3 pouces pilote en principe un système audio Bose. Mais vous pouvez choisir en option "négative" (250 € de ristourne) une version Arkamys à 6 haut-parleurs au lieu de 9. Une proposition due aux problèmes d'approvisionnement de certains composants électroniques qui vous permettra d'avoir votre voiture plus rapidement.

UNE RÉFÉRENCE

Conçu sur la plate-forme de la Clio, le châssis du Captur jouit de très bonnes dispositions. Chaussé d'office en 18 pouces sur les finitions supérieures, il reste confortable en filtrage et affiche un excellent comportement pour un SUV. Pas trop de roulis, un train avant mordant, un arrière sage et rassurant à haute vitesse : ce Captur est plus agréable dans les virages que bien des concurrents, y compris le Peugeot 2008. Une référence, en somme…

65 MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

RENAULT CAPTUR

1.3 TCe
160 ch EDC Initiale Paris

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	■ 160 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	■ 270 Nm à 1800 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 12 V
Cylindrée/puissance fiscale	1333 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	215/55 R 18
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,23/1,80/1,58/2,64 m
Poids/tractable freiné	1358/1200 kg
Performances	
1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 31/9,5 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 8,3 s
Vitesse maxi	■ 199 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/33/66 m
Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	■ 11 à 26 cm (1)
Largeur aux coudes AV/AR	■ 140/139 cm
Volume de coffre	■ 402 à 522 dm³ (1)
Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	■ 43,4/65,4/68,4 dB

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

LE BUDGET

Prix	■ **33500 €**
Malus écologique 2022 (CO_2)	■ 190 € (134 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	35970 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL, Bluetooth, cam. recul, charg. induc., clim auto, dét. pluie/lumin., instr. numérique, feux AV LED, frein. urg. auto + dét. piétons et cyd., jantes all. 18 pouces, sellerie cuir matelassé, sièges AV élec. et chauff., surveill. angles morts, syst. multim. écran central tactile 9,3 pouces/GPS/Android Auto/Apple CarPlay …

Options

Rég. vit. adapt. et conduite autonome de niveau 2 (600 €), roue de secours galette (180 €), toit ouvrant (900 €).

Consommations	
Moyenne	■ 7,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 7,6/7/7,1 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 666 km/48 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Espagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

La Captur mérite 4 étoiles pour l'ensemble de ses prestations très convaincantes. Mais ce moteur n'apporte rien par rapport à la version inférieure, si ce n'est coûter 1000 € de plus. Aucune hésitation à avoir : prenez la version TCe 140 ch ou bien l'hybride, rechargeable ou non, et évitez ce TCe 160 ch.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

SPEED DATING

Dans sa bien nommée version Speed, le fulgurant coupé de Crewe est un véritable bourreau des cœurs. Mais il n'use pas seulement de sa puissance ni de sa vitesse pour séduire.

Par **Romain Vannier** Photos **Mark Fagelson**

D'aucuns pourraient reprocher au dernier joyau en date de Bentley d'utiliser de bien grosses ficelles pour tenter de nous faire chavirer le cœur. Comme si les 635 ch d'une Continental GT W12 ne suffisaient pas à nous remuer les tripes, la Speed en reprend le fameux 6.0 biturbo et relève sa puissance à 659 ch. Elle fanfaronne par là même d'encore grappiller 0,1 s au 0 à 100 km/h, ici atteint en 3,6 s. Impressionnant ! Mais en effet, pas franchement subtil ni original en cette époque insensée, où la moindre sportive bombe le capot en se targuant d'une cavalerie et d'accélérations équivalentes à celles d'un lanceur Space X. À ces arguments chiffrés quelque peu éculés, le coupé de Crewe daigne heureusement ajouter la manière. Difficile de ne pas esquisser un sourire durant un launch control. Sous l'effet de couple de renversement du 12 cylindres qui bute bruyamment contre son limiteur, cette "Conti" se met alors à se dandiner sur ses pneus comme un gros chat de gouttière en passe de bondir. Puis, au soulagement de la pédale de frein, déguerpit dans un énorme souffle en vous plaquant inévitablement au fond du siège en cuir matelassé. Impossible de résister aux 900 Nm libérés dès 1 500 tr/mn. Ni au décalage entre le physique massif d'une bête de 4,85 m de long sur 2 m de large et son attitude de sprinteur sous amphétamines (pléonasme ?).

En réalité, derrière ses gros muscles et sa force, la Speed dissimule une personnalité complexe. Et donc forcément troublante.

Si elle verse en apparence dans la surenchère mécanique, ce n'est d'abord qu'un moyen de justifier sa suprématie au sein de la gamme et ➛

LA SPEED DOIT SIMPLEMENT COMPOSER AVEC LES QUELQUES RIDES D'UNE CONTINENTAL QUI AVANCE EN ÂGE •••

son tarif costaud. Mais surtout, un prétexte en or pour affûter son châssis comme une lame. À la transmission intégrale des autres Continental et au contrôle du roulis actif alimenté en 48 V de la W12, la figure de proue du catalogue ajoute un différentiel arrière à glissement limité et, pour la première fois, les roues arrière directrices de la limousine Flying Spur.

L'anglaise en devient franchement divertissante malgré ses 2,3 t ou presque. À la fois plus maniable à basse vitesse et plus stable à mesure que l'allure augmente, ce vaisseau se permet d'adopter une démultiplication de direction plus courte sans mettre en péril son équilibre. Les changements de cap s'opèrent plus précisément, en un minimum de gestes. Encore qu'à la demande, via la pédale de gaz notamment, cet écrin de peaux tannées, de bois et d'aluminium laisse l'opportunité de décupler les coups de volant pour accentuer le sentiment d'engagement. En accord avec un train avant plus incisif, l'arrière se montre plus volontaire ; régulièrement à la frontière entre grip et dérive, il se contrôle d'un subtil contrebraquage en sortie de courbe le cas échéant. Un atout charme indéniable, sciemment entretenu par l'électronique, qui pilote finement le différentiel arrière, et l'ESP, totalement recalibré pour intervenir avec davantage de pertinence et de retenue au gré du programme de conduite choisi.

Cette génération de Continental GT partage sa plate-forme avec la Porsche Panamera et, depuis le siège conducteur, cela n'a jamais été si flagrant. Parmi les organes communs aux deux cousines du groupe Volkswagen, la boîte robotisée à double embrayage souffre, hélas, de quelques "trous" entre certains de ces 8 rapports. Un étagement irrégulier qui débouche parfois sur un refus d'obtempérer lors de rétrogradages anticipés. La transmission participe sinon, elle aussi, à l'incroyable polyvalence du coupé au "B" ailé, en mêlant savamment réactivité et douceur.

PLUS
Agilité surprenante
Confort intact
Présentation raffinée

—

MOINS
Étagement de boîte
Position de conduite
Sonorité moteur

Digne de son label évocateur, cette version ultime de la Continental, également déclinée dans sa carrosserie cabriolet GTC, ne se départit pas pour autant de ses habituels attributs de meilleure GT du monde. D'une plage de fonctionnement plus large, la suspension pilotée à ressorts pneumatiques à 3 chambres contrôle plus rigoureusement le débattement des immenses roues de 22 pouces en mode Sport sans perdre de sa souplesse en Confort. Même le surpuissant système de freinage optionnel, aux gigantesques disques carbone-céramique de 440 mm à l'avant (les plus grands de la production actuelle), se plie aux exigences du quotidien en conservant la progressivité et le mordant de son homologue acier à faible allure. L'endurance en usage intensif en plus, évidemment.

Au bout du compte, la Speed doit simplement composer avec les quelques rides d'une Continental qui avance en âge. En témoigne une position de conduite pénalisée par un siège qui reste un peu trop éloigné du plancher et un volant qui ne s'extirpe pas suffisamment de la planche de bord. Mais sans ses petites imperfections, elle ne serait probablement pas aussi irrésistible. ■

❶

❷

❶ Speed ou non, la Continental GT dispose toujours de deux petites places arrière. ❷ Derrière les jantes de 22 pouces, se cachent au choix de traditionnels freins en acier ou, en option, un système carbone-céramique dont les disques avant s'étendent sur 440 mm de diamètre. Un record.

L'essieu arrière, qui combine roues directrices et différentiel à glissement limité, se montre étonnamment agile, pour ne pas dire mobile.

❸

❹

❸ En option, l'interface multimédia tactile de la console centrale pivote pour dévoiler un charmant triptyque d'instruments à aiguille. ❹ Repris à la version qui porte son nom, le W12 6.0 biturbo voit sa puissance augmenter de 635 à 659 ch. Dommage que sa sonorité n'évolue pas davantage.

Pour les amoureux de conduite (rapide) en plein air, la GT Speed se décline également en cabriolet GTC.

BENTLEY CONTINENTAL GT
Speed 659 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	659 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	■	900 Nm à 1500 tr/mn
Type		W12 biturbo
Cylindrée/puissance fiscale		5950 cm³/NC
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		robotisée double emb./8
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,2 m
Pneumatiques AV-AR		275/35-315/30 R 22
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,85/1,95/1,40/2,85 m
Poids/tractable freiné		2273 kg/NC
Performances		
0 à 100 km/h	■	3,6 s
Vitesse maxi	■	335 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	358 dm³

LE BUDGET

Prix	■	270120 €
Malus écologique 2022 (CO_2)	■	40000 € (311 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		331730 €
Garantie	■	3 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus. Non concernée par le malus poids car malus maxi déjà atteint.

Équipements de série ■

4 airbags, affichage tête haute, AFIL, contrôle actif du roulis, jantes alliage 22 pouces, phares à LED matriciels, régulateur de vitesse, sellerie cuir matelassé, sièges élec., suspension pilotée, système multimédia avec écran tactile 12,3 pouces/Apple CarPlay/syst. audio 650 W 10 H-P, système audio 650 W 10 H-P, vision nocturne, volant Alcantara chauffant à réglage électrique…

Options

Freins carbone-céramique à étriers rouges (13170 €), régul. vitesse adaptatif (2315 €), système audio Naim 2200 W 18 H-P, télévision numérique (1010 €), toit pano vitré (3215 €), pare-brise chauffant (615 €)…

Consommations		
Mixte	■	13,7 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■	19,5/9,9 l/100 km
Volume réservoir		90 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Royaume-Uni

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★★

Après ce premier rendez-vous, la Bentley Continental GT Speed donne très envie de se revoir. Son supplément de personnalité apporté par un comportement vivant, plus que par un moteur surpuissant, la rend très attachante. Reste à assumer son train de vie.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Une Mustang sans un gros V8 ? Bullit n'y croirait pas! Et pourtant, la Mach-E existe bel et bien. Son look semble annoncer la couleur mais, comme toujours, nos Experts ont tenu à vérifier si elle méritait d'afficher le fameux cheval au galop sur sa calandre.

PHOTOS : YANN LEFEBVRE

Ces Américains, faut toujours qu'ils voient grand! L'immense écran central rivalise avec celui de Tesla. C'est clair et lisible, difficile de rater la touche!

Le choix d'opter pour une carrosserie SUV sert l'habitabilité. Les passagers sont plus à l'aise qu'à bord d'une Mustang thermique.

En dépit de quelques prises de roulis inévitables dues à la masse et à la hauteur de caisse, le compromis tenue de route-confort est assez équilibré.

FORD
MUSTANG MACH-E

Extended Range 294 ch – **56 500 €**
Bonus écologique : 2 000 € (0 g/km CO_2)

Avec presque 294 ch et un couple de 430 Nm délivré instantanément, cette version 2 roues motrices peut se montrer assez joueuse (mais pas piégeuse) à l'accélération, malgré sa masse.

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

"Une propulsion électrique qui envoie fort à l'accélération et émet un doux ronflement, j'adore ! C'est l'esprit Mustang à 100 %... version nouveau millénaire."

L'avis du pilote — 90% Quotient Émotionnel

Sur le papier, avoir une Mustang sans le bruit d'un gros V8, j'avoue, cela me laisse perplexe ! Mais bon, à la première accélération, j'ai compris que cette Mach-E "envoie du steak" ! En outre, elle émet un ronflement fort sympathique. Une propulsion qui pousse fort, fait du bruit, tout en étant 100 % électrique : j'adore le concept ! Manquerait plus qu'elle freine et qu'elle tienne la route ! Justement, au niveau de la tenue de route, c'est une… vraie propulsion ! Cette Mustang électrique est ultra-joueuse à l'accélération, avec une belle tendance au survirage. C'est la première électrique de série que j'essaie qui soit si joueuse. Forcément, je me régale au volant, mais mieux vaut être prévenu. En fait, je pense que la monte pneumatique est un peu trop étroite. Et comme la Mustang est haute sur pattes, elle prend un peu de roulis : dommage. Le freinage est lui aussi très probant : il a du mordant et, en appui, le conducteur garde un bon train avant. Ma seule critique concerne les sièges : ils manquent de maintien en conduite dynamique.

"Cette version 2 roues motrices Extended Range est sans doute le meilleur compromis de la gamme entre plaisir de conduite et autonomie."

L'avis de la journaliste — 80% Quotient Émotionnel

J'étais impatiente de découvrir cette Mustang électrique. Pour le coup, je ne suis pas déçue. Et je tiens à vous rassurer un peu : elle ne part pas en survirage à la première accélération venue. Lors de notre essai, Franck Lagorce l'a un peu… poussée au crime. Cette Mach-E supporte très bien d'être menée à un rythme plus "familial" (malgré un confort un peu sec), tout en proposant ce petit côté grisant à l'accélération. Surtout, son rapport prix-équipements est l'un des plus attractifs du marché. Certes, la présentation n'est pas aussi soignée qu'à bord des rivales allemandes plus luxueuses, mais au niveau des technologies embarquées, le compte y est largement avec, notamment, cet immense écran regroupant absolument tout, façon… Tesla, et une gamme d'aides à la conduite impressionnante. Question autonomie, elle est dans les clous : nous n'avons certes jamais atteint les 610 km promis par Ford, mais il est possible de faire plus de 500 km sur route. En revanche, il faut s'arrêter plus souvent (374 km) sur autoroute et, malgré une puissance de charge correcte (150 kW), la Mach-E a besoin d'un peu de temps pour refaire le plein de sa batterie de 99 kW.

"Le retour permanent de la direction et l'omniprésence de certaines assistances très intrusives et brutales me gâchent la conduite."

L'avis du taxi — 60% Quotient Émotionnel

Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elle en jette dès l'accueil. L'ouverture des portes, les chiffres qui clignotent sur le montant laqué noir, l'éclairage au sol et, surtout, cet immense écran tactile, c'est impressionnant. Mais n'est-ce pas un peu gadget tout ça ? Je suis moins impressionné par la qualité de l'assise. Même si je suis bien installé, je la trouve trop molle, ce qui n'augure pas une bonne durée dans le temps. En revanche, même si ce n'est pas aussi léché qu'à bord d'une référence allemande, les matériaux sont valorisants et la finition est très correcte : Ford ne nous a pas toujours habitués à aussi bien. À bord, la place est généreuse, notamment à l'arrière, et le toit panoramique (2 950 € avec le pack Technologie Plus) ajoute une très grande sensation de luminosité. Mais il n'y a rien à faire, je n'arrive pas à m'habituer à la direction. Le retour permanent du volant me fait l'effet d'un pendule qui perturbe la conduite. Je trouve que le freinage fait preuve de trop de mordant ; la récupération d'énergie est trop prononcée à mon goût, même avec la fonction "One Pedal" désactivée. Du coup, la conduite manque de fluidité, de souplesse, de douceur : ce n'est pas ce que j'attends d'une voiture électrique.

UN OURS BIEN LECHE

Pour fêter les 80 ans de Jeep, la descendante de la célèbre Willys s'est convertie à l'hybride rechargeable. De là à se transformer en 4x4 en phase avec son époque et les contraintes européennes… c'est une autre histoire.

Par **Mélina Priam** Photos **Arnaud Saunier**

C'est une légende ! De celles prêtes à sauver le monde aux mains de Will Smith. Depuis que son ancêtre a débarqué pour nous libérer, la plus célèbre des Jeep a gardé un capital sympathie énorme. Ce qui ne lui garantit pas un succès proportionnel de ses ventes. Il faut dire que si en 1944 l'engin était en phase avec la situation, il n'est plus tout à fait dans le moule européen. À croire qu'il pense que notre réseau routier est resté en l'état. Boîte courte, blocage de pont, frein à main à l'ancienne, aide à la descente, le Wrangler est un 4x4 pur et dur. J'ai bien écrit un 4x4. Pas un SUV. Lui n'aime rien tant que grimper aux arbres, avoir les roues dans la boue jusqu'aux essieux et s'en sortir encore et toujours. Rien à voir avec ces ersatz qui se veulent baroudeurs et tremblent devant un trottoir de 10 cm. Pourtant, comme eux, il a su évoluer avec le temps. Tout dépend de ce que son conducteur attend de lui, en somme. Si votre truc est de passer là où aucun autre ne s'aventure, il sera votre meilleur ami. Et s'il ne coche pas toute les cases du parfait gentleman – nous y reviendrons –, il a enregistré que les normes antipollution avaient changé. Que désormais, pour sauver le monde ou plus modestement s'offrir une escapade hors des sentiers battus, il fallait réduire la voilure. Dame Nature n'en peut plus !

Exit donc les gros V8 ou V6 gourmands et mal vus ; son physique suffit bien à ne pas passer inaperçu !

Ceci n'est pas nouveau, vous me direz : depuis quelque temps, ce beau bébé se contentait déjà d'un modeste 4 cylindres de 272 ch. Du moins sur notre marché. Celui-ci est désormais épaulé par un moteur électrique de 145 ch, alimenté par une batterie de 14,7 kWh. Au final, cette Jeep plus branchée que jamais développe 380 ch : une valeur fort respectable. Si ce n'est que par rapport à la version 100 % thermique, la plus écolo doit se trimballer ladite batterie. 300 kg de plus ou de moins pour un costaud qui dépasse les 2 tonnes, ce n'est rien, me direz-vous. Quand même. Cela ne surprendra donc personne de voir qu'une fois le petit coup de boost électrique passé, ce n'est pas du côté des ➛

L'avis de Mélina Priam

Je sais, c'est irrationnel, le Wrangler va à l'encontre de toute logique et n'est pas politiquement correct. Raison pour laquelle je l'adore !

95% *Quotient Émotionnel*

PLUS
Conso en baisse
Vraies capacités 4x4
Atypique !

MOINS
Encombrement
Présentation, finition
Prix délirant

À bord aussi, il conserve sa patte personnelle ! Le tout-tactile, très peu pour lui ! L'écran central est bien présent, mais il semble perdu au milieu d'une nuée de boutons.

AVEC LE WRANGLER, ROULER EN MODE ÉLECTRIQUE NE SIGNIFIE PAS VOYAGER EN SILENCE POUR AUTANT •••

performances qu'il faut attendre du mieux. Là n'est cependant pas – plus – la question.

L'intérêt est de montrer patte blanche : passer de 197 à… 79 g/CO_2 au km !
Traduction : de 7 086 € de malus à… zéro ! Sur un engin qui dépasse les 70 000 €, cela représente 10 % : jolie ristourne. D'autant que l'économie se poursuit à l'usage. Même après avoir vidé sa batterie – il le fait assez rapidement, le bougre ! –, le Wrangler ne se bâfre pas. Certes, une moyenne de 10,6 l/100 km nous ramène à des repères des années 90. Une fois seul à la manœuvre, le "petit" 4 cylindres de 272 ch a fort à faire pour animer le gentil monstre ! Mais 10,6 l/100 km, c'est 1,5 l/100 km de moins que le même, doté de l'identique 2.0 T non hybride qui avait cours jusqu'alors.

L'agrément est l'autre gagnant de l'opération. Le moteur électrique apporte un surplus de puissance bienvenu. Pour peu bien sûr que vous preniez soin de recharger la batterie dès que possible pour rouler en hybride ou en 100 % électrique. Évoluer sur ce dernier mode avec un engin pareil est en effet… comment dire… surprenant ! Même si l'expérience est de courte durée, une petite quarantaine de kilomètres, c'est mieux que rien. Et elle vaut le détour. Tout comme le regard des passants déroutés de ne pas vous entendre surgir. C'est sûr, le Wrangler impressionne plus qu'une Zoe ! Pour tirer le meilleur parti de lui-même, il dispose de trois modes : Auto, qui optimise les phases hybride et électrique selon la situation, Électrique pour rester sur ce mode (en ville par exemple, donc) jusqu'à épuisement de la batterie ou e-save. Ce dernier permet soit un maintien de la charge pour un usage ultérieur (pour un petit tour en toute discrétion avec dame Nature, par exemple), soit de recharger la batterie jusqu'à 80 % en utilisant le moteur thermique. Mais dans ce dernier cas, gare à la consommation, qui grimpe alors de plus d'un tiers.

Évoluer sur le mode électrique ne signifie pas pour autant voyager en silence. Au contraire. Ne plus entendre de bruits mécaniques permet d'en découvrir d'autres : de roulement, d'air, de freins avec une régénération peu discrète. Le Wrangler a beau faire des efforts, la route en mode zen façon

Il a beau évoluer le plus discrètement possible en électrique, en ville, il a tout de l'éléphant dans un magasin de porcelaine. Sur la route aussi !

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

JEEP WRANGLER
Unlimited 2.0 I T 4xe PHEV 380 ch 80th Anniversary

❶ Les passagers ne sont pas mal lotis au niveau de la place. Mais l'habitabilité n'est pas en rapport avec la taille de l'engin. ❷ Le coffre n'est pas petit, loin de là, même s'il perd 30 dm³ pour loger la batterie. Là encore, certains concurrents plus compacts offrent plus. Pour les aspects pratiques, l'ouverture latérale et le seuil de chargement haut n'en sont pas ! ❸ Le système mulitmédia est là, mais disons qu'il n'est pas du dernier cri. ❹ Oui, oui, le blocage de pont manuel, ça existe encore et c'est même assez probant pour faire du 4x4.

Le Wrangler reste un vrai 4x4. Revers de la médaille : sa tenue de route n'est pas au niveau de celle des meilleurs SUV. Son confort non plus. Son truc, c'est le tout terrain.

Range Rover PHEV, ce n'est pas son truc. C'est comme au restaurant : un américano-italien qui se met au français (Jeep appartient à Stellantis né de la fusion de Fiat, propriétaire de Jeep, et PSA), c'est plus volubile qu'un britannique à la sauce indienne… Conçu pour affronter les terrains difficiles, il n'est pas des plus à l'aise sur le bitume. Si faire de la route n'est plus une punition – il a grandement progressé –, n'attendez ni moelleux ni ambiance ouatée. Suspensions à grand débattement et amortisseurs calibrés pour le 4x4 ne servent pas le confort, et son Cx d'armoire normande ne plaide pas pour l'aéro. Le roulis est important, le train avant a tendance à vouloir se faire la malle au premier virage venu – heureusement que la transmission intégrale et les garde-fous électroniques sont là ! – et le freinage se laisse vite déborder par la masse.

À bord, il conserve son côté rustique. Si vous avez la nostalgie des années 80, vous allez adorer. Certes, un petit écran tactile de 8,4 pouces trône sur le tableau de bord, mais pour tous les autres réglages, notamment ceux ayant trait au châssis, vous avez droit à de bons vieux boutons poussoirs, suivant le principe d'une commande pour une fonction ! Cela étant et même si la qualité des matériaux et la finition, qui n'ont rien d'indigent, se rapprochent plus de celles d'un Duster que d'un SUV à 70000 €, l'ambiance à bord est unique. À l'image de l'engin ! ■

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission		
Puissance cumulée	■	380 ch (1)
Couple maxi	■	400 Nm à 3000 tr/mn + 245 Nm (élec.) (2)
Type		4 cyl.en ligne ess. + élec.
Cylindrée / puissance fiscale		1995 cm³ / 16 CV
Transmission		intégrale
Boîte / nombre de rapports		automatique / 8
Batterie / capacié nette (brute)	■	li-ion / 14,7 (17,3) kWh

(1) 272 ch à 5250 tr/mn + 145 ch élec. (2) Couple cumulé : 637 Nm.

Châssis		
Diamètre de braquage	■	12,7 m
Pneumatiques		255/70 R 18

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,89 / 1,90 / 1,84 / 3,01 m
Poids / tractable freiné	2348 / 1587 kg

Performances		
1000 m d.a. / 0 à 100 km/h	■	28,1 / 7,9 s
90 à 130 km/h en Drive	■	5,6 s
Vitesse maxi (électrique)	■	180 (130) km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■	11 / 37 / 78 m

Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	30 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	144 / 140 cm
Volume de coffre	■	504 dm³

LE BUDGET

Prix	■	72900 €
Bonus écologique 2022 (CO_2)	■	0 € (79 g/km)
Prix du modèle essayé (3)		79 809 €
Garantie	■	2 ans, km illimité (4)

(3) Bonus et options inclus. Non concernée par le malus poids car PHEV et autonomie électrique officielle supérieure à 50 km.
(4) 8 ans ou 160 000 km pour la batterie.

Équipements de série ■
4 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, cam. AR, clim auto, , régul./lim. de vitesse, sell. cuir, surv. angles morts, syst. multim. écran tactile 8,4 pouces/GPS…

Options
Cam. AV (480 €), câble type 2 (329 €), Easy Wallbox (499 €), peinture métal. (1500 €)…

Consommation		
Moyenne bat. vide	■	10,6 l / 100 km
Ville / route / autoroute bat. vide	■	10,2 / 9,8 / 11,8 l / 100 km
Charge sur prise dom. / 7,4 kW	■	6h / 2 h 20
Autonomie (élec.) / réservoir	■	613 (38) / 65 l

Note EuroNCAP	**1 étoile**
Pays de fabrication	**États-Unis**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Dur, dur d'être objectif avec cet engin ! Il a beau tenter de s'adapter à notre époque, il ne coche aucune des cases d'un usage courant. Son confort est relatif, sa tenue de route hasardeuse, son habitabilité moyenne… Mais il est si attachant !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

ABONNEZ-VOUS SANS ENGAGEMENT

8,50€ seulement
par mois au lieu de ~~12,62€~~*

-32%

1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an

4 n° de L'Auto-Journal évasion/an

1 n° du Guide de L'Auto-Journal/an

Versions numériques offertes

Visuels non contractuels

+ EN CADEAU

L'écharpe Vuarnet

Signée de la marque Vuarnet, cette écharpe douce et agréable à porter, ne vous quittera plus cet hiver.

- Dimensions : 70 x 180 cm.
- Matière : 100 % viscose double épaisseur.
- Livrée sous pochon coton 15,5 x 24 cm.
- Valeur : 29 €

BULLETIN D'ABONNEMENT à retourner sous enveloppe affranchie à : Service abonnement L'Auto-Journal - 59898 Lille Cedex 9

JE CHOISIS L'OFFRE D'ABONNEMENT, MON MODE DE PAIEMENT ET J'INDIQUE MES COORDONNÉES

 # M042 # D1380732

☐ **Votre offre sans engagement résiliable sans frais à tout moment** — **-32%**

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an **+** 5 guides/an **+** les versions numériques offertes **+** l'écharpe Vuarnet en cadeau **pour seulement 8,50€ pendant 1 an** puis 8,99€/mois (au lieu de ~~12,62€~~*). (1)

Pour bénéficier de cette offre, je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de joindre mon RIB :

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.

Date et signature obligatoires

Le : ☐☐ ☐☐ ☐☐

☐ **Votre offre 1 an** — **-27%**

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon **+** les versions numériques offertes **pour seulement 85€** au lieu de ~~117,23€~~*. (2)

- ■ **Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal**
- ■ Vous souhaitez régler par carte bancaire ? Rendez-vous sur **www.kiosquemag.com/titres/auto-journal/offres** **c'est rapide, simple et 100% sécurisé !**

Kiosque Mag — Disponible sur kiosquemag.com

☐ M. ☐ Mme Nom** : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Prénom** : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Adresse** : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Code postal** : ☐☐☐☐☐ Ville** : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Date de naissance : ☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐ Téléphone (portable de préférence) : ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐ (pour vous envoyer un SMS en cas de problèmes de livraison)

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.

*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 18,46€ 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 information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com - EMAS · SNC au capital de 152 500 € · RCS Nanterre B 347 863 060 · APE 221E · Siège social : 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux.

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

YANN LEFEBVRE

Nissan Qashqai

Plus de 200 km/h en Qashqai !

Dans votre n° 1 094, à la rubrique Essai, page 59, concernant l'essai longue durée du Nissan Qashqai Mild Hybrid 158 ch Xtronic Tekna, vous écrivez : *"Et si nous avons pu dépasser les 210 km/h au compteur"*, alors que, page 66, dans le tableau technique, la vitesse maxi est mesurée à 190 km/h. Que faut-il comprendre ? *D. G.*

Nous mesurons depuis toujours la vitesse maximale des véhicules sur l'anneau de vitesse de Montlhéry (91). L'inclinaison génère beaucoup plus de contrainte qu'une longue ligne droite bien plate. Lors de cet essai de 10 000 km, l'essayeur a profité d'une autoroute allemande illimitée pour pousser le SUV à son maximum. Avec ses grosses roues et sans contrainte (peut-être même aidé par un vent arrière), le Qashqai peut en effet dépasser les 200 km/h.

ARNAUD SAUNIER

Renault Mégane E-Tech EV vs Volkswagen ID.3

ID.3 vs Mégane E-Tech, un vrai essai ?

Dans votre n° 1 096, vous essayez la Renault Mégane et l'opposez à la Volkswagen ID.3. Mais il semble que votre classement ne tienne pas compte de critères dynamiques. Pour quelle raison ? Par ailleurs, étant voisin, je crois reconnaître le Domaine de Grand'Maisons. Est-ce bien là-bas que vous avez réalisé ce reportage ? *G. L.*

Je confirme que la photo a été prise au Domaine de Grand'Maisons à Villepreux (78) et je profite de votre courrier pour les remercier de leur accueil. Il n'y a pas de sensations de conduite, car il s'agissait de réaliser un match statique, sans mesures ni comparaison dynamique.

Diesel ou E85 ?

Pensez-vous qu'il soit encore raisonnable de racheter un diesel neuf avec la conjoncture ? Je ne tiens pas à l'hybride ni à l'électricité, peut-être à l'E85 mais, à part Ford, il n'y a pas grand monde pour proposer cette solution de série. Pouvez-vous me communiquer où et quand je ne pourrai plus utiliser ce nouveau véhicule diesel ? Quelles routes, quelles villes ou quels endroits seront bientôt interdits ? *A. M.*

Les interdictions à venir ne concernent que les ZFE *(Zones à faibles émissions, voir notre enquête sur tout ce qui change en 2022 p. 20)*, à savoir dans un premier temps les grandes agglomérations (Paris, Lyon, Grenoble…), puis les agglomérations de plus de 155 000 habitants. En 2025, la France devrait compter près de 50 ZFE. Si vous n'êtes pas dans ce cas de figure et que vous effectuez assez de kilomètres, vous pouvez continuer à rouler en diesel. Sachez cependant que l'E85 ainsi que les plus petits moteurs essence sont aussi des solutions économiques…

JEAN-FRANÇOIS FREY/PHOTOPQR

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**

DAKAR: AUDI OSE L'ÉLE

HOCH ZWEI / AUDI MOTORSPORT

CTRIQUE !

Après avoir révolutionné les rallyes avec son système Quattro au début des années 1980 et innové en de multiples occasions en Endurance, Audi s'attaque à un nouveau défi : gagner le Dakar avec une voiture électrique ! Un pari fou que relèvent aussi Stéphane Peterhansel et Carlos Sainz.

Par **Alain Pernot**

Il n'y a pas besoin d'être diplômé de Polytechnique pour comprendre l'ampleur du défi relevé par la marque aux anneaux. Un seul coup d'œil au parcours de l'édition 2022 suffit. Chaque jour, une distance allant de 490 à 834 km attendra les concurrents engagés sur l'épreuve désormais entièrement disputée en Arabie saoudite. De tels kilométrages constituent une simple formalité pour les voitures à moteur thermique… mais un défi quotidien quasi insurmontable pour une voiture électrique ! Surtout que le règlement des rallye-raids ne permet pas d'arrêter son véhicule en cours d'étape pour le recharger, ce qui prendrait trop de temps, de toute façon.

Pourtant, même avec ce contexte peu encourageant, Audi a bien décidé de faire de cet engagement son seul programme sportif officiel cette année. Pour relever ce défi, les ingénieurs d'Audi Sport – qui découvrent la discipline – ont concocté une auto au look et à la technologie diaboliques : la RS Q e-tron. Première prouesse : ils ont réussi à développer une auto aussi complexe en un an, et ce, malgré les perturbations engendrées par la pandémie. Chapeau !

L'équipe Audi Sport n'est toutefois pas totalement partie d'une feuille blanche, puisque les moteurs électriques qu'elle utilise sont tout bonnement ceux qu'elle avait développés pour la saison 7 de Formule E. Deux de ces moteurs propulsent la voiture : un sur l'axe avant, un sur l'axe arrière. Ces moteurs sont accouplés à une boîte de vitesses à rapport unique et à un embrayage (utile lorsque la voiture décolle),

MIKEL PRIETO / AUDI MOTORSPORT

Les kilométrages quotidiens du Dakar constituent un défi quasi insurmontable pour une voiture électrique classique.

ensemble regroupé dans un caisson en aluminium. Petite astuce : ces caissons, de même que les suspensions, sont interchangeables entre l'avant et l'arrière. Pesant 35 kg, ils peuvent délivrer chacun 250 kW (335 ch), mais leur puissance cumulée est limitée par le règlement à 288 kW (386 ch), soit un peu moins que ce qui est autorisé sur les voitures à moteur thermique (ce delta s'expliquant par la facilité d'utilisation accrue que permet l'électrique).

UNE FABRICATION COMPLEXE ET RISQUÉE

Ces deux moteurs sont alimentés par une batterie lithium délivrant 52 kWh, soit une quantité d'énergie comparable à ce qui se pratique en Formule E. Il s'agit toutefois d'une batterie développée spécialement en interne (à l'exception des cellules). Pesant environ 370 kg, cette →

FLORIAN GROUT

L'imposante prise d'air sur le toit refroidit le moteur thermique rechargeant la batterie.

HOCH ZWEI / AUDI MOTORSPORT

Les pilotes ne disposent pas de levier de vitesses et peuvent plus facilement se concentrer sur le pilotage.

FLORIAN GROUT

Comme nous avons pu le constater, l'Audi utilise des roues de buggy et bénéficie d'un grand débattement de suspension.

RED BULL

Nasser al-Attiyah *(à droite)* et son copilote Matthieu Baumel figurent parmi les favoris.

XXXXXXX

DAKAR 2022 : UNE CONCURRENCE ET UN PARCOURS RELEVÉS

Pour la 3e année de suite, le Dakar se disputera entièrement en Arabie saoudite (du 1er au 14 janvier). Néanmoins, David Castera et les équipes d'ASO ont tout de même réussi à proposer un parcours long de 8 375 km (dont 4 258 de spéciale) et renouvelé à 70 %. Il a attiré 750 concurrents.

L'équipe de Sven Quandt, qui a remporté six Dakar avec Mini, aligne désormais les Audi électriques en course.

Les autres têtes de série se trouvent du côté de Toyota, dont Nasser al-Attiyah (trois victoires au compteur) et Giniel de Villiers seront les fers de lance. Quatre Hilux nouvelle génération seront au départ. La marque japonaise devra toutefois se méfier des buggys du commando Bahrain Raid Xtreme, mené par Sébastien Loeb (qui court toujours après sa première victoire) et Nani Roma (deux victoires, en moto et en auto).

RED BULL

Sébastien Loeb visera sa première victoire au Dakar.

Deux moteurs électriques propulsent bien la voiture, mais la batterie est rechargée à bord par… un moteur thermique !

batterie a nécessité de revisiter l'architecture classique des voitures de rallye-raids. Elle prend place sous les sièges dans une plate-forme en carbone, associée à un traditionnel châssis tubulaire en acier.

Il n'aura pas échappé aux plus attentifs que la durée d'une course de Formule E, disputée sur bitume, est de quarante-cinq minutes. Or, une étape du Dakar, tracée sur un terrain bien plus accidenté, dure plusieurs heures ! Sans possibilité de s'arrêter pour recharger, rappelons-le… Pour venir à bout d'un tel exercice, il n'y a d'autres choix que d'embarquer un prolongateur d'autonomie, en plus du système de récupération de l'énergie cinétique du freinage.

C'est ainsi que cette RS Q e-tron embarque un "convertisseur d'énergie", composé d'un générateur électrique (un troisième moteur de Formule E, en fait), alimenté par… un moteur 4 cylindres turbo de 2 l de cylindrée ! Tout comme les moteurs électriques viennent de la Formule E, cette pièce thermique était utilisée, elle, en DTM jusqu'en 2020. Cette fois-ci, elle fonctionne à un régime plus modeste (entre 4 500 et 6 000 tr/mn), selon les besoins de la batterie. Par conséquent, ce véhicule électrique dispose d'un pot d'échappement et d'un réservoir de carburant de 290 l ! Un mal nécessaire à court terme. À plus long terme, il est très probable que ce moteur thermique laissera place à une solution plus vertueuse.

Ce concept, qui en fera certainement hurler certains ou qui suscitera l'admiration chez d'autres, aboutit à une auto très complexe et particulièrement lourde. Elle est actuellement largement au-dessus du poids réglementaire, qui est pourtant de 2 t, ce qui affecte directement le travail des suspensions (un facteur déterminant en rallye-raids) ainsi que son comportement dynamique.

Sa complexité pourrait aussi lui jouer des tours sur ce premier Dakar. En effet, contrairement à une voiture classique, les équipages ne pourront presque pas intervenir en cas de panne. Ne serait-ce que parce que la batterie fonctionne à une tension de 800 V !

La RS Q e-tron n'est clairement qu'au début de son développement. Il convient de ne pas attendre trop d'exploits dès sa première participation au Dakar, même si elle sera pilotée par des cadors comme Stéphane Peterhansel (14 victoires au compteur), Carlos Sainz (3 Dakar à son actif) et Mattias Ekström (ex-champion du monde de Rallycross). S'ils ont mis les doigts dans la prise, c'est que la démarche d'Audi leur paraît vouée au succès à moyen terme. ■

3 questions à

STÉPHANE PETERHANSEL

"Je prends plus de plaisir à conduire cette voiture électrique qu'une voiture normale !"

***L'Auto-Journal* : Êtes-vous conquis par le pilotage de cette voiture électrique ?**
C'est extrêmement intéressant pour moi de me plonger dans un tel défi après tant d'années au volant de voitures traditionnelles. On a tout de suite été content du ressenti au niveau du moteur, de la façon dont la puissance est délivrée. Elle est plus facile à exploiter que sur une auto thermique. Quand je roule dans le sable, j'ai le sentiment que je conduis de manière plus coulée qu'avant. Avec une voiture à moteur thermique, vous devez utiliser le moteur avec le bon régime moteur et le bon rapport de boîte. Si vous êtes trop bas ou trop haut, vous n'êtes pas efficace. Avec les électriques, je peux vraiment jouer, je dirais même surfer sur les dunes, sans avoir à me préoccuper des rapports de boîte. C'est tellement plus facile ! Je prends plus de plaisir à conduire

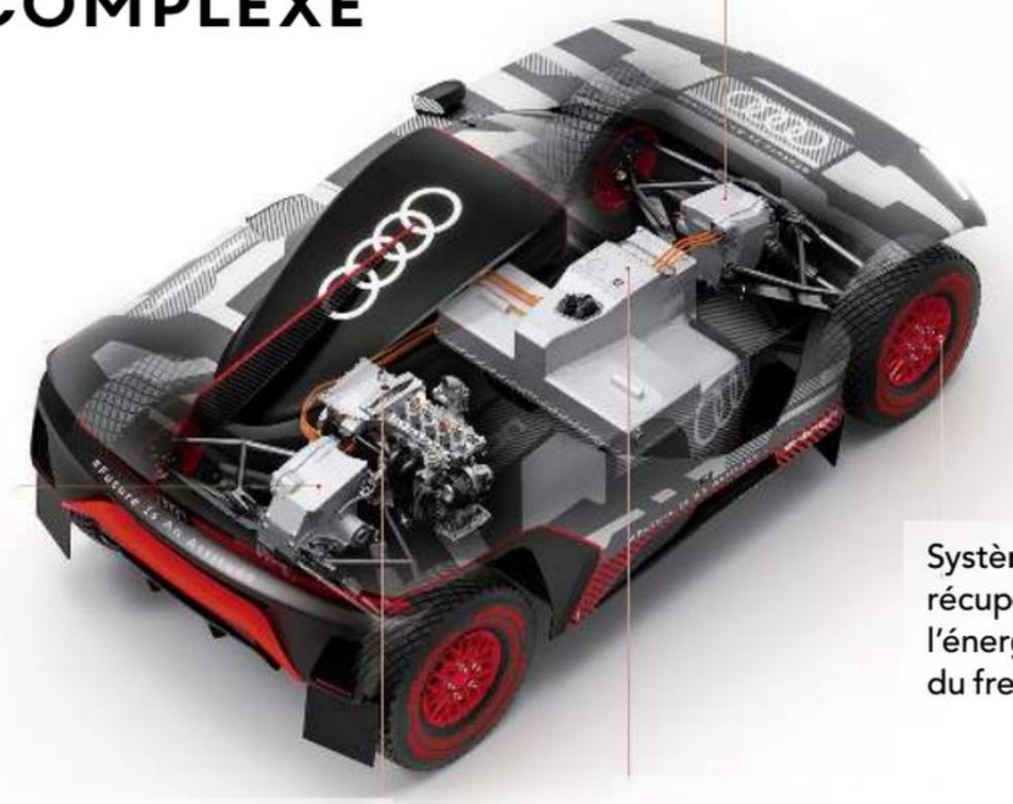
HOCH ZWEI / AUDI MOTORSPORT

cette voiture qu'une voiture normale ! Mon style est encore plus fluide. Sur terre aussi je sens que je suis moins agressif.

Dans quel état d'esprit abordez-vous ce Dakar ?
Même si on n'est pas sûr de notre coup, on espère toujours faire un bon résultat. Nous n'avons pas eu la chance de nous comparer aux autres voitures, c'est donc difficile de nous rendre compte de la performance pure. Mais lorsqu'on est dedans, on a l'impression d'avoir un bon niveau. Nous espérons avoir résolu tous les petits soucis rencontrés en essais. Sincèrement, c'est un peu l'inconnu, mais les gens de chez Audi sont tellement doués qu'on peut y croire. Une chose est sûre : depuis que la voiture est sur les roues, les ingénieurs et les mécanos n'ont pas lâché le morceau. Ils ont bossé comme des malades.

Selon vous, combien de temps faudra-t-il pour qu'un tel concept puisse gagner ?
Difficile à dire, nous avons fait les premiers kilomètres il y a juste cinq mois… Nous avons manqué de temps. Nous n'avons sans doute pas couvert assez de kilomètres. Si nous gagnons dès cette année, ce sera une surprise. Mais j'espère que nous serons capables de l'emporter pour l'édition 2023.

UNE AUTO TRÈS COMPLEXE



AUDI MOTORSPORT

HOCH ZWEI / AUDI MOTORSPORT

MARCIN KIN / RED BULL

Audi Sport s'appuie sur un trio de choc *(de g. à d.)* : Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz et Mattias Ekström.

VERSTAPPEN FAIT SAUTER

À l'issue d'une saison complètement folle qui s'est jouée dans un dépassement lors du dernier tour de la dernière course, Max Verstappen s'est adjugé avec autorité son premier titre mondial.

Par **Alain Pernot**

Le scénario était digne d'une des meilleures séries de Netflix. Deux pilotes extrêmement talentueux, à égalité de points au moment d'aborder la 22e et dernière course de la saison… Avouez que la Formule 1 pouvait difficilement faire mieux, côté suspense ! Et le déroulement de cette finale a été au diapason : un véritable thriller ! Trop peut-être, diront les puristes. Une chose est sûre : cette saison 2021 restera dans les annales de la Formule 1 et sa finale aussi. Le duel opposant Hamilton et Verstappen a été d'une intensité absolue et le Néerlandais a fini par terrasser l'Anglais. Cette issue était loin d'être gagnée en début de saison. En effet, depuis que la Formule 1 est passée à l'hybride, en 2014, Mercedes était quasi imbattable et Lewis Hamilton, le roi du monde. Seul Nico Rosberg, son équipier, avait réussi à le vaincre en 2016. Le changement de règlement technique prévu pour 2021 ayant été reporté à 2022 pour cause de pandémie, et les développements ayant été très encadrés durant l'intersaison, la hiérarchie n'était pas censée subir cette année de gros bouleversements. Sur le papier, du moins… Funeste erreur ! Les petits ajustements réglementaires néanmoins adoptés ont, de manière différente, eu un impact sur les monoplaces. La Red Bull a mieux digéré le changement de fond plat et Honda a mis le paquet pour sa dernière saison en Formule 1. Avec la RB16B, pourtant une simple évolution de la voiture de l'année passée, Max Verstappen a pu enfin pleinement exprimer son talent, à armes presque égales avec Hamilton, alors qu'il avait dû se contenter, jusque-là, d'une voiture moins performante que la Mercedes. Le Néerlandais pouvait, dès lors, accomplir son destin et se battre pour le titre de champion du monde.

Car c'est bien avec ce but en tête que Max Verstappen a été programmé dès son plus jeune âge. Fils de l'ancien pilote de Formule 1 Jos Verstappen (107 grands prix entre 1994 et 2013) et de l'excellente pilote de karting belge Sophie Kumpen, il dispose d'un capital génétique très favorable. Et comme son père l'a installé dans un kart dès l'âge de 4 ans et qu'il l'a coaché "à la dure", pas étonnant que le jeune Néerlandais soit devenu l'un des talents les plus convoités des paddocks. Totalement imperméable à la pression, il a toujours été sûr de ses capacités et n'a jamais nourri aucun complexe à l'égard de ses aînés.

Un profil parfait aux yeux d'Helmut Marko, le responsable de la filière Red Bull.

Accueilli dans la famille Red Bull en 2014, Verstappen brûle alors les étapes. Il devient en 2015 le plus jeune pilote de Formule 1 de l'histoire (17 ans, 5 mois et 15 jours) puis, en 2016, le plus jeune vainqueur d'un grand prix (18 ans, 7 mois et 15 jours). En effet, cette année-là, après seulement quatre grands prix chez Toro Rosso, Max Verstappen est promu au sein de l'écurie Red Bull au détriment du Russe Daniil Kvyat (dont, pour l'anecdote, l'ancienne épouse est aujourd'hui la compagne du champion !). ➛

Dernier tour du Grand Prix d'Abu Dhabi : Max Verstappen, chaussé de pneus frais, passe irrémédiablement Hamilton et le coiffe au poteau !

DPPI

LA BANQUE !

Max Verstappen, un champion en chiffres

Cette saison, le pilote Red Bull a effectué un parcours impressionnant. Résumé en quelques chiffres :

- **10 victoires**
(contre 8 pour Hamilton).
- **10 pole positions**
(contre 5 pour Hamilton)
- **18 podiums**
(contre 17 pour Hamilton)
- **2 989 km en tête**
(contre 1 582 pour Hamilton)

Max Verstappen a été programmé dès son plus jeune âge afin de se battre un jour pour le championnat du monde.

Les mécaniciens de l'équipe Red Bull portent leur champion en triomphe. Le dernier titre de l'équipe autrichienne remontait à 2013.

ZAK MAUGER/PANORAMIC

Après l'arrivée, Jos Verstappen félicite son rejeton et nouveau champion.

STEVEN TEE/LAT/PANORAMIC

Afin de fêter cette promotion avec style, le Néerlandais s'impose dès sa première course au volant de la Red Bull! Dès lors, sa pointe de vitesse et son agressivité le placeront comme fer de lance de la nouvelle génération avec Charles Leclerc. Car il s'agit bien d'une histoire de générations. À 36 ans, Lewis Hamilton fait désormais office de vétéran face aux jeunes loups que sont Verstappen et Leclerc, tous deux âgés de 24 ans…

Cela dit, Hamilton est loin d'être croulant. L'Anglais est même au sommet de son art. Il a réalisé, lui aussi, une superbe saison. Il l'a commencée très fort avant que Red Bull et Verstappen ne prennent le dessus, plongeant l'équipe Mercedes dans un dilemme. Souhaitant consacrer ses ressources à la préparation de la saison 2022 et à la nouvelle réglementation technique, la firme à l'étoile a freiné le développement de sa monoplace alors que Red Bull, stimulé par l'occasion qui se présentait, a poussé au maximum celui de sa RB16B. Dans ce duel à couteaux tirés, les deux hommes ont su se battre tout en gardant, dans l'ensemble, la tête froide. Certes, il y a bien eu quelques échauffourées (Silverstone, Monza et Djeddah, notamment) et quelques petites phrases, mais sans jamais tomber dans une guerre outrancière.

Ils ont beau ne pas être les meilleurs amis de la terre, ils éprouvent néanmoins un respect mutuel.

Cela a évité à leur duel de dégénérer, à l'image de la confrontation Prost-Senna à l'époque. Même si Hamilton avait toutes les raisons du monde d'être très contrarié à l'issue d'un championnat qui s'est joué dans l'ultime tour de la dernière course, qu'il avait menée jusque-là, il est toutefois venu féliciter son adversaire au pied du podium. L'ambiance était pourtant explosive avec une direction de course et un collège des commissaires pas exempts de reproches sur les décisions du jour. Mercedes a d'ailleurs porté réclamation avant d'être débouté et de faire appel puis de… retirer cet appel! Afin d'exprimer leur mécontentement à l'égard du pouvoir sportif, Toto Wolff et Lewis Hamilton ont tout de même boycotté la remise des prix de la FIA. N'en déplaise au clan Mercedes, Max Verstappen n'a pas volé son titre. Et même s'il n'est pas le plus jeune champion du monde de l'histoire (Vettel, Hamilton et Alonso ont été sacrés plus précocement), il restera dans les mémoires comme l'un des rares à avoir battu un Lewis Hamilton au sommet de son art. ■

Les temps forts de la saison

ANTONIN VINCENT/DPPI

Red Bull prend le pouvoir à Monaco

Déjà vainqueur du Grand Prix d'Émilie-Romagne, deuxième rendez-vous de la saison, Verstappen *(ci-dessus)* s'impose avec autorité en principauté. Il domine le championnat, de même que Red Bull. C'est le début de quatre victoires successives pour cette équipe (dont une victoire de Pérez en Azerbaïdjan).

Silverstone : Verstappen au tapis

Sur ses terres, Hamilton perd l'avantage de sa pole position lors de la course sprint (nouvelle façon de déterminer la grille). Au départ, il est bien décidé à le reprendre. Max Verstappen ne lâche pas et se retrouve hors piste *(ci-dessous)*.

CANAL+

CHARLES COATES/LAT/PANORAMIC

Alpine et Ocon s'imposent!

À la suite d'un strike de Valtteri Bottas au départ du Grand Prix de Hongrie (sous la pluie), la course est interrompue. Au deuxième départ, donné sur piste séchante, Hamilton est le seul à se présenter sur la grille, tous les autres concurrents partant des stands après avoir changé de pneus. Il s'arrêtera au tour suivant. Ocon *(ci-dessus)* s'empare de la tête et la conserve jusqu'à l'arrivée, malgré le retour d'Hamilton.

Simulacre de grand prix à Spa

Plus que d'habitude, la pluie est au rendez-vous à Spa. Après deux tours de reconnaissances effectués à 15 h 20, la direction de course attend une accalmie. Nouvelle tentative à 18 h 17, les voitures s'élancent derrière la safety car. La piste est toujours impraticable *(ci-dessous)*. Après deux tours, la course est définitivement arrêtée… et le classement entériné (victoire de Verstappen) avec attribution de la moitié des points. Une hérésie.

ANTONIN VINCENT/DPPI

Les deux hommes ont beau ne pas être les meilleurs amis, ils éprouvent néanmoins un respect mutuel qui a évité à leur duel de dégénérer.

ANTONIN VINCENT/DPPI

DPPI

Brésil : la démonstration d'Hamilton

À cause d'un aileron non conforme le vendredi, Lewis Hamilton s'élance dans la course sprint à la dernière position. Il rattrape la 5e place. Mais c'est en fin de compte de la 10e place qu'il part à la suite d'un changement de moteur. Tous ces obstacles et la résistance de Verstappen ne suffisent pas à empêcher une impressionnante victoire du Britannique *(ci-dessous)* qui lui permet de réduire son retard au championnat.

STEVE ETHERINGTON/LAT/PANORAMIC

Hamilton et Verstappen jouent à saute-mouton !

À mi-course, Hamilton s'arrête au stand pour changer de pneus. Lorsqu'il reprend la piste, Verstappen déboule à pleine vitesse et tente de le passer à l'extérieur de la première chicane. Il touche la roue de la Mercedes, décolle et atterrit sur la voiture d'Hamilton *(ci-dessus)*.

La renaissance de McLaren

Auteur d'un excellent départ, Daniel Ricciardo s'empare de la tête du G.P. d'Italie. Il ne la quittera que 4 tours et offre à McLaren son premier succès depuis 2012. Son équipier Lando Norris, deuxième, transforme cette victoire en doublé *(ci-dessous)*.

C. COATES/LAT/MCLAREN

FLORENT GOODEN/ DPPI

Un dernier grand prix de folie !

Le duel est à son paroxysme. Contre toute attente, Hamilton prend le meilleur au départ *(ci-dessus)*, mais Verstappen se rebiffe. Au 6e virage, il attaque Hamilton, qui se retrouve un moment hors piste, coupe la chicane et reprend la piste en tête. Au 54e tour, sous safety car, Verstappen chausse des pneus tendres et peut attaquer Hamilton lors du dernier tour, une fois la safety car rentrée.

C'était en ***En mai 1977*** *dans L'Auto-Journal…*

EN MESURES

L/l/h :
4,31 / 1,66 / 1,73 m

Poids : 1 160 kg

Puissance DIN :
80 ch à 5 600 tr/mn

1 000 m d.a. :
41,3 s

V. max. :
145,6 km/h

Consommation à 90 km/h :
7,85 l/100 km

De profil, la Rancho se donne des airs de baroudeuse, et sa silhouette rappelle un peu celle du tout premier Discovery… apparu plus de quinze ans plus tard !

LA MATRA-SIMCA RANCHO *À L'ESSAI*

Au début des années 1970, Land Rover introduit le révolutionnaire Range, un engin familial à l'aise partout, doué d'une polyvalence inédite. Matra, toujours à l'affût des dernières tendances, lancera la Rancho, un "Range à la française" qui préfigurait les SUV…

Par **André Costa** (1977) / **Thomas Riaud** (2021)

Extraits…

■ "C'est avec une superbe indifférence que les constructeurs français ont négligé depuis trente ans un marché « tout-terrain » qui approche – sans parler du continent américain – les 150 000 unités annuelles."

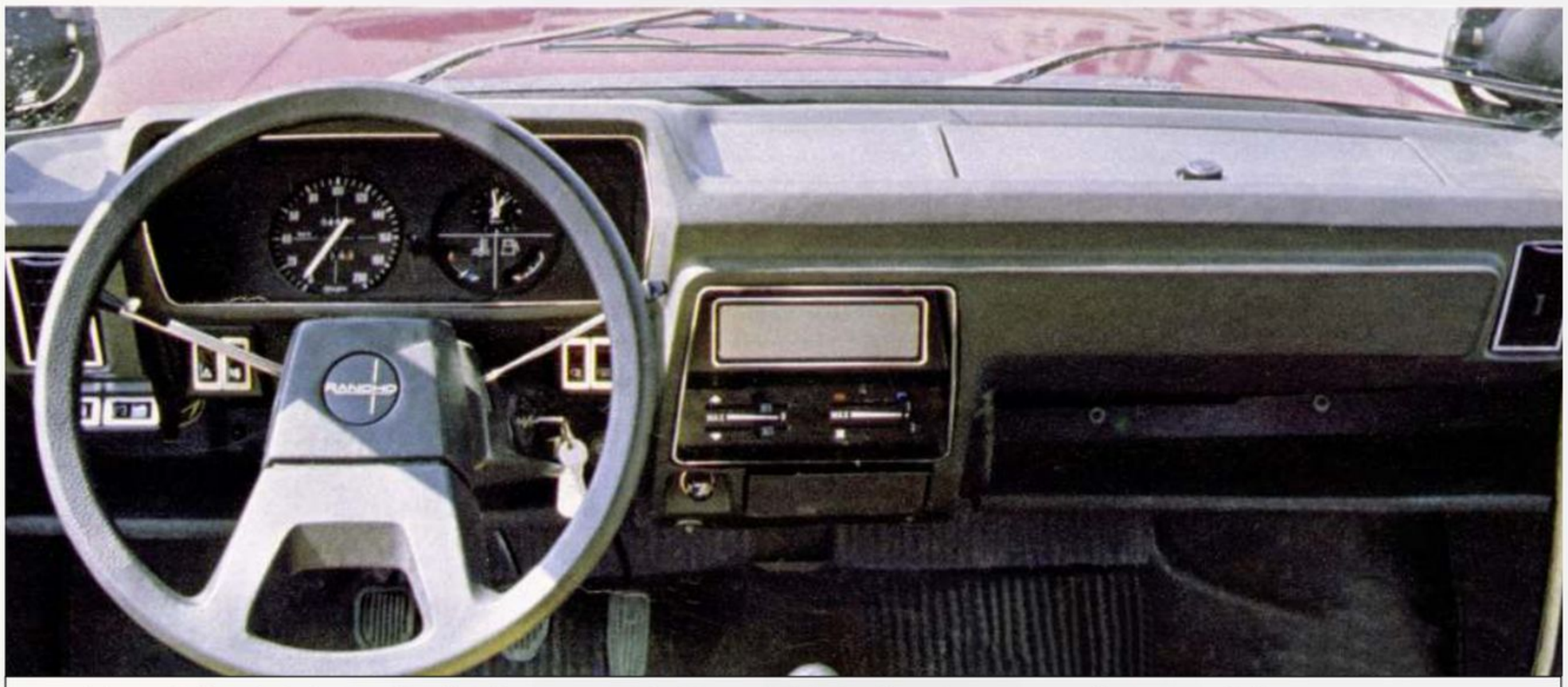
■ "Grâce à cette négligence, les Anglais, les Japonais et aussi les Allemands se sont installés confortablement sur des marchés où la France avait tout naturellement son rôle à jouer."

■ "Voici qu'un premier pas timide est tenté. Comme on pouvait – hélas ! – le prévoir, cette entreprise n'est pas effectuée par l'un des noms les plus anciens de la construction automobile du pays."

■ "Bien au contraire, c'est l'association entre la plus pragmatique des marques françaises et le moins automobile des constructeurs de l'Hexagone qui donne naissance aujourd'hui à la Matra-Simca Rancho."

■ "À dire vrai, il ne s'agit d'ailleurs pas d'une tout-terrain mais d'une « tout-chemin », disposant seulement de deux roues motrices, susceptibles néanmoins de s'évader du goudron."

■ "Sur le plan purement mécanique, la Rancho est en quelque sorte un cocktail obtenu à partir de trois modèles Simca 1100, 1307 et 1308 GT. Le moteur lui-même est le 1 442 cm^3 de la 1308 GT."



Le tableau de bord de la Rancho doit beaucoup à la Simca 1100. Sa dotation est pour le moins chiche…

" Agreste, aventureuse, vagabonde, campagnarde et crapahuteuse, elle veut être tout cela, sans omettre de satisfaire l'automobiliste moyen. "

⬆ *Ses qualités*

VOLUME HABITABLE IMPORTANT

"Le volume habitable est très important et le constructeur l'a ingénieusement exploité. Beaucoup de place à l'avant et une bonne accessibilité, mais bien entendu, l'absence de portière arrière rend l'installation sur la confortable banquette postérieure beaucoup plus discutable."

ESTHÉTIQUE SYMPATHIQUE

"Esthétiquement parlant, cette carrosserie a été résolument travaillée dans un style « aventure ». Elle représente un moyen terme sympathique entre la Land et la Range Rover, sans pour autant sacrifier exclusivement au snobisme."

BON COMPROMIS DE SUSPENSION

"La suspension elle-même représente un bon compromis entre la fermeté d'une suspension susceptible de quitter la route et le confort que souhaite néanmoins l'utilisateur."

⬇ *Ses défauts*

RAPPORT DE PONT TROP LONG

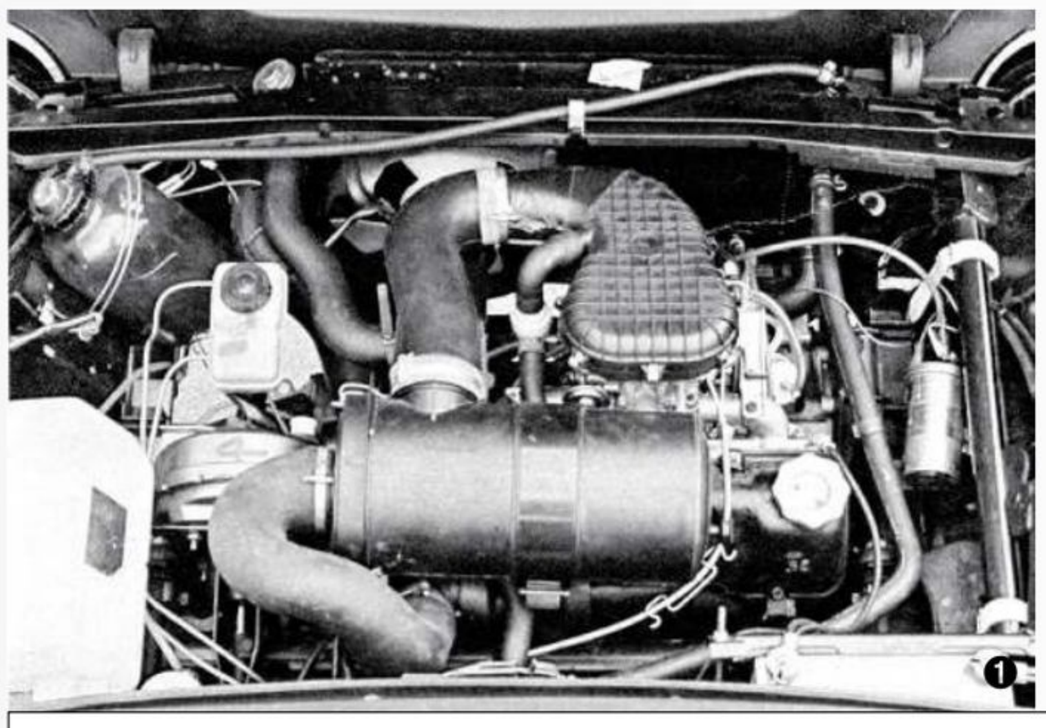
"Les maîtres d'œuvre de ce modèle ont effectué un choix extrêmement discutable en ce qui concerne le rapport de démultiplication finale de la transmission."

DIRECTION FERME

"Le propriétaire d'une Simca 1100 ne sera pas dépaysé en prenant le volant d'une Rancho. Il retrouvera la même direction ferme se durcissant au fur et à mesure que l'on braque, ainsi que la même tendance au roulis en virage."

PLANCHE CACHE-BAGAGES MAL ÉTUDIÉE

"Les objets transportés peuvent être dissimulés au regard par une tablette divisée en deux éléments montés sur charnières et disposés au niveau du sommet du dossier arrière. À noter cependant que l'exécution de cet élément apparaît pour l'instant extrêmement négligée."



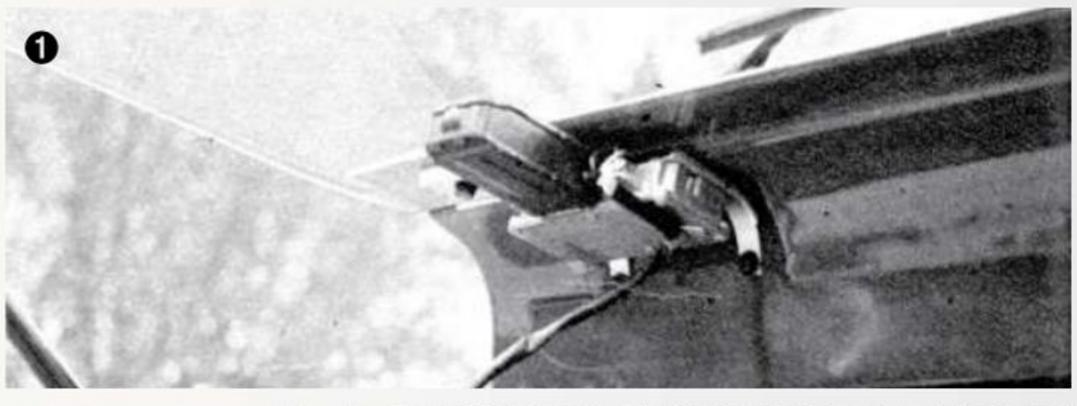
❶

❷

❶ La Rancho hérite du 1 442 cm³ de la 1308 GT, sauf que sa puissance chute curieusement de 85 à 80 ch. ❷ C'est sous le châssis, au niveau du porte-à-faux arrière, que la roue de secours a trouvé refuge. ❸ La Rancho offre une très bonne habitabilité tant devant que derrière, mais l'accès à la banquette est rendu compliqué en l'absence de portes arrière.

❸

"La Rancho constitue pour Matra et Simca une exploration intelligente d'un marché qui se développera vraisemblablement dans les années à venir."



❶ Le système de l'essuie-glace de la lunette arrière ne reçoit aucun cache protecteur. ❷ Matra, spécialiste des matériaux composites, a imaginé ces gros boucliers enveloppants. ❸ Ce n'est plus un coffre, mais une soute géante ! Notez le hayon s'ouvrant en deux parties, comme sur le pionnier Range Rover.

Extraits…

■ "Annoncée par son constructeur à 145 km/h, la Rancho remplit parfaitement son contrat puisque nous avons atteint sur l'anneau de vitesse de Montlhéry 145,6 km/h."

■ "En utilisation normale sur route, la Rancho est une voiture plutôt silencieuse – en dépit de quelques résonances perceptibles essentiellement aux places arrière."

■ "En matière de carrosserie, le capot moteur et le pare-brise sont d'origine 1100, la partie supérieure arrière de la caisse étant réalisée en résine polyester renforcée. Les pare-chocs avant et arrière sont également en polyester stratifié, ainsi que les larges éléments latéraux."

■ "La banquette arrière se replie et s'escamote totalement au niveau du plancher. Ainsi, une plate-forme longue de 2,11 m et large de 98 cm peut être dégagée en quelques secondes, permettant l'installation d'une confortable couchette pour deux personnes."

■ "Sauf pour les conducteurs déjà expérimentés à ce point de vue, la définition exacte du véhicule risque cependant d'être mal évaluée, aussi bien par une part du réseau que par les acheteurs. Certains demanderont trop à la Rancho… et d'autres pas assez!"

■ "Sans les quatre roues motrices, la Rancho ne pourra jamais se livrer aux joies du tout-terrain intégral et très accidenté, mais elle sera quand même capable de traverser le Sahara sans encombre."

Vu d'aujourd'hui

Par **Thomas Riaud**

C'est bien connu, si en France on n'a pas (hélas !) de pétrole, on a des idées ! Une maxime que l'on pourrait parfaitement appliquer à Matra Automobiles, l'inventeur du monospace. Et accessoirement du SUV moderne, avec cette Rancho versatile qui a vu juste avant tout le monde, voilà plus de quarante ans ! Car il ne vous aura pas échappé que, de marginal, le crossover ou SUV est devenu désormais un vaste marché à part entière, qui a su conquérir tous les profils de conducteurs !

SKODA ENYAQ

Premier SUV 100% électrique de Skoda, l'Enyaq est le cousin technique du Volkswagen ID.4 mais en moins cher. Il propose 3 niveaux de batterie, 4 niveaux de puissance et pas moins de 7 ambiances intérieures. Par **Cyril Biotteau** Photos **Adrien Cortesi**

Comme très souvent dans le groupe Volkswagen, la logique du partage des composants se décline également avec les modèles électriques. Ainsi les Volkswagen ID.3 et ID.4, l'Audi Q4 e-tron, la Cupra Born et le Skoda Enyaq ont-ils en commun la fameuse plate-forme MEB, avec la plupart des composants qui l'accompagnent. L'Enyaq, comme ses cousines, dispose donc de 3 tailles de batteries qui déterminent à la fois l'autonomie de la voiture, mais aussi sa nomenclature : Enyaq version 50, version 60 et version 80 recèlent des batteries de capacités nettes respectives de 52, 58 et 77 kWh. Les deux plus petites correspondent à des motorisations de 150 et 180 ch. La "grosse" batterie donne le choix quant à elle à 2 motorisations de 204 et 265 ch. À noter que la motorisation 299 ch de l'ID.4 GTX (et de l'Audi Q4 e-tron 50) n'est pas arrivée jusqu'à l'Enyaq, sans doute pour permettre aux marques premium de… faire plus premium. Une fois que vous aurez choisi vos batteries et motorisations, vous pourrez hésiter entre 7 ambiances intérieures, dont certaines avec selleries cuir, tandis que les inserts décoratifs oscillent entre plastique, aluminium brossé et carbone : c'est l'un des atouts de cet Enyaq, qui peut se montrer plus cossu que l'ID.4, contre toute logique…

LA GAMME

Moteur/Prix		–	Sportline	Bonus écologique 2022
Électrique	Version 50	36 720 €	–	6000 € (0 g/km CO_2)(1)
	Version 60 ❤	41 960 €	45 200 €	6000 €/2000 € (0 g/km CO_2)(1)
	Version 80 ❤	48 510 €	51 110 €	2000 € (0 g/km CO_2)(1)
	Version 80X	51 130 €	53 730 €	2000 € (0 g/km CO_2)(1)

(1) Le bonus écologique est de 6000 € si la facture du véhicule est inférieure à 45000 € et passe à 2000 € si la facture s'établit entre 45000 et 60000 €.

L'Enyaq utilise la même plate-forme que la Volkswagen ID.4, l'Audi Q4 e-tron ou la Cupra Born.

La présentation intérieure – c'est un comble – est plus chaleureuse et mieux traitée que celle de la Volkswagen ID.4.

L'Enyaq appartient à la catégorie des SUV familiaux avec 4,65 m de long, soit exactement autant que le Peugeot 5008.

LA TRANSMISSION

RÉDUCTEUR 1 RAPPORT

Pas de boîte de vitesses à proprement parler puisqu'il n'y a qu'un rapport fixe. Les versions 50, 60 et 80 sont des propulsions, la 80X est une 4 roues motrices. Tous les Enyaq peuvent avoir, en option ou de série, le réglage de la récupération d'énergie au lever de pied via des palettes au volant. Mais il ne va pas jusqu'au niveau "one pedal", qui permet presque de conduire sans mettre le pied sur la pédale de frein. À noter que si vous avez la clé sur vous, il suffit de s'asseoir sur le siège conducteur et d'actionner le "levier de vitesses" pour que la voiture se considère comme "démarrée", à l'instar des Tesla ou des Volvo XC40 Recharge.

L/l/h/empattement : 4,65/1,88/1,61/2,77 m

MOTEURS ÉLECTRIQUES	VERSION 50	VERSION 60 ❤	VERSION 80 ❤	VERSION 80X
Puissance maxi, avec overboost (ch)	150	180	204	265
Couple maxi (Nm)	220	310	310	425
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	161	161	161	161
0 à 100 km/h (s)	11,4	9,1	9,1	7,3
90 à 130 km/h en Drive (s)	9,5	7,8	7,4	4,4
Budget				
Capacité batterie brute/nette (kWh)	55/52	62/58	82/77	82/77
Autonomie WLTP/mesurée (km)	362/255	412/272	534/412	495/362

LES MOTEURS

Version 50 (150 ch)

Avec la petite batterie de 52 kWh net, vous avez droit à la petite motorisation de 150 ch, à rapporter aux 1 900 kg mesurés de l'engin. Suffisant pour le déplacer, mais forcément ça ne déménage pas. Les 220 Nm de couple sont transmis aux seules roues arrière, toutefois cette propulsion reste très sage. L'autonomie vérifiée dépasse à peine les 250 km : un peu juste, d'autant que le chargeur se limite à 110 kW.

Version 60 (180 ch) ❤

Un cran plus haut en batterie et en motorisation, vous avez droit ici à 58 kWh net avec une autonomie vérifiée de 272 km. Pas beaucoup mieux que la petite batterie, et la charge va à peine plus vite avec 120 kW. C'est préférable du côté des motorisations, puisque le couple évolue de 220 à 310 Nm, offrant des accélérations bien plus franches avec plus de 2 secondes gagnées pour passer de 0 à 100 km/h par rapport à la version 50. Cette version est intéressante, car elle reste sous les 45 000 € et permet donc de bénéficier des 6 000 € de bonus écologique.

Version 80 (204 ch) ❤

Cette fois, nous sommes équipés d'une grosse batterie, et c'est avec cette déclinaison que l'Enyaq affiche sa meilleure autonomie : 412 km mesurés par nos soins. Un très bon score, à tempérer tout de même à cause d'un chargeur de seulement 120 kW, là où certains concurrents atteignent 350 kW (Ioniq 5 ou EV6). Malgré un peu plus de puissance, les accélérations sont les mêmes que sur la version 60, qui pèse 150 kg de moins…

Version 80X (265 ch)

Dotée de la même batterie que la version 80 sans "X", celle-ci reçoit en plus un moteur sur l'essieu avant, ce qui en fait une transmission intégrale. Outre la puissance, le couple croît significativement au bénéfice de l'agrément. Toutefois, n'allez pas prendre cet Enyaq pour un sportif : même s'il est plus à l'aise en relance, ses 2,2 t empêchent de ressentir un quelconque coup de pied aux fesses…

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, Android Auto et Apple CarPlay, assistant au maintien en voie, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, climatisation automatique bizone, combiné d'instruments numérique, feux avant 100% LED, freinage d'urgence automatique avec détection piétons et cyclistes, GPS, lecture des panneaux de signalisation, régulateur de vitesse.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Version 50	Version 60 ❤	Version 80 ❤ / 80X	Sportline 60 / 80 / 80X
Accès à bord et démarrage sans clé	-	-	-	Série
Affichage tête haute	-	900 €	900 €	900 €
Chargeur 110 kW	Série	-	-	-
Chargeur 120 kW	-	Série	-	-
Chargeur 125 kW	-	-	Série	-
Chargeur courant alternatif 11 kW	690 €	690 €	690 €	690 €
Clignotants à défilement à l'arrière	-	Série	Série	Série
Conduite autonomie de niveau 2[1]	-	1 110 €	1 110 €	1 110 €
Écran central tactile 10 pouces	Série	-	-	-
Écran central tactile 13 pouces	-	Série	Série	Série
Feux avant matriciels	-	Série	Série	Série
Jantes acier 18 pouces	Série	-	-	-
Jantes alliage 19 pouces	-	Série	Série	-
Jantes alliage 20 pouces	-	-	-	Série
Phares et essuie-glaces automatiques	-	Série	Série	Série
Pompe à chaleur	-	1 035 €	1 035 €	1 035 €
Radar de recul	-	Série	Série	Série
Radar de stationnement AV/AR + caméra de recul	920 €	615 €	Série	615 / Série / Série
Recharge smartphone par induction	-	-	-	Série
Rétroviseurs intérieur et extérieurs automatiques jour/nuit	-	Série	Série	Série
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	-	Série	Série	Série
Sellerie cuir	-	1 590 €	1 590 €	1 590 €
Sièges avant électriques, massant côté conducteur	-	1 065 €	1 065 €	1 065 €
Toit ouvrant panoramique	1 010 €	1 010 €	1 010 €	1 010 €
Vitres latérales acoustiques + insonorisation renforcée	-	-	-	Série
Volant chauffant	-	-	Série	Série

(1) Comprend le régulateur de vitesse adaptatif, le centrage dans la voie, la surveillance des angles morts.

❶ Les places arrière offrent une belle habitabilité, conformément à la réputation de la marque. ❷ Le coffre frôle les 600 dm³ : grosses batteries et grand coffre réunis, c'est donc possible ! ❸ Le combiné numérique est petit (5,3 pouces), mais peut être complété par un affichage tête haute avec réalité augmentée en option pour 900 €. ❹ L'écran central tactile atteint la diagonale respectable de 13 pouces dès la version 60. ❺ La puissance de charge plafonne à 125 kW sur les versions 80 et 80X : trop juste !

LES FINITIONS

VERSION 50

La version 50, qui sert d'entrée de gamme, se voit certes correctement équipée, mais reste la seule dotée de roues tôle de 18 pouces et d'un écran central tactile de 10 pouces : toutes les autres ont droit à des jantes alliage de 19 pouces et à un écran de 13 pouces, assez impressionnant au demeurant. Skoda a quand même jugé bon de laisser la possibilité de prendre beaucoup d'options sur cette finition, notamment sous forme de packs *(non signalés dans le tableau ci-contre, faute de place)* qui permettent d'accéder à la plupart des éléments de confort.

VERSION 60 ❤
(VERSION 50 + 5 240 €)

Ce niveau monte d'un gros cran avec, en plus, les phares et essuie-glaces automatiques, les rétroviseurs extérieurs électrochromatiques (une rareté !), des feux avant matriciels et pas mal de petites attentions comme l'éclairage d'ambiance ou des accoudoirs à l'avant et à l'arrière. Le style intérieur de série, appelé "Loft", reçoit des inserts décoratifs en aluminium brossé.

VERSION 80 ❤ / 80X
(VERSION 80 : VERSION 60 + 6 550 € ; VERSION 80X : VERSION 80 + 2 620 €)

À part une caméra de recul et un volant capacitif et chauffant, ce niveau n'apporte pas grand-chose par rapport au précédent. Signalons quand même le chargeur, qui passe de 120 kW sur la version 80 à 125 kW sur la version 80X : ça reste un peu court !

SPORTLINE (DE 2 600 À 3 240 €)

Il s'agit d'un gros pack considéré comme une finition. Il est disponible sur les versions 60, 80 et 80X. Il apporte des roues de 20 pouces et pas mal d'accastillages extérieurs qui rendent l'Enyaq plus dynamique visuellement. L'équipement s'enrichit sensiblement à l'intérieur ; les inserts décoratifs deviennent "façon carbone" et les sièges enveloppants fournissent un excellent maintien.

❤ NOS COUPS DE CŒUR

La version 80 (sans X) est celle qui offre la meilleure autonomie avec plus de 400 km mesurés par nos soins.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK CONFORT (880 € SUR VERSION 50, 60, 80 ET 80X, SÉRIE SUR SPORTLINE)
Aussi étrange que cela puisse paraître, il faut cocher cette option pour obtenir l'accès à bord sans clé, qui s'accompagne ici de la recharge par induction et d'une insonorisation renforcée. Dommage qu'il ne soit pas de série sur les 60 et 80, mais le fait qu'il soit proposé sur l'entrée de gamme est positif.
CONSEILLÉ PAR L'AJ

POMPE À CHALEUR
(1 035 €, INDISPONIBLE EN VERSION 50)
Encore un équipement qui devrait être de série sur une voiture électrique, puisqu'il permet de chauffer l'habitacle à moindre coût énergétique et donc sans trop "taper" dans l'autonomie. Cet équipement existe pourtant depuis longtemps et d'autres modèles moins récents comme le Hyundai Kona électrique en sont dotés. Dans la même veine, nous vous recommandons les sièges avant chauffants (en option à 485 €), eux aussi moins coûteux en énergie pour réchauffer votre séant que le chauffage normal, et par conséquent moins cruels pour l'autonomie en hiver.
CONSEILLÉE PAR L'AJ

PACK VISIBILITÉ +
(680 € SUR VERSION 80 ET 80X)
Également appelée "Crystal Face", il s'agit d'une option qui illumine toute la calandre, un peu à la façon du BMW X6. Difficile de vous conseiller une telle option, mais nous devions vous la signaler pour l'anecdote…
LES GOÛTS ET LES COULEURS…

NOTRE CHOIX

Skoda Enyaq version 60

(41 960 € hors options et hors bonus 6 000 €)

Le bon choix se tient pour nous entre la version 60, qui permet de rester sous les 45 000 € et donc de bénéficier du bonus écologique de 6 000 €, et la version 80 avec ses plus de 400 km d'autonomie réelle mesurés. Nous votons pour le portefeuille et la version 60, sans le pack Sportline, ce qui vous laisse encore un peu de marge pour vous faire plaisir avec quelques options, dont certaines bien utiles en hiver.

LES TEINTES

Peinture unie

Bleu Énergie (de série)

Peintures métallisées (635 €)

Gris Arctic

Noir Magic

Gris Argent

Gris Graphite

Bleu Racing

Blanc Lune

Peinture premium

Rouge Velvet (1 055 €)

LES JANTES

Jante acier 18 pouces avec enjoliveur Andromeda (de série sur version 50)

Jante alliage 19 pouces Proteus argent (de série sur versions 60, 80 et 80X)

Jante alliage 19 pouces Regulus anthracite (1 210 € sur version 50 ; 180 € sur versions 60, 80 et 80X)

Jante alliage 20 pouces Vega argent (615 € sur versions 60, 80 et 80X)

Jante alliage 20 pouces Neptune anthracite (695 € sur versions 80 et 80X)

Jante alliage 20 pouces Vega anthracite (de série sur Sportline)

Jante alliage 21 pouces Betria anthracite (1 365 € sur versions 60, 80 et 80X)

VOLKSWAGEN T-ROC

Le T-Roc est un petit SUV d'allure chic qui se vend au prix fort. En moins de cinq ans, il est devenu à la fois un classique et une valeur sûre de Volkswagen.

Par **Didier Laurent**

D'une longueur proche de celle d'une Golf 7 (dont il reprend la plate-forme), le T-Roc est néanmoins 12 cm plus haut. Arborant une gamme très rationnelle en matière de motorisations et de finitions, il propose toutefois plusieurs transmissions, des moteurs dont la puissance évolue de 110 ch à 300 ch, et même une carrosserie cabriolet (depuis 2019). En revanche, il n'offre pas encore de version électrifiée, mild hybrid ou hybride rechargeable.

À l'intérieur, on notera que le T-Roc est doté d'une planche de bord assez convenue. L'ambiance est un peu triste, en particulier sur les modèles dépourvus de bandeau de couleur. Cependant, si les plastiques sont durs, le niveau de finition reste intrinsèquement correct. Compte tenu de sa taille, le T-Roc ne fait pas de miracle en habitabilité, et les places arrière ne sont pas les plus généreuses du genre. En revanche, il profite d'un coffre assez grand pour la catégorie. Les versions 150 ch, essence comme diesel, sont celles qui sont les plus représentées en occasion. Le T-Roc ayant été majoritairement choisi dans ses livrées haut de gamme en neuf, les modèles présents en seconde main sont plutôt bien équipés, et les prix demeurent généralement élevés.

	VOLKSWAGEN T-ROC	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.0 TSI	115/110	7,2	Un 3 cylindres turbo constituant une entrée de gamme honnête, qui peut suffire si vous restez en zone urbaine. Conduite souple et agrément correct, mais aussi une version 110 ch "prix d'appel" à compter de 2020.
Essence	**1.5 TSI EVO**	**150**	**7,2/8 (1)**	**C'est le bon niveau de puissance pour s'assurer une polyvalence suffisante à une voiture de cette taille. Les prix sont assez hauts, mais l'offre est large et les propositions souvent bien équipées. En boîte automatique, l'agrément de conduite est encore supérieur.**
Essence	2.0 TSI	190	8,6	Évidemment plus pêchue, cette déclinaison s'adresse en priorité à ceux qui font souvent de l'autoroute, qui roulent en charge ou qui tractent. Elle est uniquement proposée en transmission intégrale 4Motion et assez présente en occasion.
Essence	R	300	10	Quatre roues motrices de série, 300 ch sous le capot et un tempérament de feu pour ce 2 l turbo. Il anime la gamme T-Roc par le haut depuis 2019, mais reste forcément une rareté en occasion. Une bonne expérience au volant, un peu moins à la pompe, mais une franche réussite.
Diesel	1.6 TDI	115	6	Ceux qui ont encore de la considération pour le diesel pourront trouver à prix mesuré cette motorisation vaillante et économique en matière de consommation. Un peu bruyante et pas forcément douce, elle s'apprécie mieux en boîte automatique.
Diesel	2.0 TDI	150	6,8	Plus ronde, plus agréable et plus valable sur toute la ligne. Mais forcément plus chère, également. Elle est aussi disponible avec les 4 roues motrices 4Motion. Certainement le meilleur choix en diesel.

(1) BVM6/DSG7.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 23000 € (1)

Diesel : à partir de 23000 € (1)

Génération : première

Commercialisation : novembre 2017

Restylage : mars 2022

Type de carrosserie : SUV

Nombre d'exemplaires en circulation : 70500

(1) Moins de 100000 km.

FLORIAN GROUT

NOTRE CHOIX

Volkswagen T-Roc 1.5 TSI EVO 150 DSG7 Carat de 2018

1er prix prospecté : **25 000 €**

60 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur

Puissance maxi	150 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1500 tr/mn
Type	4 cylindres essence + turbo
Cylindrée	1498 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/7

Châssis

Diamètre de braquage	11,1 m
Pneumatiques	215/55 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,23/1,82/1,57/2,59 m
Poids/tractable freiné	1370/1500 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinage

1000 m d.a.	31,2 s
0 à 100 km/h	9,6 s
90 à 130 km/h (en Drive)	8,4 s
Vitesse maxi	196 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/63 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/148 cm
Volume coffre 5 places	474 dm³

LE BUDGET

Assurance(1) : 859 €	Carte grise(2) : 266,40 €

Consommations

Moyenne	8 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,9/6,3/6,8 l/100 km
Autonomie/réservoir	625 km/50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV(3)	304 €		Distribution	277 €	
Amortisseurs AR(3)	230 €		Embrayage	613 €	
Disques AV(3)	200 €		FAP	2783 €	
Disques AR(3)	170 €		Pneus(3)	240 €	
Plaquettes AV(4)	100 €		Feu AV	340 €	
Plaquettes AR(4)	106 €		Feu AR	305 €	
Filtre à air	35 €		Bouclier AV	433 €	
Filtre à huile	15 €		Bouclier AR	420 €	

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

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

LE BILAN FIABILITÉ

Pas de couac majeur sous le capot du T-Roc, même si des problèmes bien connus, communs à d'autres modèles, ne l'ont pas épargné. Les diesels fonctionnent sans encombre, et les moteurs essence ont raréfié leurs incidents. La boîte automatique DSG7 reste un point d'attention.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEUR 2.0 DIESEL

Difficultés voire impossibilité de démarrer. Il peut s'agir d'un problème de batterie (un peu faible sur la première année de production) ou d'un capteur de pression de carburant.

BOÎTE DE VITESSES DSG7

Elle a connu des débuts difficiles, jusqu'à mi-2018. Souvent, il s'agit d'un problème électronique qui génère des à-coups, des passages anarchiques des rapports ou des difficultés d'engagement de la première ou de la marche arrière. Parfois, un voyant d'alerte s'allume. Plus rarement, des pièces de commande doivent être remplacées.

INJECTEURS

Sur les moteurs essence à 3 et 4 cylindres, ils sont parfois sensibles à la présence d'eau dans le gazole et peuvent gripper. Un rappel a même été organisé en 2020.

FREIN DE STATIONNEMENT

Sur les modèles fabriqués jusqu'à l'été 2018, il peut se desserrer. Le boîtier de gestion a été reprogrammé en concessions.

AUTRES DÉFAILLANCES

ÉCRAN MULTIMÉDIA

Outre des petits bugs de programmation, qui ont été résolus par des mises à jour en concessions, la qualité de l'écran peut être remise en cause. Image figée, refus d'allumage, etc. Dans ce cas, c'est l'écran en lui-même qui doit être remplacé.

GPS

Sur les deux premières années de production, le système de navigation ne sait pas prononcer correctement certaines destinations. Des mises à jour successives ont amélioré la situation.

HAYON ÉLECTRIQUE

Refus d'ouverture. Souvent, il s'agit d'un défaut sur le logiciel de commande, qui doit être reprogrammé. Il peut s'agir aussi d'un souci dans le sigle articulé permettant d'ouvrir le coffre. Les concessionnaires connaissent le problème et savent le régler.

DISTRIBUTION

Sur les 1.0 TSI 115, elle peut être bruyante, notamment au démarrage et à froid. Cela vient de sa conception, et n'affecterait pas la fiabilité. Les concessionnaires savent améliorer mais pas éradiquer le phénomène.

LES RAPPELS

MAJEURS

PÉDALE DE FREIN (DÉC. 2020)

Sur des T-Roc 2020 et 2021, un risque de déformation ou de desserrage de la pédale de frein a été identifié. Une soudure serait en cause. Les concessionnaires procèdent au contrôle et si nécessaire au remplacement de la pédale de frein. Golf, Tiguan et Touran sont aussi concernés.

INJECTEURS (JUILLET 2020)

Ce rappel concerne les moteurs 3 et 4 cylindres des T-Roc sortis de chaîne entre juillet 2017 et fin 2020. Sur ces moteurs, un défaut de fabrication peut conduire à une consommation de carburant excessive, ou à un grippage. Ils sont remplacés à titre préventif.

FREINS (NOV. 2018 ET AVR. 2020)

Sur les T-Roc équipés du moteur 1.0 TSI de 2018, deux opérations de rappel ont été organisées pour une reprogrammation du boîtier électronique qui gère le système de freinage.

MINEURS

BECQUET (DÉCEMBRE 2018)

Sur les T-Roc fabriqués entre le 29 janvier et le 12 juin 2018, il se peut que le becquet arrière soit mal collé (défaut de liaison adhésive). La partie supérieure du becquet peut alors se détacher et tomber sur la route.

BANQUETTE (DÉCEMBRE 2018)

Sur les voitures fabriquées à partir de juillet 2016, le verrouillage des dossiers de la banquette peut être défaillant. En cas d'accident, cela pourrait générer des blessures.

JANTES EN ALLIAGE (DÉC. 2019)

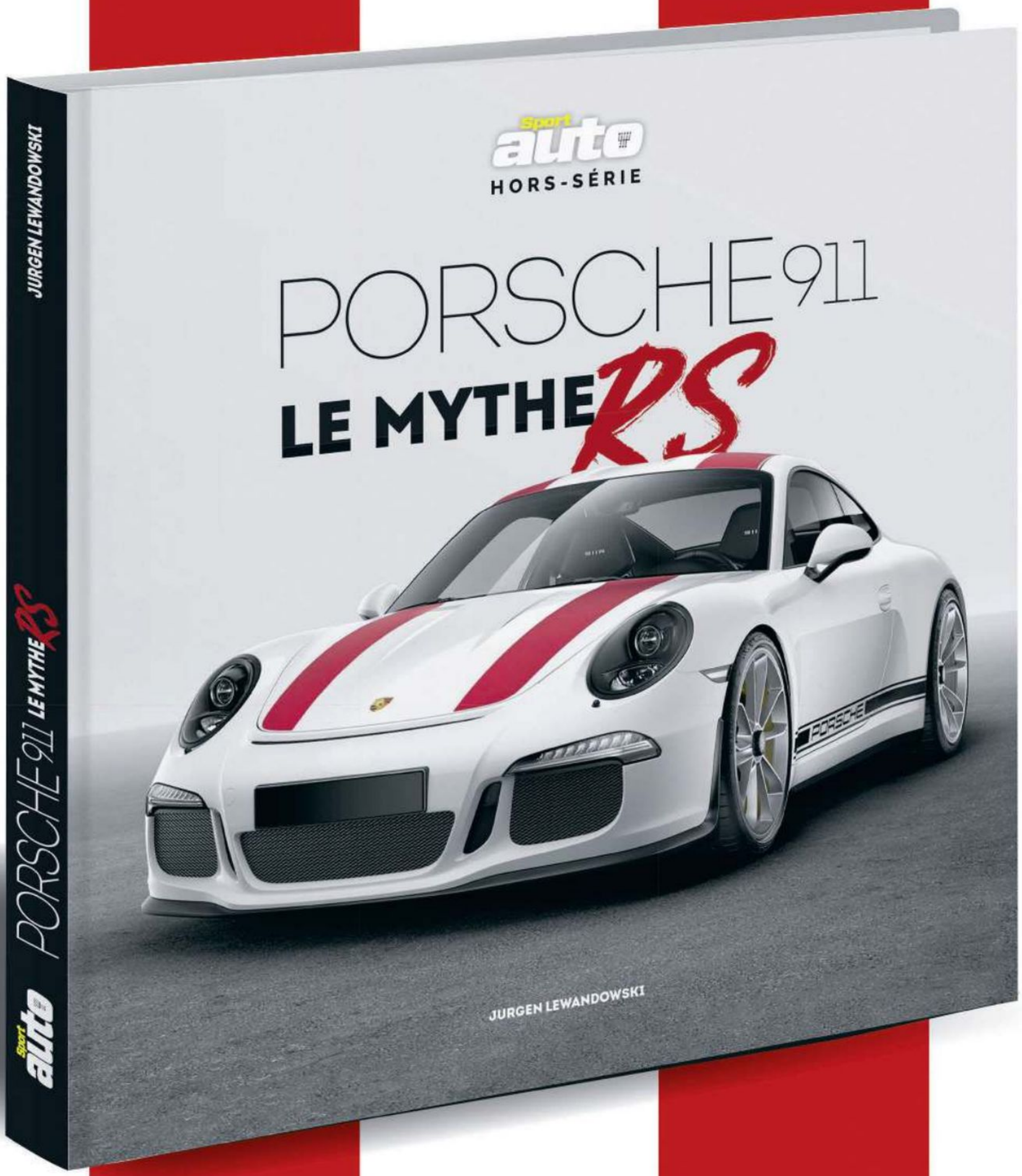
Sur les T-Roc R, la version sportive de 300 ch, une potentielle défaillance des jantes en alliage a été identifiée.

CEINTURE DE SÉCURITÉ (JUIN 2021)

Cette action concerne les voitures fabriquées entre le 1er février et le 12 mars 2021. La ceinture de sécurité avant droite peut être défectueuse. Son rétracteur pourrait ne pas retenir le passager dans le cas de freinage violent ou de virage serré pris à vive allure.

Sport auto HORS-SÉRIE

SENSATIONS FORTES GARANTIES !



Dans l'histoire de la 911, deux lettres promettent des sensations fortes : RS
Elles correspondent à la griffe sport et compétition. Sur plus de 170 pages, vous découvrirez les différents modèles et générations, accompagnés d'une iconographie très riche et unique, grâce aux archives de Porsche. Un véritable hommage aux familles R et RS de la marque allemande.

EN VENTE ACTUELLEMENT

LE PRIX DU NEUF aj

AIWAYS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
U5			
204 ch Standard	NC	B 6 000	39 300
Surcoût Premium : Standard + 3 100 €			

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	29 370
30 TFSI Mild Hybrid S tronic	6	0	31 520
35 TFSI	8	0	30 400
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	0	32 550
40 TFSI Mild Hybrid S line Quattro	10	M 1 504	44 050
S3	20	M 6 724	58 190
RS3	NC	M 18 188	69 990
40 TFSI e	8	B 1 000	39 670
45 TFSI e Competition	8	B 1 000	46 270
30 TDI	6	0	30 400
35 TDI	8	0	33 260
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 400	46 960
Surcoût Design : "base" + 3 030 €			
Surcoût S line : Design + 4 770 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 780 €			
A3 BERLINE			
Surcoût : Sportback + 565 €			
TT			
40 TFSI S tronic	11	M 818	44 610
45 TFSI S tronic	14	M 1 629	50 050
TTS	19	M 5 715	66 830
RS	28	M 16 149	81 780
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	36 550
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	M 3 552	47 330
RS	29	M 28 107	73 870
45 TFSI e	8	B 1 000	47 800
35 TDI	8	M 50	39 580
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M 2 205	49 680
Surcoût Design : "base" + 2 900 €			
Surcoût Advanced : Design + 2 500 €			
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	39 565
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	M 4 026	49 745
RS	29	M 29 070	74 320
45 TFSI e	NC	B 1 000	50 815
35 TDI	8	M 50	42 595
40 TDI Design S tronic	10	M 2 370	52 095
Surcoût Design : "base" + 2 300 €			
Surcoût Advanced : Design + 2 500 €			
Surcoût S line : Design + 3 800 €			
Surcoût S Edition : S line + 4 450 €			
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 €			
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	87 750
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	64 610
55 TFSI e S line	16	0	72 910
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	M 400	51 410
40 TDI Mild Hybrid Design	11	M 2 544	57 300
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	67 310
55 TFSI e S line	16	0	75 610
35 TDI Design	9	M 540	57 510
40 TDI Design	11	M 2 544	60 500
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	56 830
50 TFSI e Quattro	12	0	65 070
55 TFSI e Compétition Quattro	12	0	76 560
35 TDI S tronic	8	M 190	50 810
40 TDI S tronic	11	M 190	54 460
45 TDI Quattro S tronic	14	M 2 544	61 900
50 TDI Quattro S tronic	17	M 4 543	65 240
S6 TDI	23	M 18 188	88 990
Surcoût S line : "base" + 7 900 €			
Surcoût Avus : S line + 100 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €			
A6 AVANT			
RS 6	52	M 30 000	137 650
Surcoût : berline + 2 600 €			
A6 ALLROAD			
40 TDI	11	M 898	64 000
45 TDI	14	M 4 279	68 540
50 TDI	17	M 7 462	71 880
55 TDI	23	M 13 682	76 870
Surcoût Avus : "base" + 11 300 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €			
A7 SPORTBACK			
45 TFSI S tronic	14	M 1 629	69 080
RS 7	52	M 30 000	143 920
50 TFSI e Quattro	16	0	77 750
55 TFSI e Compétition Quattro	13	0	88 910
40 TDI S tronic	11	M 190	66 950

50 TDI Quattro S tronic	17	M 4 543	78 160
S7 TDI	23	M 18 188	97 300
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	125 140
55 TFSI e Advanced	22	0	84 410
60 TFSI e Competition	22	0	99 220
50 TDI Advanced	18	M 29 070	77 120
Surcoût S line : Advanced + 7 550 €			
Surcoût Avus : S line + 870 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 350 €			
Q8			
SQ8	43	M 30 000	128 970
RS Q8	53	M 30 000	165 570
55 TFSI e Advanced	22	0	89 850
60 TFSI e Compétition	22	0	105 300
Surcoût S line : Advanced + 7 800 €			
Surcoût Avus : Advanced + 7 470 €			
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 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
220i	NC		NC	41 800
M240i xDrive	NC		NC	59 900
220d	NC		NC	44 700
Surcoût M Sport : "base" + 5 000 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
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 €				
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 €				
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 €				

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 €				
iX3				
Inspiring	NC		0	69 950
Surcoût Impressive : Inspiring + 6 400 €				
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 €				
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 €				
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
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
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
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 €				
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 €				
DS 4				
1.2 PureTech 130 ch Bastille Auto.	7	M	100	29 200
1.6 PureTech 180 ch Performance Line Auto.	10	M	330	35 400
1.6 PureTech 225 ch Performance Line + Auto.	13	M	450	42 200
E-Tense 225 ch Bastille +	10	B	1 000	38 200
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille + Auto.	7		0	31 200
Surcoût Bastille + : Bastille + 1 000 €				
Surcoût Performance Line : Bastille + + 2 700 €				
Surcoût Trocadero : Performance Line + 2 500 €				
Surcoût Cross Trocadero : Trocadero + 600 €				
Surcoût Performance Line + : Cross Trocadero + 1 100 €				
Surcoût Rivoli : Performance Line + + 1 700 €				
Surcoût Cross Rivoli : Rivoli + 600 €				
Surcoût La Première : Cross Rivoli + 5 100 €				
DS 7 CROSSBACK				
1.2 PureTech 130 ch Bastille Auto.	7	M	260	37 300
1.6 PureTech 180 ch Bastille + Auto.	10	M	740	41 900
E-Tense 225 Bastille +	10		0	50 800
E-Tense 300 Bastille + 4x4	11		0	56 300
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille Auto.	7	M	75	38 300
Surcoût Bastille + : Bastile + 2 100 €				
Surcoût Performance Line : Bastille + + 700 €				
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 700 €				
Surcoût Ligne Noire : Performance Line + + 700 €				
Surcoût Rivoli : Ligne Noire + 800 €				
DS 9				
1.6 PureTech 225 ch Performance Line +	NC	M	983	47 700
E-Tense 225 ch Performance Line +	NC		0	55 000
E-Tense 360 ch Performance Line + 4x4	NC		0	66 500
Surcoût Rivoli + : Performance Line + 2 900 € à + 4 000 €				

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

FERRARI

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

FIAT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
500				
1.0 70 ch BSG Cult	4		0	15 790
Surcoût Dolcevita : Cult + 1 500 €				
Surcoût Dolcevita Plus : Dolcevita + 2 000 €				
Surcoût Sport : Dolcevita Plus + 0 €				
ABARTH 595				
595	8	M	1 901	20 790
595 Turismo	9	M	2 544	23 890
595 Competizione	10	M	3 331	27 290
Surcoût F : Turismo + 1 450 €				
Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 600 €				
Surcoût 695 : Competizione + 6 100 €				
500C (CABRIOLET)				
Surcoût : berline + 2 800 €				
ABARTH 595C				
Surcoût : berline + 2 500 €				
500 E				
Action	4	B	6 000	24 900
Surcoût Action Plus : Action + 1 500 €				
Surcoût Icône : Action Plus + 3 800 €				
Surcoût Icone Plus : Icone + 2 000 €				
Surcoût La Prima : Icone Plus + 3 000 €				
500 E 3+1				
Surcoût : berline + 2 000 €				
500 E CABRIOLET				
Surcoût : berline + 3 400 €				
500L				
1.3 MultiJet 95 ch Sport	5	M	50	23 290
Surcoût Hey Google : Sport + 0 €				
PANDA				
1.0 BSG 70 ch	4		0	11 990
Surcoût City Life : "base" + 1 500 €				
Surcoût Sport : City Life + 1 300 €				
PANDA CITY CROSS				
1.0 70 ch BSG	4		0	14 990
0.9 TwinAir 85 ch 4x4	5	M	1 901	20 190
Surcoût Plus : "base" + 1 100 €				
PANDA 4X4				
0.9 TwinAir 85 ch	5	M	1 074	17 590
500X				
1.0 T3 120 ch Cult	6	M	230	22 590
1.3 T4 150 ch Cross DCT	8	M	330	27 590
1.6 MultiJet 130 ch Cross	7	M	50	29 090
Surcoût Cross : Cult + 2 000 €				
Surcoût Hey Google : Cross + 1 000 €				
Surcoût Connect Edition : Cross + 2 400 €				
Surcoût Sport : Cross + 3 000 €				
Surcoût Club : Sport + 2 000 €				
Surcoût Yacht Club Capri : 4 980 €				
TIPO BERLINE				
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5		0	16 490
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	18 990
1.6 MultiJet 130 ch Life	7		0	22 990
Surcoût Life : "base" + 2 000 €				
Surcoût Life Plus : Life + 2 000 €				
TIPO 5 PORTES				
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €				
Surcoût Sport : Life Plus + 2 000 €				
TIPO CROSS				
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5		0	19 490
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	21 990
1.6 MultiJet 130 ch	7		0	23 990
Surcoût Pack : "base" + 2 000 €				
Surcoût Plus : Pack + 2 000 €				
TIPO STATION WAGON				
Surcoût : 5 Portes + 1 500 €				

FORD

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE FIESTA (3 & 5 PORTES)				
1.1 75 ch Cool & Connect	4		0	17 390
1.0 FlexiFuel 95 ch Cool & Connect	5		0	18 890
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line	6		0	22 390
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X	8		0	24 890
ST	11		NC	27 390
Surcoût Titanium Vignale : Cool & Connect + 3 900 €				
Surcoût ST-Line : Cool & Connect + 2 400 €				
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 1 100 €				
NOUVELLE FIESTA ACTIVE				
1.0 FlexiFuel 95 ch X	5		0	22 390
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	6		0	23 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch X	NC		NC	24 890
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 €				
NOUVELLE FOCUS				
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ch ST-Line X	NC		NC	29 900
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X	NC		NC	31 100
ST	NC		NC	38 550
1.5 EcoBlue 120 ch ST-Line X	NC		NC	30 700
Surcoût Titanium Vignale : ST-Line X + 3 300 €				
NOUVELLE FOCUS ACTIVE				
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ch X Auto.	NC		NC	29 900
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	NC		NC	33 100
1.5 EcoBlue 120 ch X Auto.	NC		NC	32 700
Surcoût Vignale : X + 2 200 €				
NOUVELLEFOCUS SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
NOUVELLE FOCUS SW ACTIVE				
Surcoût : berline + 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.	8		0	37 300
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	7		0	32 300
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
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
Surcoût Vignale : ST-Line + 6 700 €				
GALAXY				
2.5 Duratec 190 ch Hybrid Titanium Bus.	8	M	75	49 550
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 €				
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 €				
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 €				
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 €				
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	12 090
1.2 84 ch GT Line	4	0	15 990
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5	0	17 590
Surcoût Active : Motion + 1 600 €			
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	19 990
1.0 T-GDi 120 ch MHEV Active	6	0	23 090
Surcoût Active : Motion + 1 800 €			
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €			
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 600 €			
E-SOUL			
136 ch Motion	1	B 6 000	34 990
204 ch Motion	1	B 6 000	38 990
Surcoût Active : Motion + 2 600 €			
Surcoût Design : Active + 2 000 €			
Surcoût Premium : Design + 2 000 €			
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 €			
CEED SW (BREAK)			
Hybride Rechargeable Motion	5	B 1 000	35 790
Surcoût : 5 portes + 1 000 €			
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	35 990
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 Black & White Edition : Active + 1 000 €			
Surcoût Design : Active + 1 500 €			
Surcoût Lounge : Design + 4 800 €			
Surcoût Premium : Design + 2 700 €			
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 €			
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 €			
SORENTO			
Hybride Motion	10	M 310	41 990
Eco plug-in Motion	10	B 1 000	49 490
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 €			
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 2 000	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 €			
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 €			
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

LYNK & CO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU 01			
"base"	NC	B 1 000	41 500

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 €			
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

* 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.

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 €				
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 €				
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 €				
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 COUPE				
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 €				
				nouveau gle coupé
53 AMG 4Matic+	NC	M	30 000	114 750
63 AMG S 4Matic+	NC	M	30 000	165 550
350 e	NC		0	99 250
400 d	NC	M	12 012	85 350
400 de	NC		0	99 850

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 €				
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 COUPE 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 €			
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 €				
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 €			
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 €			
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		NC	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
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 €				
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 €				
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
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 €				
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
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 €				
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
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 €				
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 €				
MIRAI				
Lounge	4	B	2 000	67 900
Surcoût Executive : Lounge + 7 000 €				
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 €				
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				
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
NOUVEAU T-ROC				
1.0 TSI 110 ch Life	6	M	125	27 990
1.5 TSI EVO 150 ch Life	8	M	230	30 430
2.0 TDI 115 ch Life	6		0	32 260
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8		0	36 470
Surcoût Style : Life + 2 220 €				
Surcoût Style Exclusive : Style + 4 820 €				
Surcoût R-Line : Style + 4 130 €				
NOUVEAU T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 110 ch Style	6	M	240	36 160
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	540	40 935
Surcoût R-Line : Style + 4 290 €				
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 €				
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 €				
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 €				
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	2 000	48 350
GTX	5	B	2 000	53 350
NOUVEAU ID.5				
Pro 174 ch	5	B	2 000	51 450
Pro Performance 204 ch	5	B	2 000	53 050
GTX	5	B	2 000	57 950
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	29 190
2.0 TDI 75 ch	4		0	28 510
2.0 TDI 102 ch	6		0	30 760
2.0 TDI 122 ch	6		0	31 960
Surcoût Life : "base" + 2 950 €				
Surcoût Style : Life + 4 400 €				

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 €				
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 €				

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1100

du 13 janvier 2022

DENIZ CALAGAN

1er Essai : Mercedes SL AMG

C'est une légende, et les légendes de meurent jamais. Elle ne cherche même pas à se convertir à l'électricité ou à l'hybride. Non, non. Pour son grand retour, la Mercedes SL préfère la fée AMG et reste fidèle à un bon gros V8. De quoi bien commencer l'année !

Comparatif : la nouvelle Peugeot 308 PHEV face à ses rivales

Pour redevenir la star de sa classe, la nouvelle 308 ne pouvait pas passer à côté de la technologie hybride rechargeable, ses plus grandes rivales, la Golf et la Mégane s'y étant déjà converties. Du coup, elle double la mise avec deux offres de 180 et 225 ch. La moins puissante est-elle déjà à la hauteur ?

YANN LEFEBVRE

ARNAUD SAUNIER

La BMW Série 420d Gran Coupé face à L'Audi A5 Sportback 40 TDI

Qui a dit que les diesels étaient morts ? Pas les constructeurs allemands ! La preuve : BMW installe encore son "bon vieux" 2.0 d de 190 ch sous le capot de son nouveau Gran Coupé Série 4. En le dotant d'une micro-hybridation tout de même. Attention : l'Audi a anticipé l'arrivée du rival en gonflant son 2.0 TDI à 204 ch. Que le meilleur gagne !

Et aussi... En kiosque

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)

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 : 30 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

Inspirée par le progrès

Nouvelle Audi Q4 Sportback e-tron 100 % électrique

Le futur nous anime.

Audi Vorsprung durch Technik

Gamme Audi Q4 Sportback e-tron : consommation mini/maxi en cycle mixte (kWh/100 km)* : 17,0 - 19,5. Émissions CO2 (g/km) : 0 en phase de roulage. « Tarif » au 13/10/2021. 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 Saint-Thibault-des-Vignes
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 Saint-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

NOUVEAU ŠKODA ENŠTOQ

C'est un ŠKODA ENYAQ iV, disponible en stock.

ŠKODA

SUV **100% ÉLECTRIQUE**

Trouvez le vôtre sur **stock.skoda.fr**

Gamme ENYAQ iV : consommation en cycle mixte (kWh/km) min - max : WLTP : 14,6 - 21,6. Rejets de CO2 (g/km) : WLTP : 0 (en phase de roulage). Jusqu'à 534 kilomètres d'autonomie (norme WLTP), selon version et équipements.

Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

Volkswagen Group France – S.A. – Capital : 198 502 510€ - 11, av. de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts – R.C.S. Soissons 832 277 370.