SEPM TOP ventes

Du 13 au 26 janvier 2022

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1100



BMW iX1



PORSCHE MACAN EV



PEUGEOT 4008

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2022

80 MODÈLES QUI VONT MARQUER L'ANNÉE !



VOLKSWAGEN ID.BUZZ



RENAULT AUSTRAL



CITROËN C5 AIRCROSS

COMPARATIF

BMW SÉRIE 4 GRAN COUPÉ VS AUDI A5 SPORTBACK

Petits plaisirs pour gros rouleurs



ESSAI

RENAULT CLIO 1.5 BLUE dCi

Le diesel est de retour!



L 14595 - 1100 - F: 4,00 €

BEL : 4,20€ - ESP : 4,20€
GR : 4,20€ - DOM S : 4,20€
DOM A : 5,20€ - ITA : 4,20€
LUX : 4,20€ - PORT CONT : 4,20€ - CAN : 6,25SCAN
MAR : 47DH - TOM S : 620CFP
TOM A : 1050CFP
CH : 6,50FS - TUN : 8,50DTU

#bornelectric

Consommation d'énergie électrique de la BMW iX : 19,4 à 23 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 371 - 630 km. Autonomie en mode électrique en ville : 424 - 722 km. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de

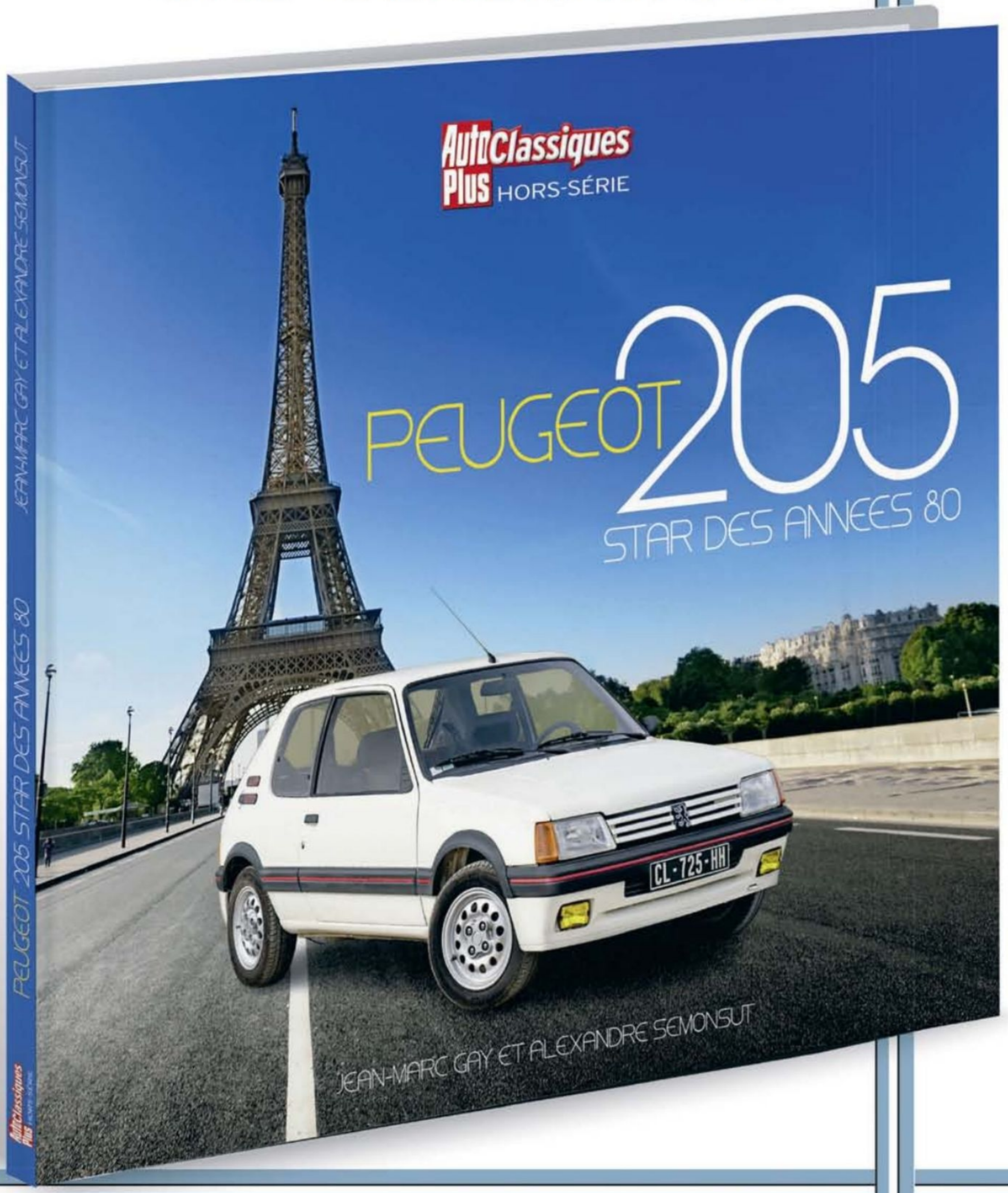
THE iX

100% ÉLECTRIQUE

mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

Auto Classiques Plus HORS-SÉRIE

L'ICONE DE TOUTE UNE GÉNÉRATION



En vente actuellement

N° 1100 Du 13 au 26 janvier 2022


Citroën C5 Aircross/P. 12

SOMMAIRE

Découvrir

12 Spécial nouveautés 2022
Alfa Romeo Tonale, BMW iX1, BMW Série 2 Active Tourer, Citroën C5 Aircross, Ferrari Purosangue, Ioniq 6, Mercedes GLC, Mini Cooper SE, Porsche Macan EV, Peugeot 4008, Renault Mégane E-Tech, Renault Austral, Smart SUV, Tesla Model "compacte"…
28 **Mercedes Vision EQXX**

Comprendre

34 **Salon high-tech de Las Vegas :** les dernières innovations

Conduire

42 **Mercedes-AMG SL** 63 4Matic+ 585 ch
48 **Peugeot 308** PHEV 180 ch/**Renault Mégane E-Tech** 160 ch/**Volkswagen Golf** eHybrid 204 ch
56 **Porsche Taycan Sport Turismo** GTS 598 ch
60 **BMW Série 4 Gran Coupé** 420d 190 ch/**Audi A5 Sportback** 40 TDI 204 ch
68 **MG ZS EV** 156 ch/70 kWh Autonomie Étendue
72 **Citroën ë-Berlingo** 136 ch/50 kWh
74 **Renault Clio** 1.5 Blue dCi 100 ch
79 Le chef des essais vous répond

Vibrer

80 Thierry Dubois, **Mister nationale 7**
86 **Le Rallye passe à l'hybride**
88 Rétro: **Fiat 126** (1973)

S'offrir

92 Configurateur: **Hyundai Ioniq 5**
96 Occasion: **Land Rover Range Rover**
99 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves

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

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


Mercedes Vision EQXX/P. 28


Ioniq 6/P. 25


BMW Série 4 Gran Coupé/Audi A5 Sportback/P. 60


BMW Série 2 Active Tourer/P. 17


MG ZS EV/P. 68


Mercedes-AMG SL/P. 42


Le dessinateur Thierry Dubois, fan de la nationale 7/P. 80


Peugeot 308/Renault Mégane/Volkswagen Golf/P. 48

iV

RECHARGE LIFE*

NOUVEAU ŠKODA

ENYAQ iV

LE SUV 100% ÉLECTRIQUE

ŠKODA

À PARTIR DE

299€/MOIS(1)

LLD SUR 37 MOIS
AVEC APPORT

Bonus écologique et remise ŠKODA déduits

Offre valable du 03/01/2022 au 31/03/2022.

STOCK DISPONIBLE SUR ŠKODA.FR

AUTONOMIE (WLTP) : 534 KM

Modèle présenté : ENYAQ iV Version 60, avec options, 1er loyer de 9 500€ ramené à 3 500€ après déduction du bonus écologique de 6 000€ et 36 loyers de 375€, remise ŠKODA de 3 300€ déduite.

(1) Ex pour ENYAQ iV Version 60 180 ch en Location Longue Durée sur 37 mois / 30 000 km max, 1er loyer de 9 500€ ramené à 3 500€ après déduction du bonus écologique de 6 000€ et 36 loyers de 299€, hors assurances facultatives, remise ŠKODA de 3 300€ déduite. Offre réservée aux particuliers, chez tous les Distributeurs présentant ce financement sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200 € - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 11, avenue de Boursonne - B.P. 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Sous réserve de bénéficier du bonus écologique (conditions sur economie.gouv.fr). **Modèle de borne différent pour le marché français.**

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.

*Recharge Life = Rechargez votre vie



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 37 et sur www.kiosquemag.com


LAURENT VILLARON

LES PUCES ONT BON DOS

Ce n'est pas pour me défiler, mais je ne voudrais pas être responsable stratégie, ou directeur commercial d'un grand groupe automobile en ce début d'année. La publication des résultats annuels du marché français laisse en effet bien perplexe. Pas tant sur les chiffres eux-mêmes. Ils sont mauvais, avec un niveau de ventes global pour 2021 quasi équivalent à celui de 2020, qui avait vu un arrêt total de l'activité pendant de longs mois. Mais sur leur analyse et leur interprétation. Tentons de résumer. Avec 1 659 004 voitures immatriculées en 2021, le marché français atteint un niveau équivalent à celui de… 1975, soit en baisse de 25 % par rapport à 2019, dernière année "normale" d'avant pandémie. Rapidement, on fera peser sur la pénurie de semi-conducteurs la responsabilité de cette passe difficile, alors que l'économie nationale affiche par ailleurs un joli taux de croissance. Mais les puces électroniques sont-elles seules coupables ? Il est permis d'en douter et, dans ce cas, le réveil risque d'être douloureux. La structure des ventes, assez inédite, donne une première piste. Les anciennes valeurs sûres s'effondrent : les modèles purement thermiques ne couvrent plus que 61 % du marché, le diesel atteignant tout juste 21 %. Rappelons qu'en 2012, ce dernier représentait 73 % des voitures vendues en France. Le reste, ce sont évidemment les hybrides, hybrides rechargeables et électriques. Les pures électriques ne pèsent cependant que 9,8 % du total. D'où vient le problème, alors ? Précisément de ce bouleversement de l'offre, qui fait hésiter les clients. Vos courriers de lecteurs témoignent d'ailleurs régulièrement de ces interrogations. Faut-il passer à l'électrique, à l'hybride, à quoi sert le rechargeable, les diesels vont-ils être interdits ? Et dans le doute, beaucoup préfèrent attendre. Enfin, ceux qui peuvent s'offrir ces nouvelles motorisations. Car une partie de ces clients potentiels se sent probablement dépassée par la montée des prix due à l'électrification. La part de plus en plus réduite des acheteurs particuliers en est sans doute le signe : seulement 43 % des voitures neuves vendues en 2021 l'ont été à des clients comme vous et moi. Un record historique, qui va entretenir la migraine des stratèges…

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Dans votre numéro 1 099, vous publiez une information inexacte sur les ZFE *(Zones à faibles émissions, NDLR)*, car incomplète : l'interdiction de circulation des véhicules particuliers catégorisés Crit'Air 4, 5 et non classés s'applique du lundi au vendredi, sauf jours fériés, de 8 heures à 20 heures. Nous pouvons donc toujours rouler en ZFE le week-end, avec un véhicule en Crit'Air 5, par exemple.

Jérôme B.

Sans doute, mais l'esprit de la règle reste l'interdiction de ces véhicules, avec des tolérances concernant les horaires et les jours que vous précisez. Une dérogation existe également pour les voitures de collection, âprement négociée par la FFVE (Fédération française des véhicules d'époque).

Je lis *L'Auto-Journal* depuis des années et vous êtes pour moi une référence. Mais je suis très étonné, alors que les voitures électriques se développent, que vous fassiez toujours la confusion entre les kW et les kWh. Une fois pour toutes, affichez en gros à la rédaction que le kW est une unité de puissance et le kWh une unité d'énergie. La batterie a une capacité en kWh et la consommation du véhicule s'exprime en kWh/100km. Les bornes délivrent selon un niveau de kW (puissance) et l'on paie des kWh (énergie).

Didier Contencin

Merci pour ce rappel à l'ordre. Nous nous efforçons d'être attentifs à l'expression de ces grandeurs électriques. Mais il arrive, hélas, que quelques "h" mal placés échappent encore à notre vigilance.

prêt à partir
E-Tech hybride
portes ouvertes
13-17 janvier (1)

NOUVEAU

RENAULT ARKANA E-TECH HYBRIDE

239€ à partir de /mois (2)

LLD sur 49 mois, 1er loyer de 3 200€
sous condition de reprise
4 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois (3)

existe aussi en motorisation mild hybrid

© s.staub

modèle présenté : nouveau Renault arkana e-tech hybride r.s. line 145 avec option peinture métallisée à 300€/mois[4], sous condition de reprise, 1er loyer de 3 200€, pack zen Renault inclus pour 1€/mois[3]. (1) ouverture exceptionnelle dimanche 16 janvier selon autorisation. (2) exemple pour nouveau Renault arkana e-tech hybride zen 145 hors options. (2)(4) locations longue durée, hors assurances facultatives, sur 49 mois et 40 000 km maximum. offres sous condition de reprise d'un véhicule roulant. sous réserve d'acceptation par diac, sa au capital de 415 100 500€ - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93160 noisy-le-grand - siren 702 002 221 rcs bobigny. en fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. (3) pack zen Renault optionnel comprenant l'entretien, l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1er des deux termes atteint) inclus dans le loyer pour 1€/mois. voir détail du pack zen en points de vente et sur renault.fr. offres non cumulables, réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'un nouveau Renault arkana e-tech hybride neuf **du 01/01/2022 au 31/01/2022** et dans la limite des stocks disponibles. **gamme nouveau Renault arkana : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) : 5,9/6,1. émissions co_2 min/max (g/km) (procédure wltp) : 111/138.**

Renault recommande Castrol

renault.fr

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE



MARCELO MACHADO DE MELO/ASO

MOTUL
SAUDI ARA

COMME À LA BELLE ÉPOQUE

Hervé Cotel s'est engagé sur le Dakar Classic avec son buggy. Une histoire parmi d'autres, direz-vous ? Pas tout à fait. Car Hervé Cotel avait construit, lui-même, son premier buggy l'année de la création du Dakar en 1979 et s'était engagé l'année suivante, terminant à la 13e place. En 1981, pour sa deuxième tentative, il parvient même à monter sur le podium derrière le Range Rover de Metge et Giroux.

À bientôt 75 ans, pour son retour au Dakar, il a reconstruit son buggy d'origine. *"Ce qui me fait plaisir,* a déclaré Hervé Cotel avant le départ, *c'est de refaire courir ce véhicule qui dormait dans le fond d'un garage. On a dû refaire le buggy de A à Z. Le train avant de Volkswagen Combi, le moteur Renault et la boîte sont d'origine, juste restaurés à neuf."*

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2022

Crise sanitaire, pénurie de semi-conducteurs, Salons annulés… L'automobile traverse les tempêtes en gardant son cap : celui de l'innovation ! Zoom sur les quelque 80 nouveautés qui vont jalonner l'année 2022.



Dossier réalisé par **Christophe Bonnaud et Jean Bourquin**

La maturité

Face au Peugeot 3008, le Citroën C5 Aircross oppose ses propres atouts, parmi lesquels une modularité digne d'un monospace. Avec son restylage, il acquiert désormais une dimension premium qui pourrait faire tiquer son cousin !

Avant de pousser la porte du studio photo pour découvrir le nouveau C5 Aircross, nous avions une appréhension : le SUV vedette de Citroën allait-il arborer cette proue très agressive vue sur le C3 Aircross restylé ? Non, bien au contraire, l'identité évolue dans le bon sens : le logo prend son indépendance et de jolies pièces très travaillées dans un noir laqué se substituent aux barrettes chromées. Les LED en forme de V jouent un nouveau rôle, alors que les optiques inédites et très soignées dans leur tracé se cachent derrière un vitrage plus foncé. Comme sur le XM. Pas la Citroën, mais le concept BMW XM. Les ailes et le capot demeurent identiques à la première génération, seul le bouclier change. À l'arrière, les feux reçoivent également la nouvelle signature lumineuse. À bord, on note l'écran central plus grand, de type tablette tactile, qui s'élève à 10 pouces. Il dispose de commandes de climatisation avec un accès direct. L'instrumentation face au conducteur reste une dalle numérique de 12,3 pouces. Les aérateurs centraux glissent sous l'écran, mais le corps de la planche conserve les volumes qui amenaient la coiffe – non modifiée – sur les précédents aérateurs verticaux. Seul un œil averti remarque cette bizarrerie. Une nouvelle teinte extérieure (Bleu Éclipse) vient soutenir ce C5 Aircross plus statutaire. Pour autant, ce sera la seule teinte en dehors d'une offre de deux blancs, deux gris et un noir…

L'équipe d'Hélène Veilleux (couleurs et matières) convainc davantage en habillant la nouvelle génération de sièges Advanced Comfort (identiques à ceux de la C5 X) d'une sellerie inédite Alcantara dès le niveau Shine, et d'un cuir Paloma perforé avec coiffes des sièges en cuir nappa bleu, disponible sur les versions haut de gamme. Pour le reste, le C5 Aircross conserve ses trois sièges arrière de même largeur et coulissants, son coffre généreux de 580 dm³ et, techniquement, sa chaîne de traction hybride rechargeable, qui n'évolue pas, avec ses 55 km d'autonomie en 100 % électrique.

CITROËN C5 AIRCROSS

À partir de **27 200 €***

Commercialisation : **printemps 2022**

* Estimation.

Pas trop tôt !

ALFA ROMEO TONALE

À partir de **35 000 €***

Commercialisation : **printemps 2022**

* Estimation.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Pour passer du stade du concept-car à celui de véhicule de série, l'Alfa Romeo Tonale aura mis plus de trois ans ! Il arrivera au printemps après avoir survécu aux multiples événements qui auraient pu avoir sa peau !

Il sera présenté en février ou mars prochain, soit exactement trois ans après sa première apparition au Salon de Genève 2019. C'est beaucoup, mais sa genèse a été contrariée par de nombreux événements. Alfa Romeo a failli être repris par Renault, puis c'est PSA qui s'est lancé dans cette acquisition. Entre-temps, le projet était tellement avancé qu'il n'a pas été possible de l'adapter sur une plate-forme de la famille Stellantis. Enfin, les ambitions du nouveau groupe accueillant la marque Alfa Romeo, et son patron Jean-Philippe Imparato, venu de chez Peugeot, ont rehaussé les critères d'acceptation en matière de qualité, imposant là encore un retard à l'allumage, qu'on espère bienfaiteur ! Tout ça rappellera des souvenirs à ceux qui ont connu le lancement retardé de la Renault 19, pour justement améliorer sa qualité ! Renault en avait même fait une pub !

C'est sur une base dérivée de la Jeep Compass que repose le Tonale d'environ 4,50 m de longueur, de quoi laisser une place à un futur SUV du segment inférieur. Le Tonale embarque les motorisations de la Jeep : essence de 130 et 160 ch, dotées d'une hybridation légère. Le catalogue Jeep fournit également la chaîne de traction hybride à quatre roues motrices, disponible en deux variantes de 190 et 240 ch. Seule cette dernière devrait être proposée sur la première Alfa Romeo "électrifiée" qui sera produite en Italie, dans l'usine de Pomigliano d'Arco.



ARNAUD SAUNIER

La simplification de la proue du nouveau C5 Aircross lui confère un visage plus statutaire et classieux.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

BMW IX1

À partir de **46 000 €***

Commercialisation : **fin 2022**

* Estimation.

Le coût bas

Le troisième SUV de la famille BMW iX est en approche. Et il sera le moins cher, afin de renforcer la place du constructeur allemand dans un segment des crossovers 100 % électriques en pleine croissance.

La prochaine génération de BMW X1 offrira une silhouette dotée d'accastillages spécifiques pour la version 100 % électrique iX1. Ce dernier deviendra le SUV électrique le moins cher de la gamme.

Le SUV iX1 sera le troisième SUV de la lignée après l'iX3 et le gros iX. Construit sur la plate-forme modulaire FAAR, qui connaît déjà sa deuxième évolution majeure, il devrait embarquer la chaîne de traction de son grand frère iX3, soit l'association d'un moteur électrique de près de 300 ch (286 pour être exact) et d'un pack de batteries de 74 kWh. L'ensemble devrait garantir une autonomie de l'ordre de 450 km. Esthétiquement, il adoptera la caisse du prochain X1 avec l'accastillage dévolu aux modèles iX, notamment la calandre pleine et les fameuses jantes aérodynamiques. Grâce à sa plate-forme, le futur X1 sera donc disponible en 100 % électrique (iX1), mais aussi en thermique hybride rechargeable. Son gabarit plus compact que celui de l'iX3 (4,48 m contre 4,73 m) le désigne comme un concurrent du prochain Alfa Romeo Tonale ! L'iX1 est attendu en fin d'année.



À 50 ans, le Range se fait plus sage et mature. Lisse comme un galet, raffiné comme un diamant, la boue ne l'effraie toujours pas !

LAND ROVER

LAND ROVER RANGE ROVER

À partir de **122 600 €**

Commercialisation : **printemps 2022**

Le mill

Avec un prix d'appel à plus de 120 000 €, le nouveau Range Rover joue dans une classe à part. La personnalisation offerte par le département SV Bespoke propose plus d'un million et demi de combinaisons !

À l'entame de son deuxième demi-siècle, le Range Rover change tout. Ou presque. Son design est encore plus raffiné et sophistiqué, jouant sur l'affleurement total de tous les éléments (carrosserie, vitrage, feux…), y compris à bord. Il permet ainsi de



FLORIAN GROUT

RENAULT MÉGANE E-TECH

À partir de **35 200 €**

Commercialisation : **printemps 2022**

La guerrière

Elle prend en tenaille l'offre actuelle de la concurrente Volkswagen ID.3 et propose des prix canon. Mais attention à bien choisir sa Mégane E-Tech, au risque que l'électrique ne vous séduise pas.

Avec un prix d'appel de 29 200 € (une fois le bonus écologique de 6 000 € déduit), la Mégane 100 % électrique de 130 ch, avec sa batterie de 40 kWh, semble constituer une bonne affaire face aux 33 300 € (bonus également déduit) de la Volkswagen ID.3 et ses 145 ch. Attention, cette dernière dispose d'une batterie de 58 kWh et d'une possibilité de recharge sur borne ou à domicile de 11 à 120 kW, là où la Renault n'offre qu'un convertisseur à… 7 kW. Dirigez-vous dès lors, au minimum, vers la Mégane 130 ch Boost Charge, dotée d'une capacité de recharge jusqu'à 85 kW. Nous voilà à 31 200 €, avec une autonomie de 300 km, contre 417 km pour la Volkswagen. Heureusement, avec sa seconde batterie de 60 kWh et son moteur de 220 ch, la Mégane propose 450 km d'autonomie et des systèmes de recharge atteignant 130 kW, contre 125 kW pour l'ID.3 la plus chère, avec sa batterie de 77 kWh. Une fois choisie la bonne version, la Mégane fait valoir sa qualité de fabrication, les matériaux et le design intérieurs plus valorisants que ceux de l'allemande. Cette dernière réplique toutefois avec une habitabilité légèrement supérieure.

ion !

(presque) faire oublier ses dimensions de 5,05 m (empattement de 3 m) et de 5,25 m pour la version longue, livrée en 5 ou 7 places. Une première pour le Range ! Pour le marché français, l'icône reste fidèle au diesel (250 et 350 ch avec hybridation pour ce dernier) et au V8 de 530 ch. Faut-il le rappeler, la clientèle visée est planétaire et pas restreinte par les seules normes du marché européen. Pour autant, le Range adoptera en cours de vie une version hybride rechargeable avec une autonomie de 100 km en 100 % électrique et, en 2024, une variante totalement électrique. Quant à la personnalisation dans le service SV Bespoke, elle est presque illimitée avec plus d'un million et demi de combinaisons, entre les matériaux, les selleries, les couleurs ou les équipements. En France, quatre niveaux de finition sont accessibles à la commande : Range Rover, Autobiography, First Edition et SV, avec trois offres pour ce dernier.

Et aussi

- **Audi A8** € FL
- **BMW Série 8** € FL
- **Fiat 500X** découvrable € N
- **Ford Focus** € FL Une calandre plus généreuse et un écran de 13,2 pouces pour ce restylage. À partir de 29 000 €.



CHARLIE MAGEE

- **Jeep Renegade et Compass MHEV** € M
- **Kia Ceed** € FL
- **Lotus Emira** € N
- **Mazda CX-5** € FL
- **Mercedes EQE** € N



MERCEDES-BENZ

La sœur de l'EQS mesure 4,95 m et propose jusqu'à 292 ch et 660 km d'autonomie.

- **Nissan Ariya** € N
- **Opel Astra ST** € N



AXEL WIERDEMANN

Empattement allongé de 6 cm, plus long que la berline de 27 cm (4,64 m), le Sports Tourer affiche un volume de coffre variable de 608 à 1 634 dm³.

- **Seres 5** € N
- **Suzuki S-Cross** € FL
- **Suzuki Vitara** € FL
- **Skoda Enyaq Coupé** R N
- **Skoda Enyaq RS** R M

R Reveal € Commercialisation M Nouvelle motorisation FL Restylage N Nouveau modèle

Le SUV Austral garde les proportions du Kadjar. C'est le seul point commun avec son prédécesseur.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

RENAULT AUSTRAL

À partir de **30 500 €***

Commercialisation : **été 2022**

* Estimation.

Table rase

Changement d'appellation, pour bien marquer la rupture. Du Kadjar, il ne reste rien.

Lorsque nous écrivons "rien", c'est vraiment "rien". Entre autres exemples, les motorisations accordées au Kadjar disparaîtront avec lui. Diesel en tête. C'est acquis, le remplaçant du SUV de classe intermédiaire badgé Renault ne ravitaillera pas aux pompes à gazole, et, a contrario, fera grand cas de l'hybridation sous toutes ses formes. De la légère à la plus lourde, pour une puissance maximale portée à 200 ch dans un premier temps.

Cette conversion à l'électrification partielle, puis totale à terme, laisse supposer une plateforme en rapport. C'est le cas. Renault, là encore, fait table rase en frappant à la porte de son allié Nissan, qui lui fournit la base technique du Qashqai récemment lancé sur nos routes. Attention, l'expression "base technique" peut induire en erreur. Le nouvel entrant mesure 4,51 m en longueur (donnée officielle), contre 4,43 m pour son cousin japonais. En toute logique, son empattement devrait être plus étendu que celui de ce dernier (2,67 m). Encore qu'en ces matières, la logique est souvent mise à rude épreuve. Preuve en est, le Kadjar atteint 4,49 m en longueur, tout en reposant sur un empattement réduit, en proportion (2,65 m). Son successeur ne commet pas l'impair.

Rupture il y a, donc, et elle se manifeste de manière brutale à l'intérieur. Écran central monumental, pour résumer la situation, complété par l'inévitable combiné d'instrumentation numérique et soutenu par une qualité de fabrication supposément en immense progrès. En la circonstance, du Kadjar, il ne restera plus rien du tout… Le grand nettoyage.

Ce nouveau départ justifie-t-il le changement d'appellation ? En soi, la réponse est non. Renault en a jugé autrement, en partant du constat que le Kadjar n'a pas marqué son époque de son empreinte. En cause, notamment, une robe passe-partout, ce qui ne pardonne pas dans une catégorie surencombrée où il faut à tout prix se différencier. L'Austral n'appelle pas ce genre de commentaire. Dynamique dans son apparence, plutôt ramassé s'agissant d'un SUV familial, friand d'angles vifs, il capte l'œil.



S'il n'en reste qu'un...

Un monospace… tout beau, tout neuf. BMW remet "100 balles" dans la machine, sans prendre de gros risques.

Sale temps pour les monospaces. Les Renault Scénic et Espace rendront leur tablier à brève échéance, les Ford S-Max et Galaxy sont invités à faire de même, et le Citroën Grand C4 SpaceTourer comme le Volkswagen Touran n'ont pas d'avenir. En résumé, l'espèce est en voie d'extinction très avancée. Pas tout à fait. Deux constructeurs n'abandonnent pas la partie, à savoir Mercedes et BMW. Le premier a renouvelé le Classe B l'an dernier et le second vient de remettre le couvert avec le Série 2 Active Tourer. Pari risqué ? Peut-être pas, au moment où la "SUV-phobie" gagne du terrain. Un Active Tourer plutôt qu'un X1 pour le même usage familial, cela se discute, en effet.

Le cadre posé, BMW se montre prudent. Le constructeur repart de l'existant, c'est-à-dire de la base technique de la précédente mouture et les roues avant motrices qui vont avec. Sans oublier l'empattement, maintenu en l'état. À ce sujet, le nouveau venu est plus imposant que son devancier, dans des proportions qui, toutefois, ne changent pas la donne. Les fondamentaux du genre, enfin, sont respectés à la lettre, à commencer par les places arrière accueillantes, et les motorisations reprennent du service, diesels inclus et une unité de 170 ch inédite en plus.

Alors, quoi de neuf, au bout du compte ? Tout est dans l'apparence physique, à la fois dynamique et ramassée, marquée par une calandre hypertrophiée ourlée sur le haut. L'ensemble est cohérent, ce monospace ne ressemble pas à une camionnette et c'est à se demander, finalement, ce qu'il peut bien envier à un SUV. Mobilier intérieur sobre et high-tech, comme attendu.

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

À partir de **34 200 €**

Commercialisation : **février 2022**



Des mécaniques thermiques pour débuter. Deux hybrides rechargeables suivront plus tard dans l'année.

Ascendant thermique

Mercedes ne fait pas une croix sur les moteurs thermiques. Le nouveau GLC en fournit la preuve.

Le SUV électrique EQC n'envoie pas à la retraite le GLC nourri aux énergies fossiles. Bien au contraire. Le SUV de classe intermédiaire badgé Mercedes reprend son poste sous une formule entièrement renouvelée, même si cela ne saute pas aux yeux à considérer l'illustration ci-dessous. La robe évolue, rien de plus, et c'est donc dessous que cela se passe. Le nouvel arrivant, de fait, occupe plus de place au sol que son prédécesseur (au-delà de 4,70 m en longueur, contre 4,67 m pour l'actuelle mouture). À voir si l'empattement s'allonge dans les mêmes proportions, ce qui paraît fort probable. Dans le même mouvement, Mercedes expédie à la retraite tout ce qui contenait plus de 4 cylindres. Les moteurs réquisitionnés sont soutenus par l'hybridation légère à base de batterie 48 V, sans exception, le lot retenant deux diesels. Une unité hybride rechargeable est elle aussi programmée, comme avant, avec à la clé une autonomie en mode électrique possiblement portée à 100 km. La Classe C fournit son mobilier intérieur, cela semble acquis.

MERCEDES GLC
À partir de **55 000 €***
Commercialisation :
été 2022
* Estimation.



ILLUSTRATION : BERNHARD RECHEL

Seulement des 4 cylindres pour le futur GLC.

Prise and love

Les nouveaux hippies en salivent déjà. Leur véhicule fétiche revient, en mode écolo.

Les photos espion du fourgon utilitaire circulent sur la toile. Premier constat, les aperçus que nous avons publiés à plusieurs reprises ne se trompaient pas. Les projecteurs horizontaux sont plus volumineux qu'attendu, mais pour le reste, tout est là. À commencer par la filiation directe avec le Combi d'antan et sa face avant plantée droit, pare-brise inclus. En la circonstance, il y a certes une esquisse de capot et un pare-brise légèrement incliné, mais la référence au mythe est explicite. L'ID.Buzz, c'est entendu, transporte aussi des êtres humains. Plancher plat, empattement surdimensionné pour une longueur au sol avoisinant les 5 m, portes latérales coulissantes : les amateurs de ce genre automobile sont gâtés. Reste à savoir combien de kilomètres ils pourront parcourir sur une seule charge. À cet égard, Volkswagen ratisse large. Les capacités des batteries devraient varier de 60 à 100 kWh, et un ou deux propulseurs peuvent être réquisitionnés, au choix. Dans le premier cas, les roues arrière sont motrices.



Empattement gigantesque résultant de l'électrification : parfait pour un véhicule de ce type.

VOLKSWAGEN ID.BUZZ
À partir de **49 000 €***
Commercialisation :
octobre 2022
* Estimation.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

JANV. FÉV. MARS AVRIL MAI JUIN JUIL. AOÛT SEPT. OCT. NOV. DÉC.

TOYOTA GR86

Prix : à partir de **35 000 €***

Commercialisation : **printemps 2022**

* Estimation.



TOYOTA

Hors du temps

On n'en fait plus, des comme ça. Sauf Toyota donc, qu'il est permis de remercier.

Des sportives dépourvues de tout soutien électrique, il y en a plein les colonnes du mensuel *Sport Auto* (lecture recommandée). Des coupés du même type point trop imposants, point trop lourds, point trop puissants et, par-dessus tout, point trop chers, l'espèce est déjà beaucoup plus rare. Pour tout dire, et en mettant de côté la Mazda MX-5, qui est un cabriolet, on la pensait disparue depuis le retrait du Subaru BRZ et de son clone siglé Toyota, alias GT86. Raté.

Toyota, justement, s'apprête à commercialiser en Europe la deuxième génération de cette sportive, devenue GR86 pour l'occasion. Privée d'hybridation, même légère, comme la première. À la place turbine un 4 cylindres disposé à plat dont la cylindrée passe de 2 à 2,4 l, avec à la clé un gain de 34 ch (234 au total). La harde est délivrée sur les roues arrière sans l'aide d'un turbo. Ça, ça ne change pas, tout comme l'apparence physique d'une voiture qui fait aujourd'hui tache dans le décor. C'est un compliment.

Et aussi

- **Aiways U6** € N
- **Audi A3 Allstreet** R N
- **BMW iX M60** R M
- **BMW Série 7/i7** R N
- **Citroën C5 X** € N



CITROËN

4,80 m en longueur… La C5 X est un joli bébé, qui, en prime, brise menu tous les codes connus à ce jour. En bonne Citroën qu'elle est. Confort de haut niveau attendu. *Bis repetita*…

- **Dacia Jogger** € N

C'est le break "Allroad" de Dacia (20 cm de garde au sol et artifices esthétiques). Du cachet et une vocation familiale affirmée pour compléter le tout.



PATRICK JOHALL

- **Fiat 500 & Tipo MHEV** € M
- **Kia Niro** € N



KIA

Robe bien plus personnelle que la précédente et habitacle refait, le Niro sort de l'ombre. Hybridation rechargeable et tout-électrique toujours au programme.

- **Mazda 2 hybride** € M
- **Mercedes SL** € N
- **MG compacte électrique** R N
- **Mini SUV B** R N
- **Porsche 911 GT3 RS** R N
- **Skoda Karoq** € FL
- **Tesla Model Y Performance** € M
- **Toyota Aygo X** € N
- **Volvo XC40** € FL
- **Volvo XC60** € FL
- **Volkswagen Amarok** R N
- **Volkswagen ID.5** € N

Profil de coupé et pavillon abaissé de 12 cm par rapport au SUV ID.4, dont il est le dérivé : voici l'ID.5, riche de trois motorisations électriques libérant respectivement 174, 204 et 299 ch.



INGO BARENSCHEE

R Reveal € Commercialisation M Nouvelle motorisation FL Restylage N Nouveau modèle

Passage obligé

Peugeot ne pouvait se dérober plus longtemps : il lui fallait un SUV coupé dans sa gamme. C'est fait.

Le SUV coupé, c'est tendance. Et à en croire les bons résultats commerciaux du Renault Arkana (15 073 exemplaires écoulés en France de janvier à novembre 2021), cela se popularise, si tant est que cela se vende à des prix "humains". Jusqu'à présent, Peugeot, qui avait quelque chose de la sorte dans ses cartons, hésitait. Lesdits cartons sont sortis des placards.

Voici donc le 4008, appellation qui, au reste, relève de notre propre fait à cette heure. Au risque d'induire en erreur le lecteur. Elle laisse entendre, en effet, que le modèle en question est le produit dérivé du 3008, ce qui n'est pas le cas. C'est la 308 (la nouvelle) qui fournit la matière première. Le break 308 SW, pour être précis, lequel repose sur un empattement plus étendu que celui de la berline (2,74 m, contre 2,68 m). Quoi qu'il en soit, le 4008 devrait s'avérer plus imposant que le 3008 et, par là même, supposément plus habitable. Notez la prudence du propos.

Qui dit plate-forme de la 308 (ou autres) dit équipements tout beaux, tout modernes. Plus, en tout cas, que ceux du 3008… Citons, pêle-mêle, les compteurs numériques 3D, la très perfectionnée installation multimédia pilotée par un écran de 10 pouces et une pelletée d'assistants de conduite que nous détaillerons en temps voulu. La 308, c'est aussi une finition de qualité supérieure, et au vu du profil haut de gamme du 4008, nous ne pouvons que saluer l'entreprise. Reste à savoir si la compacte met à disposition son mobilier intérieur tel quel. Hypothèse probable, mais pas acquise. Sous le capot, en revanche, nous sommes en terrain connu. À supposer que le 4008 fasse l'impasse sur le bloc essence 1.2 PureTech de 110 ch, tout est là. À commencer par les deux motorisations hybrides rechargeables de 180 et 225 ch.

PEUGEOT 4008

À partir de **36 000 €***

Commercialisation : **automne 2022**

* Estimation.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT



Une 308 surélevée et rallongée plutôt qu'un 3008 raboté… Ainsi se profile le SUV coupé Peugeot.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Un coupé 5 portes à peine surélevé… Ferrari n'a pas voulu faire un mastodonte. Nous lui en savons gré.

FERRARI PUROSANGUE

À partir de **200 000 €***

Commercialisation : fin 2022

* Estimation.

SUV, mais pas trop

Non, pas elle ! Eh bien si, Ferrari cède à son tour à la mode du SUV. Sans trop en faire.

Ça y est, il roule ! En tenue de camouflage pour l'instant. Au vu des photos espion en notre possession, il est possible, néanmoins, de tirer les premiers constats. Primo, la garde au sol n'est pas très généreuse s'agissant d'un engin classé parmi les SUV. Secundo, le spécimen garde l'allure générale d'un coupé marquée par un long capot, un pavillon ramassé, une lunette arrière très inclinée et une poupe tout en hauteur. D'où la parenté avec le monde des SUV. Hayon de rigueur, en conséquence, ce qui fait de cette Ferrari un véhicule familial 5 portes. Tertio, le camouflage ne dissimule pas une évidente filiation avec la Roma pour tout ce qui concerne la partie avant. De là à conclure que le nouvel entrant repose sur la base technique de sa sœur de gamme, il y a un pas que nous ne franchissons pas. C'est acquis, le crypto-SUV étrenne une plate-forme inédite appelée à accueillir, à terme, une motorisation exclusivement électrique. Quarto, et au bilan, le Purosangue ne peut être comparé au Maserati Levante, au Lamborghini Urus ou encore à l'Aston Martin DBX. Ferrari affine le propos. Dans tous les sens du verbe.

Reste la question du moteur. Dans un premier temps, la rumeur fait état du V8 3.9 de 720 ch de la Tributo, d'une solution hybride basée sur un V6 et même d'un V12. Nous en reparlerons.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

TESLA MODEL "COMPACTE"

À partir de **22 000 €***

Commercialisation : **début 2023**

* Estimation.

Au format européen

Une Tesla peu encombrante et accessible au plus grand nombre ? Ce n'est plus un fantasme.

Prenez la gamme Tesla. Le modèle le moins encombrant est la berline Model 3, "riche" de ses 4,69 m en longueur. Rien qui ne contrarie sa carrière commerciale en Europe, où l'on préfère généralement les voitures plus petites, mais il y a, quand même, comme un gros trou dans ladite gamme. Le tort sera réparé en fin d'année, sous la forme d'une berline compacte. En toute franchise, rien ne transpire à cette heure sur cette nouvelle Tesla, si ce n'est que son autonomie maximale dépasse les 400 km selon ses concepteurs. Ce rayon d'action étendu reste, jusqu'à maintenant, l'apanage des voitures électriques de la catégorie supérieure. Le prix de base à l'échelle de la planète est d'ores et déjà fixé, soit 25 000 dollars ou 22 246 euros.

Vient la part du rêve. À en croire Elon Musk, le patron de Tesla, la compacte à venir pourrait bénéficier d'un dispositif de conduite autonome de niveau 5. Celui qui expédie le volant et le pédalier au rayon des antiquités. Il est permis d'en douter en l'état actuel des législations internationales.

Comme tout le monde

Bien aidé par Toyota, Subaru passe au tout-électrique. Au risque d'entrer dans le rang.

Une Subaru sans son moteur disposé à plat et ses quatre roues motrices en permanence, est-ce encore une Subaru ? La réponse est non, tout en reconnaissant que nous ne pouvons guère reprocher au constructeur japonais de vouloir rester en vie. Comme tous ses concurrents, Subaru doit passer sous les fiches Caudines de l'électrification totale, avec à la clé la perte assurée de tout ce qui fait son originalité. En prime, son premier véhicule électrique ne lui appartient pas en propre. Le SUV Solterra est le clone du Toyota bZ4X récemment dévoilé. Rien d'autre.

En soi, ça le fait. Le matériau commun semble attractif, à en juger par les mobiliers intérieurs traités à l'identique, combiné d'instrumentation placé en hauteur inclus. Peugeot fait enfin des émules. Dans les deux cas, la version "monomoteur" de 204 ch se déplace à l'aide de ses roues avant. Sa semblable, nantie de deux propulseurs (109 ch de part et d'autre, soit 218 ch au total), profite, quant à elle, des bienfaits d'une transmission intégrale. La patte Subaru…

SUBARU SOLTERRA

À partir de **45 000 €***

Commercialisation : **automne 2022**

* Estimation.



SUBARU



YANN LEFEBVRE

Dans la gamme Maserati, le Grecale s'inscrit sous le Levante.

Le premium sans l'électricité

Un modèle inédit dépourvu de soutien électrique… Y a-t-il matière à s'en plaindre ?

On appelle ça un dinosaure. Soit un modèle inédit projeté sur le marché sans passer par la case électrification, chose qui se fait rare de nos jours. Plus encore dès que l'on approche les frontières du haut de gamme, gravitant tout là-haut dans la stratosphère.

Il n'y a pas de mystère. Le Grecale a été conçu avant la création du groupe Stellantis, à une époque où Fiat, alors propriétaire de Maserati, n'avait de l'hybridation qu'une vague notion. Résultat, le SUV familial ainsi désigné ne se nourrit qu'à l'essence, engloutie dans un premier temps par le 4 cylindres 2.0 fourni par le Levante, réduit à 300 ch. Micro-hybridé, certes. Les roues arrière sont motrices, c'est entendu. Pour le reste, nous ne pouvons que saluer le talent des designers italiens, qui réussissent à faire d'un SUV un objet roulant désirable. Ce n'est pas donné à tout le monde. Et pour tout dire, nous, nous avons un gros faible pour les dinosaures…

MASERATI GRECALE

À partir de **75 000 €***

Commercialisation : **automne 2022**

* Estimation.

Un zeste de Subaru, malgré tout, quand deux propulseurs entraînent les quatre roues.



Et aussi

- **BMW Série 2 Active Tourer PHEV** (€) (N)
- **BMW Série 3** (R) (FL)
- **BMW X7** (R) (FL)
- **BMW Z4** (R) (FL)
- **Citroën C4** 4 portes (R) (N)
- **DS 7** (R) (FL)
- **Ferrari 296 Spider** (R) (N)
- **Jeep Grand Cherokee** (€) (N)
- **Mazda CX-60** (R) (N)
- **Mercedes Classe A** (€) (FL)

Restylage de façade pour la petite Mercedes avec l'adoption de la deuxième génération multimédia MBUX à l'intérieur. L'hybridation légère à base de batterie 48 V arrive aussi en renfort.



ILLUSTRATION : B. REICHEL

- **Nissan X-Trail** (€) (N)

Dévoilé il y a un an, le nouvel X-Trail prend son temps avant de débarquer en Europe. Une solution hybride rechargeable "inversée" est au programme – c'est-à-dire que le bloc essence n'entraîne pas les roues et sert à recharger les batteries.



NISSAN

- **Tesla Model S Plaid** (€) (M)

Retard à l'allumage pour la surpuissante version de la Model S, qu'on attendait en ce début d'année. Pour situer le niveau : 1 020 ch, 322 km/h en vitesse de pointe et 800 km d'autonomie.

TESLA

- **Toyota Corolla Cross** (€) (N)

Plus familial que le C-HR, le Corolla Cross offre de l'espace à l'intérieur et la dernière génération d'hybride.

D. MEUNIER

(R) Reveal (€) Commercialisation (M) Nouvelle motorisation (FL) Restylage (N) Nouveau modèle

PORSCHE MACAN EV

À partir de **88 000 €***

Commercialisation : **printemps 2023**

* Estimation.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

La plate-forme électrique PPE, prometteuse d'une grande autonomie, sera inaugurée chez Porsche par le Macan.

Futur best seller

Renouveler le Macan par un engin 100 % électrique est risqué puisqu'il représente le tiers des ventes du constructeur. Porsche a prévu une sécurité : faire cohabiter les versions thermiques et électriques, dès 2023.

Non, toutes les Porsche ne seront pas électriques d'ici à la fin de la décennie. Pourtant, si l'on se réfère au discours de 2019 du patron de la marque, Oliver Blume, *"l'électromobilité est en parfaite adéquation avec les valeurs de Porsche"*. Mais il a aussitôt précisé que, même si les investissements se chiffrent à plus de 6 milliards d'euros pour l'électrification de la gamme, *"sur les dix prochaines années, nous miserons sur un mix de motorisations constitué de modèles à essence optimisés, de voitures hybrides rechargeables et de sportives 100 % électriques"*. Donc, au moins jusqu'en 2029, les Porsche thermiques vont vivre en parallèle avec les Porsche électriques. L'énergie des bureaux d'études et des services d'essais est pourtant monopolisée en grande partie par le développement de ce Macan 100 % électrique depuis plus de trois ans. C'est en juillet 2018 qu'a été prise la décision de produire cette nouvelle génération sur le site de Leipzig. Il sera ainsi fabriqué sur les lignes de montage du Macan thermique, le modèle qui a permis au site industriel de s'élever au niveau des plus grands chez Porsche depuis 2014. Ses capacités annuelles étaient alors de 40 000 unités pour le SUV compact. Aujourd'hui, la production dépasse les 90 000 unités, destinées au marché mondial. La prochaine génération de Macan 100 % électrique va venir peu à peu se substituer au Macan thermique, preuve que Porsche estime sans doute que ce SUV deviendra à terme la Porsche électrique la plus produite. Elle adoptera l'architecture 800 V, avec une capacité de charge élevée de 350 kW, et sera la première Porsche en 2023 à reposer sur la nouvelle plate-forme PPE (Premium Platform Electric), développée en collaboration avec Audi AG. La PPE est en mesure d'embarquer un pack batterie de 100 kWh et de fournir des autonomies de l'ordre de 600 à 700 km. De base, elle est équipée d'un moteur électrique à l'arrière. Les modèles haut de gamme sont dotés d'un second moteur électrique sur l'essieu avant. Le Macan demeurera donc un quatre roues motrices!

Six à piles

La grande berline effilée Ioniq 6 s'en va concurrencer la Tesla Model S. Avec de beaux atours et atouts.

Le concept Prophecy de Hyundai a annoncé le lancement par le coréen d'une gamme 100 % électrique. Après la Ioniq 5, considéré comme un crossover, voici que se profile la Ioniq 6, une berline élancée qui s'en va chercher le haut du panier, le gratin de l'électrique, en étant assez éclectique. La Tesla Model S est dans le viseur et le groupe coréen ne veut pas manquer sa cible, d'où quelques retards dans le planning de présentation du modèle de série. C'est l'un des derniers projets menés sous la responsabilité du designer Luc Donckerwolke, alors patron du design Hyundai et aujourd'hui toujours dans le groupe, mais en Europe, à Francfort. Dérivée du concept-car Prophecy de mars 2020, la Ioniq 6 mettra en exergue un style *"Sensuous Sportiness"*, qui est, selon le constructeur, *"axé autour d'une esthétique à la fois sportive et séduisante"*. Cette fluidité, à l'extrême opposé des surcharges du design BMW sur certains de ses modèles, n'est pas sans rappeler le concept-car Mercedes IAA, très performant en aérodynamique. Ce que sera très certainement la grande berline Ioniq pour maximiser son autonomie. Elle partage sa plateforme E-GMP avec sa petite sœur Ioniq 5, mais son terrain d'action sera bien supérieur. Elle adoptera un pack batteries de près de 80 kWh et pourrait revendiquer plus de 500 km d'autonomie. Mais attention, une Tesla Model S en affiche aujourd'hui 652.

IONIQ 6

À partir de **78 000 €***

Commercialisation : **2023**

* Estimation.

Hyundai, par le biais de sa nouvelle branche Ioniq, s'attaque à la Tesla Model S : une cible difficile à atteindre !

Les nouveaux mondes

Smart s'engage enfin dans le monde des SUV et, surtout, concrétise son nouvel univers fait d'un design Daimler et d'une ingénierie chinoise, made in Geely.

Les salariés de l'usine d'Hambach, qui produisait la petite Smart, le savent hélas trop bien : Daimler a cédé le site à Ineos, voilà un an. Les Smart sont désormais 100 % électriques et fabriquées en Chine, après l'accord signé entre le groupe allemand et le chinois Geely, qui se partagent à parts égales l'avenir de la marque. La clé de ce rapprochement tient en trois lettres : SEA, la plate-forme de Geely qui sera celle de ce SUV Smart, et aussi des marques appartenant à Geely (Volvo, Polestar et Lynk & Co). Ce soubassement n'est pas plus original qu'un autre, mais sa duplication en fait une arme redoutable en matière de coût de fabrication. La SEA existera en cinq définitions pour s'attaquer à tous les marchés, appuyée par ses deux packs de batteries disponibles. Le SUV Smart reposera sur la SEA-2, avec son empattement d'environ 2,60 m et des batteries de 58 à 68 kWh pour une autonomie de près de 500 km. L'architecture à moteur avant électrique pourrait recevoir (à l'arrière) un prolongateur d'énergie pouvant booster l'autonomie à 1 000 km. Mais le SUV Smart ne devrait pas y avoir droit…



500 km d'autonomie sur le SUV Smart.

SMART

SMART SUV
À partir de **36 000 €***
Commercialisation : **2023**
* Estimation.

MINI COOPER SE
À partir de **36 000 €***
Commercialisation : **2023**
* Estimation.

Une famille électrique

La quatrième génération de Mini retrouve un format plus contenu et mise sur son modèle 100 % électrique pour anticiper la décennie 2030.



CARPIX

Jeep urbaine

La gamme Jeep ne va pas se séparer de sa Renegade et va même l'épauler, grâce à un modèle inédit plus urbain conçu sous la nouvelle ère Stellantis.

BABY JEEP

À partir de **38 000 €***

Commercialisation : **2023**

* Estimation.

La gamme Jeep va tirer un bon parti de son entrée dans le giron de Stellantis. Pour l'heure, il faut bien passer par la case "transition", et la gamme perdure avec les modèles conçus avant l'arrivée dans le groupe, tel le récent Cherokee. Grâce à la plate-forme des Peugeot e-2008 et Opel Mokka-e, Jeep a modifié son prochain petit SUV urbain. Comme la Corsa, la Baby Jeep a été repensée sur la plate-forme des 208 et 2008. Elle offrira donc le moteur thermique 1.2 de 100 ou 130 ch et la version 100 % électrique avec l'arrivée d'une machine électrique inédite. La question est de savoir si cette plate-forme sera à même d'accueillir un moteur électrique sur le train arrière sans de lourdes modifications. Mais un petit SUV urbain a-t-il réellement besoin de quatre roues motrices ? Cette Jeep sera produite en Pologne, où elle pourrait être rejointe par d'autres petits SUV Alfa Romeo et Fiat.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

La marque veut atteindre la moitié de ses ventes avec des modèles électriques dès 2027. La prochaine (et quatrième) génération de Mini comptera dans ses rangs presque autant de dérivés qu'auparavant et reposera sur deux architectures : une plate-forme accueillant les moteurs thermiques, pour lesquels Mini a prévu une hybridation légère, et une autre, produite majoritairement en Chine, pour les versions électriques. Le basculement vers le tout-électrique ne signifie pas que les modèles emblématiques comme la John Cooper Works seront bannis de la gamme. On évoque même la puissance de 200 kW (272 ch) avec une recharge portée à 150 kW pour ce modèle. En version de base, la Mini électrique offrirait près de 200 ch et une autonomie d'environ 300 km. À bord, un seul écran central, rond et plat, intégrera la totalité de l'infodivertissement. Côté design, la poupe de la version électrique surprise en essais est assez déroutante avec ses feux arrière "triangulaires", réunis par une barre noire.

Et aussi

• **Audi Q6 e-tron** (R) (N)

La première Audi reposant sur la nouvelle plate-forme PPE sera l'inédite Q6 e-tron, située entre le Q4 e-tron et le grand SUV e-tron.

• **BMW M2** (R) (N)

• **BMW X8** (R) (N)

• **DS 3 Crossback** (R) (FL)

• **Kia EV6 GT** (R) (M)

• **Porsche 911 Safari** (R) (N)



CARPIX

Un concept-car 911 Safari a été enfanté puis remisé. Des prototypes roulants laissent pourtant penser à l'arrivée de cette 911 rehaussée en 2023.

• **Renault Clio** et **Captur** (€) (FL)



RENAULT

Les deux stars de la gamme Renault recevront un restylage léger. Le SUV Captur mettra davantage en avant ses deux hybridations HEV et PHEV.

• **VinFast e35** (€) (N)

• **Volvo XC90** (R) (N)

Le Volvo XC90 change d'appellation pour adopter un nom, devient 100 % électrique et s'inspirera du concept-car épuré Recharge.



VOLVO

(R) Reveal (€) Commercialisation (M) Nouvelle motorisation (FL) Restylage (N) Nouveau modèle

La planche de bord s'organise autour d'un immense écran de 47,5 pouces, avec de nouveaux matériaux tels que le cuir et la soie vegan.

La puissance de 150 kW environ (204 ch) devrait donner des performances très correctes à cette électrique de 1 750 kg.

Masse maîtrisée, pneus ultra-basse résistance et Cx record de 0,17 permettent à cette électrique de revendiquer une consommation de 10 kWh/100 km et une autonomie de 1 000 km.

MERCEDES-BENZ

L'hyper-efficience

Mercedes pousse le curseur technologique pour assurer le maximum de rendement et d'autonomie à une voiture électrique au travers de ce concept, qui ne préfigure pas un modèle précis mais des tendances high-tech. Décryptage.

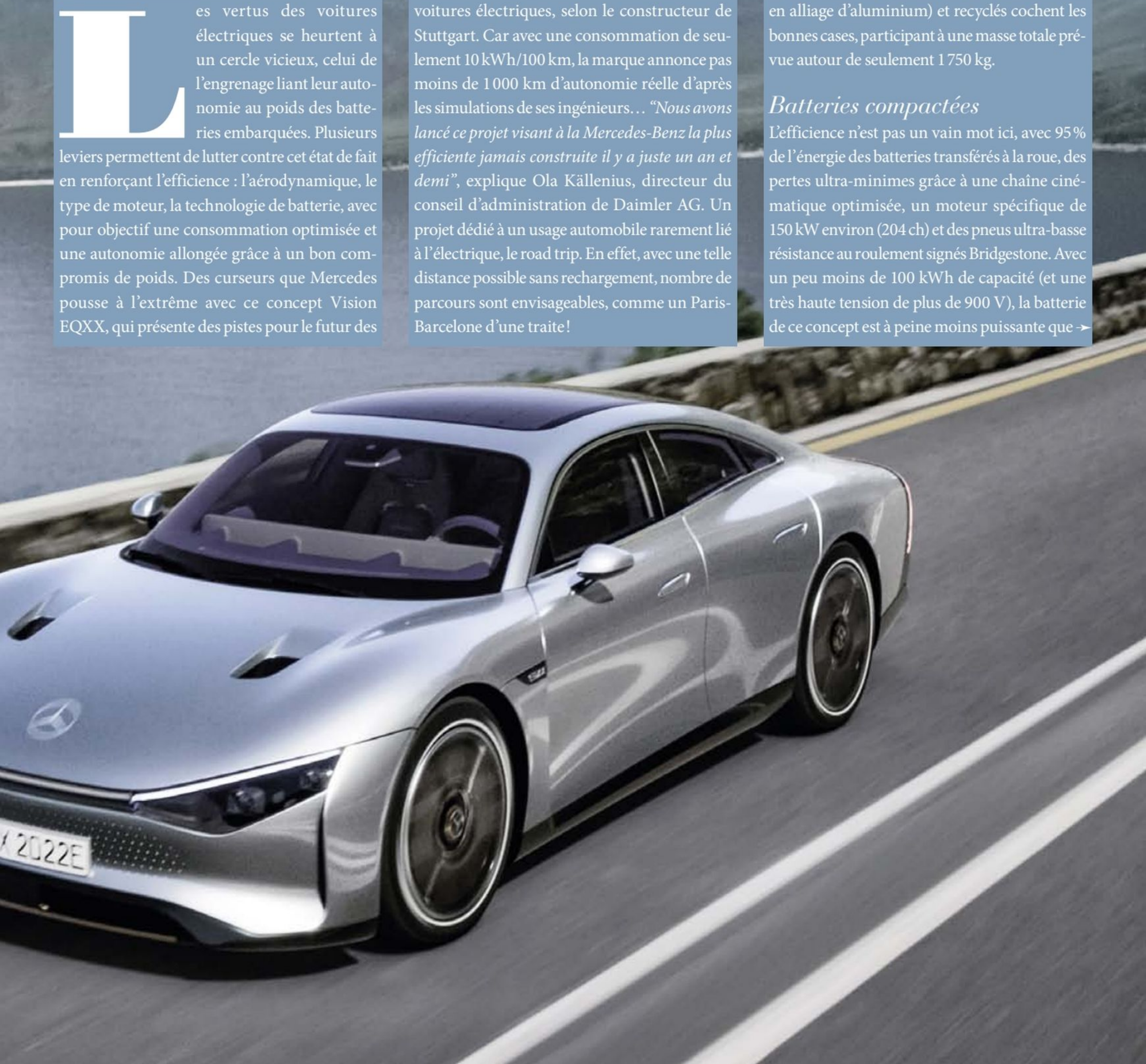
Par **Nicolas Valeano**

Les vertus des voitures électriques se heurtent à un cercle vicieux, celui de l'engrenage liant leur autonomie au poids des batteries embarquées. Plusieurs leviers permettent de lutter contre cet état de fait en renforçant l'efficience : l'aérodynamique, le type de moteur, la technologie de batterie, avec pour objectif une consommation optimisée et une autonomie allongée grâce à un bon compromis de poids. Des curseurs que Mercedes pousse à l'extrême avec ce concept Vision EQXX, qui présente des pistes pour le futur des voitures électriques, selon le constructeur de Stuttgart. Car avec une consommation de seulement 10 kWh/100 km, la marque annonce pas moins de 1 000 km d'autonomie réelle d'après les simulations de ses ingénieurs… *"Nous avons lancé ce projet visant à la Mercedes-Benz la plus efficiente jamais construite il y a juste un an et demi"*, explique Ola Källenius, directeur du conseil d'administration de Daimler AG. Un projet dédié à un usage automobile rarement lié à l'électrique, le road trip. En effet, avec une telle distance possible sans rechargement, nombre de parcours sont envisageables, comme un Paris-Barcelone d'une traite !

Mercedes a annoncé il y a quelque temps qu'à l'avenir, le développement de ses nouveaux modèles partirait de la partie software pour aller ensuite vers le hardware. Un principe naturellement appliqué ici dans le cadre de la prochaine génération de l'architecture modulaire de la marque nommée "MMA", et destinée aux modèles compacts et moyens. Bien entendu, des matériaux légers (roues magnésium de 20 pouces, freins en alliage d'aluminium) et recyclés cochent les bonnes cases, participant à une masse totale prévue autour de seulement 1 750 kg.

Batteries compactées

L'efficience n'est pas un vain mot ici, avec 95 % de l'énergie des batteries transférés à la roue, des pertes ultra-minimes grâce à une chaîne cinématique optimisée, un moteur spécifique de 150 kW environ (204 ch) et des pneus ultra-basse résistance au roulement signés Bridgestone. Avec un peu moins de 100 kWh de capacité (et une très haute tension de plus de 900 V), la batterie de ce concept est à peine moins puissante que ➝





L'empattement de 2,80 m devrait préserver un espace intérieur très correct pour quatre adultes.

celle d'une EQS, mais elle affiche 50 % de volume et 30 % de poids en moins, avec juste 495 kg, dans un gabarit de voiture compacte. Comment est-ce possible ? Mercedes parle ici d'un développement avec ses experts en Formule 1 de Mercedes-AMG High Performance Powertrains (HPP). Mais il faut peut-être aussi explorer du côté des récents investissements de la marque dans la recherche sur les fameuses batteries à électrolyte solide avec le spécialiste américain Factorial Energy, solution plus compacte à énergie égale particulièrement prometteuse. Un graal poursuivi par tout le monde automobile, de Toyota à Saft (groupe Total)…

La gestion thermique de la batterie fait en outre l'objet de soins spéciaux, avec des ouvertures aérodynamiques variables et un refroidissement liquide finement contrôlés par l'électronique de gestion d'énergie. Une pompe à chaleur optimise la climatisation de l'habitacle pour le confort des passagers. Enfin, des panneaux solaires intégrés au toit (117 cellules) offrent un supplément de 25 km d'autonomie à l'ensemble dans les meilleurs jours, alimentant les accessoires et, à l'avenir, la batterie haute tension également.

Aérodynamique record

La silhouette de ce concept conçu pour le Salon high-tech CES de Las Vegas est explicite : tout est consacré à l'aérodynamisme. Un capot ultra-plongeant, une ligne de pavillon basse et tombante, un arrière long et tronqué, des formes douces de goutte d'eau, voilà qui concourt à offrir un Cx de seulement 0,17, une valeur bien meilleure qu'un modèle de série, le record étant détenu par la toute récente Mercedes EQS avec 0,20. Deux prises d'air NACA perforent le capot, une forme spécifique permettant une perturbation minimale du débit et une faible traînée qui doit son nom au National Advisory Committee for Aeronautics, l'ancêtre de la NASA.

Dans l'habitacle, les designers de Mercedes ont intégré d'étonnants nouveaux matériaux tels que de la soie vegan, du cuir vegan issu de biotechnologies reproduisant la structure de champignons ou à base de fibres de cactus… L'interface du tableau de bord se présente sous la forme d'un immense écran mini-LED de 47,5 pouces étendu sur toute la largeur de l'habitacle, poursuivant les innovations entamées avec l'hyper-écran MBUX des EQS et EQE. Mais cette fois, il s'agit bien d'un seul écran et pas de trois écrans accueillis sous une dalle de verre comme sur les modèles existants. La définition extrême de 8K, à l'instar des toutes dernières télévisions, devrait se montrer particulièrement impressionnante. Avec la navigation 3D embarquée, voilà décidément de quoi en mettre plein les yeux grâce à ce concept annonçant un futur pas si éloigné.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Par-delà le design qui n'est qu'une affaire de goût, ce concept marque les esprits par les technologies présentées. Une batterie pesant un tiers de moins et une consommation presque de moitié inférieure pour obtenir une autonomie à quatre chiffres : voilà des données prometteuses, surtout pour une voiture de la catégorie des compactes ! Espérons donc qu'elles ne resteront pas au stade d'effet d'annonce.



Des bandeaux lumineux entre les feux, des accents d'or rose et une peinture gris aluminium très technique participent à la personnalité visuelle de ce concept.

LE RENDEZ-VOUS VINTAGE A NE PAS LOUPER





DOSSIER **Spécial anniversaires**

Les 50 ans des coupés **RENAULT 15 & 17**

LE VRAI PRIX D'UNE RENAULT 8

+2 roues PEUGEOT 103 SPX

EN VENTE ACTUELLEMENT

+10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR RÊVER...





Prochain numéro en vente le 10 février

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De à Z

Par **Jean Bourquin**

Audi

R8 Dernier tour de piste pour la sportive R8, appelée à quitter la scène à plus ou moins brève échéance. En la circonstance, la version propulsion, alias RWD, gonfle les muscles. La puissance passe de 540 à 570 ch, et elle est toujours libérée par l'inusable V10 5.2 FSI privé de turbo. La boîte robotisée à 7 rapports S-tronic assure la transmission. **R8 V10 Performance RWD Coupé :** 160 250 €. Comptez 174 650 € pour le roadster dit "Spyder". Malus plein pot.



TOBIAS SAGMEISTER

Kia

Sportage Après les tarifs du nouveau Sportage publiés dans la précédente édition de *L'Auto-Journal* avec l'essai de la version 1.6 T-GDi Hybrid, voici les équipements attribués à l'ensemble de la gamme. Celle-ci débute avec la finition **Motion**, qui fournit la climatisation manuelle, l'écran central de 8 pouces, l'interface smartphone, les rails de toit, les jantes alliage de 17 pouces et l'avertisseur de risque de collision gratifié du freinage d'urgence autonome (piétons et cyclistes). L'échelon suivant, alias **Active**, est pourvu de la climatisation trizone, de l'écran central de 12,3 pouces et du navigateur GPS. Les versions hybrides (simple et rechargeable) récupèrent le régulateur de vitesse adaptatif et le freinage d'urgence autonome avec fonction de croisement. Les hybrides rechargeables se gardent pour elles les jantes de 19 pouces. L'instrumentation numérique de 12,3 pouces fait son apparition à la troisième livrée dite **Design**, accompagnée de l'accès et du démarrage mains-libres, du chargeur smartphone par induction, de la sellerie cuir et des sièges électriques chauffants. Les places latérales arrière et le volant le sont eux aussi. Les versions diesel, essence et hybride simple gagnent des jantes de 18 pouces. L'exécution **GT-Line Premium** ajoute le hayon électrique, les caméras périphériques 360°, la sellerie mixte cuir artificiel/daim, les sièges ventilés et le toit ouvrant. Les essence et les diesels adoptent, quant à elles, le régulateur de vitesse adaptatif et les jantes de 19 pouces.



Kia Sportage

KIA

Renault



FLORIAN GROUT

Renault Mégane E-Tech

Mégane E-Tech Entre 130 ch alimentés par une batterie de 40 kWh pour 300 km d'autonomie ou 220 ch approvisionnés par une batterie de 60 kWh pour une autonomie de 470 km, le choix est simple. De prime abord. Renault étoffe l'offre en y ajoutant pléthore de puissances de charge entre courant alternatif et courant continu, comme détaillé dans le tableau ci-dessous. C'est la force de la Mégane 100 % électrique, modèle à part entière qui n'a de sa sœur nourrie aux énergies fossiles que le nom. L'équipement de série retient dès l'entrée de gamme le freinage régénératif modulable à l'aide de palettes placées derrière le volant. En finition Équilibre, on trouve en prime la climatisation manuelle, l'écran central de 9 pouces, l'interface smartphone qui va avec, le combiné 12 pouces d'instrumentation numérique, l'accès et le démarrage mains-libres, la caméra de recul, les jantes alliage de 18 pouces et une solide rasade d'assistants de conduite. La livrée Techno ajoute la climatisation automatique, l'écran central de 12 pouces gratifié du navigateur GPS, le chargeur smartphone par induction, deux ports USB à l'arrière, les capteurs de pluie et de luminosité, le commutateur feux de croisement/feux de route automatique (détecteur des antibrouillards inclus), la sellerie mixte cuir/tissu, les sièges et le volant chauffants, les jantes de 20 pouces et la teinte biton, pour faire court. L'exécution Iconic s'offre une installation audio Harman Kardon (neuf haut-parleurs), la sellerie cuir et quelques éléments de design typés premium, à l'image de la planche de bord élaborée en partie dans du bois découpé au laser. Les assistants de conduite du type régulateur de vitesse adaptatif, surveillance des angles morts, caméras périphériques 360° et autres intègrent le pack dit "Augmented Vision & Advanced Driving Assist". Prix : 1 700 € en finition Techno, 1 300 € en finition Iconic.

LA GAMME **RENAULT MÉGANE E-TECH**

Électromoteurs/Batteries	Chargeur AC/DC(1)	Autonomie	Bonus	Finitions	Prix
Électrique					
EV40 130 ch/40 kWh Standard Charge	7 kW/–	300 km	6 000 €	Équilibre/Techno/Iconic	35 200/38 200/40 900 €
EV40 130 ch/40 kWh Boost Charge	7 kW/85 kW	300 km	6 000 €	Équilibre/Techno/Iconic	37 200/40 200/42 900 €
EV60 220 ch/60 kWh Super Charge	7 kW/130 kW	470 km	6 000 €	Équilibre/Techno/Iconic	40 200/43 200/45 900(2) €
EV60 220 ch/60 kWh Optimum Charge	22 kW/130 kW	470 km	6 000 €	Équilibre/Techno/Iconic	41 700/44 700/47 400(2) €

(1) AC : courant alternatif ; DC : courant continu. (2) Bonus de 2 000 € pour ces deux versions.

Suzuki

Vitara Le SUV Vitara s'offre une seconde motorisation, en complément du 4 cylindres 1.4 BoosterJet de 129 ch abusivement qualifié d'hybride (hybridation légère en l'occurrence). La nouvelle unité, en revanche, répond aux critères de l'hybridation en bonne et due forme, en mode simple, convient-il de préciser. Le 4 cylindres 1.5 DualJet de 105 ch recruté pour l'occasion reçoit le soutien d'un électromoteur de 33 ch, et le tout cumulé libère 115 ch. La harde est exploitée par une boîte automatique à 6 rapports, sans autre choix possible. **Vitara 1.5 DualJet Hybrid :** 27 890 ou 29 840 € sous les finitions respectives Privilège et Style. Pas de malus à déplorer. Ajoutez 2 000 € pour la transmission intégrale AllGrip sous les mêmes finitions. Malus de 170 € dans ce cas.



Suzuki Vitara

CHRISTOPHE HUNSICKER/ACE TEAM



NICOLAS VALEANO



PATRICK T. FALLON / AFP

CES 2022

HIGH-TECH À DEMI-JAUGE

VINFAST EN FORCE

Taux de crédibilité : 70 %



PHOTOS NICOLAS VALEANO

La Vinfast VF7, SUV électrique compacte, devrait arriver en Europe courant 2023.

Le tout récent constructeur vietnamien, à peine lancé sur le marché depuis deux ans, annonce une gamme complète 100 % électrique avec pas moins de… cinq nouveaux modèles et des ambitions dévorantes. *"Nous ne sommes pas concurrents des voitures électriques existantes, nous prenons des parts de marché aux modèles thermiques."* Telle est la philosophie de Le Thi Thu Thuy, patronne temporaire de la marque après le départ précipité de Michael Lohscheller (ex-boss d'Opel), officiellement pour raisons personnelles. Nous avons rencontré celle qui est aussi vice-présidente de l'immense conglomérat Vingroup, qui cumule une capitalisation boursière de 35 milliards de dollars. Usine de production flambant neuve (capacité : 300000 véhicules dans un premier temps), usine de batteries en projet, elle affiche des plans très ambitieux. Le mot d'ordre : la vitesse d'exécution, appliquée efficacement lors du partenariat avec BMW pour les deux premiers modèles de la marque, présentés au Mondial de l'auto 2018 à Paris. *"Nous voulions adopter deux plates-formes de BMW pour entrer en production dans les deux ans. Ils m'ont dit que nous étions fous. Normalement, les seules négociations des contrats durent deux années"*, explique Le Thi Thu Thuy. Depuis, environ 100000 autos ont été produites. C'est elle qui conduit la conférence de presse sur l'un des plus gros stands automobiles du Salon, dont les couloirs d'accès et même certains hôtels de la ville sont recouverts de pubs à la gloire de la marque.



Comme Tesla, Vinfast supprime le combiné d'instruments pour s'en remettre à un seul écran central.

Au CES de Las Vegas, trois nouveaux modèles ont été dévoilés, complétant les deux gros SUV présentés au Salon de Los Angeles à l'automne. Une gamme complète couvrant les segments A, B, C, D et E est ainsi en préparation, avec une cohérence visuelle assurée par le designer David Lyon (ex-GM) et une réalisation confiée à Pininfarina pour les plus gros SUV et à Torino Design pour les autres. Le résultat est assez cohérent, moderne à défaut d'être original, avec des lignes dans l'air du temps, qui fonctionnent bien ensemble. Parmi eux, les deux plus gros SUV, VF 8 et 9, devraient être les premiers à rejoindre nos rues, dès la fin de cette année, accompagnés d'une garantie de… 10 ans pour un prix de base de juste 36000 € hors taxes environ, mais sans la batterie. Celle-ci sera louée, comme sur les premières Renault Zoe. Les autres modèles présentés, dont deux crossovers SUV de taille raisonnable, rejoindront notre marché l'an prochain si tout va bien. Cerise sur le gâteau, les premiers futurs acheteurs auront droit à une semaine en famille dans une des nombreuses résidences de vacances de luxe du groupe au Vietnam. Cela suffira-t-il à se démarquer dans un marché électrique de plus en plus encombré ?



PATRICK T. FALLON/AFP

AVEC LE QUART DES VISITEURS DES GRANDES ANNÉES ET L'ABSENCE DE NOMBREUX CONSTRUCTEURS ET ÉQUIPEMENTIERS (MERCEDES, GENERAL MOTORS…), LE CONSUMER ELECTRONICS SHOW (CES) DE LAS VEGAS 2022 N'AVAIT PAS LA DIMENSION HABITUELLE. MAIS CETTE ÉDITION ÉTRANGE NOUS A OFFERT SON LOT DE NOUVEAUTÉS ET DE TECHNOLOGIES AUTOMOBILES.

Par **Nicolas Valeano**



NICOLAS VALEANO

La conduite autonome en moto ? Pas loin. Cette moto électrique de 200 ch est copilotée par une intelligence artificielle prédictive.

Taux de crédibilité : 95 %

DAMON HYPERFIGHTER, MOTO ULTIME

C'est une marque canadienne qui signe cette très sportive moto électrique aux performances à la mesure de son design agressif. Un streetfighter pour un usage quotidien comme pour les cascadeurs selon ses concepteurs… Tout un programme pour cette moto électrique à la fiche technique impressionnante. Jugez plutôt : 200 ch, environ 3 s de 0 à 100 km/h, plus de 250 km/h… À cela, elle ajoute un système de copilote électronique sophistiqué capable de surveiller l'environnement de l'engin à 360°, complété d'une intelligence artificielle prédictive. Selon les usages, le guidon peut être ajusté en hauteur en roulant. Compter 35 000 $ pour ce modèle en version haut de gamme, avec une batterie de 20 kWh rechargeable à 80 % en 45 minutes.



NICOLAS VALEANO

Le SUV Sony pourrait accueillir jusqu'à 7 passagers.

SONY PASSE LA SECONDE

En créant une nouvelle structure nommée Mobility inc, le géant japonais de l'électronique affirme ses ambitions automobiles et ouvre la porte au lancement de voitures sous son nom. Une ambition concrétisée par un concept très réaliste, deux ans après la berline Vision-S. Voici donc le SUV Vision-S 02, qui reprend la même plate-forme technique et l'attirail technologique avec une quarantaine de capteurs très bien intégrés, notamment dans les rétroviseurs-caméras. Radars, lidars (détection par infrarouges) et caméras à haute sensibilité (une spécialité de la marque) veillent à 360° sur l'environnement du véhicule. Ce SUV de 4,89 m peut accueillir jusqu'à 7 passagers et devrait offrir de belles performances avec ses deux moteurs de 200 kW, et un confort douillet avec ses suspensions pneumatiques.

L'habitacle est traité dans un style à la fois high-tech avec son écran parcourant toute la planche de bord (il servira à des jeux PlayStation une fois à l'arrêt) et avec des matériaux chaleureux et clairs. Voilà un géant du monde du high-tech clairement en approche de la création d'automobiles, grillant la politesse à une certaine Arlésienne du nom d'Apple.

Taux de crédibilité : 70 %

Ce qui se fait de mieux en termes d'assistances à la conduite : ce sera sans doute l'argument des Sony de route, berline (à droite) comme SUV (le Vision-S 02 présenté au CES).



SONY


La première Chrysler 100 % électrique.

NICOLAS VALEANO

CHRYSLER AIRFLOW CONCEPT, RENDEZ-VOUS DANS 3 ANS

Taux de crédibilité : 80 %

Stellantis a bien maintenu sa présence au CES avec un petit stand rassemblant les marques du groupe. Un grand écart entre la petite Citroën Ami qui attire les regards et la très traditionnelle Jeep Grand Wagoneer, format XXL, tandis qu'un concept préfigure la première Chrysler 100 % électrique pour 2025. Une arrivée tardive alors que cette Airflow, un crossover SUV aux lignes équilibrées, semble déjà très mature. Au programme, plus de 600 km d'autonomie, conduite autonome de niveau 3 et deux moteurs de 150 kW pour assurer une traction intégrale. De quoi cocher les bonnes cases dans l'objectif de bâtir une gamme prévue 100 % électrique à l'horizon 2028.

INDY AUTONOMOUS CHALLENGE, LA COURSE AUTONOME

Taux de crédibilité : 40 %

L'intérêt sportif d'une course de voitures autonomes peut être discuté, mais sa performance technique est indéniable. Les étudiants en ingénierie de 21 universités de 9 pays différents s'affrontent sur circuit, avec des pointes à plus de 200 km/h. La voiture utilise un châssis Dallara et une somme de capteurs pour la situer dans l'espace, avec force lidars (systèmes de détection par infrarouges), radars et caméras, et une intelligence artificielle pour digérer et optimiser les informations récoltées. Une épreuve était disputée sur le circuit de Las Vegas pour le dernier jour du CES.



Des voitures autonomes se tirent la bourre à 200 km/h. C'est 2022.

NICOLAS VALEANO



PHOTOS : HYUNDAI

HYUNDAI ET LES ROBOTS

Depuis que Hyundai a racheté Boston Dynamics, célèbre pour ses robots imitant avec grâce un chien très vif (et un peu effrayant), la marque se focalise sur les perspectives d'avenir d'un monde robotisé. Au CES, des démonstrations de différents types de robots sont conduites, dont un étonnant petit chariot à quatre roues de 12 pouces capable de franchir des obstacles sereinement, nommé MobED. Il est capable de se déplacer en toute autonomie jusqu'à 30 km/h, pour effectuer par exemple de petites livraisons.

Taux de crédibilité : 50 %


Le MobED, robot livreur qui fonce à 30 km/h.

FAURECIA SEAT FOR ME : CONFORT ACTIF

Taux de crédibilité : 70 %

L'équipementier français n'était finalement pas présent physiquement au CES mais parmi ses dernières nouveautés, il présente un siège particulièrement high-tech. Celui-ci est capable de détecter la position du corps, les mouvements de ses occupants qui peuvent être signes d'inconfort ou de fatigue, et réagir pour soigner le confort de leur dos, avec des massages mais aussi en redressant la posture du conducteur ou passager avec de subtils changements de position de ses différentes parties articulées.


Le Seat For Me, traduisible par "siège pour moi", devance les besoins de votre position de conduite.

FAURECIA

ABONNEZ-VOUS SANS ENGAGEMENT

8,50€ seulement
par mois au lieu de ~~13€~~*

-34%



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 # D1380757

☐ **Votre offre sans engagement résiliable sans frais à tout moment** — **-34%**

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 ~~13€~~*). (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 — **-28%**

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon + les versions numériques offertes **pour seulement 85 €** au lieu de ~~119,63€~~*. (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 4 € (24 n° par an), 1 n° Spécial Salon à 7,99 € (par an), 4 n° de L'Auto-Journal évasion à 6,50 €/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.

ZONE ROUGE

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



La calandre verticale coupée en deux ne trompe pas sur la marchandise, il est ici question de la M3. En tenue de déménageur : il y a un début à tout…



PHOTOS : CARPIX

Déménageur… Il faut le dire vite : la Série 3 Touring n'est pas le break le plus volumineux de sa catégorie. Là n'est pas la question.

LA BMW M3 S'OFFRE UN BREAK

BMW accorde à la Série 3, sous label M, une silhouette qui déménage, dans tous les sens du terme. Une première.

Entre la carrosserie break, alias Touring chez BMW, et le label M, synonyme de sportivité exacerbée chez le même constructeur, l'histoire ne date pas d'aujourd'hui. La Série 5 sous amphétamines s'est offert un break de temps à autre, par intermittence au gré des générations de sa matrice. À titre indicatif, le dernier break en date étiqueté M5 est sorti d'usine entre 2005 et 2010, avec un V10 5.0 de 507 ch sous le capot.

La Série 3 certifiée M a été, jusqu'à présent, écartée de cette affaire… jusqu'à présent. Les photos ci-contre l'attestent, BMW a changé d'avis. En précisant, au passage, que ce qui est montré ici est bien une M3. Cette dernière, pour mémoire, se distingue de la gamme courante de la Série 3 par sa calandre hypertrophiée coupée en deux parties plantées à la verticale. La poupe, en revanche, ne diffère guère de celle du break Série 3 Touring standard, à en juger par la découpe du hayon et le dessin des feux. Pour clore les présentations, rappelons deux choses. Un, la berline M3 est plus longue et plus large que la Série 3 normalement constituée, tout en reposant sur le même empattement, soit 2,58 m. Deux, le break Touring n'allonge pas ledit empattement d'un millimètre et, au bilan, occupe la même place au sol que la berline. Déménageur, certes, mais pas trop (500 dm^3 pour la capacité du coffre de la version en tenue civile).



510 ch envoyés sur les roues arrière. Sur les quatre, c'est possible aussi. La M3 Touring est le break tiré d'une berline familiale le plus puissant du moment, dans tous les cas.

Transmission intégrale si souhaitée

Sauf surprise de dernière minute, peu probable, le break M3 Touring héritera du "6 en ligne" 3.0 biturbo de 510 ch accordé au duo M3-M4, exploité par une version de la BVA8 Steptronic étudiée en fonction. Transmission aux roues arrière, cela va sans dire mais nous le disons quand même, complétée par la transmission intégrale xDrive selon toute vraisemblance. Comme sur la berline M3, de fait. Ça aussi, c'est nouveau s'agissant de cette emblématique sportive.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : automne 2022

Prix : à partir de 105 000 €*

Concurrentes : Audi RS 4 Avant (450 ch), Mercedes CLA 45 S AMG Shooting Brake (421 ch)

* Estimation.

88 057



PEUGEOT

C'EST LE NOMBRE DE PEUGEOT 208 NEUVES IMMATRICULÉES EN FRANCE EN 2021.

Cela représente 5,3% de parts de marché. Suivent la Renault Clio (85385 unités; 5,1%), la Dacia Sandero (77054; 4,6%), le Peugeot 2008 (75478; 4,5%), la Citroën C3 (65395; 3,9%), le Renault Captur (52605; 3,2%), le Peugeot 3008 (50468; 3%), la Toyota Yaris (32302; 1,9%), le Dacia Duster (31060; 1,8%) et la Renault Twingo (29111; 1,7%). La Tesla Model 3 pointe à la quatorzième place (24911; 1,5%).

MARCHÉ

Encore des chiffres

Dans les bilans de l'année 2021 consacrés au marché français essaimés dans ces pages, nous n'avons pas tout dit. Voici quelques chiffres supplémentaires, significatifs.

- La part des ventes des voitures nourries au gazole chute de 30,6% en un an (21,1% du marché).
- La part des ventes de voitures électriques augmente de 46,1% (9,8% du marché).
- Les hybrides simples et rechargeables captent 25,9% du marché, soit une progression de 213,2%.
- En baisse de 13,8%, les motorisations essence restent majoritaires (40,2% du marché).
- 6070013 voitures d'occasion ont trouvé preneur en 2021, ce qui représente une augmentation de 7,9% pour le marché de l'occasion (+3,9% par rapport à 2019). Score de référence, au résultat.
- Avec 43% de parts de marché, les SUV talonnent les berlines (49%).
- La voiture neuve la plus vendue aux particuliers est la Dacia Sandero (67569 exemplaires écoulés via ce canal). Dans cette catégorie de clientèle, la Tesla Model 3 devance la Citroën C3 et la Renault Twingo (respectivement 18449, 17507 et 15453 exemplaires écoulés).
- Renault dévisse, avec une baisse de ses ventes de l'ordre de 14,6%.
- Contre-performance pour Ford, dont les ventes chutent de 20,7%.
- Hyundai s'envole, comme l'atteste l'augmentation de 30,8% de ses ventes.
- Les constructeurs chinois Aiways, Lynk&Co et MG totalisent 5156 ventes (4598 pour le seul MG).
- 333 Ferrari, 121 Lamborghini, 86 Bentley, 62 Aston Martin, 12 Rolls-Royce et 11 McLaren vendues en France en 2021.
- Ventes en progression de 258,7% : Tesla touche le gros lot.
- La Volkswagen Golf 8 plafonne au trentième rang des ventes.



Un marché du neuf en repli de manière inquiétante, et en parallèle, un marché de l'occasion qui explose…

YANN LEFEBVRE



Les dernières Evora, Elise et Exige *(de gauche à droite)* sont sorties d'usine le 22 décembre 2021.

ANDY PERKINS

INDUSTRIE

Lotus fait sa mue

Faire-part de décès, triste par définition. Lotus vient d'arrêter la production de l'Elise, et, avec elle, celle de ses deux dérivés que sont l'Exige et l'Evora. Au terme de vingt-six ans de bons et loyaux services pour ne parler que de l'Elise, riche de ses 35124 exemplaires produits durant ce laps de temps (51738 unités sorties de l'usine d'Hethel, sise en Grande-Bretagne, pour l'ensemble du trio). Est-ce la fin de Lotus, dont la gamme se réduit à néant à ce jour après l'éphémère carrière de l'hypercar électrique Evija ? En aucun cas. De l'usine précitée, modernisée en conséquence, proviendra à court terme une sportive nommée Emira, plus imposante que l'Elise et équipée d'une mécanique thermique dans un premier temps (un V6 3.5 de 400 ch, entend-on ici et là). Un SUV électrique empruntera la route de la soie plus tard dans l'année. Pour rappel, Lotus est la propriété du consortium chinois Geely.

ZONE ROUGE



CLEMENT CHOULOT

“Je trouve ça déresponsabilisant. Et ça stigmatise l’automobile.”

Lionel French Keogh,
P.-D.G. de Hyundai en France, cité par l’AFP.

En cause, les avertissements qui devront figurer sur les publicités relatives à l’automobile à partir du 1er mars 2022, tous supports confondus. *“Pensez à covoiturer”*; *“Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo”*; *“Au quotidien, prenez les transports en commun”*… Outre le fait que l’on nous prend pour des neuneus, ces mentions rendues obligatoires promeuvent les alternatives à la voiture et non pas les locomotions jugées plus propres. En ce sens, Lionel French Keogh a raison : c’est l’automobile en tant que telle qui est remisée au rang d’un paquet de cigarettes assassin. Déconsidérée, par là même.

GAMMES

Elles nous ont quittés en 2021

Outre la Lotus Elise et ses dérivés, comme évoqué page 39, 2021 fut fatale pour une grosse poignée de modèles portés disparus sans héritiers. À la liste ci-dessous, il convient d’ajouter, au reste, les Honda Civic et NSX, retirées du catalogue français en ce début d’année 2022. La Civic, nous le savons, a une remplaçante du même nom fabriquée aux États-Unis, mais rien ne dit, à cette heure, que celle-ci sera commercialisée en Europe. La sportive NSX, elle, est sacrifiée sur l’autel du bilan carbone en Europe, un an avant l’arrêt définitif de sa production.

DANIEL KRAUS



BMW Série 2 Gran Tourer

BMW donne une seconde chance au monospace Série 2 Active Tourer *(voir page 17)*. Seule la version “courte” est concernée, cependant. La version “longue” dite Gran Tourer n’est plus conviée à la fête et n’y reviendra pas.

Citroën C1 & Peugeot 108

Les deux marques françaises désertent le secteur des petites citadines. Elles ne sont pas près d’y revenir, même avec un SUV dans leurs sacoches, à l’exemple de leur ex-partenaire dans le domaine, Toyota, pour le nommer, qui réinvestit le terrain avec le SUV de poche Aygo X.

PEUGEOT





Lamborghini Aventador

Dévoilée en juillet dernier, l’Aventador LP 780-4 Ultimae a été produite à 600 exemplaires, tous écoulés depuis. Comme son nom l’indique, c’était la dernière version de cette ultra-sportive née en 2011. Suite possible en 2023 au mieux.

LAMBORGHINI

McLaren 570S

La 570S et ses déclinaisons (540C et 570GT notamment) représentaient l’entrée de gamme du constructeur britannique. Le trou laissé béant ne sera pas comblé avant longtemps et, ce faisant, ladite gamme débute aujourd’hui avec la GT facturée 199 500 €.

MERCEDES BENZ



Mercedes-AMG GT

Mercedes a stoppé la production de la sportive AMG GT et de son pendant découvrable dit GTC en décembre dernier. La SL peut prétendre prendre la place, mais ce n’est pas pareil…



Mitsubishi Outlander

Best-seller de la marque en Europe, le SUV hybride rechargeable est parti en pratiquant la politique de la chaise vide. Son remplaçant existe, mais Mitsubishi et ses alliés Renault et Nissan n’ont pas jugé bon de l’importer chez nous. Quoique cela pourrait changer…

Nissan Navara

Nissan a arrêté la production du Navara destiné au marché européen. Ce pick-up emblématique, qui connut un franc succès en France à l’échelle de l’espèce, continue d’être fabriqué dans d’autres parties du monde. Pas d’importation programmée.

NISSAN



Seat Mii & Skoda Citigo

Le groupe Volkswagen fait place nette pour la microcitadine Up! du même nom, maintenue au catalogue jusqu’à nouvel ordre. Ses deux clones siglés Seat et Skoda font les frais de l’opération.

Skoda Fabia Combi

La Fabia déclinait depuis toujours une version break, une rareté s’agissant d’une citadine. À l’imparfait, donc, partant du constat que la nouvelle génération fait l’impasse sur ce type de carrosserie. Il n’y aura pas de retour en arrière.

Toyota Prius+

Un monospace… Cela ne pardonne pas. Le Prius+ quitte la scène après une carrière passée dans l’ombre des ténors du genre. Pour rester chez Toyota, et contre toute attente, le tout-terrain Land Cruiser poursuit l’aventure en ce début 2022.

Volkswagen Golf Sportsvan

Volkswagen a mis du temps avant de retirer de son catalogue l’anomalie que représentait la Golf Sportsvan extrapolée de la précédente génération de sa compacte. Il va sans dire que la Golf 8 ne donnera pas naissance à un crypto-monospace.

Volkswagen Sharan

Pas de remplaçant pour le monospace. Mais le véhicule électrique ID.Buzz peut très bien transporter plus de 5 personnes.

VOLKSWAGEN



ARNAUD SAUNIER

3,8 litres



ALEKSANDAR MIJATOVIC/SHUTTERSTOCK

C’EST LA CONSOMMATION À LAQUELLE DEVRONT SE CONFORMER, EN MOYENNE, LES VOITURES NEUVES COMMERCIALISÉES AUX ÉTATS-UNIS DÈS 2023.

Cela correspond à un gallon d’essence, brûlé sur une distance de 55 miles (88,5 km) à vitesse continue. Cette moyenne couvre toutes les espèces automobiles, y compris les gros SUV et les pick-up, dont les Américains sont friands. De cette manière, l’administration Biden invite les constructeurs à revoir leurs copies, en réduisant le nombre de cylindres notamment, et, plus encore, force la marche en direction du tout-électrique. Une révolution d’ordre culturel à l’échelle des États-Unis.

AFP



MUSEE NAL DE L'AUTOMOBILE-COLL. SCHLUMPF & CH. HUET



L'œuvre d'Amédée Gordini sera exposée à Rétromobile.

SALON

Rétromobile rend hommage au "Sorcier"

Au moment où nous écrivons ces lignes, le variant Omicron n'a pas eu raison du Salon Rétromobile. Touchons du bois… Il serait dommage, au reste, de ne pas pouvoir se rendre Porte de Versailles, à Paris, aux dates indiquées ci-dessous, tant le programme s'annonce alléchant. Y figure, en effet, une rétrospective consacrée à l'ingénieur Amédée Gordini, dit le "Sorcier", né en Italie en 1899 et décédé en 1979. Après avoir connu les affres et les joies d'une carrière à nulle autre identique, après avoir laissé son nom à la postérité. C'est cela que relate dans le détail l'exposition nommée "La fabuleuse saga Gordini", mise en valeur par les productions du sorcier les plus emblématiques, dont l'inévitable Renault 8 Gordini. La liste complète se consulte sur le site www.retromobile.fr.

Rétromobile 2022
Rétrospective "La fabuleuse saga Gordini", en partenariat avec le musée national de l'Automobile, la collection Schlumpf et l'historien Christian Huet.
Du 2 au 6 février 2022
Paris Expo Porte de Versailles

Les chiffres du marché français en 2021



158 121

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en décembre 2021 (- 15,1 % par rapport à décembre 2020, - 25,1 % par rapport à décembre 2019).

43,4 %

La part de marché captée par les particuliers en 2021 (- 7,6% par rapport à 2020). Suivent les sociétés hors automobile (27,3%, + 10,2%), les concessions (16,3%, - 1,6%), les loueurs (10,1%, + 23,1%), les constructeurs (1,1%, - 20,7%) et les administrations (0,9%, + 11%).

17,2 %

La part de marché de Peugeot au terme de l'année 2021. Suivent Renault (16,2%), Citroën (9,8%), Dacia (7,6%), Volkswagen (6,4%) et Toyota (5,8%). DS capte 1,4% du marché, derrière Tesla (1,6%).

1 659 008

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées durant les douze mois de l'année 2021 (+ 0,5% par rapport à 2020, - 25,1 % par rapport à 2019).

VIDÉO

Tesla, c'est de la dynamite

"Ils ne pouvaient rien faire pour ma voiture, à part changer la batterie." Tuomas Katainen, Finlandais de nationalité, l'a mauvaise après l'achat d'une Tesla Model S sous l'emprise de dérèglements électroniques de toutes sortes. En panne après 1500 km parcourus, en résumé. Diagnostic impossible et, faute de mieux, l'importateur propose à l'infortuné propriétaire de remplacer l'ensemble du complexe électrique moyennant 20000 €. En réponse, le dépité Finlandais fait placer des bâtons de dynamite sur les flancs de la voiture par des artificiers professionnels. Cela fait boum et c'est visible sur YouTube sous le titre "Tesla Model S & 30 kg dynamiittia". Elon Musk va adorer.



Faire exploser sa voiture plutôt que la réparer : ça se discute…

OFF

La Toyota Corolla revêt le survêtement

Toyota fait fuiter sur le Net des photos montrant une Corolla en tenue de camouflage, certes, mais d'apparence pas moins musclée. Ça va swinguer, sous la forme d'une GR Corolla animée par le 3 cylindres turbo de la GR Yaris. Porté à 300 ch, dit-on. Lancement à la fin de cette année.

La fée électricité séduit Porsche

Après la Taycan et la version électrique du Macan en phase d'approche, Porsche projette de lancer deux autres modèles tout-électriques à moyen terme. Il s'agit de la remplaçante de la Panamera, attendue en 2025 au plus tard, et d'un grand SUV placé au-dessus du Cayenne dans la gamme. Entrée en production en 2026.

La Maserati MC20 enlève le haut

ALESSANDRO VENIER



Une décapotable… capote en place.

De manière officielle, Maserati dévoile sur le Net plusieurs photos d'une MC20 en tenue de camouflage. Le doute n'est pas permis, il s'agit de la version découvrable de cette sportive emmenée par un V6 3.0 biturbo de 630 ch, même si la capote est en place. Commercialisation dans le courant de cette année.

Surprise Ludique

Le SL, luxueux roadster Mercedes, est l'archétype de la découvrable pour se balader, pépère, dans un confort appréciable. Le nouveau, développé par AMG, aurait pu poursuivre dans cette voie, surtout avec une transmission intégrale qui ne plaide pas en faveur d'une sportivité exacerbée. En vrai, jamais le SL n'a été aussi efficace, précis, agile, fulgurant. Pour une surprise, elle est très bonne.

Par **Sylvain Vétaux** Photos **Deniz Calagan**

Sacrée entrée de gamme ! Le nouveau SL démarre, en France, avec 585 ch. Rien de moins. Il y aura à l'avenir des versions moins vitaminées et d'autres encore plus costaudes. Mais tel quel, le cabriolet Mercedes mérite déjà toute notre attention. Vous trouvez qu'avoir cette auto au catalogue, alors que ce dernier dispose d'une GT Roadster, fait doublon ? Nous avons posé la question à l'équipe dirigeante, qui nous explique que les deux autos n'ont rien en commun : *"La GT est une sportive pure et dure alors que le SL est né pour le grand tourisme."* Sur le papier, rien à opposer à cet argument ; dans les faits, nous avons un avis moins tranché. Pas besoin de longues distances pour s'apercevoir que cette génération est bien née. Les rigidités transversales et longitudinales sont respectivement supérieures de 50 et 40 % à celles de la GT Roadster. La caisse est entièrement nouvelle. D'un poids de 270 kg, elle se compose d'aluminium dans sa grande majorité, de magnésium pour le support de planche de bord, d'acier formé à chaud (cadre du pare-brise) et d'un matériau composite en fibres de verre et de carbone.

Un constat d'emblée : vous pouvez désormais envisager la balade à quatre en SL.

Le SL est revenu à ses premières amours, avec une capote en toile, se repliant en Z en une quinzaine de secondes, derrière les deux occupants… arrière. À cela, trois conditions : ne pas dépasser 1,50 m, apprécier les dossiers très verticaux et voyager léger, très léger – 240 dm^3 de coffre max, capote en place, c'est peu. Si la toile triple couche en tissu (rouge, noir ou gris), atténuant parfaitement les bruits environnants, est une réussite, nous sommes beaucoup plus sceptiques sur son fonctionnement. Il faut en effet avoir le doigt qui maintient une légère pression à gauche pour capoter ou à droite pour décapoter sur l'immense écran central tactile. Pas pratique ! Tout comme l'ergonomie générale, avec cette horde de commandes au volant



PLUS
Sonorité géniale
Comportement dynamisé
Motricité sans faille

—

MOINS
Tarif
Ergonomie
Places arrière anecdotiques



SL, c'est pour "Sport Léger", sauf qu'avec le temps, le cabriolet n'a cessé de forcir. Pourtant, malgré une masse trop importante, la tenue de route est en net progrès. Et quelle sonorité ! Ce V8, malgré ses turbos, chante de la meilleure des façons.



Si la finition ne prête pas le flanc à la critique, l'ergonomie réclame un temps d'adaptation, notamment pour maîtriser toutes les fonctionnalités de l'immense écran tactile et des commandes au volant.



❶ Entièrement numérique, le bloc d'instrumentation varie au gré du mode de conduite choisi. Les palettes de vitesses sont solidaires du volant. ❷ Pour actionner la capote en toile, il faut maintenir une pression latérale du doigt, sous peine de voir la manœuvre s'interrompre avant son terme…



et une infographie certes complète, mais dans laquelle la navigation n'est pas toujours naturelle. Le cabriolet se rattrape avec deux molettes sur ledit volant qui permettent d'intervenir rapidement sur les réglages de l'échappement, la transmission, la cartographie moteur, les aides à la conduite, la suspension et autres joyeusetés. Le constructeur revendique un couvre-chef amovible 21 kg plus léger qu'avant, mais le SL effraie la balance qui voit avancer vers elle ses roues de 20 ou 21 pouces (en option) : 1 895 kg (norme DIN). Et paf ! Ça fait deux tonnes avec bibi à bord ! Avec un tel poids, difficile d'imaginer autre chose que cruiser, bras à la portière, le long de la plage. Sauf que le premier virage de montagne à l'est de Los Angeles sème le doute. Il se comporte étonnamment bien, ce cabriolet. Mieux : plus l'allure augmente, plus il semble en redemander. Dont acte. La précédente itération n'était pas un bourriquet refusant l'obstacle, mais là nous avons carrément affaire au pur-sang enjambant les pièges.

Cette agilité et ce dynamisme, le très chic cabriolet Mercedes les doit à la suspension Active Ride Control. Pas de liaisons mécaniques entre les deux roues d'un même essieu mais un réseau hydraulique qui, par l'intermédiaire de vannes, vient appliquer un couple supplémentaire à l'endroit où c'est nécessaire. Pour résumer : ➝



Une quinzaine de secondes suffisent pour décapsuler l'habitacle et profiter du moindre rayon de soleil. La capote en tissu, triple couche, offre une isolation tout à fait probante.



Cette génération est entièrement nouvelle, à commencer par sa structure, savant mélange d'acier, de magnésium et de fibres composites. Des versions hybrides verront bientôt le jour.

en ligne droite, le système est ouvert et le liquide circule de façon uniforme, mais dès que la route se fait sinueuse, la pression augmente du côté opposé au virage pour contrecarrer la force centrifuge et maintenir l'assiette.

C'est terriblement efficace, au point de me demander si je ne préfère pas la conduite du SL à celle de la GT, du même AMG.

En fait, si ! En plus de la polyvalence apportée par cette configuration 2+2, en plus de cette position de conduite moins caricaturale, en plus de cet amortissement qui maintient mieux la caisse lorsque le conducteur joue les mauvais garçons, le SL ajoute une transmission intégrale efficace sans être indolente et conserve surtout l'atout majeur de sa frangine : le V8 4 l biturbo. À l'exception d'un rupteur intervenant trop tôt, comment ne pas être dithyrambique sur ce moteur ? Outre l'agrément mécanique, délicieux, avec cette déferlante de couple quel que soit le régime, cette mécanique, une fois l'échappement ouvert, expectore à qui mieux mieux





❶ On s'en doutait, mais voyager au second rang du SL réclame un physique adéquat. Votre serviteur flirtant avec les deux mètres y loge… difficilement. ❷ Le coffre n'est pas le point fort de l'auto. On lui préfère la soute à bagages avant d'une 911 Turbo, mieux découpée. ❸ Les aérateurs, Mercedes oblige, sont ronds et au design soigné. ❹ Le moteur garantit agrément de tous les instants et vocalises sportives.







DIRECTION PRÉCISE SANS ÊTRE COLLANTE, AGILITÉ EN VIRAGE, BOÎTE DE VITESSES RAPIDE OU BRUTALE : CE SL N'A PLUS RIEN À VOIR AVEC SES AÏEUX •••

et ne dénature pas au pays de l'Oncle Sam. Au point de faire passer les Camaro et Challenger indigènes pour des oisillons émettant leurs premiers piaillements… Direction précise sans être collante, agilité en virage (merci les roues arrière directrices), boîte de vitesses rapide et, pour les amateurs, brutale dans le programme le plus sportif : ce SL n'a définitivement plus rien à voir avec ses aïeux. Tout n'est pas parfait : consommations et tarif découragent, l'écran central adore les traces de doigts… Mais la copie rendue mérite les félicitations du jury. La seule question qui vaille est de savoir si le SL peut enfin faire de l'ombre à sa rivale de toujours, la Porsche 911. Seul un match dans des conditions identiques y répondra, mais une chose est sûre : jamais l'AMG n'a été aussi proche de détrôner la reine. Et c'est déjà en soi une victoire… ■



MERCEDES BENZ

L'histoire du SL

Petit flash-back. En 1952 naît le 300 SL de course (W194). S'ensuivent de nombreux faits d'armes, à commencer par une victoire aux 24 Heures du Mans. En 1954 apparaît l'icône Gullwing, version de route (W198), reconnaissable à ses portes papillon et auréolée, en 1999, du titre de voiture du siècle par un cortège de journalistes. À partir de 1963, et jusqu'en 1971, c'est au tour de la W113, alias "Pagode" (en raison de son couvre-chef), de marquer les esprits. Elle est remplacée par la R107 (de 1971 à 1989), puis la R129, aux galbes plus musclés et dont la version 73 AMG développait 525 ch !

MERCEDES-AMG SL
63 4Matic+ 585 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	585 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	■	800 Nm à 2500 tr/mn
Type		V8 biturbo essence
Cylindrée/puissance fiscale		3983 cm³/NC
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		robot. double embr./9
Châssis		
Diamètre de braquage		NC
Pneumatiques AV-AR		275/35-305/30 ZR 21
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,71/1,92/1,35/2,70 m
Poids/tractable freiné		1895 kg/NC
Performances		
0 à 100 km/h	■	3,6 s
Vitesse maxi	■	315 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	213 dm³(1)

(1) 240 dm³ capote dépliée.

LE BUDGET

Prix	■	**200000 €(2)**
Malus écologique (CO_2)	■	40000 € (288-268 g/km)
Prix du modèle essayé		NC
Garantie	■	2 ans, km illimités

(2) Estimation *L'AJ.*

Équipements de série ■
4 airbags, accès et démarrage sans clé, aérodynamique active, aide au parking avec caméras, antiroulis actif, capote en tissu tricouche, climatisation automatique bizone, contrôles de stabilité et de trajectoire, jantes de 20 pouces, pack Dynamic Plus (silentblocs durcis, autobloquant électronique, garde au sol – 10 mm), régulateur de vitesse adaptatif, roues arrière directrices, sellerie cuir, suspension pilotée, système multimédia avec écran tactile central de 11,9 pouces inclinable, GPS, prise USB-C…

Options
Freins en carbone-céramique, jantes de 21 ou 22 pouces, peinture métallisée, personnalisation intérieure… (Prix non communiqués.)

Consommation		
Mixte	■	12,7-11,8 l/100 km
Réservoir		70 l
Note EuroNCAP		**En cours**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★★

Plus pratique, plus véloce, plus agile, plus exubérant, plus rassurant : le nouveau SL cumule les qualités. Plus communicatif qu'une 911 Turbo cabriolet, il peinera à suivre le rythme de la Porsche, plus légère mais qui préfère l'efficacité froide aux sensations de conduite.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

FIGURE IMPOSÉE

PEUGEOT 308
PHEV 180 ch BVA8 GT

VOLKSWAGEN GOLF
eHybrid 204 ch DSG6 Style

La nouvelle 308 se décline d'entrée de jeu en hybride rechargeable : une motorisation désormais incontournable pour avoir de la puissance sans malus. Et surtout pour se frotter à ses rivales : la Mégane, récemment convertie, et la Golf, habituée du genre depuis longtemps.

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

Adepte de l'hybride rechargeable depuis 2014, la Golf semble toiser avec dédain les 308 et Mégane nouvellement converties à cette "religion". En effet, si Renault s'était engagé depuis 2012 dans le 100 % électrique avec la Zoe, il a fallu attendre 2020 et le Captur E-Tech pour conduire la première Renault hybride rechargeable. Arrivée tout aussi récente pour Peugeot, dont le premier modèle de la sorte a été le 3008 Hybrid4, lancé début 2020. Les françaises ont ainsi six ans de retard sur la reine européenne, dont la génération précédente s'était déjà convertie avec une version GTE dès 2014. Elle était équipée du même groupe motopropulseur de 204 ch que notre modèle du jour, mais avec une batterie un peu moins puissante à l'époque. Avant d'entrer dans le détail, il nous semble incontournable de rappeler que, dans tous les cas, une hybride rechargeable n'a d'intérêt que si vous pouvez la recharger très souvent, donc si vous avez un accès facile à une prise : c'est le seul moyen d'approcher un tant soit peu les chiffres de consommation officiels. D'ailleurs, les homologations de CO_2 permettent de bénéficier de 1 000 € de bonus écologique, y compris en ce début 2022, pour chacune de nos protagonistes. Ce n'est pas sur ce critère que se jouera le match.

SUR LA ROUTE

Nos trois rivales disposent toutes de plusieurs modes de conduite, dont un qui permet bien sûr de ne rouler qu'à l'électricité. Dans chaque cas, ce mode est bien respecté, même en enfonçant franchement l'accélérateur. Pour passer outre, il faut franchir un "cran" à la pédale pour déclencher le démarrage du moteur thermique et profiter →

RENAULT MÉGANE
E-Tech 160 ch Intens



PEUGEOT 308
L'écran central de 10 pouces surmonte des touches purement tactiles et paramétrables qui surplombent à leur tour des touches physiques.



La planche de bord présente très bien, mais il reste toujours cette question de la position de conduite qui ne convient pas à tout le monde.

C'EST BIEN LA 308 QUI JOUIT DU TRAIN AVANT LE PLUS MORDANT, MÊME SI SON POIDS ENCORE PLUS ÉLEVÉ QUE CELUI DES COPINES RÉFRÈNE SES ENVIES DE VIREVOLTER •••



RENAULT MÉGANE
La Mégane préfère positionner son écran tactile à la verticale. Et elle conserve des commandes physiques pour les réglages de climatisation.



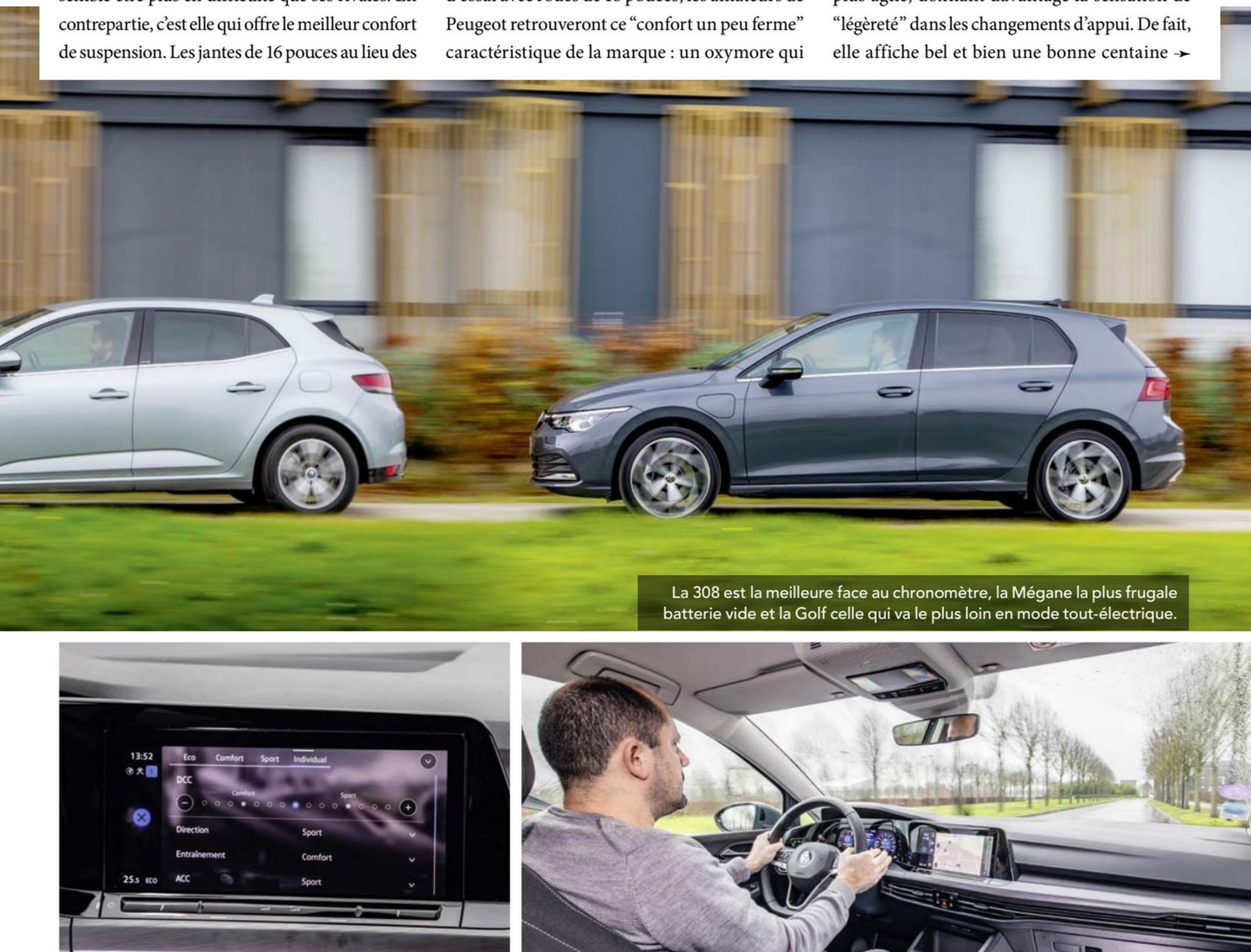


Malgré un récent restylage et une présentation correcte, la planche de bord de la Mégane commence à dater un peu.

de la totalité de la puissance cumulée. Selon nos mesures, vous pouvez, dans les trois cas, dépasser les 130 km/h en tout-électrique. La Renault accélère toutefois un peu moins fort que les autres dans ce mode et pâtit d'une rupture de couple vers 75 km/h, un peu à la manière des anciennes boîtes à embrayage pilotées, même si la technologie n'a rien à voir. Moins véloce en électrique, la Mégane l'est également dans l'absolu : logiquement, étant donné son déficit de puissance. Cela dit, la Renault ne donne pas l'impression d'être totalement à la à la peine, avec une bonne gestion du couple électrique en complément du moteur thermique. Il n'y a que si vous conduisez "sportivement" qu'elle semble être plus en difficulté que ses rivales. En contrepartie, c'est elle qui offre le meilleur confort de suspension. Les jantes de 16 pouces au lieu des 18 de série sur les Peugeot et Volkswagen n'y sont pas étrangères. Elles participent à un filtrage de qualité, donnant un moelleux en accord avec la douceur d'utilisation générale de la voiture. En revanche, les pneus à flancs hauts la handicapent en conduite rapide, même si elle se montre très efficace. Le niveau de nos protagonistes en la matière se révèle d'ailleurs très relevé.

Chacune dispose d'un très bon châssis, avec des typages différents.

Un point commun toutefois : leur poids est systématiquement supérieur à 1 500 kg. Mais toutes trois gèrent bien l'embonpoint. Sur notre 308 GT d'essai avec roues de 18 pouces, les amateurs de Peugeot retrouveront ce "confort un peu ferme" caractéristique de la marque : un oxymore qui cache un très bon compromis, la voiture vous informant de l'état de la route de façon préventive. Nul doute que le confort sera meilleur avec des finitions moins haut de gamme et des roues de 16 ou 17 pouces. Mais c'est bien la 308 qui jouit du train avant le plus mordant, même si son poids encore plus élevé que celui des copines réfrène ses envies de virevolter. La Peugeot est également la plus alerte devant le chronomètre : le couple cumulé de 360 Nm, identique à celui de sa jumelle "Hybrid" de 225 ch (la version supérieure), est le plus élevé du plateau et bien digéré par le train avant. Mais, contre toute attente, c'est pourtant la Golf qui nous est apparue la plus agile, donnant davantage la sensation de "légèreté" dans les changements d'appui. De fait, elle affiche bel et bien une bonne centaine ➛



La 308 est la meilleure face au chronomètre, la Mégane la plus frugale batterie vide et la Golf celle qui va le plus loin en mode tout-électrique.

VOLKSWAGEN GOLF
L'écran central de 10 pouces donne accès aux réglages de la suspension pilotée, la seule disponible parmi les 3 voitures.



La Golf 8 a cédé aux sirènes du tout-tactile, parfois au détriment de l'ergonomie, et la qualité de présentation n'est plus la référence de la catégorie.

de kilogrammes en moins que la Peugeot. De plus, grâce à la suspension pilotée optionnelle de notre modèle d'essai (et dont elle est la seule à pouvoir disposer), c'est elle qui subit le moins de mouvements de caisse. Elle vire presque à plat même quand elle est bousculée, ce qui n'est pas le cas des françaises. En revanche, cette Golf est la moins prévenante avec ses roues de 18 pouces en option : le compromis reste inférieur à celui de la 308. Autre point distinctif : la Golf est la seule à proposer une récupération d'énergie automatique au lever de pied. Traduisez : selon la circulation devant vous ou à la lecture des panneaux, ou juste au profil de la route, vous ressentez plus ou moins de "frein moteur". Et ce mode automatique est bien géré. En face, les deux françaises paraissent dépassées avec une simple position B sur la boîte de vitesses si vous voulez augmenter la récupération. Malgré cette lacune, la 308 a notre préférence sur la route pour son meilleur compromis châssis et ses bons chronos, même si son freinage difficile à doser en mode 100 % électrique pourra en gêner plus d'un. Elle devance une Golf plus dynamique dans cette configuration mais au prix d'un confort moins soigné. La Mégane est certes la plus confortable et la plus douce à l'utilisation, mais aussi la moins dynamique et la moins véloce face au chronomètre : elle prend la 3e place de ce chapitre.





PEUGEOT 308

❶ La 308 a pris soin de ne pas grever les places arrière en installant la batterie. L'habitabilité reste toutefois moindre par rapport à celle de la Golf. ❷ La 308 ne perd que 84 dm³ de coffre entre les versions hybrides et normales, et c'est elle qui peut embarquer le plus de bagages dans ce comparatif.

PEUGEOT 308

PLUS

Compromis châssis
Performances
Chargeur 7,4 kW en option

—

MOINS

Freinage difficile à doser
Ergonomie
Consommation batterie vide



Même avec les roues de 18 pouces de notre modèle d'essai, la 308 offre le meilleur compromis confort/comportement.

VIE À BORD

Vous commencez, chers lecteurs de *L'Auto-Journal*, à bien connaître la 308, dont nous vous avons déjà parlé plusieurs fois. Ici, en finition GT, elle se pare de ses plus beaux atours pour donner l'impression d'appartenir au segment supérieur par rapport à ses rivales du jour, y compris la Golf. Les matériaux flatteurs associés à l'aspect high-tech et au soin de certains détails lui donnent un côté luxueux. L'écran central de 10 pouces affiche des menus modernes et surmonte de nouvelles touches "i-toggles" paramétrables, elles-mêmes positionnées au-dessus de touches physiques chromées plutôt jolies. Dommage quand même qu'il n'y ait pas d'accès direct aux réglages de climatisation dans certains menus, sauf à le paramétrer via les i-toggles. Dans les Mégane et Golf, l'accès direct est permanent. La Peugeot nous a par ailleurs,





RENAULT MÉGANE

❶ La Mégane s'avère la moins habitable pour les passagers à cause d'un espace aux jambes plus restreint. ❷ C'est elle qui perd le plus en coffre en devenant hybride rechargeable. Le volume de 272 dm³ est inférieur à celui de la plupart des citadines.





Avec des roues de 18 pouces et une suspension pilotée, notre Golf s'est montrée la plus dynamique du lot.







VOLKSWAGEN GOLF

❶ La Golf se révèle la plus accueillante pour les passagers arrière alors qu'elle est la plus courte à l'extérieur : bravo ! ❷ L'allemande ne fait guère mieux que la Mégane pour la taille de coffre et même sa petite sœur la Polo permet d'embarquer plus de valises.



La Mégane n'aime pas être brusquée mais distille en contrepartie la plus grande douceur d'utilisation.

hélas, gratifiés de quelques bugs. Sans doute des défauts de jeunesse. Ses compteurs numériques à effet 3D paraissent originaux, mais pas forcément plus lisibles. Quant à la position de conduite, avec le petit volant et les compteurs à regarder plus haut et non pas à travers, elle est toujours aussi sujette à caution : à essayer impérativement avant d'acheter ! La Golf, de son côté, a fait sa bascule vers le tout-tactile avec cette 8e génération, quitte à y perdre en ergonomie, à l'image de ses touches de réglage de température ou de volume sous l'écran central non rétroéclairées la nuit… Ces petites fautes s'accompagnent d'une qualité perçue en deçà de ce à quoi l'allemande nous avait habitués. Et surtout en dessous désormais de la 308. Mais la Golf offre aussi du bon, comme des menus plus clairs, notamment pour la personnalisation des compteurs qui coule de source.

Comparativement, la Mégane paraît moins technophile et fait presque figure de parent pauvre.

Son combiné d'instruments est bel et bien numérique, mais le contenu proposé varie nettement moins que chez les rivales, aussi bien sur le fond que sur la forme. Malgré son restylage de l'été 2020, la Renault apparaît clairement comme la moins moderne des trois. La moins flatteuse à l'œil également, même si elle ne tombe absolument pas dans le cheap ou l'indigent. Elle tient son rang, mais ses deux concurrentes plus récentes sont un ton au-dessus, tout bêtement. La Mégane a l'avantage de la simplicité, ➛

L'avis de Cyril Biotteau



La 308 en met plein les yeux et garde ce "toucher de route" que j'aime beaucoup.

70% *Quotient Émotionnel*

La Golf joue à fond la carte du high-tech. Mais elle n'est plus supérieure en qualité de présentation.

40% *Quotient Émotionnel*

La Mégane manque de personnalité par rapport à ses rivales, mais quelle douceur d'utilisation !

40% *Quotient Émotionnel*



QUAND LA FÉE ÉLECTRICITÉ EST À PLAT, LA MÉGANE EST LA PLUS FRUGALE, ALORS MÊME QU'ELLE GARDE DU BOOST ÉLECTRIQUE POUR LES RELANCES •••

avec une bonne ergonomie, des menus clairs, voire didactiques pour les aides à la conduite, par exemple. Pas suffisant cependant pour reprendre les devants au chapitre "vie à bord", d'autant qu'elle offre la moins bonne habitabilité, aussi bien pour les passagers arrière que pour les bagages. Elle hérite donc encore de la 3e place, derrière une Golf plus spacieuse pour les passagers et plus moderne, alors que la 308 prend encore une fois la tête avec son coffre le plus grand de ce comparatif (mais pas tant que cela quand même !) et sa présentation flatteuse.

BUDGET

L'heure de la vengeance a sonné pour la Mégane ! Elle remporte ici "sa" manche, celle du budget. Elle affiche un tarif qui est un peu moins prétentieux que celui de ses rivales, même si celui-ci entraîne en contrepartie quelques équipements en moins. Surtout, c'est elle qui consomme le moins une fois sa batterie vide. Certes, c'est aussi elle qui va le moins loin en mode électrique : seulement 39 km d'autonomie sans consommer une goutte d'essence, soit 3 et 7 km de moins que les 308 et Golf ! Mais quand la fée électricité est à plat, elle est la plus frugale, alors même qu'elle garde du boost électrique pour les relances, pas trop longues de surcroît – comme ses rivales, cela étant.

La Golf tire cependant bien son épingle du jeu puisqu'elle va plus loin que les autres en mode électrique et se montre raisonnable batterie vide.

Mais c'est également la plus chère, et elle ne propose pas de version plus abordable avec une finition moins bien dotée, contrairement aux françaises. La consommation batterie vide, c'est le point faible de la 308 : 1,3 l/100 km de plus que la Mégane, c'est beaucoup ! Un appétit qu'elle ne compense pas vraiment par une autonomie électrique supérieure : 42 km, c'est certes mieux que la Renault mais toujours moins que la Volkswagen. Et comme son rapport prix-équipements est assez proche de celui de la Golf, elle prend la dernière place en budget. Finissons par un rappel : pour ces trois modèles, vous avez droit au bonus écologique de 1 000 €. Mais si l'une des trois vous tente, n'hésitez pas trop : ce bonus écologique pour les hybrides rechargeables va disparaître le 1er juillet 2022 ! ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE :
1re PEUGEOT 308
2e VOLKSWAGEN GOLF
3e RENAULT MÉGANE

VIE À BORD :
1re PEUGEOT 308
2e VOLKSWAGEN GOLF
3e RENAULT MÉGANE

BUDGET :
1re RENAULT MÉGANE
2e VOLKSWAGEN GOLF
3e PEUGEOT 308

PEUGEOT 308 PHEV 180 ch BVA8 GT
RENAULT MÉGANE E-Tech 160 ch Intens
VOLKSWAGEN GOLF eHybrid 204 ch DSG6 Style
EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

	Peugeot 308	Renault Mégane	Volkswagen Golf
Moteur/Transmission			
Puissance cumulée	180 ch(1)	160 ch(2)	204 ch(3)
Couple maxi	250 Nm à 1750 tr/mn + 320 Nm (élec.)(4)	144 Nm à 3200 tr/mn + 205 et 50 Nm (élec.)	250 Nm à 1500 tr/mn(5)
Type	4 cyl. en ligne turbo essence + 1 élec.	4 cyl. en ligne essence + 2 élec.	4 cyl. en ligne turbo essence + 1 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm³/8 CV	1598 cm³/5 CV	1395 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique à crabots pilotée/4+2	robotisée double embrayage/6
Batterie/capacité	lithium-ion/12,4 kWh	lithium-ion/9,8 kWh	lithium-ion/10,4 kWh
Châssis			
Diamètre de braquage	11,3 m	11,5 m	11 m
Pneumatiques	225/40 R 18	205/55 R 16	225/45 R 17
Dimensions/Poids			
L/l/h/empattement	4,37/1,86/1,44/2,68 m	4,36/1,82/1,45/2,67 m	4,28/1,79/1,46/2,63 m
Poids/tractable freiné	1680/1500 kg	1553/750 kg	1569/1500 kg
Performances			
1000 m d.a.	29,2 s	31,6 s	29,6 s
0 à 100 km/h	8,2 s	10,1 s	8,4 s
90 à 130 km/h en Drive	7,2 s	8,2 s	6 s
Vitesse maxi (électrique)	225(6) (139) km/h	179 (137) km/h	220(6) (135) km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/66 m	10/32/68 m	10/32/64 m

(1) 150 ch à 4250 tr/mn + 110 ch (élec.). (2) 91 ch à 5600 tr/mn + 67 ch et 34 ch (élec.). (3) 150 ch à 6000 tr/mn + 110 ch (élec.). (4) Couple cumulé : 360 Nm. (5) Couple cumulé : 350 Nm.

(6) Données constructeur.

Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	25 cm	24 cm	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	144/141 cm	149/142 cm	149/144 cm
Volume de coffre	313 dm³	272 dm³	280 dm³
Niveau sonore			
Au ralenti/à 90/130 km/h	46,1/65,1/67,3 dB	49,7/65,8/68,4 dB	44,8/65,2/67,2 dB

LE BUDGET

Prix	**41400 €**	**39600 €**	**42510 €**
Bonus écologique (CO_2)	1000 € (24 g/km)	1000 € (29 g/km)	1000 € (21 à 33 g/km)
Prix du modèle essayé(7)	44350 €	41350 €	47865 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(7) Bonus et options inclus.

Équipements communs
6 airbags, aide au parking AV et AR, Bluetooth, clim auto, combiné d'instruments numérique, détecteurs pluie/luminosité, feux avant 100% LED, feux de route auto, freinage auto d'urgence, rétros élec. rabattables, jantes alliage, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay/Android Auto/USB…

Options

Accès à bord et démarrage sans clé	série	série	475 €
Caméra de recul	série	série	325 €
Chargeur 7,4 kW	400 €	–	–
Conduite autonome de niveau 2	200 €	600 €	série
Feux avant matriciels	série	–	965 €
Peinture métallisée	650 €	650 €	710 €
Siège conducteur électrique	1000 €(8)	1850 €(9)	série
Suspension pilotée	–	–	925 €
Volant chauffant	série	450 €(10)	–

(8) Comprend les sièges AV chauffants et le siège conducteur massant. (9) Comprend la sellerie en cuir, les sièges AV et le volant chauffants. (10) Comprend les sièges AV chauffants.

Consommations/Autonomie			
Moyenne batterie vide	7,4 l/100 km	6,1 l/100 km	6,5 l/100 km
Ville/route/autoroute batterie vide	8,3/6,5/7,4 l/100 km	5,8/6,3/6,2 l/100 km	6,9/6,3/6,3 l/100 km
Autonomie (électrique)/réservoir	540 km (42 km)/40 l	639 km (39 km)/39 l	615 km (46 km)/40 l
Temps de recharge prise dom./Wallbox 7,4 kW	6 h 20/2 h	5 h 30/3 h 40	5 h 45/3 h 30
Note EuroNCAP	**En cours**	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**France**	**Espagne**	**Allemagne**

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

PEUGEOT 308

La Golf, habituée au rôle de mètre étalon et dotée en prime d'une belle expérience en hybride rechargeable, partait favorite. C'était sans compter avec une 308 remarquable par son homogénéité, agréable à mener et de bonne présentation. La Mégane ferme la marche sans démériter : c'est la plus douce et la plus sobre batterie vide. Dans tous les cas, la technologie hybride rechargeable est maîtrisée : faites-en bon usage !



■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

SUITE LO

GIQUE

Chez Porsche, tous les modèles ont droit à leur déclinaison GTS. Ne manquait plus que la Taycan. Le mal est réparé. Cette version était-elle indispensable ? Probablement pas, mais ce n'est pas une raison pour ne pas la savourer, surtout dans cette nouvelle carrosserie break.

Par **Sylvain Vétaux** Photos **Adrien Cortesi**

C'est en 1963 qu'apparaît, chez Porsche, l'acronyme "GTS", sur la 904 Carrera. GTS, c'est pour "Gran Turismo Sport". L'auto à l'essai aujourd'hui est donc une Taycan Sport Turismo Gran Turismo Sport. Ça fait beaucoup de tourisme et de sport… Après la berline et la baroudeuse (Cross Turismo), voici le break. L'intérêt principal réside évidemment dans le volume de coffre, qui peut dépasser les 1 200 dm³ une fois la banquette arrière rabattue. Sans surprise, les places arrière gagnent aussi une confortable garde au toit, majorée de 4,5 cm. Et si cette Taycan était la familiale parfaite pour les écolos qui n'arrivent pas à refréner leurs vils instincts d'automobilistes amateurs de sensations fortes ? Cela se peut.

Elle y ajoute un petit plus, un toit panoramique inédit, option à 1 620 €. Baptisé "Sunshine Control", celui-ci consiste en une dalle traversée de neuf segments. Chacun d'eux contient des cristaux liquides réagissant à un courant électrique à faible voltage et opacifiant (ou éclaircissant) le verre. Via l'écran de la console centrale, il est possible de faire varier la luminosité entrante au doigt et à l'œil ou de choisir des programmes prédéfinis. Gadget ? Peut-être, mais Porsche revendique que seulement 15 % de la chaleur extérieure pénètre dans la voiture, contre 30 % pour des toits panoramiques conventionnels. Pour le reste, la finition est évidemment des plus sérieuses, notamment en partie haute de la planche de bord, toutefois il n'est pas rare de poser la main sur des plastiques durs, moins flatteurs compte tenu du tarif pratiqué.

Mais la GTS est avant tout une Taycan, qui est avant tout une Porsche, et une Porsche, c'est en la conduisant que l'on en apprécie l'étendue du talent. Les plus obtus pesteront quant à l'arrivée du badge GTS sur un déplaçoir électrique. Mais la Taycan nous a rarement déçus, du moins jamais à l'évocation de son comportement dynamique. Notre modèle d'essai reçoit des roues de 21 pouces optionnelles. Comme l'amortissement pneumatique piloté a été raffermi sur cette finition, nous pouvions craindre que le break nous maltraite. Il n'en fut rien, en tout cas en pro- ➝



L'intérieur tiré à quatre épingles est identique à celui des autres membres de la famille Taycan. Il fait la part belle aux écrans tactiles, y compris pour le passager de droite.



gramme Normal. Mais si le conducteur bascule la molette du volant sur Sport Plus et conserve le réglage "hard" de la suspension, la Porsche subit les raccords plus qu'elle ne les absorbe. En principe, ce genre de tarage s'accompagne d'un dynamisme accru. C'est le cas. Pourvue de l'anti-roulis actif (PDCC à 3 300 €), la GTS est très à son aise quand ça tourne.

CHAQUE ACCÉLÉRATION BRUSQUE SE SOLDE DE LA MÊME FAÇON : BRAS QUI S'ALLONGENT, OCCIPUT GRAISSANT L'APPUIE-TÊTE ET GLOUGLOUS DANS L'ESTOMAC •••

Agile ? Pas loin. En tout cas bluffante si l'on se souvient que la fiche technique indique 2 310 kg.

Certes, l'implantation des batteries au ras des pâquerettes permet d'abaisser le centre de gravité, en faveur de la précision, mais la rigueur avec laquelle la Taycan change subitement d'appui tout en conservant son assiette nous ébahit. Un petit bémol : dans des conditions météo plus maussades, les pneus Pirelli peinent à assurer le directionnel et la motricité, et les kilos en trop se font alors sentir. Pour autant, cette Taycan GTS peut venir renifler le pare-chocs arrière des petites sportives sans aucun mal. Surtout avec les roues arrière directrices (2 352 €) et cette transmission intégrale qui transforme la moindre courbe en centrifugeuse. Mais tout n'est pas rose, ou Rouge Carmin (2 400 €). La direction ne renseigne ainsi pas suffisamment sur ce qui se passe sous les roues. Autre grief : les nouveaux disques de frein (non percés ni rainurés) goûtent peu les descentes de cols menées tambour battant. À vrai dire, le principal défaut vient peut-être du bruit. Sur une électrique ? Oui ! La GTS émet un râle très artificiel et entêtant, heureusement désactivable. Au choix, donc : en mode Silence, il manque manifestement quelque chose pour accompagner les accélérations foudroyantes des deux moteurs électriques (les mêmes que sur le modèle Turbo), mais une fois le Porsche Electric Sport Sound activé, le feulement émis met les nerfs à rude épreuve. Les 598 ch, alimentés par la batterie d'une capacité brute de 93,4 kWh (83,7 kWh net), sont du genre impulsif. Chaque accélération brusque se solde de la même façon : bras qui s'allongent, occiput graissant l'appuie-tête et glouglous dans l'estomac. Les 3,7 s officielles pour atteindre les 100 km/h sont probablement pessimistes, tant la poussée est fulgurante. Dommage qu'elle s'essouffle presque aussi rapidement qu'elle est venue. ■







❶ Porsche annonce près de 500 km une fois la batterie complètement chargée, mais dans la vraie vie, et sans omettre de vous faire plaisir, l'autonomie dépasse rarement 300 km. ❷ La molette située à droite du volant permet d'appeler l'un des différents modes de conduite. La direction, à assistance électrique, renvoie hélas peu d'informations.



L'arrivée du hayon sied bien à la Taycan qui gagne en muscles, en coffre et en habitabilité.





❸ Un gros quintal, 197 cm, et pourtant, l'animal loge facilement à l'arrière de la Taycan Sport Turismo. ❹ Malgré des passages de roues marqués, la soute à bagages est pratique, relativement basse et, une fois le second rang couché, le volume dépasse les 1200 dm³.

PORSCHE TAYCAN SPORT TURISMO GTS 598 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	598 ch (1)
Couple maxi	■	850 Nm (1)
Type		2 électriques synchrones à aimants permanents
Puissance fiscale		NC
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		réducteur/monorapport AV/2 rapports AR
Batterie/capacité	■	lithium-ion/93,4 kWh

(1) Overboost avec launch control.

Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,2 m (2)
Pneumatiques AV-AR		245/45-285/40 R 20

(2) Avec roues AR directrices.

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,96/1,97/1,39/2,90 m
Poids/tractable freiné	2310/0 kg

Performances		
0 à 100 km/h	■	3,7 s
Vitesse maxi	■	250 km/h (3)

(3) Limitée électroniquement.

Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre AV/AR	■	84/446 dm³

LE BUDGET

Prix	■	136910 €
Bonus écologique (CO_2)	■	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (4)		175541 €
Garantie	■	2 ans, km illimité (5)

(4) Bonus et options inclus. (5) Batterie : 8 ans ou 160000 km.

Équipements de série ■

8 airbags, clim auto bizone, contr. pression pneus, dém. sans clé, détec. pluie/luminosité, diff. AR autobloquant piloté PTV Plus, int. cuir et Race-Tex, jantes 20 pouces, rég./limit. vit., phares matriciels LED PDLS +, sièges AV élec., susp. pneum., syst. multim. écran tactile/Apple CarPlay/Android Auto/GPS/USB, volant cuir chauffant…

Options

Aide au parking + caméra 360° (1428 €), antiroulis actif PDCC (3300 €), câble de recharge type 2 (300 €), clim auto 4 zones (828 €), écran passager (1032 €), jantes RS Spyder 21 pouces (2652 €), pack Sport Design Carbone (3600 €), peinture Rouge Carmin (2400 €), rég. vit. adaptatif (1764 €), roues AR directrices (2352 €), volant sport GT en cuir (624 €), toit pano (1620 €)…

Consommations		
Mixte	■	24,1/21 kWh/100 km
Autonomie	■	424/490 km
Temps de charge sur 11/270 kW	■	9 h/22 mn 30 s (5 à 80%)
Note EuroNCAP		**En cours**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Le badge GTS ne transforme pas la Taycan. L'intérêt est surtout esthétique, avec des parements noirs et un toit inédit en option. Pour le reste, que du connu : des performances de vraie sportive, un dynamisme difficile à critiquer et un tarif haut perché. Le générateur de son de cette électrique, lui, est crispant.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

BMW SÉRIE 4 GRAN COUPÉ 420d 190 ch BVA8 M Sport
AUDI A5 SPORTBACK 40 TDI 204 ch Quattro S tronic 7 S line*

Derby plaisir

* Le sujet photos a été réalisé avec une Audi A5 Sportback S Edition.

Dans sa version 420d, le nouveau Série 4 Grand Coupé semble complètement à contre-courant des tendances du moment. Tout comme l'A5 Sportback 40 TDI. Et si pour voyager sereinement en se faisant plaisir au volant sans prise… de tête, ces deux bavaroises avaient raison ?

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

Ce n'est pas un nouveau SUV mais un pseudo-coupé ! Ou, disons, une berline familiale 5 portes à la ligne plus affûtée et dynamique. Ce n'est pas non plus une énième voiture électrique. Pas même une hybride rechargeable, ni une essence, mais un… diesel ! Pardon pour le gros mot. Vous n'allez pas le croire, mais le Série 4 Gran Coupé 420d est pourtant bel et bien l'une des dernières BMW du moment, au même titre que les i4 ou iX. Si, si, je vous l'assure. Pour preuve, signe des temps, cette nouveauté cache une micro-hybridation. BMW serait-il tombé sur la tête ? Du tout ! À Munich comme à Ingolstadt et en Allemagne plus généralement, les constructeurs ne mettent pas tous leurs œufs dans le même panier. BMW, Audi et les autres ont beau se poser en chantres de l'électrique et multiplier les nouveautés branchées, ils ne sont pas fous. Pas question de se couper de plus de 80 % du marché… Parce que oui, dans les concessions françaises comme ailleurs, il se vend encore plus de voitures diesel que de voitures électriques. En somme, ce n'est pas bien de rouler au diesel, mais c'est comme les gros mots : ils sont dans le dictionnaire et tout le monde les emploie ! Loin ➝

de nous l'idée de promouvoir l'énergie fossile, mais c'est comme tout, elle n'a pas que de vilains défauts ! Ne serait-ce qu'aux yeux de ceux qui parcourent de nombreux kilomètres, et aspirent à le faire au volant de voitures plaisantes. Ce n'est pas un hasard si ce Série 4 Gran Coupé 420d n'est pas un cas isolé. Il retrouve aujourd'hui sur sa route son meilleur ennemi : l'Audi A5 Sportback. Reste à savoir lequel des deux remplit le mieux la mission.

SUR LA ROUTE

Après avoir longtemps critiqué les mélopées peu flatteuses à l'oreille des diesels, nous n'allons pas retourner notre veste ! Que ce soit le 2.0 turbo diesel BMW ou celui d'Audi, aucun n'a la discrétion d'une machine électrique ni la sonorité plus agréable d'une mécanique essence. Pour autant, l'ère des diesels qui claquent et fument noir, c'est fini ! Surtout avec ces deux-là. Outre un bénéfice certain à la pompe sur lequel nous allons revenir, la micro-hybridation leur permet de gagner encore en discrétion et en finesse, notamment dans la gestion du stop and start. Sur ce point, petit avantage au système BMW, réellement transparent et plus efficace, grâce à un principe de roue libre : sans attendre que la voiture soit complètement à l'arrêt, il coupe déjà le moteur à faible allure. Dès lors, en ville, dans les rues où les limitations de vitesse sont devenues drastiques, vous pouvez, en étant vous-même fin gestionnaire de la pédale de droite et en anticipant l'arrivée au feu, ne pas faire plus de bruit qu'une électrique sur quelques mètres. C'est-y pas beau, ça ?

De plus, bien que sensiblement moins puissant et en charge d'animer un coupé plus lourd d'une bonne centaine de kilos, le 2.0 munichois ne rend rien à son rival dans l'exercice du chronomètre. Grâce à un étagement de boîte plus court sur les premiers rapports, il accélère même plus fort. Certes, sur le kilomètre, l'A5 Sportback revient lui coller au train, mais ne profite pas vraiment de ses 14 ch supplémentaires ni de sa relativement légèreté. Il faut dire que le 2.0 BMW bénéficie d'une partenaire de choix avec sa boîte automatique à 8 rapports plus douce et rapide que la transmission →



La position de conduite et l'ergonomie BMW restent un modèle du genre.

BMW SÉRIE 4 GRAN COUPÉ

PLUS

Agrément et tenue de route
Consommation
Présentation et technologie

—

MOINS

3e place arrière moins confortable
Quelques mesquineries d'équipements





BMW SÉRIE 4 GRAN COUPÉ

❶ La boîte automatique à 8 rapports est vraiment l'alliée parfaite du 2.0 BMW : douce, rapide, bien étagée, elle sert l'agrément et la consommation. ❷ L'écran tactile permet d'accéder à toutes les fonctions. Mais BMW conserve sa molette manuelle *(photo de gauche)*.









L'ambiance à bord de l'A5 Sportback est toujours aussi plaisante. L'habitacle dégage une impression de qualité et de raffinement.

AUDI A5 SPORTBACK

❶ Le Virtual Cockpit (inauguré sur le TT) a été une des premières instrumentations de bord numériques. Il n'a pas pris une ride et reste toujours aussi clair. ❷ Tout aussi complet et performant, le système multimédia de l'Audi est plutôt intuitif. Mais l'écran tactile, posé sur la planche de bord, est moins bien intégré à l'ensemble.

ENTRE CES DEUX-LÀ, LE MATCH SE JOUE SUR LES DÉTAILS. PLUS SILENCIEUX, PLUS DOUX, LE 2.0 DU BMW LUI DONNE UN PETIT AVANTAGE •••

AUDI A5 SPORTBACK

PLUS

Comportement routier
Présentation et finition
Diamètre de braquage plus court

—

MOINS

Habitabilité arrière moindre
Moteur plus sonore
Prix



1



2

BMW SÉRIE 4 GRAN COUPÉ

❶ Plus spacieux, le Gran Coupé a tout de la berline familiale. Mais les grands seront un peu gênés par la garde au toit moindre : 2 cm de moins qu'une Série 3 par exemple.

❷ À peine plus petit (seulement 10 dm^3) que celui de sa frangine Série 3, le coffre du Gran Coupé Série 4 présente, en prime, l'atout d'un accès plus facile.

robotisée à double embrayage d'Audi, laquelle souffre de quelques à-coups.

Finalement, en termes de conduite, la différence entre nos deux meilleurs ennemis se joue sur des détails.

Les particularités relèvent aussi du choix de finition et d'options effectué au moment de l'achat. Nos protagonistes laissent notamment la possibilité d'opter, comme ici, pour une transmission intégrale (XDrive chez BMW, Quattro pour Audi) qui contribue à leur tenue de route impériale. Sur les versions M Sport, le Gran Coupé Série 4 reçoit aussi la direction et les suspensions dites Direc-Drive, aux réglages plus fermes. L'A5 Sportback S Line, son pendant chez Audi, est aussi livré avec un châssis sport rabaissé. Spécificité que le client peut supprimer, comme c'était le cas sur "notre" A5, en réalité une version spéciale Edition affublée d'un châssis Confort avec amortissement piloté (860 €). En toute logique, nous aurions dû trouver cette dernière plus confortable. Du tout ! Car "notre" 420d d'essai avait aussi les honneurs de la suspension pilotée SelectDrive (650 €). De plus, elle se contentait, si l'on peut dire, d'une surmonte de 19 pouces, quand l'Audi chaussait du 20 ! Vous avez perdu le fil ? Normal ! Nous aussi, nous arrachons-nous parfois les cheveux avec les catalogues d'options des constructeurs allemands. Tout cela pour vous dire que chez BMW et Audi, chacun est libre de se concocter un coupé aux petits oignons,







AUDI A5 SPORTBACK
❶ Les passagers arrière n'ont guère plus de place pour glisser leurs jambes que dans une citadine. Pas idéal pour les longues distances. ❷ Très accessible également grâce à son hayon, le coffre de l'A5 est sensiblement moins grand que celui de la Série 4.

MÊME S'IL VIEILLIT TRÈS BIEN ET RESTE RAFFINÉ, L'A5 SPORTBACK SOUFFRE DE LA COMPARAISON AVEC UN GRAN COUPÉ PLUS SPACIEUX ET À L'AMBIANCE PLUS ACTUELLE •••

et dans les deux cas, l'agrément de conduite est au rendez-vous. Toutefois, BMW semble mettre davantage l'accent sur le confort. Dans l'ensemble, et dans la mesure où nous sommes ici face à des versions diesel de plus ou moins 200 ch et non à de puissantes sportives, le Gran Coupé nous a semblé plus doux et plus cohérent.

VIE À BORD

Malgré son restylage de 2019, l'A5 Sportback commence à avoir un peu de bouteille. Pourtant, il n'a pas pris une ride. Il présente toujours aussi bien, sa finition est toujours soignée et l'ambiance à bord procure une douce sensation de raffinement. Pour autant, à l'heure où les technologies embarquées sont obsolètes au bout de 6 mois, difficile de ne pas marquer le pas sur certains points. Nous continuons de louer la lisibilité et le graphisme de son instrumentation numérique – le fameux Virtual Cockpit, l'un des pionniers du genre –, plus claire à notre sens que celle du BMW où les informations se chevauchent parfois. Mais il faut reconnaître que la planche de bord de la Série 4 fait son petit effet avec son grand écran tactile intégré. Celui d'Audi n'est pas plus petit, mais il est posé à l'ancienne sur le tableau de bord. S'il se dégage une impression plus technophile et moderne à bord du BMW, celui-ci ne tombe pas pour autant dans le tout-tactile : il conserve des touches physiques directes pour accéder à la plupart des réglages. Sa conception plus récente se retrouve aussi dans la mise au point plus aboutie de ses aides à la conduite qui interagissent davantage. ➛



Ce sont des bêtes autoroutières qui ne rechignent pas à circuler en ville. Grâce à sa micro-hybridation et son stop and start plus évolués, la BMW s'y montre plus discrète. Avec un diamètre de braquage plus court, l'Audi est plus maniable.



ILS SONT AUSSI CHERS L'UN QUE L'AUTRE. LE GRAN COUPÉ A L'ATOUT D'ÉQUIPEMENTS PLUS TECHNOS ET SURTOUT, IL CONSOMME MOINS •••

À l'inverse sur l'Audi, quand celles-ci ne sont pas absentes, elles sont souvent optionnelles et fonctionnement sensiblement moins bien et moins finement. Rien de rédhibitoire, au contraire même pour les conducteurs qui préfèrent rester maîtres à bord (ce n'est pas nous qui leur donnerons tort !), mais c'est un constat inévitable en 2022.

Le BMW avance aussi l'argument plus terre à terre d'une meilleure habitabilité et d'un plus grand coffre.

Largeur aux coudes sensiblement supérieure, un peu plus de place pour installer leurs jambes, les passagers arrière voyagent dans des conditions plus confortables en Série 4 Gran Coupé qu'en A5 Sportback, même si le dossier de la place centrale reste raide comme la justice : c'est la place des punis. À cela s'ajoutent – là encore – un confort acoustique supérieur et un plus grand coffre pour les départs en famille.

BUDGET

Comme souvent chez les constructeurs allemands, suffisamment malins pour aligner plus ou moins leurs offres entre eux, et toujours aussi avares en matière de garantie (2 ans, km illimité, le minimum légal !), ce n'est pas vraiment le prix d'achat qui nous permettra de départager nos rivales du jour. Petit avantage néanmoins, une fois de plus, à la nouveauté qui, dans cette version 420d xDrive M Sport, affiche un tarif de départ un peu plus attractif que l'A5 Sportback 40 TDI Quattro S Line : 58 500 € contre 61 490 €. Atout qui peut toutefois vite s'envoler en feuilletant le catalogue d'options, comme l'attestent les prix, finalement plus proches (76 910 € contre 75 165 €), des modèles que nous avons eu entre les mains. Comme dans sa mise au point, la conception plus récente du BMW lui confère aussi l'atout de disposer d'équipements et d'assistances plus modernes. Peccadilles que tout cela, face à l'atout économique des diesels (et des autres d'ailleurs !) : la consommation. Comme au chapitre de l'agrément et de la douceur de fonctionnement, le 2.0 BMW profite mieux de ses deux alliés : sa boîte auto d'origine ZF et sa micro-hybridation plus fine que celle d'Audi. Ainsi, bien que légèrement plus gourmand (c'est intéressant de le signaler pour les très gros rouleurs) qu'une Série 3 équivalente, le Série 4 Gran Coupé 420d consomme en moyenne un demi-litre de moins que l'A5 Sportback 40 TDI. Écart qui grimpe à 0,6 l/100 km sur route et qui se retrouve sur l'autoroute, terrain de jeu de prédilection de ces deux très agréables routières. En toute logique, le BMW est donc un peu moins pénalisé par le malus écologique. Là encore, attention à certaines options, comme les jantes, qui peuvent appliquer la double peine. ■

BMW SÉRIE 4 GRAN COUPÉ
420d 190 ch BVA8 M Sport

AUDI A5 SPORTBACK 40 TDI
204 ch Quattro S tronic 7 S line

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS



"Je te tiens, tu me tiens par la barbichette…" Voilà le jeu auquel ces deux-là se livrent, notamment face au chrono. La 420d part plus vite mais au bout d'un kilomètre, l'A5 lui recolle au train.

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.

	BMW Série 4 Gran Coupé	Audi A5 Sportback
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	190 ch à 4000 tr/mn	204 ch à 3800 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1750 tr/mn	400 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel, micro-hybridation	4 cyl. en ligne, turbo diesel, micro-hybridation
Cylindrée/puissance fiscale	1995 cm³/10 CV	1968 cm³/11 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	rob. dble embray./7
Châssis		
Diamètre de braquage	12 m	11,7 m
Pneumatiques AV - AR	225/40 - 255/40 R 19	265/30 R 20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,78/1,86/1,45/2,86 m	4,76/1,85/1,39/2,83 m
Poids/tractable freiné	1844/1600 kg	1739/1800 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	29,5/7,8 s	29,6/8,4 s
90 à 130 km/h en Drive	7,8 s	7,6 s
Vitesse maxi	233 km/h (1)	210 km/h (1)
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/65 m	10/31/64 m

(1) Donnée constructeur.

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	26 cm	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/145 cm	149/144 cm
Volume de coffre	470 dm³	425 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	48,5/63,5/67,1 dB	42,3/64,7/68,6 dB

LE BUDGET

Prix	**58500 €**	**61490 €**
Malus écologique (CO_2)	520 - 1333 € (133 - 150 g/km)	240-1386 € (137-154 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	77260 €	75165 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(2) Avec malus et options inclus.

Équipements communs

6 airbags, AFIL active (sur BMW), aide au parking AV/AR + cam. de recul, Bluetooth, freinage auto d'urgence, clim auto bizone, dém. sans clé, détecteurs pluie/luminosité, instrum. de bord numérique, jantes alliage, phares full LED, régul./limit. de vitesse, rétros rabat. élec., syst.multimédia avec écran tactile/Bluetooth/GPS/prises USB…

Options

BMW Série 4 Gran Coupé : Pack Confort : accès sans clés, sièges AV élec. et chauffants (1900 €), pack Innovation : affichage tête haute, commande gestuelle, Drive Assist, régulateur de vitesse adaptatif, phares Laser BMW (3750 €), peinture métal. (1090 €), sellerie cuir (1600 €), suspension pilotée (650 €), toit ouvrant (1450 €)…

Audi A5 Sportback : affichage tête haute (1220 €), AFIL active (600 €), Audi Park Assist (340 €), accès confort (720 €), lecture des panneaux (370 €), peinture métal. (1060 €), sellerie cuir (1750 €), sièges AV élect./chauffants (1210/470 €) susp. pilotée (860 €), toit ouvrant (1680 €)…

Consommations		
Moyenne	6,4 l/100 km	6,9 l/100 km
Ville/route/autoroute	7/6,2/6 l/100 km	7,3/6,8/6,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	921 km/59 l	840 km/58 l
Note EuroNCAP	**En cours**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**	**Allemagne**

VERDICTS

SUR LA ROUTE : BMW SÉRIE 4 GRAN COUPÉ

LA VIE À BORD : BMW SÉRIE 4 GRAN COUPÉ

BUDGET : BMW SÉRIE 4 GRAN COUPÉ



Le Série 4 Grand Coupé profite de sa conception plus récente pour arracher la victoire.

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

BMW SÉRIE 4 GRAN COUPÉ

3 à 0 : le verdict paraît sans appel. Pourtant, la victoire se joue sur des détails. Malgré les années, l'A5 Sportback a de très beaux restes ; il a su se mettre à niveau, en adoptant notamment la micro-hybridation. Le Série 4 Gran Coupé a l'avantage de la nouveauté. Mais aussi d'un diesel plus discret et plus économique, d'une habitabilité plus généreuse et d'équipements plus modernes. Le tout sans le facturer plus cher.

bon/ moyen/ mauvais dans sa catégorie

PLACE AUX CHOSES SÉRIEUSES

Depuis le lancement du ZS EV fin 2019, de l'eau a coulé sous les ponts. MG a pris de l'assurance, notamment en développant son réseau. L'ancienne marque britannique présente aujourd'hui une version remaniée de son SUV électrique, avec une autonomie en progrès.

Par **Julien Marcos** Photos **Adrien Cortesi**

Peu connu en France, le groupe chinois SAIC est pourtant le deuxième producteur de voitures électriques dans le monde et détient, au passage, l'emblématique marque MG depuis 2007. L'ex-constructeur britannique est son bras armé en Europe, où il jouit encore d'un capital sympathie qu'il doit notamment à ses mythiques roadsters. Ah ! La MG B des années 1960 et 1970… À peine ressuscitée, MG se développe à vitesse grand V, avec l'ambition d'atteindre 160 concessions en France fin 2022 (120 succursales à ce jour), et a déjà vendu plus de 4 000 voitures, avec une gamme forte de quatre modèles : un break électrique (MG 5), un SUV hybride rechargeable (MG EHS), et deux SUV électriques (Marvel R et ZS EV). Ce dernier bénéficie aujourd'hui et… déjà (!) d'un lifting pour tenter de corriger ses défauts de jeunesse, à commencer par son autonomie jusqu'ici trop juste.

À l'instar de son concurrent Hyundai avec le Kona, MG a fait disparaître les attributs esthétiques typiques des automobiles thermiques.

Exit la calandre "ouverte" pour adopter une carrosserie beaucoup plus lisse et pratiquement épurée de tous ses chromes. Boucliers et optiques sont aussi entièrement revus, alors que la trappe de recharge migre à droite du logo MG, lui-même agrandi. En revanche, comme pour son prédécesseur, ses roues peinent à remplir les arches et donnent toujours ➝

L'avis de Julien Marcos



Le ZS a progressé et son tarif est compétitif, mais il ne provoque pas la petite étincelle…

40% *Quotient Émotionnel*

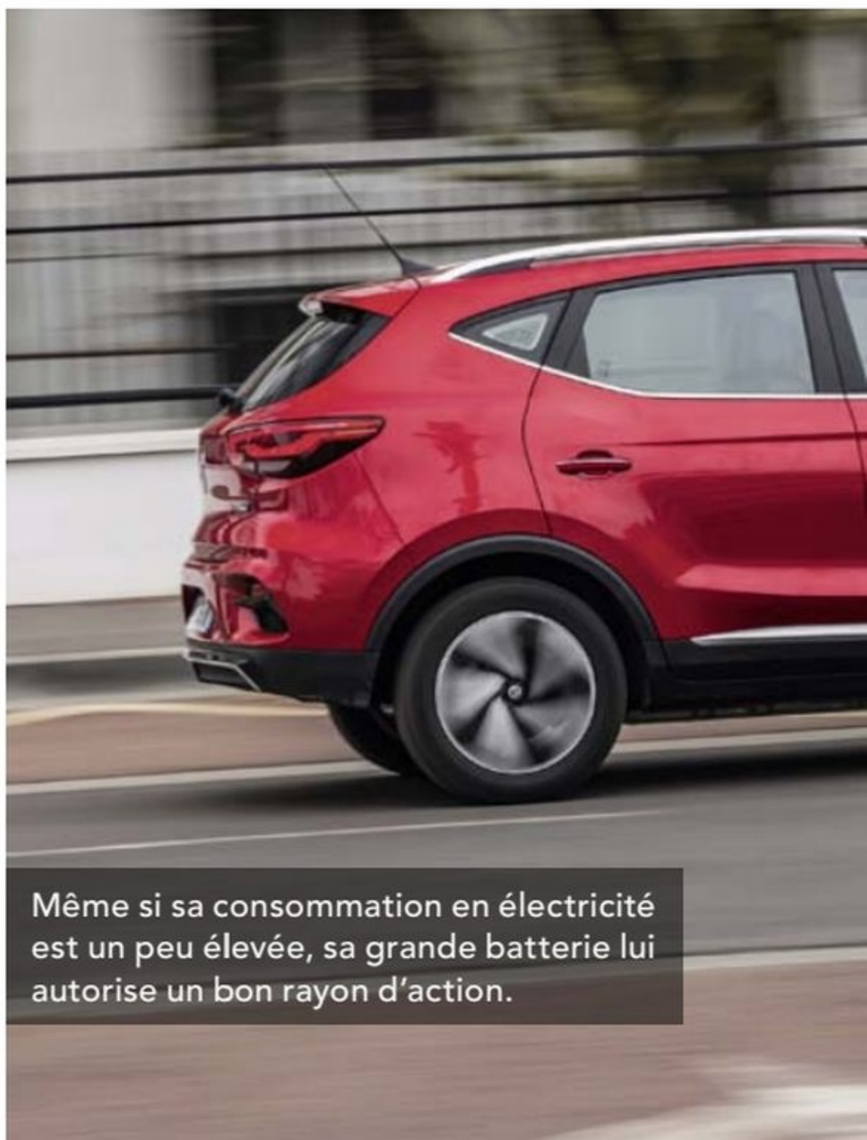
Si le SUV MG emprunte bon nombre d'éléments esthétiques à ses concurrents, force est de constater que l'habitacle est accueillant et plutôt bien fini. Les rangements sont nombreux.

au ZS EV cet aspect "fluet" face à des concurrents souvent plus musclés. Les efforts consentis à bord pour améliorer l'ambiance sont aussi significatifs. Saluons le niveau de finition, de belle facture, qui n'a rien à envier à la concurrence. Les matériaux sont plaisants au toucher et l'assemblage est assez rigoureux, même si certains raccords en bas de console pourraient encore progresser. Sur notre finition Luxury, MG assume le fait de proposer une sellerie en similicuir. Mais elle fait illusion et le restylage ajoute des surpiqûres rouges à l'instar des GTI d'antan. C'est surtout la mise à jour technologique qui mérite l'attention. Le premier ZS disposait d'une interface totalement dépassée et lente. La nouvelle instrumentation numérique de 7 pouces et le nouvel écran multimédia de 10,1 pouces corrigent cette lacune. Ils sont au goût du jour et, bien que leur graphisme apparaisse encore simpliste, ils présentent de nombreux paramétrages. Quelques bugs subsistent malgré tout, comme cette impossibilité de connecter son smartphone en Bluetooth malgré plusieurs tentatives, avant que cette fonctionnalité marche à nouveau comme par enchantement. L'équipement est pléthorique, puisque tout est de série : conduite autonome de niveau 2, GPS connecté, recharge du smartphone par induction, toit ouvrant panoramique… Seule la peinture métallisée est en option. Enfin, rien ne change en habitabilité, le MG ZS EV offre un espace dans la moyenne, mais un volume de coffre plutôt satisfaisant.

CONDUIT ÉNERGIQUEMENT, LE ZS EV S'EST MONTRÉ RASSURANT, AVEC UNE TENUE DE ROUTE CERTES SANS SAVEUR, MAIS UNE DIRECTION PRÉCISE ET UN FREINAGE CORRECT ●●●

Le nerf de la guerre sur une voiture électrique concerne son autonomie. Sur ce point, MG a bien travaillé.

Non seulement l'électromoteur a été remanié, avec deux niveaux de puissance : 156 et 177 ch, contre 143 ch précédemment; mais surtout, la capacité de la batterie a été portée à 70 kWh en version Autonomie Étendue, contre 44,5 kWh. Toutefois, lors des premiers tours de roues, les progrès ne sont pas flagrants. Les performances



Même si sa consommation en électricité est un peu élevée, sa grande batterie lui autorise un bon rayon d'action.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

MG ZS EV
156 ch/70 kWh
Autonomie Étendue Luxury





❶ L'espace aux coudes n'est pas des plus généreux et interdit à un troisième larron de s'installer, même si l'absence de tunnel de transmission est appréciable. ❷ Malgré des passages de roues proéminents, le coffre affiche un bon volume pour la catégorie avec 455 dm³, et même 1 166 dm³ en rabattant les sièges. ❸ Deux fois plus grande qu'avant, l'instrumentation de bord numérique offre les informations essentielles à la conduite d'une électrique. ❹ Sur la finition Luxury, la caméra panoramique est de série. Sa résolution aurait pu être meilleure.







que nous avons relevées sont néanmoins sensiblement meilleures, avec 0,7 s de gagnée sur l'épreuve du 90 à 130 km/h. De quoi tout de même surclasser tous les SUV "thermiques" de puissance équivalente. En revanche, bien qu'annoncé plus économique, l'électromoteur est assez énergivore, avec une moyenne de 19,9 kWh/100 km, quand un Peugeot e-2008 se contente de 18,3 kWh/100 km sur le même exercice. Mais, grâce à sa plus "grosse batterie", le MG ZS EV est désormais capable de parcourir environ 330 km en moyenne, et encore 271 km sur autoroute. Ce n'est pas le Pérou, mais c'est mieux qu'avant (230 km en moyenne et 175 km sur autoroute), et c'est à ce jour une des meilleures valeurs de la catégorie. Il arrive néanmoins un moment où il faut penser à "faire le plein". Et forcément, une batterie de capacité supérieure, c'est plus long à charger. MG est donc passé à un chargeur triphasé de 11 kW de série sur cette version. Malgré cela, comptez sept heures tout de même selon nos mesures pour une charge complète. Si vous avez la chance de trouver une borne de recharge rapide, le ZS EV Autonomie Étendue est désormais capable d'encaisser 92 kW, ce qui permet théoriquement de récupérer 70 % de capacité en une grosse demi-heure.

Le comportement évolue peu, en revanche. Conduit énergiquement sur les jolies roues du Vexin français, notre MG ZS EV s'est montré rassurant, avec une tenue de route certes sans saveur, mais dont la direction s'avère assez précise, et le freinage correct bien que sonore. Notons que le train avant encaisse bien le couple généreux de 280 Nm, grâce au bon travail des pneumatiques Michelin. Dernier atout du ZS : son tarif. Ce SUV étant vendu à partir de 34 990 € hors bonus, la concurrence a du souci à se faire. ■

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	■	156 ch
Couple maxi	■	280 Nm
Type		synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale		5 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Batterie/capacité nette	■	lithium-ion/70 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,5 m
Pneumatiques		215/55 VR 17
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,32/1,81/1,65/2,59 m
Poids/tractable freiné		1 620/1 080 kg
Performances		
0 à 100 km/h/1 000 m d.a.	■	8,2/30,4 s
90 à 130 km/h en Drive	■	7,2 s
Vitesse maxi	■	179 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/33/67 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	143/142 cm
Volume de coffre	■	455 dm³
Niveau sonore		
À 90/130 km/h	■	66,3/69,1 dB

LE BUDGET

Prix	■	**36 990 €**
Bonus écologique (CO_2)	■	6 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		31 640 €
Garantie	■	7 ans, 150 000 km (2)

(1) Bonus et options inclus. (2) 8 ans pour la batterie.

Équipements de série ■
6 airbags, AFIL active, cam. recul 360°, Bluetooth, clim auto, chargeur embarqué 11 kW, freinage urg. auto, instr. num. 7 pouces, jantes 17 pouces, lect. panneaux, régul. vit. adapt., syst. multim. écran tactile 10,1 pouces/Apple CarPlay et Android Auto/GPS/USB, toit ouvrant pano…

Option
Peinture métallisée (650 €).

Consommations		
Moyenne	■	19,9 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■	331 km
Ville/route/autoroute	■	365/359/271 km
Tps de charge sur 7,4/11 kW	■	10 h 40/7 h
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Chine**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Un réseau qui s'étoffe, une autonomie en net progrès, un rapport prix-équipements imbattable… Le MG ZS EV arrive à maturité sur un marché en expansion. Avec davantage de charisme et une technologie encore mieux maîtrisée, il pourrait devenir un futur best-seller.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

UN BERLINGO PEU BOURLINGUEUR…

À ses motorisations essence et diesel, le Berlingo ajoute une version électrique de 136 ch. Un peu moins cher et bien plus spacieux que les ë-C4 et e-2008 auxquelles il emprunte sa batterie, ce ludospace serait-il "le" bon plan des familles soucieuses du climat ? Par **Thierry Réaubourg** Photos **Yann Lefebvre**

L'avis de Thierry Réaubourg



Il s'agit du ludospace le plus agréable à conduire actuellement. Mais sa faible autonomie limite son intérêt !

30%
Quotient Émotionnel

DE L'AGRÉMENT, MAIS UNE FAIBLE AUTONOMIE…

Conduire un "ludospace" n'a généralement rien d'une expérience inoubliable. Cette armoire électrique de 136 ch, évidemment silencieuse, n'est toutefois pas dénuée d'agrément. Elle est à son aise en reprises, grâce aux 260 Nm de couple, disponibles immédiatement. En mode Sport uniquement, le seul à libérer l'intégralité de la cavalerie. En Normal, l'ë-Berlingo est bridé à 109 ch et 82 ch en Eco. Trop juste pour les 1 811 kg. Le poids, l'aérodynamique et la modeste batterie (46,2 kWh utiles) pénalisent surtout l'autonomie : 226 km et à peine 170 km sur autoroute. C'est trop peu pour ce type de véhicule, conçu à l'origine pour voir du pays avec armes et bagages…

DES FREINS DE SPORTIVE

Avec près 300 kg de plus sur la balance, le "ë" se révèle moins alerte. La direction peu informative comme les prises de roulis plus marquées mettent en exergue un comportement pataud, avec un sous-virage plus précoce, notamment sur chaussée humide. Au moins, les suspensions souples préservent un bon confort. L'efficacité de son freinage nous a surpris, avec des distances d'arrêt de sportive. Le frein régénératif du moteur électrique lui apporte un précieux coup de pouce en particulier lorsque le mode B ("Brake") est enclenché.


NICOLAS SOLER

PLUS SUV QUE CAMIONNETTE

L'instrumentation numérique de 10,2 pouces, de série ici, est le seul élément intérieur qui différencie l'ë-Berlingo des ses frangins thermiques. Le haut de gamme Shine (33650 € bonus déduit) profite aussi de la navigation, des connexions Androïd Auto/Apple CarPlay, d'une caméra de recul et d'une clim automatique bizone, en sus de gadgets sécuritaires type lecture des panneaux ou AFIL. Presque tout d'un SUV, donc. Mais les plastiques durs restent majoritaires. Le client peut aussi opter pour l'affichage tête haute (300 €) ou le Grip Control (350 €) qui optimise la motricité du train avant en fonction de l'adhérence.



ASTUCIEUX DU SOL AU PLAFOND

Électrique ou pas, le Berlingo conserve son habitabilité phénoménale et l'ingéniosité de son aménagement intérieur. Les batteries logeant sous le plancher, il conserve son immense coffre (632 dm³ en 5 places), ses trois sièges arrière individuels repliables et le dossier du siège passager rabattable. Il est en outre toujours possible de disposer de deux sièges supplémentaires (700 €, gratuits sur le Taille XL, 35 cm plus long). Et les nombreux rangements, à l'image du Modutop (750 €), restent au rendez-vous. Seule bourde : la prise de recharge située à la place du bouchon de réservoir des versions thermiques, sur l'aile arrière gauche, empêche d'ouvrir la porte coulissante lorsque la voiture est branchée. Ballot!

CITROËN Ë-BERLINGO 136 ch / 50 kWh Taille M Shine

73 MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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	■	136 ch
Couple maxi	■	260 Nm
Type		électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale		4 CV
Batterie/capacité (nette)	■	lithium-ion/46,2 (50) kWh
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,3 m
Pneumatiques		205/60 R16
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,41/1,85/1,85/2,79 m
Poids/tractable freiné		1811/750 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	■	34,4 s/8,4 s
90 à 130 km/h en Drive	■	11,1 s
Vitesse maxi	■	135 km/h (1)
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/31/63 m

(1) Limitée électroniquement.

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	151/153 cm
Volume de coffre	■	632 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**39650 €**
Bonus écologique (CO_2)	■	6000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		37240 €
Garantie	■	2 ans, km illimité (3)

(2) Options et bonus inclus (3) 8 ans ou 160 000 km pour la batterie.

Équipements de série ■

6 airbags, AFIL, aide park. AR + cam., Bluetooth, clim auto, frein. auto urg., instrum. num, lect. panneaux, lunette AR ouvrante, régul./limit. vitesse, sièges AR indép., tablettes aviation, syst. multimédia/GPS…

Options

2 sièges au 3e rang (700 €), affich. tête hte (300 €), câble Mode 3 (300 €), chargeur embarqué 11 kW (400 €), Grip Control (350 €), Modutop (750 €), peint. métal. (600 €)…

Consommation/Autonomie/Temps de charge		
Conso moyenne	■	21,1 kW/100 km
Autonomie moyenne	■	226 km
Ville/Route/Autoroute	■	269/242/168 km
Prise dom./7,4/11/100 kW (4)	■	31/8/5 h/30 mn (80 %)

(4) Chargeur en AC/DC : 7,4 (11 en option)/100 KW.

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

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

Les familles "écolos" en quête de volume intérieur et de modularité apprécieront que l'ë-Berlingo, outre son agrément de conduite, conserve les attributs des versions thermiques, malgré la greffe de l'encombrante batterie. Hélas, il manque d'endurance pour rouler sa bosse comme un bon ludospace…

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

BABY COME BACK !

Mise au rancart fin 2019 au regard des normes européennes antidiesel, la Clio 1.5 dCi fait son retour avec cette version "dépolluée" de 100 ch. Il était hors de question, pour Renault, de laisser le groupe Stellantis accaparer à lui seul le marché encore frétillant des citadines "mazout"…

Par **Thierry Réaubourg** Photos **Yann Lefebvre**

Accusé de tous les maux depuis le scandale Volkswagen, le diesel n'est plus en odeur de sainteté. Conséquence, depuis ces nauséabondes tricheries, l'Union européenne a profondément remanié ses protocoles d'homologation. Haro sur les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote ! Dernier stratagème de Bruxelles en ce sens : la sévère norme Euro 6d-full, à l'origine d'une véritable hécatombe dans les rangs du "mazout", depuis son entrée en vigueur le 1er janvier 2020. Des représailles qui s'accompagneront bientôt, au cœur des grandes agglomérations françaises, incapables de faire la distinction entre les vieux moteurs et ceux de toute dernière génération, d'une interdiction totale de circuler dans un périmètre défini par les impopulaires zones à faibles émissions (ZFE). Nous comprenons mieux pourquoi ce type de motorisation a peu à peu déserté certaines gammes, à commencer par celle des citadines polyvalentes. Elles n'étaient d'ailleurs plus que trois, depuis près d'un an, à proposer un moteur fonctionnant au gazole : les Citroën C3, Peugeot 208 et Opel Corsa. Pourquoi cette persévérance ? Parce qu'en dépit des foudres de nos édiles à l'encontre de ce carburant, le trio du groupe Stellantis concrétise encore un quart de ses ventes grâce au diesel, dont les flottes d'entreprises, les professions libérales et autres profils de gros rouleurs restent de fidèles partisans. Cette clientèle, Renault fut contrainte de la laisser filer fin 2019, l'excellent 1.5 Blue dCi de la Clio n'étant plus conforme à la dernière norme. Mais les ingénieurs se sont vite attelés à une refonte de leur 4 cylindres, afin de le rendre de nouveau "Euro compatible". Exit donc les anciennes déclinaisons de 85 et 115 ch : la Clio diesel "dépolluée" se contente dorénavant d'une seule variante de 100 ch, à l'instar du 1.5 BlueHDi de ses rivales. La politique du modèle unique concerne également la finition (Intens) comme la boîte de vitesses (manuelle à 6 rapports), fixant le tarif de cette inédite version à 23 700 €.

La Clio Blue dCi 100 ch ne prend donc pas un avantage décisif sur ses compatriotes.

Ces dernières sont proposées dans la même fourchette de prix à ce niveau de gamme. Comptez 23 200 € pour la C3 Shine Pack et 23 850 € pour la 208 Allure Pack, en optant pour le BlueHDi de 100 ch. À savoir, la Citroën n'offre ni l'aide active au maintien dans la voie ni le freinage d'urgence automatique (payant), contrairement à ses camarades, au coude-à-coude au chapitre équipements. Seule différence : Renault a fait le choix d'une clé mains-libres de série, Peugeot celui de la caméra de recul. Pas de quoi les départager finalement, puisque dans les deux cas, il faut débourser 350 € pour jouir de l'accessoire manquant… La Clio ➛

conserve en revanche le bénéfice d'une meilleure ergonomie générale (accessibilité des commandes, position et lisibilité des compteurs) et la possibilité de disposer – moyennant 650 € tout de même – d'un des systèmes d'infodivertissement les mieux conçus de la catégorie : l'Easy Link et sa grande tablette verticale de 9,3 pouces, graphique, réactive et surtout à la portée d'un enfant de 5 ans, quand d'autres réclament un master en informatique pour en percer tous les secrets. Enfin, si le mobilier intérieur peut paraître un brin conventionnel aux yeux de certains, il n'en demeure pas moins qualitatif, avec ses ajustages soignés et des matériaux de belle facture. Il est en outre possible de réchauffer l'atmosphère en troquant les habillages blancs contre du rouge ou de l'orange, en échange d'un modeste pourboire de 100 €. Plutôt sympa.

Quelle que soit la couleur retenue, prendre les commandes d'une Clio V reste une agréable expérience. Levier de vitesses parfaitement guidé, pédale d'embrayage progressive à souhait et direction aux petits oignons : cette belle douceur des commandes, comme la position de conduite exemplaire, donne entière satisfaction. Y compris après plusieurs heures passées à progresser par sauts de puce dans les embouteillages, où le stop/start se laisse également oublier. Une galanterie partagée avec l'amortissement, d'autant plus docile que cette version diesel se contente de roues de 16 pouces, plus tendres avec la colonne vertébrale que les 17 pouces (optionnelles) connues sur d'autres Clio. Cela dit, sans faire la fine bouche, émane tout de même de la Peugeot 208 et de la C3 un soupçon de moelleux supplémentaire, en particulier sur les gros obstacles tels que les dos-d'âne. En revanche, aucune des deux, pas plus que l'Opel Corsa d'ailleurs, n'offre une insonorisation mécanique aussi qualitative. Au ralenti comme en charge (notamment chez Citroën), leur 1.5 turbo diesel se laisse encore trop entendre. L'autre bonne nouvelle pour Renault, c'est que la grande discrétion du Blue dCi de 100 ch n'est pas son unique point fort…

De la souplesse en bas du compte-tours et une belle détermination lors des relances : tel est le menu servi par le 1 461 cm³ de la Clio.

Ainsi, grâce à une transmission tirant un peu plus court que celles de la concurrence, le recours aux rétrogradages s'avère généralement inutile pour s'affranchir d'un vilain faux plat, s'insérer sur une voie rapide ou effectuer un dépassement.



La Clio dCi est plus polyvalente que ses concurrentes. Cette citadine est capable de prestations d'authentique petite routière, joliment présentée de surcroît.

UN PEU MOINS SOBRE QUE SES PRÉDÉCESSEURS DE 85 ET 115 CH, LE DIESEL DE 100 CH RESTE ÉCONOMIQUE DANS L'ABSOLU : 5,2 L/100 KM EN MOYENNE ●●●

Pour preuve, la Clio met moins de temps pour accélérer de 90 à 130 km/h sur le cinquième rapport que la C3 sur le quatrième ! Les 260 Nm de couple permettent quant à eux de progresser sur un filet de gaz dans le trafic, en profitant de l'acoustique soignée. Une combinaison particulièrement plaisante pour ceux qui sont appelés à passer leurs journées au volant. Pour grimper d'un échelon sur l'échelle du plaisir, le conducteur peut aussi s'en remettre au mode Sport du système Multi-Sense, qui offre une réponse plus franche du moteur lorsqu'il appuie sur le champignon (chut !), mais également davantage de fermeté côté direction. Le réglage idoine pour profiter du joli jeu de jambes de cette Clio, aussi rassurante qu'équilibrée, malgré ses 1 240 kg (soit entre 40 et 70 kg de plus que les rivales). N'y voyez







❶ Loin d'offrir l'espace intérieur d'une Volkswagen Polo ou d'une Seat Ibiza, la Clio n'en reste pas moins accommodante avec ses invités, surtout lorsqu'on la confronte à ses rivales françaises… ❷ Les 340 dm³ du coffre font de la Clio une bonne élève dans sa catégorie. Mais Renault aurait pu offrir le plancher ajustable en hauteur, facturé… 100 € ! ❸ Le système multimédia de série se contente d'un écran horizontal plus modeste que celui-ci (9,3 pouces), facturé 650 €. ❹ Cette somme intègre l'instrumentation de bord numérique, dont les graphismes et la couleur s'adaptent au mode de conduite (Eco, Sport…).







La grande douceur des commandes comme l'excellente isolation mécanique rendent la conduite reposante sur de longues distances.

PLUS
Brio mécanique
Confort et polyvalence
Présentation et ergonomie

MOINS
Consommation en légère hausse
Menues lacunes d'équipement
Une seule finition

cependant aucune prédisposition sportive, d'autant que son freinage manque un brin d'efficacité. Comptez entre 3 à 4 m de plus que les copines pour s'arrêter, une fois lancée à 130 km/h. Un point à revoir au plus vite…

Principale vocation de cette version : rouler le plus longtemps possible avec un minimum de carburant. À ce petit jeu, le jeune Padawan de Renault n'est malheureusement pas le meilleur élève de sa promotion. Rien de catastrophique, loin de là. Mais avec une consommation moyenne de 5,2 l/100 km, le 1.5 Blue dCi de 100 ch s'avère un peu plus gourmand que ses prédécesseurs de 85 et 115 ch, qui se maintenaient sous les 5 l/100 km. La championne de la catégorie reste donc l'Opel Corsa, avec 4,8 l/100 km, suivie par la 208 (5 l/100 km). Animée par le même moteur que ses deux cousines, la C3 culmine pour sa part à 5,4 l/100 km. Mais rien n'y fait, l'agrément de conduite supérieur de la Clio lui vaut toujours nos faveurs. À condition, encore une fois, d'appartenir à la catégorie des gros rouleurs. Pour les automobilistes parcourant moins de 20 000 km par an, la version 1.2 TCe de 100 ch à bicarburation (essence/GPL), 1 950 € moins chère, s'impose comme la solution la plus économique… ■

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.

LA TECHNIQUE

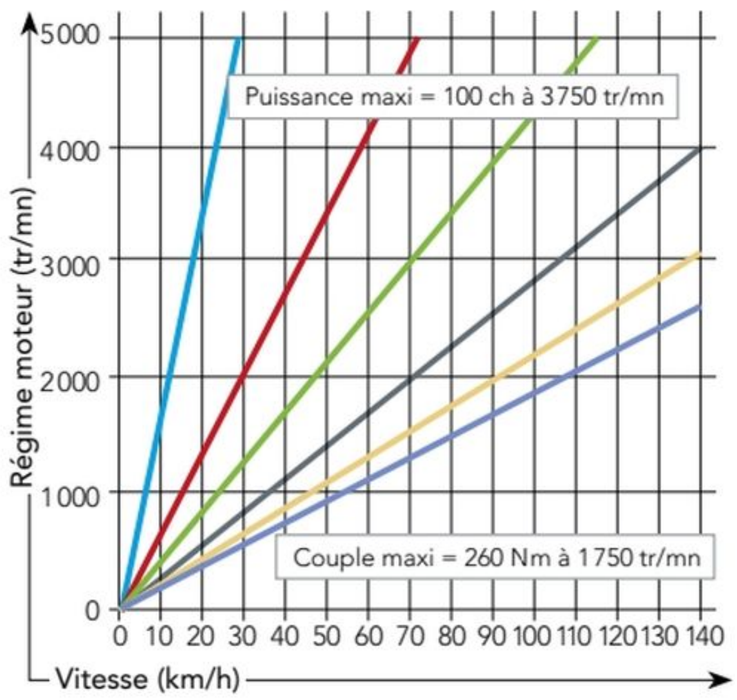
Moteur / Transmission		
Puissance	■	100 ch à 3750 tr/mn
Couple	■	260 Nm à 1750 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale		1461 cm³ / 5 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		manuelle / 6

→ Diagramme des vitesses

La boîte 6 vitesses de la Clio bénéficie d'un étagement un peu plus avantageux que celui de ses rivales de chez Stellantis (Citroën C3 et Peugeot 208 1.5 BlueHDi 100 ch). Ce qui ne l'empêche pas de ronronner en toute discrétion en "vitesse croisière" : 2400 tr/mn à 130 km/h. Les tympans des passagers s'en félicitent durant les longs trajets…

Vitesse à 1000 tr/mn

En 1re = 8,11 km/h — En 2e = 15,15 km/h — En 3e = 24,64 km/h
En 4e = 36,06 km/h — En 5e = 46,32 km/h — En 6e = 53,95 km/h



Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,8 m
Pneumatiques		195/55 R 16

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,04 / 1,89 / 1,44 / 2,59 m
Poids / tractable freiné	1240 / 900 kg

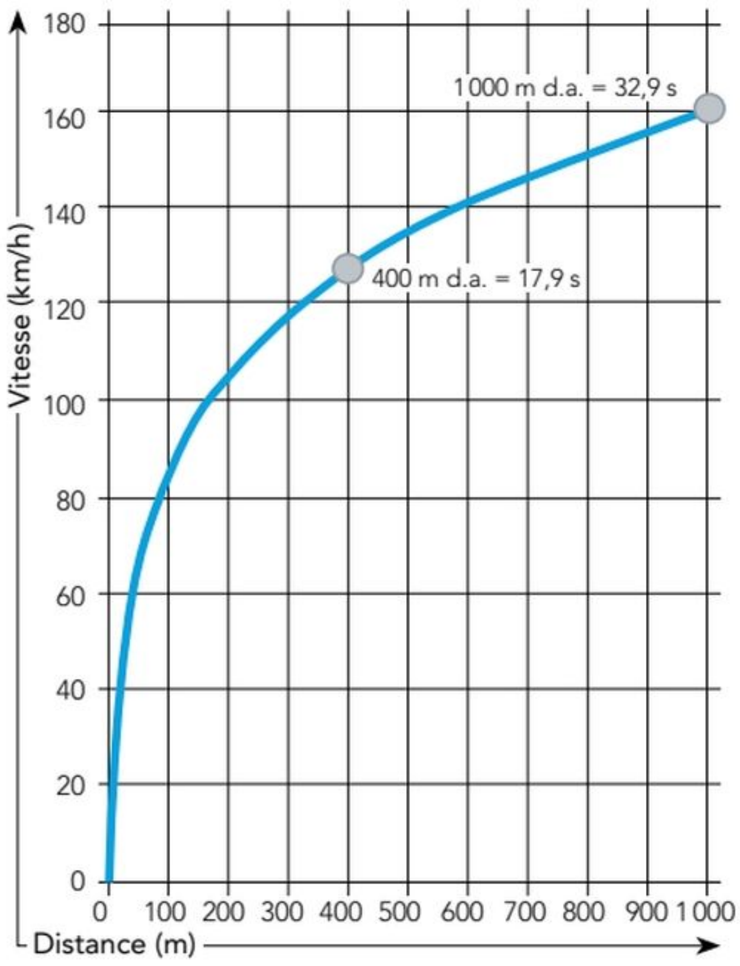
Même avec ce moteur diesel, plus lourd, la Clio n'a rien perdu de son dynamisme ni de sa capacité à filtrer efficacement les irrégularités de la chaussée.

LA CONDUITE

Performances		
1000 m d.a.	■	32,9 s
400 m d.a.	■	17,9 s
0 à 100 km/h	■	10,8 s
Vitesse maxi	■	183 km/h

→ Courbe d'accélération

Certes, il ne s'agit pas d'un foudre de guerre… Mais grâce à l'étagement judicieux de sa transmission, la Clio prend l'avantage sur toutes ses rivales à l'accélération. Réjouissons-nous surtout de son brio en reprises, en particulier sur le 6e et dernier rapport, avec lequel elle réclame respectivement 3,7 s et 7,3 s de moins que les 208 et C3 1.5 BlueHDi pour se relancer de 90 à 130 km/h. Une belle performance, sachant qu'elle est plus lourde d'une cinquantaine de kilos.



Reprises		
90 à 130 km/h en 4e / 5e / 6e	■	10,2 / 11,8 / 14,8 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4e	■	13,3 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4e	■	429 m

Freinage		
Depuis 50 km/h	■	11 m
Depuis 90 km/h	■	34 m
Depuis 130 km/h	■	69 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	21 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	138 / 137 cm
Garde au toit AV / AR	■	98 / 91 cm
Volume	■	340 dm³
Seuil de chargement	■	78 cm
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	45,8 / 66 / 69,8 dB

LE BUDGET

Prix	■	23 700 €
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (111 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		26 600 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL, aide au parking AR, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes alliage 16 pouces, lecture des panneaux, rég./limit. de vitesse, rétros extérieurs rabattables électriquement et dégivrants, syst. multimédia connecté avec écran central tactile 7 pouces/GPS/radio numérique DAB/Android Auto et Apple CarPlay/prises USB.

Options

Chargeur de smartphone à induction (150 €), compartimentage de coffre (100 €), jantes 17 pouces (320 €), pack City Plus (aide au parking AV + cam. de recul : 350 €), pack City 360° (idem + cam. 360° : 600 €), pack Hiver (sièges AV + volant cuir chauffants : 400 €), pack Perso Noir (vitres AR surteintées + habillages ext. noir brillant : 350 €), pack Grand Écran (instrumentation de bord numérique + système Easy Link avec écran 9,3 pouces : 650 €), pack Vision (antibrouillards et phares full LED + codes/phares auto : 250 €), peinture métallisée/nacrée (550/750 €), personnalisation intérieure rouge ou orange (100 €), roue de secours galette (180 €), volant cuir (100 €).

Consommations		
Moyenne	■	5,2 l/100 km
Ville / route / autoroute	■	5,6 / 4,9 / 5,0 l/100 km
Réservoir / autonomie	■	39 l / 750 km
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**France, Turquie, Slovaquie**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Retour gagnant pour la Clio 1.5 Blue dCi, un chouia moins sobre dans cette nouvelle déclinaison de 100 ch, mais bien plus agréable à vivre que ses trois rivales, Citroën C3, Peugeot 208 et Opel Corsa, animées par un moteur moins tonique et plus sonore. Son homogénéité d'ensemble fait le reste.



L'aide active au maintien dans la voie est de série.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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



CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Fiable, la boîte CVT Dacia?



YANN LEFEBVRE

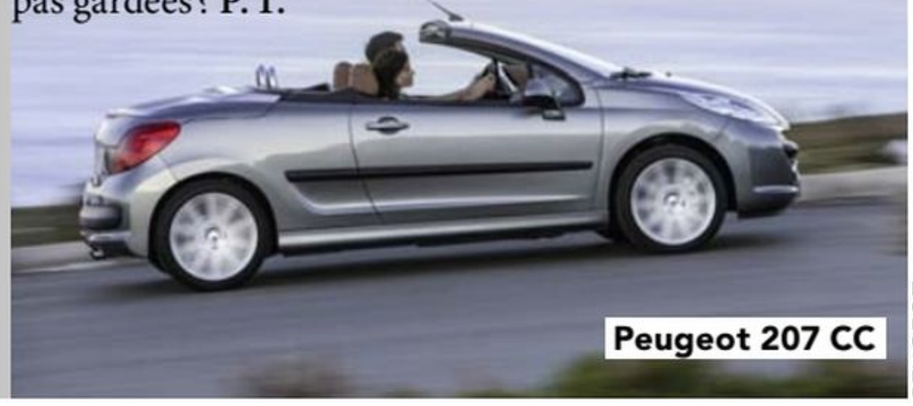
Je suis intéressé par la Dacia Sandero TCe 90 CVT. Toutefois, j'ai quelques inquiétudes concernant la fiabilité de la transmission à variation continue d'origine Nissan, car elle a connu de nombreux problèmes récurrents de dysfonctionnement et même de casse par le passé. Y a-t-il toujours des soucis non résolus de fiabilité sur cette boîte d'origine Nissan? D'autre part, la mauvaise réputation de ce type de transmission peut-elle faire craindre une décote à la revente de ce véhicule par rapport à une version équipée d'une boîte manuelle? *B. D. de C.*

Même si je ne peux être définitif dans ma réponse, je pense en effet que les problèmes de fiabilité de la boîte à variation continue X-Tronic de Nissan sont depuis longtemps résolus. D'une manière générale, ce type de transmission est réputé relativement fiable, car de conception moins complexe qu'une boîte automatique à convertisseur. Quant à l'impact sur la revente, je le crois assez faible, sachant que c'est la seule offre automatisée de la gamme Sandero.

ÇA VOUS EST ARRIVÉ CHEZ...

PEUGEOT

Je possède une 207 CC qui a 150 000 km et qui vient d'étrenner sa cinquième pompe à eau. J'ai demandé un geste commercial à Peugeot qui, après m'avoir réclamé les factures des réparations, a refusé compte tenu de l'âge. Pourquoi demander les factures avant le refus? Peut-être dans l'espoir que je ne les avais pas gardées? **P. T.**



Peugeot 207 CC

PEUGEOT



FLORIAN GROUT

La Peugeot 308 face à ses rivales

Des choux et des carottes, votre comparatif

Je suis pour le moins surpris de la sélection opérée pour le comparatif de compactes dans votre n° 1 097, remporté par la Seat Leon. Vous comparez l'incomparable : une hybride dans sa configuration minimale, des moteurs français sans la moindre hybridation et des moteurs allemands micro-hybrides avec 20% de puissance en plus que les concurrentes. Que peut-on conclure de cela? Si la place de la Leon est logique au regard de la sélection, une 308, nouvelle mais avec des moteurs thermiques dépassés (et pas réputés en fiabilité), est déconcertante au deuxième rang. Et on peut s'étonner de l'absence d'une Ford Focus Flexifuel micro-hybride. *L. R.*

L'offre mécanique est tellement diverse dans cette catégorie qu'il nous a semblé intéressant de partir du prix, et non de la puissance ou du type de motorisation. La Peugeot termine à la deuxième place pour ses performances, mais aussi son châssis au-dessus du lot. Quant à l'absence de la Ford Focus Flexifuel, nous l'avons écartée car elle vient d'être présentée dans sa version restylée. Nous préférons attendre que celle-ci soit disponible pour programmer un nouveau comparatif.

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**





MI

JOSH LAVEY / AUDI MOTORSPORT

LES NATIONALES

LES NATIONALES

LES NATIONALES



Thierry Dubois, gaucher pas du tout contrarié, dessine avec un porte-mines de 0,9 mm, de plus en plus difficile à trouver.

Rien ne prédestinait Thierry Dubois, dessinateur et scénariste, auteur de plusieurs séries de bandes dessinées, à devenir l'un des plus grands spécialistes des routes de France. Enfant, il se souvient de longs périples, blanc comme un linge, penché par la fenêtre arrière de la Citroën DS familiale. *"Comme beaucoup, on prenait la direction du Sud, le direct Paris-Côte d'Azur,* se rappelle Thierry Dubois, *c'était long et nous n'avions qu'une hâte : arriver le plus vite possible à bon port."* Mais Monsieur Nationale 7 reconnaît volontiers que c'est la route des vacances qui a alimenté ses passions. Thierry en avoue trois : l'automobile, les routes et la bande dessinée. Dans quel ordre ?

"Chacune nourrit les autres, tranche Thierry Dubois, *cela fait presque trente ans que je fais du dessin, c'était une passion mais je voulais quand même en faire un métier. Ça a mis un peu de temps, mais ça a fini par devenir ma profession. C'est vrai que j'aime l'automobile, mais j'aime tout ce qui va autour. Quand je dessine une voiture, ce n'est pas pour le plaisir de dessiner une voiture, c'est pour celui de la dessiner dans son environnement. C'est pour cela que j'ai également commencé à m'intéresser à l'histoire des routes. Mon père était ingénieur, lui aussi passionné de routes, je pense que ça m'a marqué, car lorsque nous étions petits, il arrivait que l'on fasse un crochet pour aller voir un nouveau pont, un tunnel ou un viaduc."*

FAIRE VIVRE L'HISTOIRE DE LA NATIONALE 7

Son intérêt pour la nationale 7, Thierry Dubois le date d'une trentaine d'années : *"Je l'ai empruntée une première fois pour remonter de la Côte d'Azur. J'avais noté un certain nombre de choses mais je n'avais pas pris une seule photo car c'était un environnement normal. Et puis je suis repassé cinq ans après et il y avait quelques bâtiments que j'avais remarqués et qui n'existaient plus. C'est là que j'ai commencé à me dire qu'il fallait photographier les choses parce que, finalement, elles ne sont pas si immuables que cela."* À force de l'emprunter, le jeune dessinateur rencontre petit à petit des personnes avec lesquelles il se lie d'amitié et s'aperçoit que l'histoire de la N7 a une fâcheuse tendance à se dissiper. C'est à ce moment-là que commence son travail de mémoire.

Pour le scénariste des *Chroniques de la nationale 7,* il y a eu trois époques. La première fois, Thierry Dubois s'arrête dans les bistrots de village, les garages, s'entretient avec les gens qui vivent la N7 au quotidien. Au début des années 2000, beaucoup de commerces ferment. Il constate que le patrimoine bascule. En 2006, de nombreuses nationales sont déclassées en départementales (près des deux tiers pour la N7). *"On peut le déplorer,* note Thierry Dubois, *je suis le premier à le faire, mais cela a redonné de l'intérêt pour la route. Cela a suscité la curiosité des collectivités, riverains et communes sur ce morceau de patrimoine qu'était la N7. Depuis, on la regarde différemment.* ➔



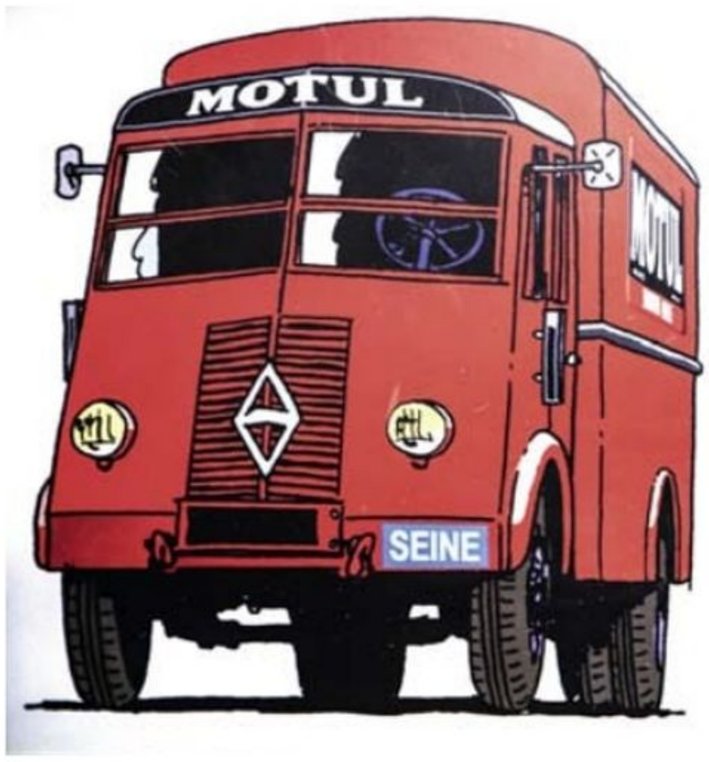
Des classeurs entiers de photos permettent au dessinateur de bien ressentir l'ambiance des années 1960-1970.



La N7 sans les camions ne serait pas tout à fait la N7. Thierry Dubois préfère parler de la route Paris-Côte d'Azur car il y avait d'autres alternatives : la N6 puis la route Napoléon ou la route bleue.



Ce passionné de Ford T aime aussi la moto et particulièrement sa Triumph Bonneville.





"LA FORD T, THE AUTOMOBILE"

Thierry Dubois possède quatre Ford T et avoue être tombé dedans comme Obélix dans la potion magique. *"C'est THE automobile du xx^e siècle. C'est avec elle que tout a commencé. Et c'est vrai que lorsqu'on s'intéresse au sujet et que l'on roule avec, on s'aperçoit que c'est une voiture magique."* Thierry Dubois ne s'arrête pas à la Ford T. Il possède aussi deux 404 (dont un cabriolet), un gros Coupé Ford de 1949, une Ami 6, une Fiat 500 ou encore une 2CV… *"J'ai un faible pour la 2CV. J'ai un modèle de 1955. C'est le minimum automobile et j'ai cela. Tout ce qui n'est pas obligatoire dans le Code de la route de l'époque ne s'y trouve pas."*

"La N7, c'est une escalade de senteurs. Pour moi, rouler en ancienne, c'est important. Cela me nourrit."



Il en possède quelques-unes mais il préfère les vraies voitures aux miniatures.

Dédicace de son ami Jean-Luc Delvaux avec lequel il partage la réalisation de la série des *Aventures de Jacques Gipar*.



Merci !

Jean-Luc

On conserve les vieux garages. On retrouve au fond la logique des années 1960 : quand les maires voyaient les flux de voitures, ils ne demandaient qu'une chose, que les voyageurs s'arrêtent pour consommer et faire vivre le village. Aujourd'hui, on est un peu dans la même logique avec une sorte de « slow tourisme ». Si c'est à partir de vieux garages ou de vieilles stations-service Art déco, tant mieux."

Thierry Dubois préfère parler de la route Paris-Côte d'Azur : *"Il y a pas mal de dérivés à la « 7 », comme la N6, qui permettait aussi de rejoindre Lyon depuis Paris et qui était plus empruntée que la N7. Il y avait encore la route bleue qui passe par Saint-Étienne, et puis la route Napoléon, tous ces chemins qui mènent au soleil. Je les utilise assez souvent et, pour moi, c'est une matière infinie. Il ne faut pas oublier que c'est à peu près deux mille ans d'Histoire. C'est par là que les Romains sont arrivés avant le premier siècle."*

UNE NOSTALGIE QUI NOURRIT SON ŒUVRE

Lorsqu'il peut, Thierry Dubois fait le voyage en ancienne, en multipliant les étapes. *"C'est une manière de remonter le temps. Quand on roule sur la N7 avec une vieille voiture, on la prend dans les mêmes conditions qu'à l'époque, c'est tout à fait différent. Les vieilles automobiles sont plus ouvertes sur l'environnement. Aujourd'hui, vous allez de Paris à Nice avec une voiture moderne, vitres fermées avec la clim, sans aucune*



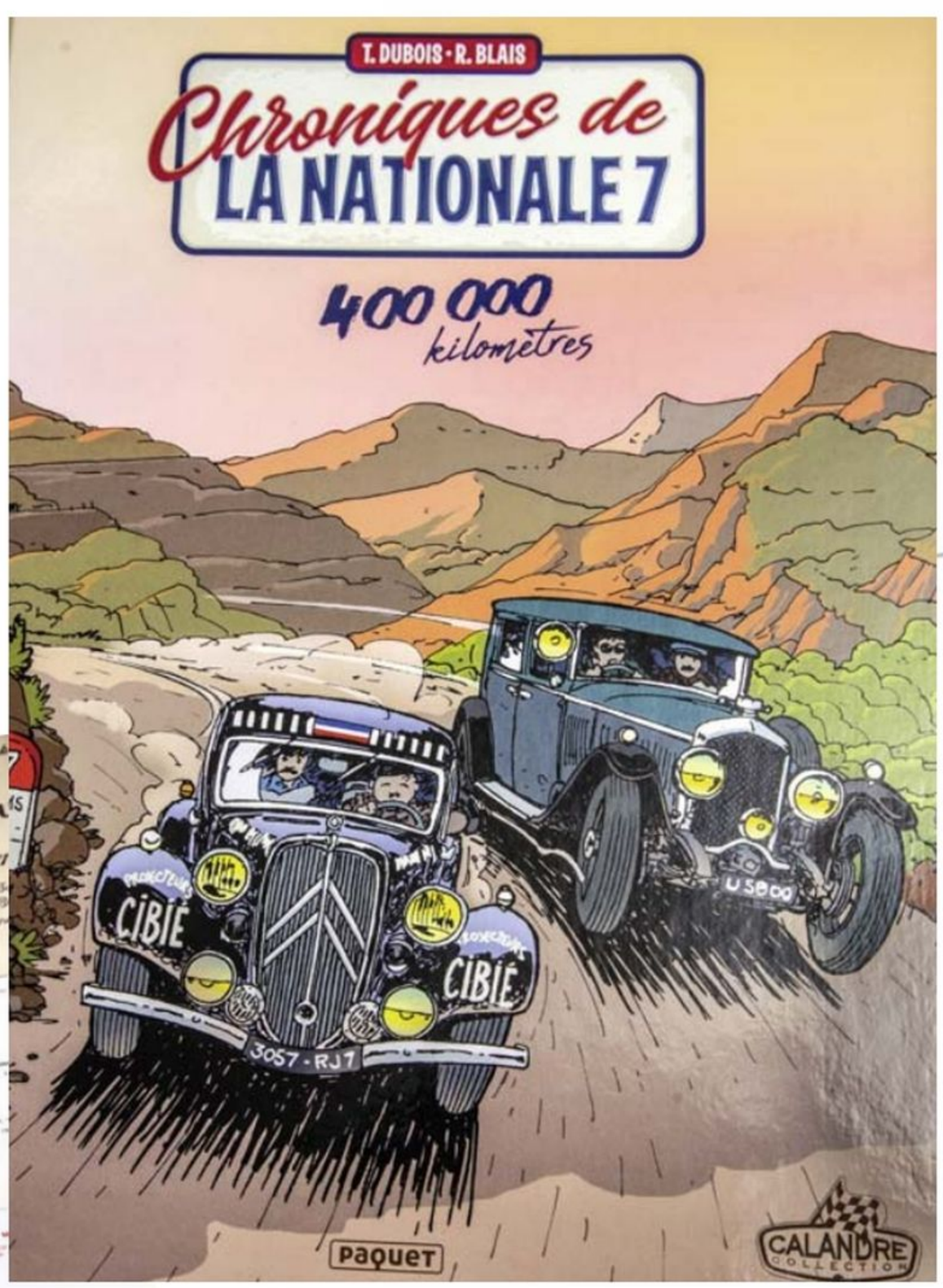
Thierry Dubois est un homme de défis, comme ce Grasse-Paris effectué en Ford T Speedster cet automne !



Dans son bureau, Thierry Dubois empile tout ce qui a rapport aux routes de France, mais il avoue avoir besoin de rouler pour trouver l'inspiration.

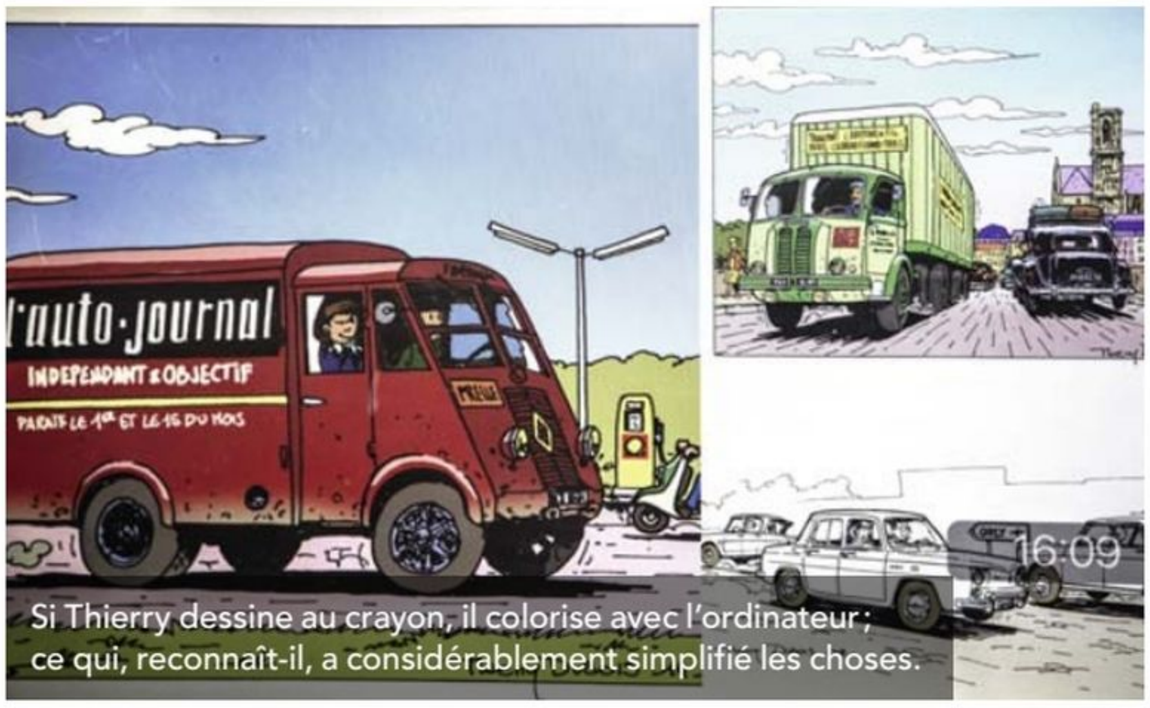
JACQUES GIPAR DANS LES STARTING-BLOCKS

Après le tome 3 des *Chroniques de la nationale 7*, qui conte l'incroyable raid de François Lecot sur plus de 400000 km au volant d'une Citroën Traction, Thierry Dubois s'apprête à publier, avec Jean-Luc Delvaux, le tome 10 des *Aventures de Jacques Gipar*. Avec le passage du Gois comme théâtre de ce nouvel opus. *Le Trésor de Noirmoutier* sort en février prochain aux Éditions Paquet.





L'idée de l'embouteillage de Lapalisse, c'est lui ! Depuis, des dizaines de villes organisent ce type d'événement le long de la N7.



Si Thierry dessine au crayon, il colorise avec l'ordinateur ; ce qui, reconnaît-il, a considérablement simplifié les choses.



"Ce que j'essaie de faire dans tous mes dessins, ce n'est pas de restituer la réalité, mais que tout soit plausible."

senteur. Justement, la N7, c'est une escalade de senteurs du début à la fin. Pour moi, rouler en ancienne, c'est important. Cela me nourrit. On a toujours plein de bonnes raisons de ne pas le faire : il ne fait pas beau, on a peur qu'elle tombe en panne, on n'a pas le temps. Mais en fait, ce sont de fausses excuses. Quand on se force un peu, on peut rouler en ancienne au quotidien sans jamais le regretter. Avec une 404, si elle est en bon état, il n'y a aucune raison de tomber en panne."

En moyenne, Thierry Dubois sort une BD chaque année. Un bon rythme rendu possible par le fait qu'il cumule deux casquettes, celle de dessinateur et celle de scénariste pour les séries. C'est souvent sur la route, la nuit, lors de ses allers-retours Paris-Côte d'Azur que les scénarios naissent, quand il est installé dans ses pensées sans que rien ne vienne le déranger. Thierry Dubois griffonne un peu partout, mais il privilégie son bureau pour le dessin, entouré d'une montagne de documentation, de cartes postales, routières, de guides Michelin de chaque année, de prospectus, etc. *"Ce que j'essaie de faire dans tous mes dessins*, précise Thierry Dubois, *ce n'est pas de restituer la réalité mais que tout soit plausible. Si ça n'avait pas existé, ça aurait pu. C'est pareil dans les BD. Dans tous les albums de Jacques Gipar, avec Jean-Luc Delvaux, on travaille beaucoup avec des cartes postales, mais aussi avec Google Street View de façon à représenter l'environnement tel qu'il était à l'époque. C'est une espèce de satisfaction, cela nous permet, quelque part, de faire revivre le passé."* ■



Thierry DUBOIS 21

Avec le soutien technique de Ford, M-Sport a développé la Puma Rally1, remplaçante de la Fiesta.

JAANUS REE/RED BULL

LE RALLYE PASSE À L'HYB

Une nouvelle ère commence pour le championnat du monde des rallyes avec le remplacement des WRC par des Rally1 hybrides encore plus puissantes. Officiellement retirés des rallyes, Sébastien Loeb et Sébastien Ogier n'ont pas résisté à l'attrait de cette nouveauté et feront quelques apparitions cette saison !

Par **Alain Pernot**

Si le championnat du monde des rallyes conserve bien l'appellation WRC (World Rally Championship), les voitures homologuées pour disputer cette compétition sont désormais des Rally1. Ce changement d'appellation accompagne une mutation technique importante avec le passage à des voitures hybrides. Un passage un peu tardif et contraint, mais peu importe. L'un des défis majeurs du législateur a été d'introduire l'hybridation sans entraîner une hausse des budgets. Pour cela, il n'y avait d'autre choix que de recourir à un système hybride standard. Après appel d'offre, les Allemands de Compact Dynamics ont été chargés par la FIA de développer une solution composée d'un moteur électrique pouvant développer 100 kW (environ 134 ch) et d'une batterie haute tension de 3,9 kWh. À titre de comparaison, la puissance de ce système équivaut à la moitié du boost hybride de l'Hypercar Toyota qui court en Endurance. Cette hybridation sera utilisée par les concurrents sur certaines sections des parcours de liaison. Elle sera aussi employée en spéciale selon un mode automatisé. Pour simplifier, le pilote n'aura pas à appuyer sur un bouton pour utiliser cette réserve de puissance électrique. Elle sera délivrée brièvement au moment du départ, puis lissée sur l'ensemble de la spéciale en fonction de la longueur de celle-ci et de la manière dont chaque pilote parviendra à récupérer de l'énergie lors de ses phases de freinage. Ce dernier élément nécessitera que les pilotes adaptent leur conduite. Ce package technique sera utilisé par les trois équipes actuellement présentes en WRC. Toyota et M-Sport ont tout de suite adhéré à cette nouvelle réglementation hybride. Hyundai a suivi, mais avec un temps de retard. Dès que possible, M-Sport et Toyota devraient construire d'autres Rally1 à destination des concurrents privés. ■



FRED MURET/RED BULL

Le jeune Adrien Fourmaux (M-Sport) disputera un programme complet.

M-Sport met le paquet !

Bien qu'elle ne soit pas officiellement mandatée par Ford, qui lui apporte tout de même un soutien technique, l'équipe M-Sport s'est donné les moyens d'aborder au mieux cette nouvelle ère en remplaçant la Fiesta par la Puma, première Rally1 publiquement présentée. Trois autos seront engagées cette saison pour l'Irlandais Craig Breen, l'Anglais Gus Greensmith et le prometteur Français Adrien Fourmaux qui a mené l'essentiel du développement de la voiture. Ils seront rejoints sur le Monte-Carlo et peut-être sur d'autres épreuves par Sébastien Loeb !

RIDE

Toyota remettra ses tires mondiaux en jeu en s'appuyant sur cette Yaris Rally1.

TOYOTA

Toyota sans Ogier (ou presque !)

Titulaire des titres mondiaux constructeurs et pilotes, Toyota va devoir apprendre à gagner sans Sébastien Ogier. En effet, le champion français ne disputera pas l'intégralité de la saison mais seulement quelques manches, parmi lesquelles le Monte-Carlo, son épreuve fétiche où il fera équipe avec un nouveau copilote, Benjamin Veillas. Sur l'ensemble de la saison, Toyota s'appuiera sur le Gallois Elfyn Evans (le plus rude adversaire d'Ogier, ces deux dernières saisons), sur le jeune prodige finlandais Kalle Rovenperä et sur le Japonais Takamoto Katsuta. Le Finlandais Esapekka Lappi partagera la quatrième Yaris Rally1 avec Ogier.

Les phases de freinage auront une importance particulière pour récupérer de l'énergie. Les pilotes devront adapter leur conduite afin d'en tenir compte.



Elfyn Evans (Toyota) sera l'un des favoris de la saison.

PATRIK LUNDIN/ RED BULL



Hyundai i20 N Rally1.

HYUNDAI

Hyundai en difficulté ?

Dernière équipe à souscrire à la nouvelle réglementation, l'équipe Hyundai a un train de retard dans la préparation de sa Rally1. Plusieurs éléments se sont cumulés pour compliquer encore plus cette mise au point. La seule i20 Rally1 alors construite a été détruite dans un accident dès sa première journée d'essais, début décembre. De plus, Andrea Adamo, le patron de l'équipe, a démissionné courant décembre sans être remplacé. Pas vraiment idéal ! Le Belge Thierry Neuville et l'Estonien Ott Tänak resteront les fers de lance du constructeur coréen alors que l'Espagnol Dani Sordo et le jeune Oliver Solberg (le fils de Petter) se partageront une troisième voiture.

Un calendrier sans Rallye de France

- **Monte-Carlo :** 20-23 janvier • **Suède :** 24-27 février • **Croatie :** 21-24 avril
- **Portugal :** 19-22 mai • **Italie :** 2-5 juin • **Kenya :** 23-26 juin
- **Estonie :** 14-17 juillet • **Finlande :** 4-7 août • **Lieu à confirmer :** 18-21 août
- **Grèce :** 8-11 septembre • **Nouvelle-Zélande :** 29 septembre-2 octobre
- **Espagne :** 20-23 octobre • **Japon :** 10-13 novembre.



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

EN MESURES

L/l/h :
3,05 / 1,37 / 1,30 m

Poids : 590 kg

Puissance DIN :
23 ch à 4800 tr/mn

1000 m d.a. :
48 s

V. max. :
108,1 km/h

Consommation à 90 km/h :
6,15 l/100 km

Bien que plus anguleuse que la 500 qu'elle remplace, la 126 reprend la même architecture. Avec seulement 3,05 m de long, elle se gare facilement partout !

LA FIAT 126 *À L'ESSAI*

"Tout changer sans rien changer", tel semble être le leitmotiv qui a animé les ingénieurs de Fiat, au moment épineux de renouveler la mythique 500. Ainsi est née la 126, modernisée sur la forme mais à peine sur le fond…

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

Extraits…

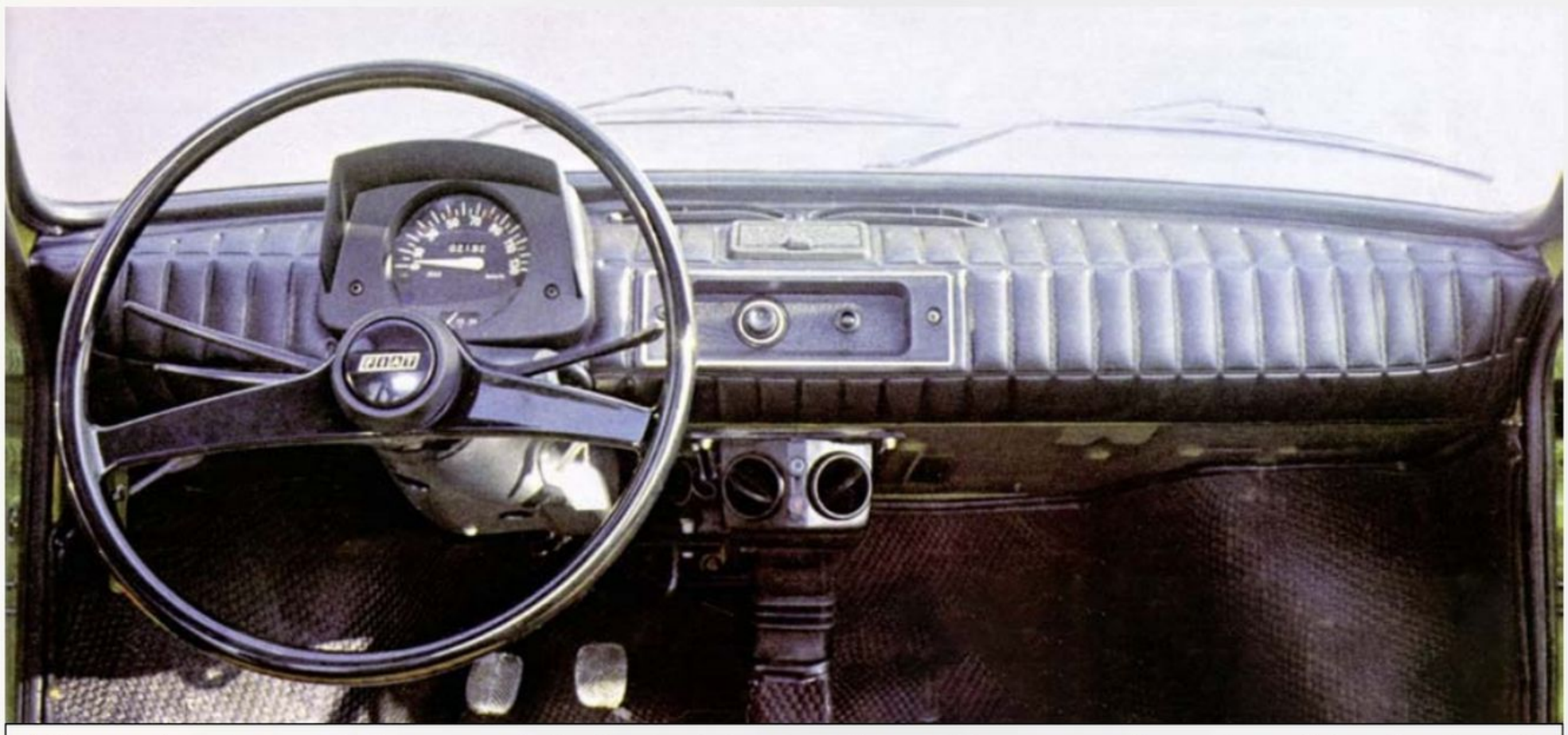
■ "Née voilà plus de quinze ans, la 500 reste, et de loin, la Fiat la plus vieille sur les lignes de production. Le record étonnant de la Volkswagen Coccinelle n'est pas à sa portée, mais sa carrosserie avait, néanmoins, bien besoin d'être remise au goût du jour. La 126 répond parfaitement à cet impératif."

■ "Avant tout, la 126 reste une microvoiture de ville dont la longueur ne dépasse pas 3,05 m, mais, comme on va le voir, la 126 est aussi fort capable d'affronter les grandes routes, où elle se trouve nettement plus à son aise que la 500."

■ "Tous les possesseurs de 500 étaient fortement intéressés par un modèle de budget et d'encombrement comparables, mais bénéficiant de légères améliorations rendues possibles par tant d'années d'expérience."

■ "Remarquons tout d'abord que la 126 reprend intégralement l'architecture de la 500 et qu'elle conserve entre autres le moteur bicylindre refroidi par air monté à l'arrière."

■ "Le réservoir d'essence est passé en position de sécurité sous la banquette, et le coffre avant devient un peu plus important : nous avons pu y loger deux de nos petites valises alors que dans la 500, on pouvait tout juste y mettre une sacoche pas trop épaisse."



À l'image du traitement de la carrosserie, la planche de bord va à l'essentiel avec son cadran unique, clair et fonctionnel, complété par des témoins d'alerte.

> "Pour renouveler sa 500, Fiat n'a eu qu'à proposer une caisse agréablement dessinée pour gagner la partie."

➚ Ses qualités

CONSOMMATION PEU ÉLEVÉE

"La Fiat 500 était déjà peu gourmande, mais grâce à ses rapports un peu plus longs, la 126 la bat aussi sur le terrain de l'économie. À 60 km/h de moyenne, nous avons relevé 4,8 l/100 km. Il y a bien longtemps que nous n'étions pas descendus au-dessous du bidon de 5 l!"

PERFORMANCES AMÉLIORÉES

"Alors que la meilleure 500 n'avait jamais dépassé 101 km/h à Montlhéry, nous avons obtenu, avec la 126, 108,1 km/h, ce qui est tout de même un réel progrès!"

BOÎTE TRÈS MANIABLE

"Les passages de vitesses sont maintenant d'une extrême facilité, du moins jusqu'à la seconde, car la première, à taille droite et à crabot, se montre encore rétive."

➘ Ses défauts

MAUVAISE DIRECTION

"Le point le plus discutable est sans doute la direction, qui est plutôt imprécise, avec des réactions molles en ligne droite ou, au contraire, brutales au passage d'un trou ou d'une voie ferrée."

SENSIBILITÉ AU VENT

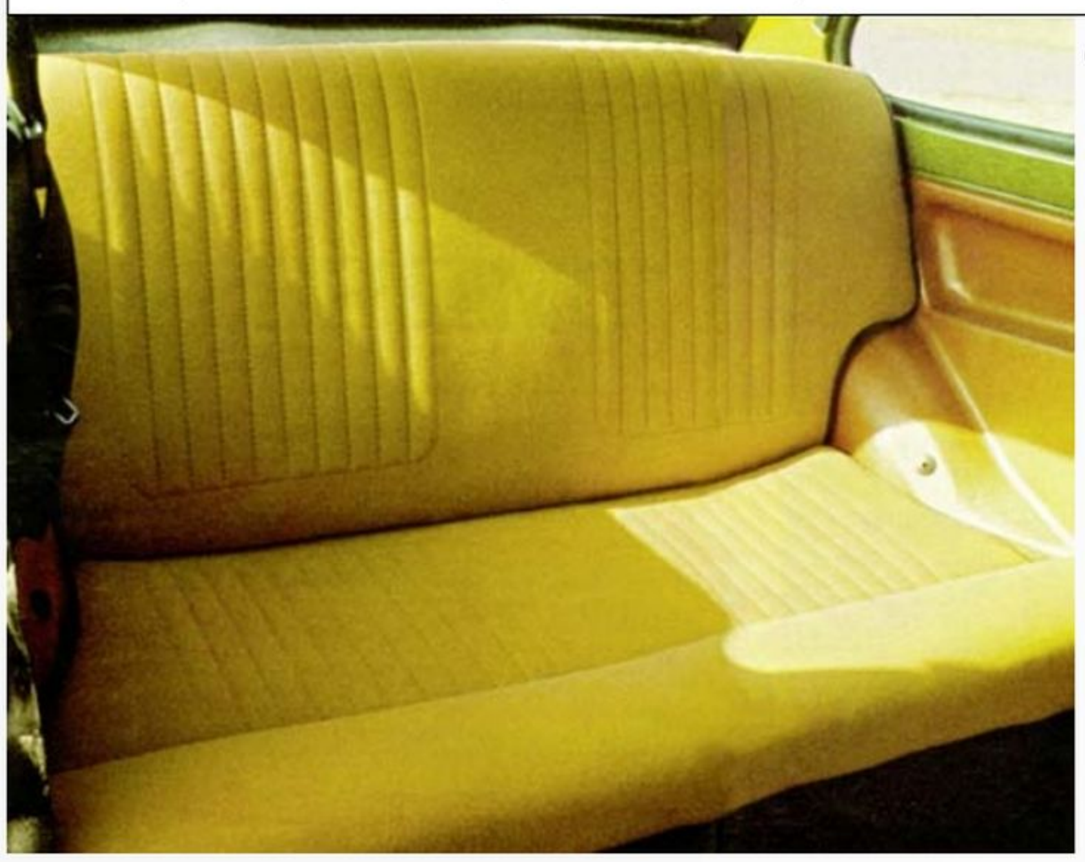
"Sur route mouillée, le comportement reste sain, mais la légèreté de l'avant apparaît toujours par vent de travers, où il faut maintenir fermement le volant pour ne pas se laisser embarquer dans des écarts trop importants."

PREMIÈRE NON SYNCHRONISÉE

"Malheureusement, surtout pour une voiture de ville, la première n'est pas encore synchronisée, mais elle passe bien à petite vitesse au prix de légers craquements."



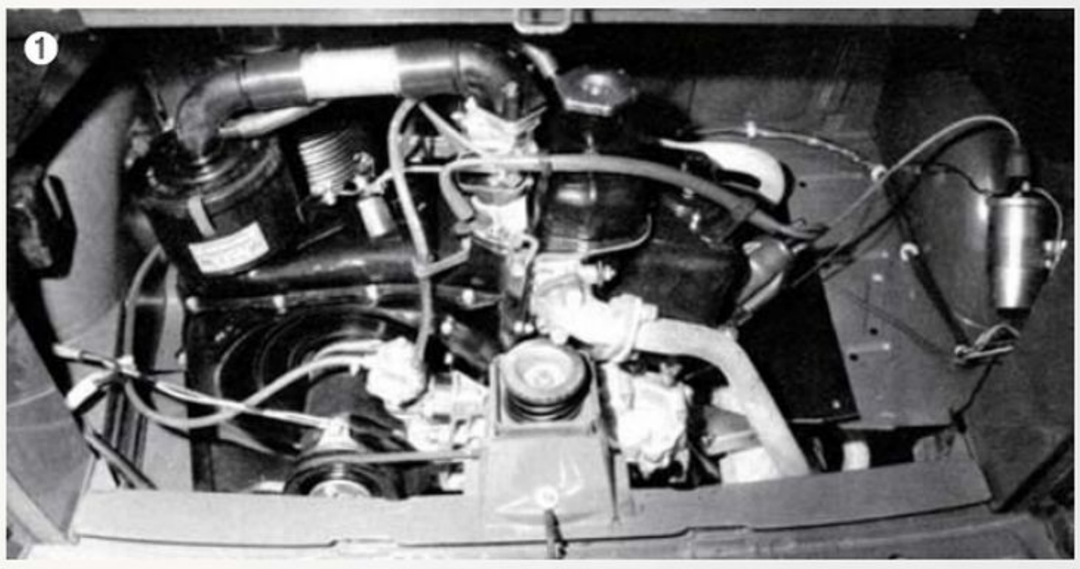
❶ La nouvelle 126 adopte un style moins rondouillard que la 500, plus en phase avec la mode des seventies. ❷ L'habitacle, légèrement plus spacieux que celui de la 500, reste limité à deux belles places à l'avant et à deux places d'appoint à l'arrière, peu accessibles, ne pouvant convenir qu'à des enfants.

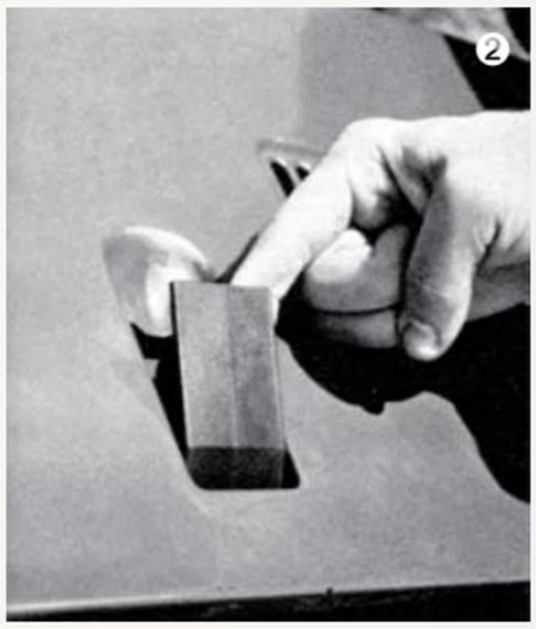


❷



"La nouvelle 126 ne donne lieu à aucune surprise, et les mécaniciens ne seront nullement déroutés : toute la technique est archiconnue et éprouvée."







❶ Comme la vénérable 500, la 126 hérite d'un bicylindre refroidi par air. Ce 594 cm³ développe ici 23 ch DIN et propulse l'auto à plus de 105 km/h ! ❷ Le capot arrière s'ouvre grâce à ce loquet, dépourvu de serrure pour le condamner. ❸ Le coffre avant renferme, en plus de la roue de secours, la batterie, mais aussi le réservoir à lave-glace et celui du liquide de frein ! ❹ La 126 hérite des phares rectangulaires de la 127, bien plus performants.



Extraits…

■ "Ces quelques kilomètres-heure supplémentaires ne sont pas à négliger car ils permettent bien souvent de se maintenir dans le trafic. En descente, la 126 s'envole sans effort, et il n'est pas rare de bloquer le compteur au-delà de 130 km/h."

■ "La moindre côte ramène à la réalité, et la quatrième s'effondre rapidement, même sur autoroute avec une très bonne lancée."

■ "La capacité du réservoir, qui est de 21 l, est insuffisante, puisqu'on ne peut guère franchir 300 km sans ravitaillement. Il aurait fallu atteindre plus de 25 l, mais le constructeur a sans doute jugé qu'au bout de 250 km, le conducteur ne serait pas fâché de se dégourdir les jambes !"

■ "Pour les vitesses atteintes, la stabilité est des plus correctes, et la conduite reste même amusante, puisqu'il est très facile de faire pivoter la 126 d'un seul bloc sur ses quatre roues en virage serré."

■ "Les places avant bénéficient de 3 ou 4 cm de plus en largeur et d'à peu près autant en longueur. On peut donc s'y asseoir même à deux personnes grandes et fortes."

■ "La 126 n'est pas une révolution, ni en confort ni en place intérieure, mais elle est en amélioration par rapport à sa devancière, ce qui est sans doute l'essentiel."



Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

Malgré des aptitudes revues à la hausse dans tous les domaines, la 126 n'aura pas survécu à la mythique 500. Et Fiat, parfaitement conscient du capital sympathie de sa citadine, a su opportunément la remettre au goût du jour, pour en proposer une vaste famille. Un peu trop d'ailleurs, au point que le constructeur italien, autrefois créatif et prolixe en modèles populaires bien pensés, sombre dans une fâcheuse monoculture du "produit 500", au point d'en devenir ultra-dépendant…

HYUNDAI IONIQ 5

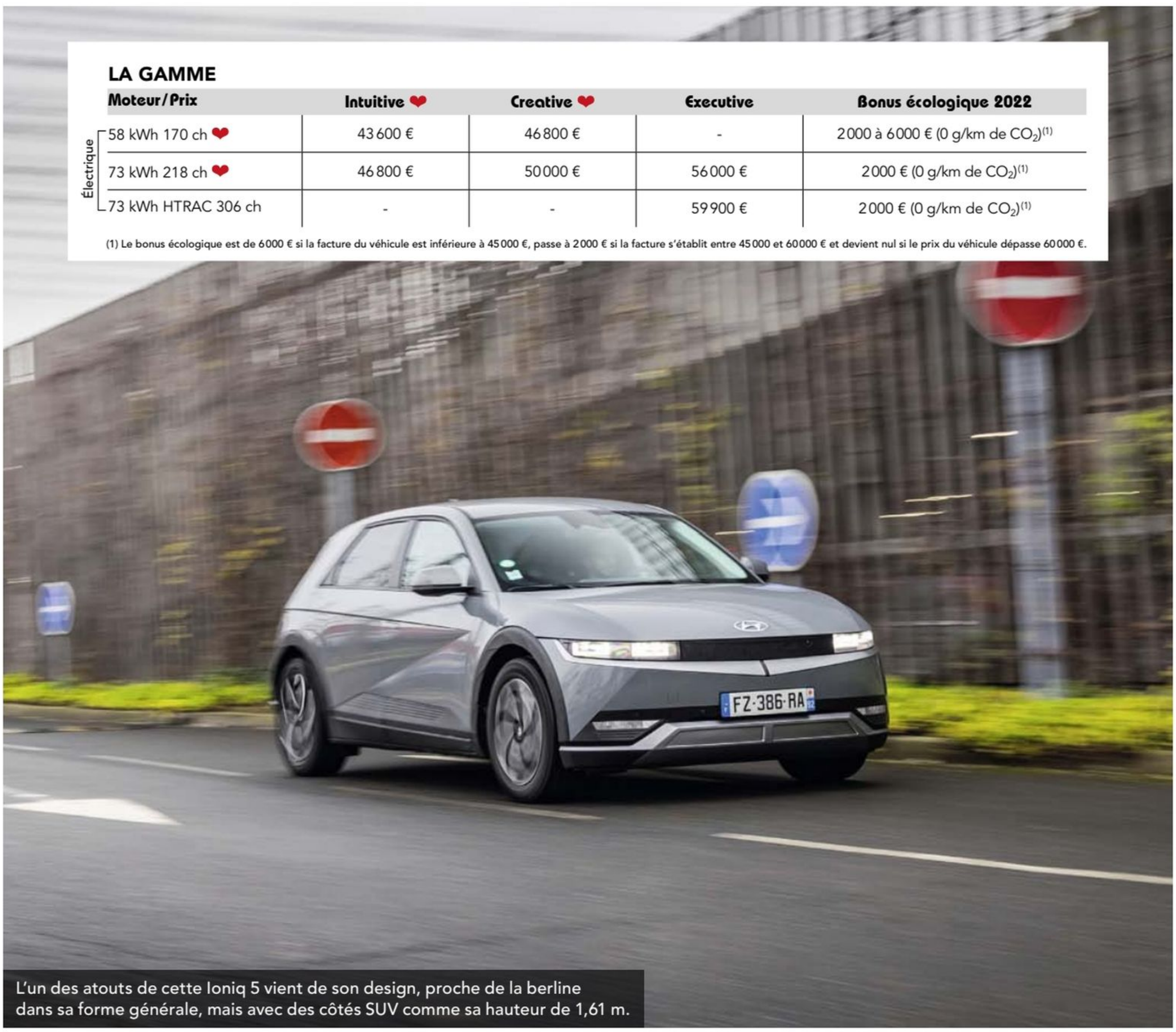
Une gueule de concept-car, un gabarit entre SUV et berline : la Ioniq 5 ne laisse pas indifférent visuellement, et cache d'autres atouts pour tenter de vous faire passer au 100% électrique. Va-t-elle y parvenir ? Par **Cyril Biotteau** Photos **Adrien Cortesi**

Avec une hauteur de 1,61 m et de grandes arches de roues avec protections en plastique, la Ioniq 5 évoque le SUV. Mais sa forme générale et sa garde au sol "normale" la rangent plutôt du côté des berlines… Faites votre choix ! En revanche, la Ioniq 5 ne laisse pas le choix sur son carburant : 100% électricité. Comme plusieurs de ses congénères, elle offre plusieurs capacités de batterie faisant varier l'autonomie. Mais la Ioniq 5 joue une carte maîtresse, celle de la vitesse de chargement, puisque Hyundai annonce des temps de recharge canons : de 10 à 80% en moins de 18 minutes, et ce, même sur la version d'entrée de gamme ! Avouez que du coup le problème de la recharge devient moins… problématique. Seul souci : trouver une borne capable de délivrer 230 kW, ce qui sera possible uniquement sur autoroute. Outre sa recharge éclair, la Ioniq 5 se montre généreuse en espace intérieur et bien équipée. Mais elle manque de confort avec les roues de 20 pouces, braque mal, sa qualité de présentation n'est pas au top, et elle n'aime pas trop être brusquée : elle ne pouvait pas être parfaite !

LA GAMME

	Moteur / Prix	Intuitive ❤	Creative ❤	Executive	Bonus écologique 2022
Électrique	58 kWh 170 ch ❤	43 600 €	46 800 €	-	2000 à 6000 € (0 g/km de CO_2)(1)
	73 kWh 218 ch ❤	46 800 €	50 000 €	56 000 €	2000 € (0 g/km de CO_2)(1)
	73 kWh HTRAC 306 ch	-	-	59 900 €	2000 € (0 g/km de CO_2)(1)

(1) Le bonus écologique est de 6000 € si la facture du véhicule est inférieure à 45 000 €, passe à 2000 € si la facture s'établit entre 45 000 et 60 000 € et devient nul si le prix du véhicule dépasse 60 000 €.



L'un des atouts de cette Ioniq 5 vient de son design, proche de la berline dans sa forme générale, mais avec des côtés SUV comme sa hauteur de 1,61 m.

❤ NOS COUPS DE CŒUR



Le design très épuré de la planche de bord correspond à l'extérieur et donne une belle sensation d'espace intérieur. Dommage que la qualité ne soit pas plus soignée.



Les passages de roues (19 ou 20 pouces) entourés de plastiques noirs sont des attributs typiques des SUV. L'empattement de 3 mètres contribue à l'excellente habitabilité.

LA TRANSMISSION

RÉDUCTEUR 1 RAPPORT, 2 OU 4 ROUES MOTRICES

Comme sur la plupart des électriques, la Ioniq 5 n'a pas de vraie boîte de vitesses mais un simple réducteur à un rapport, fixe. Par défaut, cette Ioniq 5 est une propulsion, mais la version la plus puissante est une 4 roues motrices. Bon point : cette Hyundai dispose de plusieurs niveaux de récupération d'énergie au freinage, y compris un mode roue libre, un mode automatique en fonction de la circulation ou du profil de la route, et un mode "i-Pedal" qui arrête la voiture seul sans que vous ayez besoin de toucher à la pédale de frein. Bref : tout ce qui existe aujourd'hui !

L/l/h/empattement : 4,64/1,89/1,61/3 m

MOTEURS ÉLECTRIQUES	58 kWh ❤	73 kWh ❤	73 kWh HTRAC
Puissance maxi (ch)	170	218	306
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350	350	605
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	185	186	187
0 à 100 km/h (s)	8,8	7,9	5,6
90 à 130 km/h en Drive (s)	8,1	6,4	4,8
Budget			
Capacité batterie (kWh)	58	72,6	72,6
Autonomie WLTP/mesurée (km)	384/307	481/396	460/370

LES MOTEURS

58 kWh 170 ch ❤

La motorisation d'entrée de gamme est synchrone à aimants permanents et affiche 170 ch "seulement" mais déjà 350 Nm de couple distribués aux roues arrière : largement de quoi accélérer sans problème puisque le 0 à 100 km/h est avalé en moins de 9 secondes. Même sur autoroute, les relances restent correctes. Cette "petite" motorisation s'associe uniquement avec la plus petite batterie, qui lui confère quand même un peu plus de 300 km d'autonomie réelle vérifiée. Autre atout : un poids moins élevé que les autres. Enfin, en association avec la finition d'entrée de gamme Intuitive, cette Ioniq 5 est la seule à rester sous la barre des 45 000 € et donc à bénéficier des 6 000 € de bonus écologique.

73 kWh 218 ch ❤

Cette motorisation fait grimper la puissance mais garde le même niveau de couple : le gain en performance n'est pas énorme, d'autant que le poids est en hausse d'une centaine de kilogrammes. La batterie, elle, passe de 58 à 73 kWh de capacité, et c'est dans cette configuration que la Ioniq 5 montre la meilleure autonomie avec 396 km vérifiés.

73 kWh 306 ch

Cette version garde la même batterie que la précédente mais ajoute un moteur sur l'essieu avant, faisant de cette Ioniq 5 une 4 roues motrices. Cette fois, le gain en puissance et en couple se fait nettement ressentir sur les performances, mais le poids élevé réfrène les ardeurs des sportifs. Cette Ioniq 5 est uniquement proposée en finition haut de gamme Executive et frôle les 60 000 €, barre au-dessus de laquelle le bonus écologique disparaît complètement : attention aux options !

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, accès à bord et démarrage sans-clé, Android Auto et Apple CarPlay, banquette arrière coulissante, Bluetooth, caméra de recul, chargeur 11 kW AC/230 kW DC, climatisation automatique bizone, combiné d'instruments numérique, conduite autonome de niveau 2, écran central tactile 12,3 pouces, feux avant 100% LED, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, GPS, jantes alliage 19 pouces, phares et essuie-glaces automatiques, radar de recul, radio 6 HP, rétroviseurs rabattables électriquement, vitres arrière surteintées.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Intuitive ❤	Creative ❤	Executive
Affichage des angles morts sur le combiné avec clignotant	-	-	Série
Affichage tête haute	-	-	Série
Aide au stationnement avant	-	Série	Série
Banquette coulissant électriquement	-	-	Série
Caméra 360°	-	-	Série
Chargeur sans fil pour smartphone	-	Série	Série
Commande de stationnement à distance par télécommande	-	-	Série
Hayon électrique	-	-	Série
Peinture métallisée	650 €	650 €	650 €
Pompe à chaleur	990 €	Série	Série
Sellerie cuir	-	-	Série
Sellerie mixte cuir/tissu	-	Série	-
Sièges arrière chauffants	-	-	Série
Siège conducteur réglable électriquement	-	Série	Série
Sièges avant chauffants	-	Série	Série
Sièges avant ventilés	-	-	Série
Surveillance des angles morts	-	Série	Série
Système audio haut de gamme	-	-	Série
Toit vitré panoramique	-	-	Série
Volant chauffant	-	Série	Série







❶ L'habitabilité aux places arrière est royale avec un espace aux jambes immense. La banquette peut coulisser sur 14 cm. ❷ Le coffre s'avère correct avec 464 dm³ mesurés. Un autre petit coffre de 53 dm³ prend place à l'avant sous le capot. ❸ Il eût été incongru de trouver autre chose qu'un combiné d'instruments numérique sur cet engin au look futuriste. ❹ L'écran central tactile atteint 12,3 pouces sur toutes les versions, même l'entrée de gamme. ❺ Grâce aux palettes au volant, le conducteur peut régler la récupération d'énergie au lever de pied, y compris avec un mode auto et un mode "one pedal".

LES FINITIONS

INTUITIVE ❤

Comme vous pouvez le constater dans les équipements communs à toutes les versions, cette entrée de gamme est loin d'être dépouillée, que ce soit en équipements de sécurité ou de confort. À noter que même avec cette finition et la petite motorisation associée à la petite batterie, le chargeur accepte jusqu'à 230 kW, ce qui peut rendre les charges très rapides avec une borne adéquate. Appréciez également le design soigné : parfois, les constructeurs "déshabillent" volontairement les versions d'entrée de gamme visuellement pour inciter les clients à choisir le niveau supérieur. Pas ici : les roues sont déjà de 19 pouces, les vitres arrière surteintées, et il y a peu de différences avec les finitions suivantes.

CREATIVE ❤

(INTUITIVE + 3200 €)

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.

EXECUTIVE

(CREATIVE + 6000 €)

Certes, le surcoût par rapport à la finition inférieure est important. Mais l'équipement devient ici pléthorique, comme en témoignent la présence de sièges avant ventilés, d'une banquette arrière coulissant électriquement ou même la possibilité de garer la voiture de l'extérieur grâce à une télécommande (fonction déjà existante sur les hauts de gamme BMW, par exemple). Notez également la présence d'un chargeur inversé qui permet d'alimenter un appareil électrique extérieur, voire de recharger une autre voiture électrique !

❤ NOS COUPS DE CŒUR



La poupe fait aussi futuriste que la proue. La Ioniq 5 est une propulsion dans ses deux versions les moins puissantes, mais la version HTRAC est une 4 roues motrices.

LES PRINCIPALES OPTIONS

POMPE À CHALEUR
(990 € SUR INTUITIVE)

Dommage qu'elle ne soit pas de série dès le départ, mais vous auriez tort de vous en priver puisque ce système consomme beaucoup moins d'énergie pour réchauffer l'habitacle et permet d'épargner l'autonomie lorsqu'il fait froid. Hyundai ne communique pas officiellement sur les gains en autonomie, mais Stellantis (PSA + Fiat) parle d'environ 50 km de plus, alors que d'autres évoquent 10 % en plus. Bref : non négligeable !

CONSEILLÉE PAR L'AJ

JANTES 20 POUCES DIAMANT
(400 € SUR EXECUTIVE)

Elles changent peu le look de la Ioniq 5, qui n'en a pas vraiment besoin, et dégradent confort et autonomie (30 km de moins selon Hyundai, notamment à cause d'un moins bon Cx et d'un poids supérieur). À éviter, donc, même si le prix modéré aurait pu vous tenter…

DÉCONSEILLÉE PAR L'AJ

TOIT AVEC PANNEAUX SOLAIRES INTÉGRÉS (600 € SUR EXECUTIVE)

Ne rêvez pas : cette option ne va pas vous permettre de recharger complètement la voiture au moindre rayon de soleil ! Mais l'énergie récupérée ne sert pas juste à alimenter le réseau de bord et va également dans la batterie principale. Hyundai ne donne pas de chiffres précis mais annonce que selon le temps passé à l'extérieur et la météo, ce toit particulier peut vous faire gagner jusqu'à 1 000 km d'autonomie "gratuite" sur l'année. Soit quand même l'équivalent de trois charges complètes : non négligeable !

PAS INDISPENSABLE

LES TEINTES

Peinture perlée de série

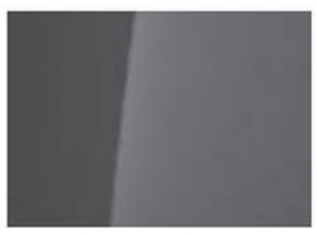


Mystic Olive Green

Peinture "solide"

Atlas White (200 €)

Peintures métallisées (650 €)



Galactic Grey



Cyber Grey

Peintures perlées (650 €)



Phantom Black



Lucid Blue



Digital Teal Green

Peintures mates (900 € sur Executive uniquement)



Shooting Star Grey



Gravity Gold

LES JANTES



Jantes alliage 19 pouces (série sur toute la gamme)



Jantes alliage 20 pouces Diamant (400 € sur Executive uniquement)

NOTRE CHOIX

Hyundai Ioniq 5 58 kWh Intuitive

(43 600 € hors options et bonus)

Une fois n'est pas coutume, notre choix se porte sur le modèle d'entrée de gamme, le seul à pouvoir bénéficier des 6 000 € de bonus écologique. Certes, la batterie plus petite n'autorise pas une autonomie maximale, mais la recharge très rapide compense. Et puis, même en entrée de gamme, l'équipement est déjà assez complet et le look soigné !

LAND ROVER RANGE ROVER

Si vous disposez d'un budget élevé et que vous rêvez d'un SUV luxueux et confortable, les portes du Range Rover s'ouvrent à vous. Avec tout de même quelques réserves.

Par **Didier Laurent**

Le Range Rover est énorme. En taille, en plaisir de conduite, mais aussi en budget, où il affole toutes les statistiques du monde de l'occasion. Et puis c'est le véhicule du gentleman-farmer conçu pour tracter lourd : en ville, son gabarit est vite un problème, certains parkings publics étant même trop bas pour l'accueillir… Offrant un univers haut de gamme, une belle habitabilité, une finition léchée et un équipement complet, le Range s'apprécie particulièrement sur autoroute ou en dehors des zones urbaines. Pas maladroit sur route compte tenu de sa taille et de son poids, il est également capable de faire du tout-terrain, où il sera toutefois dominé par des modèles valant moins du quart de son prix en neuf. Robuste mais pas infaillible, il peut générer de grosses factures lorsqu'il prend un peu d'âge et de kilométrage. Les diesels s'adressent plutôt à ceux qui roulent beaucoup, quand les puissants V8 à essence affichent une consommation gargantuesque. Le Range existe par ailleurs en hybride diesel (pas bête) et hybride rechargeable, davantage mis à la route pour éviter le supermalus que pour démontrer un véritable caractère écologique. Acheter un tel véhicule, c'est avant tout affirmer son goût pour l'exclusivité et le luxe automobile, sans aucune rationalité. Ce qui, parfois, fait beaucoup de bien.

	LAND ROVER RANGE ROVER	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Hybride rech. ess.	2.0 P400e	404	12,4 (batteries vides)	Un ensemble hybride rechargeable composé d'un moteur 2 l turbo essence (4 cyl.) de 300 ch et d'un moteur électrique de 116 ch. Celui-ci permet de revendiquer 51 km en tout-électrique. Comptez toutefois moins de 40 km en pratique. Coffre plutôt petit.
Essence	5.0 Supercharged	510/525	15	On est déjà dans le haut de gamme avec ce bloc V8 à compresseur, qui apporte une grande douceur de conduite. Consommation en rapport également, compte tenu du poids. Légère augmentation de puissance lors du restylage de 2017.
Essence	SVR	550/565	15	Une version méchante, qui fait un bruit presque apeurant et qui demeure très sportive au volant. Elle ne permet pas d'oublier la taille, mais limite les effets liés au poids avec des suspensions adaptées. Ambiance intérieure dynamique.
Diesel	**3.0 TDV6**	**258/275**	**9,9 (258 ch)**	**Le choix de la raison, et un vaillant moteur diesel pas trop onéreux à l'achat en comparaison des autres. Notre recommandation (modèle 2016, soit avant restylage) vise à contenir le prix, d'autant que cette version est suffisamment à l'aise en toutes circonstances.**
Diesel	3.0 D300	300	8,3(1)	Le moteur de fin de carrière, à partir du millésime 2018. Il offre 300 ch d'onctuosité grâce à un couple de 650 Nm et un agrément de conduite sans faille. Le bon moteur pour cette version encore chère en occasion.
Diesel	4.4 SDV8	340	11,7	Sur le papier, il y a de quoi être séduit par la fiche technique de ce V8 diesel biturbo, avec ses 740 Nm de couple. Mais, d'une part, la consommation est plus importante que prévu et, d'autre part, le coût d'entretien est très élevé.
Hybride diesel	3.0 SDV6 Hybrid	340/354	9,8	Avec l'aide d'un moteur électrique (non rechargeable) qui lui permet de meilleures performances que le V6 diesel sans affecter les consommations, cette version a fait partie des quelques voitures hybrides diesel que le marché a aujourd'hui abandonnées. Version chère en occasion, mais pourquoi pas ?

(1) Chiffre constructeur.



FLORIAN GROUT

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 60000 € (1)

Diesel : à partir de 48000 € (1)

Hybride rechargeable : à partir de 80000 € (1)

Génération : quatrième

Commercialisation : janvier 2013 à octobre 2021

Restylage : 2017

Type de carrosserie : SUV

Nombre d'exemplaires en circulation : 3500

(1) Moins de 100000 km.

NOTRE CHOIX

Land Rover Range Rover 3.0 TDV6 HSE

de 2016

1er prix prospecté : **65 000 €**

80 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur

Puissance maxi	258 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	600 Nm à 2 000 tr/mn
Type	6 cylindres diesel + 2 turbos
Cylindrée	2 993 cm³ / 16 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	13 m
Pneumatiques	235/65 R 19

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	5 / 1,98 / 1,84 / 2,92 m
Poids / tractable freiné	2 455 / 3 500 kg

LA CONDUITE

Performances / Freinage

1 000 m d.a.	30,1 s
0 à 100 km/h	8,6 s
90 à 130 km/h (en Drive)	7,5 s
Vitesse maxi	206 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	36 / 71 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	29 cm (1)
Largeur aux coudes AV / AR	163 / 158 cm
Volume coffre 5 places	660 dm³ (2)

(1) 39 cm en version LWB. (2) 376 dm³ en P400e.

LE BUDGET

Assurance (3) : 1 565 €	Carte grise (4) : 532,80 €

Consommations

Moyenne	9,9 l/100 km
Ville / route / autoroute	10,6 / 9,2 / 9,4 l/100 km
Autonomie / réservoir	859 km / 89 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV (5)	2060 €	Distribution	190 €	
Amortisseurs AR (5)	1030 €	Embrayage	BVA	
Disques AV (5)	219 €	FAP	2519 €	
Disques AR (5)	215 €	Pneus (5)	548 €	
Plaquettes AV (6)	271 €	Feu AV	1588 €	
Plaquettes AR (6)	163 €	Feu AR	675 €	
Filtre à air	51 €	Bouclier AV	838 €	
Filtre à huile	21 €	Bouclier AR	725 €	

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

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

LE BILAN FIABILITÉ

Les pannes sont plus courantes sur les diesels, notamment ceux qui ne font que des petits trajets répétés. Le Range Rover est davantage une voiture de voyage. L'entretien coûte cher, les pannes aussi. Heureusement, les plus graves restent assez rares.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEURS DIESEL

Sur les modèles de 2013 à 2016, défaut de lubrification pouvant conduire à une casse moteur. Les bielles sont les premiers éléments touchés, mais le vilebrequin peut aussi être concerné. A priori, cette anomalie arrive plutôt avant 60 000 km. Sur certains modèles, des pertes de puissance peuvent survenir. Il s'agit le plus souvent d'un problème concernant le débitmètre, qui envoie de fausses informations au calculateur moteur. La vanne EGR, chargée de la recirculation des gaz, ou les injecteurs sont susceptibles d'être responsables de ce phénomène.

FILTRE À PARTICULES

Il peut se boucher sur les diesels parcourant de petits trajets urbains. Le voyant "risque de colmatage FAP" s'allume. Cela survient plus souvent sur les V8 que sur les V6.

TURBO

Le taux d'incident est moins élevé que sur l'ancien V8 3.6 de la précédente génération, mais des casses sont encore répertoriées, et parfois avant 80 000 km. Là aussi, c'est plutôt le V8 4.4 qui est victime d'un encrassement sur cette pièce maîtresse. Les premières faiblesses se manifestent notamment par un manque de puissance.

AUTRES DÉFAILLANCES

PNEUMATIQUES

Ce n'est pas une défaillance, mais une réalité à intégrer. Ce genre de voiture use assez vite ses pneus. Direction assistée, couple important et poids sont les principaux responsables de cette situation. Bien sûr, les pneus coûtent assez cher, et ils doivent être remplacés par quatre.

LES RAPPELS

MAJEURS

FREINS (FÉVRIER 2015)

Un acheminement incorrect du flexible de dépression de frein peut provoquer un frottement et sa rupture. Le freinage peut ainsi perdre son assistance. De ce fait, les concessionnaires modifient le positionnement ou remplacent le flexible concerné.

PORTES (JUILLET 2015)

C'est le plus gros rappel de Range Rover en France : cet ajustement concerne 1 343 voitures. Des conducteurs ont signalé le déverrouillage des portes pendant que le véhicule roulait, sans notification au niveau du combiné d'instruments. Un problème qui trouve son origine dans la gestion électronique du système de verrouillage. Le logiciel qui pilote cette fonction doit par conséquent être mis à jour.

VILEBREQUIN (SEPTEMBRE 2016)

Sur 252 voitures, il arrive parfois que le démarrage soit impossible. Dans certains cas, le moteur se lance, fonctionne sans problème pendant une certaine période, puis s'arrête sans présenter aucun signe d'avertissement. Land Rover a identifié le coupable : il s'agit du capteur de position du vilebrequin, qui doit donc être remplacé.

MINEURS

CLIGNOTANT (AVRIL 2014 ET AVRIL 2019)

Une fois enclenché, le clignotant n'émet pas toujours le double clic qu'on entend à l'intérieur de la voiture. Considéré comme une question de sécurité, ce défaut a nécessité un rappel pour mettre à jour le logiciel concerné. En avril 2019, un autre rappel dû à la défaillance des clignotants a été mis en place.

ÉCROUS DE ROUE (FÉVRIER 2015)

Sur quelques voitures, plusieurs écrous de roue peuvent présenter une résistance à la rupture inférieure à la valeur requise en cas de choc. La fixation de la roue sur le moyeu pourrait ne plus être assurée. En atelier, les écrous sont remplacés, sauf les modèles "antivol" qui ne sont pas concernés par ce problème éventuel.

COMBINÉ D'INSTRUMENTS (NOVEMBRE 2017)

Sur un peu moins de 500 voitures, le combiné d'instruments peut devenir noir au niveau de certaines informations importantes, comme la vitesse. Il convient de reprogrammer le logiciel de gestion de cette fonctionnalité.

Sport auto HORS-SÉRIE

LA F1 D'HIER & D'AUJOURD'HUI



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

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

En vente actuellement



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	2 726	45 300
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto.	NC	M	3 552	57 500
Quadrifoglio	41	M	40 000	88 900
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	8		0	43 500
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10		0	45 900
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	M	983	57 000
Surcoût Sprint : Super + 4 400 €				
Surcoût Ti : Sprint + 3 000 €				
STELVIO				
2.0T 200 ch Super Q4 Auto.	12	M	12 012	51 600
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	M	11 488	63 200
Quadrifoglio	NC	M	40 000	98 500
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	9	M	400	47 500
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M	400	49 900
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	M	1 504	61 800
Surcoût Sprint : Super + 4 600 €				
Surcoût Ti : Sprint + 3 300 €				
Surcoût Veloce : Ti + 500 €				

ALPINE

TYPE	CV	B/M*		PRIX
A110				
"base"	NC		NC	59 500
GT	NC		NC	69 500
Légende	NC		NC	71 500

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Vantage Coupé V8	NC	M	40 000	151 060
Vantage Roadster V8	NC	M	40 000	158 630
DB11 V8 Coupé	NC	M	40 000	189 277
DB11 AMR V12 Coupé	NC	M	40 000	224 874
DB11 Volante V8	NC	M	40 000	204 705
DBS SuperLeggera Coupé	NC	M	40 000	288 504
DBS SuperLeggera Volante	NC	M	40 000	298 670
DBX	NC	M	40 000	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	280	29 510
40 TFSI S line S tronic	11	M	898	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	M	75	26 180
30 TFSI Design	6	M	50	27 110
35 TFSI Design S tronic	8	M	650	31 010
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €				
Q2				
30 TFSI	6	M	100	28 760
35 TFSI Design	8	M	170	33 220
SQ2	19	M	10 980	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	M	150	30 400
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	M	75	32 550
40 TFSI Mild Hybrid S line Quattro	10	M	2 205	44 050
S3	20	M	8 671	58 190
RS 3	NC	M	21 966	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	818	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	1 074	44 610
45 TFSI S tronic	14	M	2 370	50 050
TTS	19	M	10 488	66 830
RS	28	M	19 641	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	2 205	36 070
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	M	9 550	46 850
RS	29	M	33 147	73 870
45 TFSI e	8	B	1 000	47 320
35 TDI	8	M	330	39 100
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M	6 039	49 200
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût Advanced : Design + 2 500 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €				
Q3 SPORTBACK				
35 TFSI	8	M	983	39 085
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	M	5 404	49 265
RS	29	M	34 224	74 320
45 TFSI e	NC	B	1 000	50 335
35 TDI	8	M	170	42 115
40 TDI Design S tronic	10	M	3 331	51 615
Surcoût Design : "base" + 2 330 €				
Surcoût Advanced : Design + 2 470 €				
Surcoût S line : Design + 3 770 €				
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 €				
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 €				
A4				
35 TFSI Mild Hybrid	8	M	210	34 880
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	280	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	150	47 920
S4 TDI	23	M	9 371	76 550
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	36 647	98 410
Surcoût : berline + 1 700 €				
A4 ALLROAD				
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16	M	5 404	54 350
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11	M	650	53 220
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Design Tiptronic	17	M	9 953	60 810
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
A5 COUPÉ				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	310	47 470
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	310	51 230
RS 5	34	M	29 070	100 540
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	49 720
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	190	52 690
S5 TDI	23	M	9 703	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	260	44 070
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	400	51 230
RS 5	34	M	33 317	100 540
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9		0	46 320
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	230	52 690
S5 TDI	23	M	10 961	82 350
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	2 205	62 930
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M	8 362	69 650
S5	24	M	22 321	87 750
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M	400	61 420
40 TDI 204 ch Mild Hybrid S line S tronic	11	M	1 172	64 390
Surcoût Avus : S line - 720 €				
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	918	51 410
40 TDI Mild Hybrid Design	11	M	4 131	57 300
SQ5 TDI	22	M	32 906	82 490
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	1 198	57 510
40 TDI Design	11	M	4 331	60 500
SQ5 TDI	22	M	32 906	85 190
Surcoût S line : Design + 4 400 €				
Surcoût Avus : S line + 4 400 €				
A6				
45 TFSI S tronic	14	M	2 544	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	280	50 810
40 TDI S tronic	11	M	280	54 460
45 TDI Quattro S tronic	14	M	4 552	61 900
50 TDI Quattro S tronic	17	M	7 039	65 240
S6 TDI	23	M	11 850	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	40 000	137 650
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
40 TDI	11	M	2 386	64 000
45 TDI	14	M	7 915	68 540
50 TDI	17	M	11 750	71 880
55 TDI	23	M	11 104	76 870
Surcoût Avus : "base" + 11 300 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S tronic	14	M	2 370	69 080
RS 7	52	M	40 000	143 920
50 TFSI e Quattro	16		0	77 750
55 TFSI e Compétition Quattro	13		0	88 160
40 TDI S tronic	11	M	280	66 950
50 TDI Quattro S tronic	17	M	7 589	78 160
S7 TDI	23	M	13 830	97 550
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 €				
NOUVELLE A8				
S8	NC	M	40 000	160 700
60 TFSI e	NC		NC	116 500
50 TDI	NC	M	11 621	99 000
Surcoût Avus : "base" + 12 600 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €				
Q7				
SQ7	43	M	40 000	125 390
55 TFSI e Advanced	22		0	84 410
60 TFSI e Competition	22		0	99 220
50 TDI Advanced	18	M	28 016	77 120
Surcoût S line : Advanced + 7 550 €				
Surcoût Avus : S line + 870 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 350 €				
Q8				
SQ8	43	M	40 000	129 220
RS Q8	53	M	40 000	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	40 000	160 250
R8 SPYDER				
Surcoût : coupé + 14 400 €				

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Flying Spur V8	NC	M	40 000	202 440
Flying Spur W12	59	M	40 000	223 800
Continental GT V8	NC	M	40 000	213 960
Continental GT V8 Mulliner	NC	M	40 000	262 800
Continental GT W12 Speed	NC	M	40 000	270 120
Continental GTC V8	NC	M	40 000	235 320
Continental GTC V8 Mulliner	NC	M	40 000	284 160
Continental GTC W12 Speed	NC	M	40 000	297 120
Bentayga V8	NC	M	40 000	199 462
Bentayga V8 S	NC	M	40 000	228 403
Bentayga Hybrid	NC		0	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	M	75	25 450
118i	7	M	75	29 600
120i	9	M	240	35 500
128ti	16	M	1 761	47 150
M135i xDrive	19	M	3 784	53 250
116d	6		0	28 200
118d	7		0	32 500
120d	10	M	75	39 000
Surcoût Edition Sport : "base" + 5 000 €				
Surcoût M Design : Edition Sport + 690 €				
Surcoût M Sport : M Design + 2 410 €				

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

SÉRIE 2 COUPÉ				
220i	NC	M	360	41 800
M240i xDrive	NC	M	9 550	59 900
220d	NC		0	44 700
Surcoût M Sport : "base" + 5 000 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
218i	NC	M	310	34 200
220i	NC	M	170	36 600
218d	NC		0	36 400
Surcoût Luxury : "base" + 2 100 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 2 050 €				
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ				
218i	7	M	75	33 300
220i	9	M	260	38 900
M235i xDrive	19	M	2 544	55 850
216d	6		0	34 450
218d	8		0	36 200
220d	10	M	75	42 400
Surcoût M Sport : "base" + 4 800 €				
X1				
sDrive18i Premiere Auto.	7	M	310	32 800
sDrive20i Lounge DKG	9	M	818	40 850
xDrive25e Lounge	17	B	1 000	47 050
sDrive16d Premiere	6	M	170	33 200
sDrive18d Premiere	8	M	75	35 950
xDrive20d Lounge	10	M	360	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	280	34 350
sDrive20i Premiere	11	M	540	40 950
M35i Auto.	19	M	4 279	58 500
xDrive25e Premiere	7	B	1 000	48 600
sDrive16d Premiere	6	M	125	34 750
sDrive18d Premiere	8	M	50	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	360	40 100
320i Lounge	10	M	360	43 700
330i xDrive Lounge Auto.	15	M	1 386	52 050
M340i xDrive	25	M	4 918	67 300
M3 Competition	41	M	40 000	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	680	56 600
M340d xDrive	22	M	2 454	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	450	50 800
M440i xDrive	25	M	4 429	69 550
M4 Competition	41	M	39 964	105 650
420d	10		0	53 350
430d xDrive	17	M	790	60 500
M440d xDrive	22	M	2 033	70 650
Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	10	M	983	50 800
M440i xDrive	26	M	8 851	69 900
420d	10		0	53 350
Surcoût M Sport : "base" + 2 750 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	M	1 172	57 300
M440i xDrive	26	M	8 025	76 050
M4 Compétition xDrive	41	M	40 000	116 650
420d	10	M	550	59 850
430d	26	M	1 830	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	2 370	47 150
sDrive30i	15	M	2 370	55 550
M40i	23	M	7 851	68 150
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Sucoût M Sport : Sport + 1 750 €				

X3				
xDrive20i xLine	10	M	5 568	50 650
M40i	24	M	19 340	77 900
M Competition	41	M	40 000	109 350
xDrive30e xLine	10		0	60 800
sDrive18d xLine	8	M	1 590	50 950
xDrive20d xLine	10	M	2 224	54 950
xDrive30d xLine	17	M	4 644	61 650
M40d	22	M	7 755	76 900
Surcoût M Sport : xLine + 6 000 €				
iX3				
Inspiring	NC		0	69 950
Surcoût Impressive : Inspiring + 6 400 €				
X4				
xDrive30i xLine	14	M	5 443	59 500
M40i	24	M	18 760	79 650
M Competition	41	M	40 000	111 650
xDrive20d xLine	10	M	2 048	57 800
xDrive30d xLine	17	M	4 470	64 500
M40d	22	M	7 768	78 650
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €				
SÉRIE 5				
520i Lounge	10	M	310	52 250
M5 Competition	57	M	40 000	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	1 260	64 700
540d xDrive Lounge	22	M	1 790	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	1 640	65 250
630d Lounge xDrive	17	M	3 529	73 500
Surcoût Luxury : Lounge + 5 650 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 €				
SÉRIE 7				
750Li xDrive	44	M	40 000	125 500
745e	13		0	108 950
730d xDrive	16	M	3 486	102 750
740d xDrive	22	M	4 201	109 750
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €				
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 200 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840i xDrive	23	M	15 581	102 100
M850i xDrive	49	M	40 000	129 150
M8 Competition	55	M	40 000	173 450
840d xDrive	20	M	4 626	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	24 921	75 000
M50i	44	M	40 000	98 550
M Competition	56	M	40 000	145 400
xDrive45e Lounge	15		0	85 850
xDrive25d Lounge	12	M	13 461	66 050
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	9 755	73 100
xDrive40d Lounge	22	M	12 212	78 300
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €				
X6				
xDrive40i Lounge	23	M	26 481	81 700
M50i	44	M	40 000	101 800
M Competition	56	M	40 000	148 200
xDrive30d Lounge	16	M	9 418	79 800
xDrive40d Lounge	2	M	11 986	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	40 000	100 000
M50i	44	M	40 000	123 550
xDrive40d	22	M	27 091	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	15 750
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6		0	19 400
1.5 BlueHDi 100 ch Feel	5		0	19 750
Surcoût You! : Live - 1 260 €				
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	M	150	19 050
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	240	23 950
1.5 BlueHDi 110 ch Feel Pack	6		0	23 000
1.5 BlueHDi 120 Shine Auto.	6	M	100	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		0	21 100
1.2 PureTech 130 ch Feel	7		0	25 100
1.2 PureTech 155 ch Shine Auto.	8	M	190	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	280	31 300
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	6	M	50	33 500
Surcoût Shine : Feel + 2 650 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 350 €				
C5 AIRCROSS				
1.2 PureTech 130 ch Live	7	M	280	26 650
Hybrid 225 ch Feel	10	B	1 000	40 550
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6	M	100	29 000
Surcoût Feel : Live + 2 600 €				
Surcoût C-Series : Feel + 2 250 €				
Surcoût Shine : Feel + 3 500 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 450 € à + 3 500 €				
C5 X				
1.2 PureTech 130 Feel Auto.	7	M	230	32 900
1.6 PureTech 180 ch Shine Auto.	10	M	740	40 500
Hybrid 225 ch Feel Pack	10	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	540	23 150
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M	210	24 100
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack	7	M	260	28 550
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	2 726	38 700
2.0 TSI 300 ch VZ DSG	19	M	4 818	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	10 011	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	18 905	44 500
FORMENTOR				
1.5 TSI 150 ch V	8	M	360	34 200
2.0 TSI 190 ch V DSG 4Drive	10	M	4 543	40 400
2.0 TSI 245 ch VZ DSG	14	M	5 105	42 600
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M	13 109	46 900
VZ5	27	M	29 995	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	4 614	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 €				
NOUVEAU JOGGER				
1.0 TCe 110 ch Essentiel	NC		NC	15 500
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	NC		NC	14 990
Surcoût Confort : Essentiel + 1 700 à + 1 710 €				
Surcoût Extrême : Confort + 1 000 €				
Surcoût Extrême+ : Confort + 500 à + 700 €				
LODGY				
1.3 TCe 100 ch Esentiel	6	M	240	15 200
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	240	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	450	17 100
1.5 Blue dCi 115 ch	6	M	75	18 750
Surcoût 15 ans : "base" + 200 €				
DUSTER				
1.3 TCe 130 ch Confort	7	M	330	18 850
1.3 TCe 150 ch Confort EDC	8	M	330	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	M	50	24 900
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	6	M	240	27 900
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M	400	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	210	29 200
1.6 PureTech 180 ch Performance Line Auto.	10	M	650	35 400
1.6 PureTech 225 ch Performance Line + Auto.	13	M	898	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	400	37 300
1.6 PureTech 180 ch Bastille + Auto.	10	M	1 172	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	230	38 300
Surcoût Bastille + : Bastile + 2 100 €				
Surcoût Performance Line : Bastille + + 700 €				
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 700 €				

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

Surcoût Ligne Noire : Performance Line + + 700 €
Surcoût Rivoli : Ligne Noire + 800 €

DS 9

1.6 PureTech 225 ch Performance Line +	NC	M	1 504	47 700
E-Tense 225 ch Performance Line +	NC		0	55 000
E-Tense 360 ch Performance Line + 4x4	NC		0	66 500

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

FERRARI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
Roma	NC	M	40 000	198 265
Portofino M	NC	M	40 000	203 999
F8 Tributo	NC	M	40 000	232 754
F8 Spider	NC	M	40 000	258 328
812 Superfast	81	M	40 000	297 974
812 GTS	NC	M	40 000	329 718
SF90 Stradale	NC	M	1 386	423 514
SF90 Stradale Assetto Fiorano	NC	M	2 205	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 Hey Google : Dolcevita + 1 500 €				
Surcoût Dolcevita Plus : Dolcevita + 2 000 €				
Surcoût Sport : Dolcevita Plus + 0 €				
ABARTH 595				
595	8	M	1 386	20 790
595 Turismo	9	M	1 276	23 890
595 Competizione	10	M	1 629	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				
23,8 kWh Action	3	B	6 000	24 900
42 kWh Icône	3	B	6 000	30 200
Surcoût Action Plus : Action + 1 500 €				
Surcoût (RED) : Action Plus + 1 500 €				
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 €				
Surcoût (RED) : 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	1 629	20 190
Surcoût Plus : "base" + 1 100 €				
PANDA 4X4				
0.9 TwinAir 85 ch	5	M	1 629	17 590
500X				
1.0 T3 120 ch Cult	6	M	330	22 590
1.3 T4 150 ch Cross DCT	8	M	650	27 590
1.6 MultiJet 130 ch Cross	7	M	170	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	M	1 074	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		0	24 890
ECOSPORT				
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		0	23 300
1.0 EcoBoost mHEV 125 ch Titanium	6		0	23 300
1.0 EcoBoost mHEV 155 ch Titanium	8		0	24 550
ST	11	M	1 504	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		0	29 900
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X	NC		0	31 100
ST	NC	M	8 671	38 550
1.5 EcoBlue 120 ch ST-Line X	NC		0	30 700
Surcoût Titanium Vignale : ST-Line X + 3 300 €				
NOUVELLE FOCUS ACTIVE				
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ch X Auto.	NC		0	29 900
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	NC		0	33 100
1.5 EcoBlue 120 ch X Auto.	NC		0	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	M	100	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
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	M	100	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	M	2 746	47 550
Surcoût Vignale : ST-Line + 6 700 €				
GALAXY				
2.5 Duratec 190 ch Hybrid Titanium Bus.	8	M	2 598	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	24 400	48 800
Bullitt	37	M	27 700	55 400
Mach 1	NC	M	31 200	62 400
Surcoût 55 : "base" + 3 200 €				
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 000 €				
TOURNEO COURIER				
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	M	260	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	2 726	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	190	25 500
1.5 i-VTEC Sport Plus	10	M	280	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	1 074	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	40 000	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	1 901	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		0	17 850
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Initia	NC		0	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	240	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	818	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	M	150	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	1 000	41 900
Plug-in 265 ch Creative	NC		0	55 200
Surcoût Creative : Intuitive + 7 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 500 €				

JAGUAR

TYPE	CV		B/M*	PRIX
E-PACE				
P200 FlexFuel Auto.AWD	11	M	470	44 200
300 Sport	19	M	25 136	64 800
P300e S R-Dynamic	11		0	58 800
D165	9	M	2 139	38 800
D165 MHEV Auto. AWD	9	M	4 944	44 050
D200 MHEV Auto. AWD	11	M	5 799	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	7 086	49 540
P300 S R-Dynamic AWD	19	M	15 506	55 340
D200 MHEV S R-Dynamic	11	M	50	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	40 000	106 680
P400e	19		0	72 210
D165	9	M	4 236	54 750
D200	11	M	4 236	57 660
D300 S	19	M	17 111	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	8 251	58 680
P300 S R-Dynamic AWD	19	M	13 682	64 750
D200 S R-Dynamic	11	M	125	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	33 147	67 260
P450 R-Dynamic	NC	M	40 000	93 070
R	NC	M	40 000	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	450	24 650
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	M	125	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

4xe 190 ch Longitude	NC	B	1 000	42 700
4xe 240 ch Trailhawk	NC	B	1 000	48 700

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	M	50	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	M	125	21 990
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6		0	22 490
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	M	75	25 590
GT DCT	11	M	1 386	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	M	125	29 490
GT DCT	12	M	1 386	36 790

Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €

XCEED

1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	M	210	26 090
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	M	240	28 090
1.6 T-GDi 204 ch Lounge DCT	11	M	2 370	35 990
Hybride Rechargeable Motion	5	B	1 000	35 690
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7	M	125	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 €

NOUVEAU SPORTAGE

1.6 T-GDi 150 ch MHEV Motion	NC		NC	29 990
1.6 T-GDi 230 ch Hybride Active	NC		NC	37 490
1.6 T-GDi 265 ch Hybride Rechargeable Active	NC		NC	43 290
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion DCT	NC		NC	33 790

Surcoût Active : Motion + 3 200 €
Surcoût Design : Active + 2 600 €
Surcoût GT Line Premium : Design + 4 200 €

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	700	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	40 000	63 390

LAMBORGHINI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
Huracán EVO RWD	59	M	40 000	191 873
Huracán EVO	59	M	40 000	221 382
Huracán EVO RWD Spyder	NC	M	40 000	211 006
Huracán EVO Spyder	NC	M	40 000	243 466
Aventador S	68	M	40 000	338 534
Aventador SVJ	68	M	40 000	423 668
Aventador S Roadster	NC	M	40 000	376 780
Aventador SVJ Roadster	NC	M	40 000	464 948
Aventador SVJ 63 Roadster	NC	M	40 000	575 303
Urus	59	M	40 000	212 416

LAND ROVER

TYPE	CV		B/M*	PRIX
RANGE ROVER EVOQUE				
P200 FlexFuel AWD Auto.	11	M	450	45 850
P300e R-Dynamic	11		0	54 750
D200 AWD Auto.	11	M	6 515	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	M	1 010	45 860
P300e R-Dynamic	11		0	54 150
D200 AWD Auto.	11	M	8 566	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	40 000	90 600
D300 HSE R-Dynamic	19	M	40 000	90 600

Surcoût Metropolitan Edition R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 4 800 €

RANGE ROVER VELAR

P400e	19		0	71 900
D200	11	M	5 582	61 500
D300 S	19	M	18 121	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	40 000	81 200
P525 X-Dynamic	43	M	40 000	127 900
D200 SE X-Dynamic	11	M	40 000	69 700
D250 SE X-Dynamic	14	M	40 000	74 000
D300 SE X-Dynamic	19	M	40 000	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	40 000	102 800
SVR	50	M	40 000	136 900
P400e SE	19		0	91 700
D250 S	14	M	37 000	74 000
D300 SE	19	M	40 000	82 900
D350 HSE Dynamic	23	M	40 000	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	M	40 000	139 000
D250 SE	NC	M	26 691	122 600
D350 SE	NC	M	27 446	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	40 000	91 990

Surcoût Track Edition : F + 30 000 €

NX

350h Pack	10	M	710	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	8 105	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	12 174	102 990

Surcoût Executive + : "base" + 34 000 €
Surcoût Executive Innovation : Executive + 6 000 €

LC

500 Sport+	35	M	40 000	127 490
500h Executive	19	M	10 903	117 490

Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €

LC CABRIOLET

500 Sport+	35	M	40 000	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	40 000	75 200
S Q4	31	M	40 000	91 950
Trofeo	NC	M	40 000	136 750

Surcoût Granlusso : "base" + 11 750 €
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €

LEVANTE

Q4	25	M	40 000	81 250
S Q4	33	M	40 000	95 250
GTS	45	M	40 000	138 000
Trofeo	51	M	40 000	158 100

Surcoût Granlusso : "base" + 13 700 €
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €
Surcoût Royale : Gransport + 20 200 €

QUATTROPORTE

S Q4	30	M	40 000	119 650

Surcoût Granlusso : "base" + 11 650 €
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €

MC20 (NOUVELLE)

630 ch	NC	M	40 000	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		0	23 500
1.5 SkyActiv-G 115 ch Exclusive Edition	NC		0	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	310	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		0	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	190	26 900
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 186 ch Sportline	NC		0	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	360	29 100
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	M	1 504	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	3 552	42 100

6 WAGON (BREAK)

Idem berline

CX-5

2.0 SkyActiv-G 165 ch Élégance	10	M	1 386	32 300
2.2 SkyActiv-D 150 ch Dynamique	8	M	740	37 300
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection 4x4	10	M	3 119	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	170	29 400
180 Style Line	7	M	150	30 400
200 Style Line 7G-DCT	8	M	190	34 650
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	13	M	1 386	45 250
35 AMG 4Matic 7G-DCT	20	M	10 980	52 050
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	31	M	16 810	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	M	50	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	210	32 050
180 Style Line Edition	8	M	210	33 050
200 Style Line Edition Auto.	9	M	240	35 050
250 Progressive Line Edition 4Matic Auto.	13	M	1 901	45 150
250 e Progressive Line Edition	8	B	1 000	46 800
180 d Style Line Edition	6	M	50	34 350
200 d Style Line Edition Auto.	8	M	100	35 150
220 d Progressive Line Edition Auto.	11	M	150	43 250

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

CLA COUPE

180 Progressive Line	8	M	150	36 550
200 Progressive Line Auto.	9	M	190	40 800
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	M	1 172	48 800
35 AMG Matic 7G-DCT	20	M	8 671	55 800
45 S AMG 4Matic+ 8G-DCT	31	M	14 273	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	M	50	46 900

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 950 €

CLA SHOOTING BRAKE

Surcoût : Coupé + 700 €

GLA

200 Progressive Line 7G-DCT	9	M	818	42 300
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	13	M	4 818	51 400
35 AMG	19	M	15 506	57 100
45 AMG S	31	M	30 056	74 750
250 e Progressive Line	8	B	1 000	50 100
200 d Progressive Line 8G-DCT	8	M	260	43 200
220 d AMG Line 4Matic 8G-DCT	10	M	540	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 €

* 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.

GLB				
200 Progressive Line	9	M	1 629	45 750
250 AMG Line 4Matic	13	M	6 375	55 150
35 AMG 4Matic	20	M	18 905	61 100
200 d Progressive Line	8	M	400	46 650
220 d AMG Line 4Matic	10	M	983	55 150
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 500 €				
NOUVEL EQB				
350 4Matic	NC		0	64 150
NOUVELLE CLASSE C				
200 Avantgarde Line	11	M	400	50 550
300 e Avantgarde Line	NC		0	58 900
200 d Avantgarde Line	9		0	49 750
220 d Avantgarde Line	11		0	53 950
Surcoût AMG Line : Avantgarde + 2 950 €				
NOUVELLE CLASSE C BREAK				
Surcoût : berline + 1 500 €				
CLASSE C COUPÉ				
200	10	M	1 761	51 600
43 AMG 4Matic	29	M	35 324	77 300
63 AMG S	42	M	40 000	113 100
220 d	10	M	100	55 100
300 d 4Matic	14	M	740	61 100
CLASSE C CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 350 €				
GLC				
43 AMG 4Matic	25	M	40 000	73 000
63 AMG S 4Matic+	42	M	40 000	112 000
300 e Avantgarde Line 4Matic	10		0	62 000
200 d Avantgarde Line	9	M	1 074	54 450
220 d Avantgarde Line 4Matic	11	M	1 626	58 300
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	M	3 902	60 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	M	10 253	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	40 000	76 600
63 AMG S 4Matic+	42	M	40 000	115 600
300 e AMG Line 4Matic	10		0	67 300
220 d AMG Line 4Matic	11	M	1 622	63 900
300 d AMG Line 4Matic	14	M	4 302	66 400
400 d AMG Line 4Matic	22	M	10 021	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	36 674	91 700
63 S AMG 4Matic+	55	M	40 000	139 850
300 e Avantgarde Line	12		0	63 450
220 d Avantgarde Line	11	M	2 918	56 600
400 d Avantgarde Line 4Matic	21	M	16 081	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	8 025	64 900
CLASSE E COUPE				
300 AMG Line	NC	M	10 980	66 950
53 AMG 4Matic+	NC	M	34 847	97 800
220 d AMG Line	NC	M	2 544	64 050
400 d AMG Line 4Matic	NC	M	16 531	79 750
CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 900 €				
NOUVEAU CLS				
53 AMG 4Matic+	32	M	27 199	102 950
220 d	11	M	400	77 400
400 d	21	M	7 065	97 250
GLE				
450 Avantgarde Line	25	M	25 371	79 950
53 AMG 4Matic+	33	M	40 000	96 650
63 S AMG 4Matic+	NC	M	40 000	149 150
350 e Avantgarde Line	NC		0	82 600
300 d Avantgarde Line	15	M	7 005	76 950
400 d Avantgarde Line	22	M	16 288	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	40 000	114 750
63 AMG S 4Matic+	NC	M	40 000	165 550
350 e	NC		0	99 250
400 d	NC	M	19 981	85 350
400 de	NC		0	99 850
CLASSE S				
580 Maybach 4Matic	NC	M	40 000	189 200
680 Maybach 4Matic	NC	M	40 000	232 700
580 e Executive	NC		0	128 450
350d Executive	17	M	5 984	100 850
400d Executive 4Matic	21	M	8 315	108 050
Surcoût AMG Line : Executive + 7 350 €				

NOUVELLE EQS				
450+ AMG Line	NC		0	127 250
580 AMG Line 4Matic	NC		0	152 800
AMG 53 4Matic+	NC		0	161 250
SL				
400 Auto.	25	M	24 472	106 750
500 Executive Auto.	35	M	40 000	136 650
Surcoût Executive : "base" + 7 900 €				
GLS				
580 Executive	39	M	40 000	129 000
63 AMG 4Matic+	55	M	40 000	166 850
600 Maybach	NC	M	40 000	181 800
400 d Executive	22	M	33 297	103 100
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €				
AMG GT COUPÉ 4 P.				
43 4Matic+	26	M	27 749	119 150
53 4Matic+	33	M	27 799	136 300
AMG GT				
GT	35	M	40 000	132 050
GT S	41	M	40 000	151 050
GT C	47	M	40 000	162 850
GT R	52	M	40 000	179 650
GT R Pro	NC	M	40 000	223 450
AMG GT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 12 700 €				
CLASSE G				
500 Executive Line Auto.	32	M	40 000	116 350
63 AMG Auto.	51	M	40 000	167 100
Surcoût AMG Line : Executive Line + 4 550 €				

MG

TYPE	CV	B/M*		PRIX
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 €				
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		0	20 900
One 102 ch	NC		0	22 200
Cooper	NC		0	23 900
Cooper S	NC	M	310	28 500
John Cooper Works	NC	M	1 504	34 800
Electric Essential	NC	B	6 000	33 900
HATCH 5 PORTES				
Surcoût : 3 portes + 900 €				
CABRIO				
One 102 ch	NC	M	150	26 600
Cooper	NC	M	190	28 300
Cooper S	NC	M	818	32 900
John Cooper Works	NC	M	2 370	39 200
CLUBMAN				
One	6	M	210	26 100
Cooper	7	M	230	28 100
Cooper S	11	M	1 172	32 400
John Cooper Works	20	M	3 784	45 200
One D	6		0	29 100
Cooper D	8		0	31 100
Cooper SD	10	M	10	36 600
COUNTRYMAN				
One	5	M	310	27 600
Cooper	7	M	360	29 600
Cooper S	11	M	1 074	34 300
John Cooper Works	19	M	5 105	47 100
Cooper SE	6	B	1 000	40 800
One D	6	M	50	30 600
Cooper D	8		0	32 600
Cooper SD	10	M	190	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	M	190	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 Acenta	6	B	6 000	34 400
217 ch Acenta	6	B	6 000	38 300
Surcoût N-Connecta : Acenta + 3 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 150 €				
QASHQAI				
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Visia	7	M	400	29 590
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M	360	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 €				
GT-R				
3.8 570 ch Premium Edition	49	M	40 000	103 000
Nismo	53	M	40 000	210 000
Surcoût Black Edition : Premium Edition + 3 000 €				
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €				
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 10 000 €				
NOUVEAU TOWNSTAR COMBI				
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	M	5 404	27 540
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 500 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 3 000 €				

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	190	21 000
1.2 Turbo 110 ch Edition	6	M	75	22 250
1.2 Turbo 130 ch Ultimate	7	M	125	27 750
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		0	24 900
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6	M	100	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	280	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	170	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	3 552	44 300
1.5 Diesel 122 ch Elelgance	6		0	33 450
2.0 Diesel 174 ch GS Line Auto.	9	M	75	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	540	22 700
1.5 Diesel 100 ch Edition	5	M	210	23 850
1.5 Diesel 130 ch Elegance	7	M	330	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
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	330	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	310	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	M	100	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	400	33 750
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	1 901	43 300
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	M	170	36 150
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Pack Auto.	9	M	1 276	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	M	125	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	818	23 850
1.2 PureTech 130 Allure Pack Auto.	7	M	1 629	29 350
1.5 BlueHDi 100 ch Active Pack	5	M	230	24 800
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack	7	M	260	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 18 905	58 010
T	19	M 19 641	66 890
S	24	M 33 147	71 180
GTS 4.0	30	M 40 000	85 233
GT4	32	M 40 000	100 357
GT4 RS	NC	M 40 000	144 485
718 BOXSTER			
2.0	19	M 18 905	60 049
T	19	M 19 641	68 929
S	24	M 34 224	73 220
GTS 4.0	30	M 40 000	87 373
Spyder	32	M 40 000	97 601
Edition 25 ans	28	M 40 000	98 326
911 COUPÉ (TYPE 992)			
Carrera	27	M 40 000	110 392
Carrera S	34	M 40 000	125 792
GTS	37	M 40 000	144 022
Turbo	51	M 40 000	191 922
Turbo S	61	M 40 000	224 795
GT3	41	M 40 000	173 562
911 TARGA (TYPE 992)			
4	27	M 40 000	132 512
4S	34	M 40 000	148 112
GTS	37	M 40 000	166 342
911 CABRIOLET (TYPE 992)			
Carrera	27	M 40 000	124 592
Carrera S	34	M 40 000	140 192
GTS	37	M 40 000	158 422
Turbo	51	M 40 000	205 602
Turbo S	61	M 40 000	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	40 000	96 819
4S	NC	M	40 000	121 776
GTS	37	M	40 000	144 218
Turbo S	58	M	40 000	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	32 316	64 633
S	NC	M	36 798	73 597
GTS	NC	M	40 000	90 350
CAYENNE				
3.0	24	M	40 000	81 180
S	34	M	40 000	99 178
GTS	35	M	40 000	117 898
Turbo	47	M	40 000	148 016
E-Hybrid	21		0	99 300
Turbo S E-Hybrid	42		0	179 216
CAYENNE COUPÉ				
3.0	23	M	40 000	88 260
S	33	M	40 000	104 698
GTS	35	M	40 000	121 868
Turbo	46	M	40 000	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	M	150	22 450
1.3 TCe 140 ch Intens	7	M	100	27 000
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	170	29 500
1.0 TCe 100 ch GPL Intens	5		0	25 300
E-Tech 145 ch Zen	5		0	28 200
E-Tech plug-in 160 ch Zen	5	B	1 000	32 750

Surcoût Intens : Zen + 2 850 €
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 200 €
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 500 €

MÉGANE				
1.0 TCe 115 ch Zen	6		0	24 700
1.3 TCe 140 ch Intens	7	M	100	29 300
R.S. EDC	19	M	12 012	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 €

NOUVELLE MÉGANE E-TECH				
EV40 130 ch Standard Charge Equilibe	NC	B	6 000	35 200
EV40 130 ch Boost Charge Equilibre	NC	B	6 000	37 200
EV60 220 ch Super Charge	NC	B	6 000	40 200
EV60 220 ch Optimum Charge	NC	B	6 000	41 700

Surcoût Techno : Equilibre + 3 000 €
Surcoût Iconic : Techno + 2 700 €

SCÉNIC				
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M	400	33 200
1.3 TCe 160 ch executive EDC	8	M	898	41 400

Surcoût Techno : Evolution + 1 400 €

GRAND SCÉNIC				

Surcoût : Scénic + 1 800 €

KADJAR				
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M	330	31 800
1.5 Blue dCi 115 ch Evolution EDC	6	M	190	35 400

Surcoût Techno : Evolution + 2 200 €

NOUVEL ARKANA				
1.3 TCe 140 ch Zen EDC	7	M	100	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	240	41 200
2.0 Blue dCi 160 ch Intens EDC	8	M	818	42 700
2.0 Blue dCi 190 ch Initiale Paris EDC	10	M	1 172	51 500

Surcoût Initiale Paris : Intens + 6 300 €

TALISMAN ESTATE				

Surcoût : berline + 1 400 €

KOLEOS				
1.3 TCe 160 ch Zen EDC	8	M	1 074	40 250
2.0 Blue dCi 185 ch Intens X-Tronic 4x4-i	10	M	6 699	47 800

Surcoût Intens : Zen + 3 250 €
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €

ESPACE				
2.0 Blue dCi 160 ch Zen	8	M	4 818	47 500
2.0 Blue dCi 190 ch Intens	10	M	5 404	55 000

Surcoût Intens : Zen + 5 000 €
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 300 €

KANGOO				
1.0 TCe 100 ch Zen	5	M	1 386	25 150
1.3 TCe 130 ch Intens	7	M	1 386	28 150
1.5 Blue dCi 95 ch Zen	5	M	280	26 150
1.5 Blue dCi 115 ch Intens	6	M	898	28 850

Surcoût Intens : Zen + 1 500 €

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	M 40 000	291 600
Ghost Black Badge	NC	M 40 000	343 770
Wraith	NC	M 40 000	314 400
Wraith Black Badge	NC	M 40 000	367 200
Dawn	NC	M 40 000	351 000
Dawn Black Badge	NC	M 40 000	403 800
Phantom	NC	M 40 000	456 000
Cullinan	NC	M 40 000	330 000
Cullinan Black Badge	NC	M 40 000	384 600

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
IBIZA			
1.0 80 ch Référence	NC	0	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 260	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	310	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	M	150	29 640
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8	M	125	31 710
2.0 TSI 190 ch FR DSG	11	M	1 386	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	240	23 900
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	360	29 500
2.0 TSI 190 ch Xperience DSG 4Drive	10	M	8 254	39 600
2.0 TDI 115 ch Style	6	M	50	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	1 172	35 270
eHybrid 245 Xcellence	NC	B	1 000	47 990
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	330	38 270
2.0 TDI 200 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	4 543	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	0	16 730
1.0 MPI 80 ch Active	NC	0	17 230
1.0 TSI 95 ch Ambition	NC	0	20 220
1.0 TSI 110 ch Ambition	NC	0	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		0	21 390
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7	M	170	25 490
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	5		0	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	M	170	28 290
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	M	310	30 300
2.0 TDI 116 ch Ambition	6		0	31 600
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	M	50	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	M	2 205	37 280
2.0 TSI 245 ch RS	14	M	1 276	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		0	29 660
2.0 TDI 200 ch RS DSG	11	M	75	40 660
1.5 TGI G-Tec 131 ch Ambition DSG	NC		0	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		0	35 800
2.0 TSI 190 ch 4x4 DSG	10	M	2 544	39 780
2.0 TDI 150 ch 4x4 DSG	8	M	190	40 240
2.0 TDI 200 ch DSG	11	M	740	41 680

KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M	898	30 630
RS	14	M	15 506	51 280
2.0 TDI 150 ch Active DSG	8	M	280	37 360
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11	M	3 331	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	310	38 600
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	M	330	44 370
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	310	38 600

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	M	125	44 760
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	540	46 760

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 €

* 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.

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
1.2	7	M 1 276	15 990
1.5 Sport	9	M 2 370	25 490
Diesel I Lov It	7	M 983	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 5 715	22 990
Diesel	7	M 1 504	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 6 375	29 990
e-Boxer Confort	8	M 5 404	34 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
XV			
1.6i 114 ch Confort Lineartronic	6	M 7 462	31 990
e-Boxer Confort	10	M 7 462	35 990
Surcoût Premium GPS: Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
FORESTER			
e-Boxer Confort	10	M 9 550	39 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 4 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 3 000 €			
OUTBACK			
2.5i 169 ch Onyx Field	9	M 13 682	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
1.5 Dualjet Hybrid Privilège Auto.	5	0	27 890
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style : Privilège + 1 950 €			
SWACE			
1.8 Hybrid Privilège	5	0	29 550
Surcoût Pack : Privilège + 1 500 €			
NOUVEAU S-CROSS			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	0	27 090
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style : Privilège + 2 400 €			
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 10 011	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	8	0	35 050
Surcoût Edition : Dynamic + 2 950 €			
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	B 1 000	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 5 271	64 000
LAND CRUISER (3 PORTES)			
204 D-4D LeCap	11	M 40 000	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 3 784	53 900
3.0	23	M 10 980	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 650	23 160
1.2 130 ch VVT-i Dynamic Auto.	7	M 1 172	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 1 386	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	M 75	21 845
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	M 125	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 260	31 460
NOUVEAU T-ROC			
1.0 TSI 110 ch Life	6	M 230	27 990
1.5 TSI EVO 150 ch Life	8	M 330	30 430
2.0 TDI 115 ch Life	6	0	32 260
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M 50	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 360	36 160
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M 983	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	M 75	36 325
GTI	14	M 3 331	43 425
GTI Clubsport	19	M 3 784	47 200
R	20	M 6 039	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 230	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	M 125	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 740	46 485
ID.3			
Pro 145 ch	5	B 6 000	39 300
Pro Performance 204 ch	5	B 6 000	40 900
Pro S 204 ch	5	B 6 000	44 600
TOURAN			
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M 740	32 905
2.0 TDI 122 ch Lounge	6	M 150	34 915
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8	M 260	38 325
Surcoût Active : Lounge + 870 €			
Surcoût Carat : Lounge + 2 960 €			
TIGUAN			
1.5 TSI 130 ch	8	M 330	32 975
1.5 TSI 150 ch	9	M 650	34 345
R	20	M 27 937	55 875
eHybrid 245 ch Life	8	B 1 000	43 385
2.0 TDI 150 ch	8	M 170	36 825
2.0 TDI 200 ch Elegance 4Motion DSG	11	M 3 784	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 1 386	39 995
2.0 TDI 150 ch Life	8	M 310	42 885
2.0 TDI 200 ch R-Line 4Motion DSG	11	M 4 773	53 475
Surcoût R-Line : Life + 4 260 €			
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 2 690 €			
ID.4			
Pure 149 ch	5	B 6 000	41 500
Pure Performance 170 ch	5	B 6 000	43 100
Pro 174 ch	5	B 2 000	47 800
Pro Performance 204 ch	5	B 2 000	49 400
GTX	5	B 2 000	54 450
NOUVEL 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 260	35 320
2.0 TSI 190 ch Lounge DSG	10	M 1 761	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 898	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 1 172	51 680
ARTEON			
2.0 TSI 190 ch DSG	10	M 1 504	48 710
R	20	M 22 781	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 818	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 540	29 190
2.0 TDI 75 ch	4	M 75	28 510
2.0 TDI 102 ch	6	M 50	30 760
2.0 TDI 122 ch	6	M 50	31 960
Surcoût Life : "base" + 2 950 €			
Surcoût Style : Life + 4 400 €			

VOLVO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
XC40			
T2 Momentum Essentiel	7	M 1 901	30 250
B3 essence Momentum	9	M 1 074	37 450
B4 essence R-Design	11	M 1 074	44 600
Recharge T4 R-Design	7	0	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 1 172	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 310	41 050
Recharge T6 R-Design AWD	15	0	61 100
Polestar Engineered	20	0	71 690
B4 Diesel Momentul Essentiel	11	M 480	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 2 744	56 000
XC60			
B4 essence 197 ch R-Design	11	M 5 233	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 3 021	49 630
B5 Diesel 235 ch R-Design AWD	13	M 5 222	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 1 680	63 250
B5 Diesel R-Design AWD	13	M 3 154	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 10 786	74 900
Surcoût Inscription : R-Design -300 €			
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 300 €			

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1101

du 27 janvier 2022



ULI SONNTAG

1er essai XL : Volkswagen Taigo

Volkswagen dégaine un nouveau "petit" SUV (4,26 m tout de même), version coupé cette fois. Mais qu'a-t-il de plus ou de moins que ses frangins T-Cross et T-Roc ? Pour le savoir, rien de tel que de prendre son volant.

Essai : DS 4 PureTech 180 ch

Loin du débat sur les hybrides rechargeables, pas si vertueuses que cela, la DS 4 continue de miser aussi sur le 100 %... thermique. Mesures à l'appui, notre essai complet vous dit tout sur la version PureTech 180 ch.



ARNAUD SAUNIER



TOBIAS SAGMEISTER

L'Audi RS3 face à la Mercedes Classe A 45 AMG

Les sportives à moteur thermique ne sont pas mortes, Audi ressort même son 5 cylindres des grandes heures. La nouvelle RS3 part bien armée pour répliquer à la Classe A version AMG. Ça fait du bruit !

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 Évasion & 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

SERVICE ABONNEMENTS

Tél. : 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi, de 8 h à 20 h)
Internet : formulaire sur **www.serviceabomag.fr**
Courrier : Service Abonnements *L'Auto-Journal* - 59898 Lille Cedex 9
Abonnement France : 101,59 € (1 an, 25 numéros). Prix de vente incluant la TVA à 2,10 %. À partir du 1er février 2022, le prix des abonnements mensuels passera au maximum à 7,99 € TTC et le prix des abonnements trimestriels passera au maximum à 49 € TTC. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 106,50 € (1 an, 25 n°). Suisse (Édigroup S.A., tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 154,50 CHF (1 an, 25 n°).

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 : janvier 2022
Prix de vente : 4 €
Date de parution : 13 janvier 2022
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

ACPM

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

VOLVO

LE GROUPE ELYSÉE AUTOMOBILES VOUS PRÉSENTE SES MEILLEURS VŒUX POUR 2022.

Plus on est proche de l'environnement, plus on a conscience qu'il est précieux.
C'est pourquoi Volvo s'engage à devenir climatiquement neutre à l'horizon 2040.
Venez découvrir et essayer nos nouveaux modèles
et motorisations électrifiées en concession.

NOUVEAU VOLVO XC40 RECHARGE | 100% ÉLECTRIQUE



AUTONOMIE JUSQU'À
420 KM**
100% ÉLECTRIQUE

**** Cycle mixte WLTP : Consommation électrique (kWh/100 km) : 18.7 - 25**
CO_2 en phase de roulage (g/km) : 0, autonomie électrique (km) : 400 - 422.
Données en cours d'homologation. Pensez à covoiturer.

VOLVOCARS.FR

ELYSÉE AUTOMOBILES
www.elysee-automobiles.com

Elysée Automobiles
4 Av. du Général de Gaulle
77210 Avon
01 60 74 57 77

Elysée Automobiles
48 RD 306
77240 Vert-Saint-Denis
01 64 09 61 91

Elysée Automobiles 77
ZAE du clos du chêne
77144 Montévrain/Marne-La-Vallée
01 64 77 33 10

Elysée Est Autos
102 Route de la Libération
94430 Chennevières-sur-Marne
01 45 93 04 00

Elysée Est Autos
61/63 Bd Richard Lenoir
75011 Paris
01 43 55 00 78

@GroupeElyseeAutomobiles

SUV ou coupé ?
Certains ne sont pas faits pour rentrer dans les cases.

Nouveau Taigo.

N'en faites qu'à votre *style.*

Forfait Volkswagen Flexibilité.
Changez quand vous voulez.*

* Forfait Volkswagen Flexibilité : Offre Location longue durée sans engagement, possibilité de résilier à tout moment, changer de véhicule sous réserve d'acceptation du nouveau dossier par Volkswagen Bank. Tout loyer commencé est dû. Offre réservée aux particuliers **entre le 01/01/2022 et le 31/01/2022 et immatriculation avant le 30/06/2022**, chez les distributeurs en France métropolitaine participants et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank Gmbh – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Elllipse – 15, av de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22. 3 ans d'entretien, garantie et assistance inclus. Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse.

Cycles mixtes de la gamme Taigo (l/100 km) WLTP : 5,5-6,8. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 124-156,2. Valeurs au 01/12/2021, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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