SEPM TOP ventes

Du 24 février au 9 mars 2022

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1103







ALFA GIULIETTA VS BMW X2

Grosse ambition en électrique... avant le coupé GTV?



DOSSIER NOUVEAUTÉS

ALFA VISE LES ALLEMANDES !

ALFA PALADE VS AUDI Q2

En thermique et électrique, un petit SUV très offensif



ALFA TONALE VS MERCEDES GLA

Des atouts charme et qualité pour l'italienne

1ER ESSAI

RENAULT MÉGANE E-TECH

La nouvelle compacte électrique séduit. Assez pour révolutionner la catégorie?

ESSAI 10 000 KM

PEUGEOT 308 PURETECH 130 CH

Du plaisir au volant... et quelques bugs

L 14595 - 1103 - 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 : 6,25$CAN
MAR : 47DH - TOM S : 620CFP
TOM A : 1050CFP
CH : 6,50FS - TUN : 8,500TU

THE 2 ACTIVE TOURER

BMW 230e xDrive : consommation combinée pondérée: 1,1-1,4 l/100 km, CO_2 valeur combinée pondérée : 22-30 g/km, consommation d'énergie électrique: 17,9-20 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 69-80 km* - Norme WLTP. Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. BMW France,

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

A 22 à 30gCO$_2$/km
B
C
D
E
F
G

S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

***Valeurs provisoires, les valeurs définitives seront disponibles auprès de BMW France dès la commercialisation desdits modèles.**



NOUVELLE CUPRA *BORN*
100% ÉLECTRIQUE

CUPRA

THE IMPULSE OF A NEW GENERATION*

Nouvelle CUPRA Born V, 204 ch - 420 km.**
****Autonomie maximale du véhicule hors option en cycle mixte WLTP arrondie à la dizaine.**
Autonomie électrique WLTP en cycle mixte : 388 - 417 km. Consommation électrique mixte de la version présentée (kWh / 100 km) WLTP : 15,5 - 16,8. Rejets de CO_2 WLTP (g/km) : 0 (en phase de roulage).
Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.
Volkswagen Group France - S.A. au capital de 198502510 € - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832277370.
*L'instinct d'une nouvelle génération. **Rendez-vous sur cupraofficial.fr**



Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer



N° 1103

Du 24 février
au 9 mars 2022

Peugeot 308/P. 46

Découvrir

12 Alfa Romeo face aux constructeurs allemands
Alfa Romeo Palade/Audi Q2
Alfa Romeo Tonale/Mercedes GLA
Alfa Romeo Giulietta/BMW X2

Comprendre

22 **Hausse des péages** : l'État immobile

Conduire

30 **Renault Mégane E-Tech** EV60 220 ch
38 **Volkswagen Taigo** 1.5 TSI 150 ch/
Volkswagen T-Roc 1.5 TSI 150 ch
46 **Peugeot 308** 1.2 PureTech 130 ch
58 **BMW 220i Active Tourer** 170 ch
64 **Mercedes EQB** 350 292 ch/
Tesla Model Y 440 ch Grande Autonomie
72 Les Experts: **Skoda Fabia** 1.0 TSI 95 ch
75 Le chef des essais vous répond

Vibrer

76 Reportage : **la peinture va-t-elle disparaître ?**
82 Endurance : **les frenchies tiennent la distance**
84 Rétro: **Rover 3500** (1977)

S'offrir

88 Configurateur: **Cupra Formentor**
92 Occasion: **Honda Jazz**
95 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
103 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces



Alfa Romeo Palade/P. 14



Skoda Fabia/P. 72



Renault Mégane E-Tech/P. 30



Volkswagen Taigo/Volkswagen T-Roc/P. 38



BMW Série 2 Active Tourer/P. 58



L'inéluctable hausse des péages/P. 22



Mercedes EQB/Tesla Model Y/P. 64



Cupra Formentor/P. 88

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…

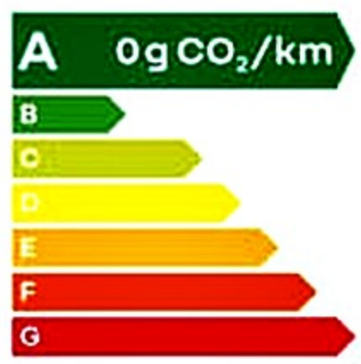
MAKASANA/SHUTTERSTOCK

RENAULT
ZOE E-TECH
100 % électrique

jusqu'à **6 000€** de bonus écologique[1]
jusqu'à **3 000€** d'aide à la reprise sans condition[2]

prise et installation incluses[3]

configurer



(1) jusqu'à 6000€ de bonus écologique, **voir conditions sur service-public.fr**. (2) 3000€ ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule roulant. valeur calculée sur la base de l'observation en temps réel du marché et des transactions les plus récentes. rendez-vous en ligne sur notre site www.cote.renault.fr pour effectuer votre estimation de reprise personnalisée. l'estimation ainsi délivrée est ensuite finalisée en concession par un professionnel de l'automobile, en votre présence. voir conditions générales disponibles sur renault.fr et sur notre site www.cote.renault.fr. (3) participation pour l'achat et l'installation par mobilize power solutions sur la base d'un montant maximum de 500€ ht. offres non cumulables, réservées aux particuliers dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une Renault zoe e-tech neuve **du 01/02/2022 au 28/02/2022**, sous condition d'immatriculation au 28/02/2022. **gamme Renault zoe e-tech : consommations min/max (procédure wltp) (wh/km) : 172/177. émissions co_2 : 0 à l'usage, hors pièces d'usure**. jusqu'à 395 kilomètres d'autonomie wltp (worldwide harmonized light vehicles test procedures), selon version et équipements. ce protocole permet de mesurer les consommations et autonomies très proches de celles constatées en conditions réelles d'utilisation.

© s.stoud

assemblée en France dans notre manufacture de Flins

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ÉDITO



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 74 et sur www.kiosquemag.com



LAURENT VILLARON

ENCORE RATÉ...

Une nouvelle fois, vous découvrirez dans ce numéro un face-à-face mettant en scène une Tesla et un constructeur premium allemand. Et une nouvelle fois, sans vouloir divulgâcher, la victoire revient à l'américaine. Je ne sais plus combien de comparatifs nous avons réalisé ces derniers mois avec une Tesla, face à toute sorte d'engins électriques plus ambitieux les uns que les autres. Et, de mémoire, pas une seule fois un constructeur historique ne l'a emporté face à la jeune marque d'Elon Musk. Évidemment, comme chaque fois qu'un constructeur ou un modèle domine régulièrement nos comparatifs, les courriers courroucés commencent à arriver : nous serions, au choix, profondément anti-allemands/français/anglais (rayez la mention inutile). Ou la firme américaine nous verserait de conséquents compléments de salaire. Ou encore, elle inonderait nos pages de publicités. Mais non, rien de tout cela. Les Tesla l'emportent simplement parce qu'elles sont de meilleures voitures, plus performantes, roulant plus loin que leurs concurrentes, agréables à conduire et disposant d'un réseau de recharge dédié qui réduit considérablement les contraintes d'utilisation d'une voiture électrique. En plus d'être moins chères. Bien sûr qu'elles ont des défauts. Leur style pas vraiment foufou, l'aménagement intérieur ascétique, le parti pris du tout-écran, cela peut dérouter, voire détourner le client. Mais sur les fondamentaux des prestations de la voiture, les Tesla restent devant.

Là, je dois avouer que c'est encore une surprise pour moi. Que, dans un premier temps, les constructeurs traditionnels aient pris du retard par excès d'arrogance, en observant de loin la start-up américaine se débattre avec les défis d'une création industrielle, c'est indéniable. Mais que, depuis, avec toute leur expérience, leurs armées d'ingénieurs, leur savoir-faire industriel, ils ne soient pas parvenus à reprendre l'ascendant, cela reste un mystère. Trop de lourdeurs dans l'organisation ? Trop de modèles et de gammes, amenant une dilution des investissements en recherche et développement ? C'est possible. Le test vérité sera sans doute la future compacte de Tesla, taillée pour l'Europe. Si la nouvelle Mégane E-Tech ou la Volkswagen ID.3 se font encore tailler des croupières par l'américaine, on pourra s'interroger sur l'avenir des constructeurs européens.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je viens de lire votre enquête sur le prix des voitures électriques. J'aime la conclusion de M. Tavarès, dure mais plus que probable. Ma compagne et moi-même avons juste pu nous offrir une Sandero en LLD et je fais survivre mon fiable Toyota Previa de 30 ans, 300000 km et 13 l/100 en ville... Deux réflexions : les classes moyennes ne pourront plus s'offrir de voiture neuve. Et l'Europe va se "madagascariser" : on va faire durer tant que possible nos vieilles autos.

Frédéric Bour

Le vieillissement du parc automobile et la vigueur du marché de l'occasion sur les voitures de plus de dix ans semblent vous donner raison, hélas.

L'abrasion des pneumatiques et l'usure des plaquettes de frein émettent des particules fines. Compte tenu des caractéristiques propres aux véhicules électriques (masse plus importante, puissance et accélération accrues), le bilan des émissions de particules fines en ville ne risque-t-il pas d'être moins favorable qu'espéré ?

J.-F. Demesse

L'usure des pneumatiques et, partant, l'émission de particules fines liée à l'abrasion est en effet plus importante avec un véhicule électrique. La question des plaquettes est moins tranchée, car la régénération limite l'usage du frein mécanique. Mais par rapport à un véhicule thermique, le bilan en particules fines reste sans commune mesure.

Sport auto HORS-SERIE

FERRARI, LA PASSION DE LA COURSE AUTOMOBILE



A travers la plume de Jean-Louis Moncet et Johnny Rives, revivez la saga des Ferrari en F1 dans les moindres détails. Les grandes courses mais aussi les pilotes, les ingénieurs, les machines, tous réunis dans un seul et même but : la victoire. Ce hors-série de 168 pages est illustré de magnifiques photos.

Une immersion dans 75 ans d'histoire !

En vente actuellement

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE

LABORATOIRE ROULANT… VITE

Présent en Formule E depuis la deuxième saison, DS remet au goût du jour son concept DS E-Tense vu au Salon de Genève en 2016. Cette nouvelle version, baptisée DS E-Tense Performance, affiche désormais plus de 800 ch. Elle reprend la coque en carbone du premier concept mais les trains roulants sont extrapolés de la monoplace de Formule E. La chaîne de traction est composée de deux moteurs électriques. À l'arrière, il s'agit du bloc de 250 kW qui équipe actuellement les Formule E. À l'avant, ce même bloc est updaté pour atteindre 350 kW, soit une puissance cumulée de 600 kW, correspondant à 815 ch. Cette armada développe surtout l'incroyable couple de 8000 Nm aux quatre roues. Pour les équipes de DS Performance, il s'agit d'un laboratoire roulant permettant de tester de nouvelles technologies utilisées en compétition afin de vérifier si elles sont transposables à des modèles de série. De là à imaginer une sportive 100% électrique DS, il n'y a qu'un pas…

LAURENT NIVALLE

Face à Audi, BMW et Mer

ALFA ROM
PART EN GUERRE



Ventes premium 2021
Où se situe Alfa Romeo ?

EUROPE 2021	
BMW	533843
MERCEDES	513440
AUDI	451898
VOLVO	218878
MINI	124647
PORSCHE	57960
LANCIA/CHRYSLER	43723
DS	39622
ALFA ROMEO	23332
JAGUAR	17514
(...)	
ALPINE	2143

FRANCE 2021	
MERCEDES	50789
AUDI	50083
BMW	45968
MINI	25337
DS	22782
VOLVO	17285
LEXUS	4704
PORSCHE	4487
JAGUAR	1718
ALPINE	1618
ALFA ROMEO	1541

ALFA ROMEO TONALE

MAX SAROTTO

cedes... EO

Alfa Romeo, aujourd'hui, ce sont deux modèles accompagnés par un nouveau SUV compact : le Tonale. En 2024, la donne va changer avec une gamme modernisée. Le phénix italien va puiser ses forces dans la nébuleuse Stellantis pour se donner les moyens de contrer ses rivales allemandes !

Par **Christophe Bonnaud** Illustrations **Jean-François Hubert**



Nous pourrions entamer ce sujet en notant que Porsche a vendu en Europe en 2021 largement deux fois plus de voitures qu'Alfa Romeo, ou encore qu'en France, et pour la même année 2021, Alpine a fait mieux que le constructeur italien *(voir tableau page de gauche)*. Désormais, Alfa Romeo est sur une dynamique de renaissance, et dispose entre les mains d'atouts non négligeables. Sa présence aux États-Unis lui autorise par exemple de faire perdurer des chaines de traction à moteur thermique au-delà de 2035. Là-bas, Alfa Romeo a présenté sa première campagne de publicité mondiale : *"Near Life Experience"*. Le constructeur milanais va également tirer parti de son intégration dans le groupe Stellantis. Cela lui permet de bénéficier à la fois de la technologie vers la mutation électrique en Europe, mais aussi de gains de coûts de développement, grâce à l'offre des plates-formes Stellantis qui couvrent tous les terrains de jeu. Mais ce dernier atout est à manier avec précaution, car la différenciation entre ses concurrents internes (Lancia et DS) n'en sera que plus délicate si elle ne repose que sur le design, même si Alfa Romeo peut compter sur ses cent douze ans d'histoire face aux… huit ans de DS. Mais Lancia reste la plus ancrée dans l'histoire avec cent seize ans d'un passé riche et varié. Si Alfa a loupé le coche du volume en ne renouvelant pas sa Mito, la marque compte aujourd'hui sur son nouveau "Centro Stile", situé au cœur même de l'usine emblématique réaménagée de Mirafiori, pour ranimer son plan produit. Les designers y côtoient ceux de Fiat et Lancia. En juillet 2021, Stellantis rappelait que *"chacune des quatorze marques du groupe est mobilisée pour proposer la meilleure offre 100 % électrique tout en renforçant son ADN"*. Pour Alfa, il est temps de le prouver. Et tout d'abord, face à quelques concurrentes allemandes bien implantées !

AUDI Q2



MERCEDES GLA



BMW X2



ALFA ROMEO PALADE

Quoi de mieux qu'un SUV pour remplacer la MiTo?



TOM KIRKMAN

ALFA ROMEO PALADE *vs* AUDI Q2

Le bébé premium

S'attaquer à l'Audi Q2, c'est apporter les codes du premium dans un marché inédit pour Alfa Romeo. Face à une allemande aux solutions d'hybridation inexistantes, le petit crossover Alfa aura une belle carte à jouer.

Lors de la présentation de la stratégie électrique du groupe Stellantis, la marque italienne annonçait son nouveau slogan identitaire : *"À partir de 2024, Alfa Romeo devient Alfa e-Romeo."* Cela n'empêchera pas certains futurs modèles de persévérer avec l'offre multiénergie, comme le prochain crossover du segment B, concurrent des Renault Captur, Volkswagen T-Cross, Peugeot 2008, DS 3 Crossback et Opel Mokka. Reposant sur l'évolution profonde de la plate-forme e-CMP de Stellantis, le Palade sera l'un des premiers à inaugurer cette mutation, avec l'arrivée d'un nouveau moteur électrique plus puissant (conçu par Nidec-PSA) et avec des batteries permettant de porter l'autonomie de 362 km aujourd'hui (augmentée récemment sur les modèles existants) à 400 km. Côté thermique, le crossover Alfa évoluera également avec la nouvelle définition du bloc 1.2 PureTech doté d'une micro-hybridation 48 V. Le diesel, toujours possible sur cette nouvelle e-CMP de 2023, sera-t-il reconduit ? L'Alfa Romeo Palade sera un peu moins latin que son grand frère Tonale puisqu'il sera assemblé en Pologne. L'Audi Q2 est un peu plus fidèle à son pays de naissance, puisqu'il est produit en Allemagne, mais aussi désormais en… Algérie. Sa plate-forme (MQB), dérivée de celle de sa grande sœur A3, est celle du segment supérieur, donc plus coûteuse. Alfa Romeo en profitera pour afficher un tarif plutôt concurrentiel face à l'allemande. En 2023, avec son soubassement multiénergie reconfiguré, l'Alfa Romeo sera bien plus vert que l'Audi Q2, qui ne propose aucune hybridation, et encore moins de version 100 % électrique. Le constructeur italien fera bien d'en profiter rapidement car, né en 2016, le Q2 devrait être renouvelé d'ici à 2024. Il sera alors 100 % électrique et reposera sur une évolution profonde de la plate-forme du Q4 e-tron (MEB). Le petit SUV d'Alfa Romeo ne peut donc pas se permettre de se faire désirer aussi longtemps que son grand frère Tonale !

AUDI

AUDI Q2
Pas d'hybride ni d'électrique pour l'Audi Q2.

	À partir de	Longueur	Diesel	Essence non hyb.	Essence hyb.	Hyb. rechargeable	100 % électrique	Commercialisation
ALFA PALADE	26 000 € (1)	4,35 m (1)	possible mais...	oui	non	non	oui (env. 136 ch) (1)	2023
AUDI Q2	28 760 €	4,20 m	116/150 ch (2)	110/150/300 ch	non	non	non	disponible

(1) Estimation. (2) Disponible en 4 roues motrices (4RM).

Querelle de famille chez Stellantis
Le Palade face à l'Opel e-Mokka

Même plate-forme, mais design totalement différent. Même architecture, mais plus de puissance sur l'Alfa Romeo avec le nouveau moteur électrique Nidec. L'Opel devra sans doute attendre un restylage pour l'adopter au-delà de 2023. Sur le papier, l'Alfa Romeo a un léger avantage, mais ce n'est pas sur la technique que se construira le succès. C'est sur le style et la prestance. Alfa Romeo est une marque premium du groupe Stellantis et se devra d'offrir les codes de ce segment huppé, y compris à ce niveau de gamme. Opel, constructeur généraliste, a mis la barre assez haut. Et le Mokka est made in France (Poissy) alors que l'italien est produit en Pologne.



L'Opel Mokka affiche un design envoûtant !

ALFA ROMEO TONALE *vs* MERCEDES GLA

Le booster de la fusée Alfa

Il va permettre à la fusée Alfa de décoller, mais il embarque dans cette épopée au long cours une technologie et des mécaniques de l'ère Fiat-Chrysler. Le plus important, c'est qu'il respecte heureusement l'ADN de la marque.

Le nouveau patron d'Alfa Romeo, Jean-Philippe Imparato, est clair : *"Nous pouvons prétendre être en face d'un BMW X1."* Et donc, d'un Mercedes GLA ou encore de tous les SUV compacts visant le marché du premium. Bien qu'il arrive un an après la formation du géant Stellantis qui a intégré la marque Alfa Romeo, le Tonale a en lui beaucoup de gènes de Jeep Compass, aucun de Peugeot 3008, et ambitionne donc de poser ses roues sur un marché où Alfa n'a jamais été présent. Il était grand temps ! Ses motorisations sont multiples *(voir tableau)*, essentiellement hybrides – voire hybride rechargeable – en essence et sa finition semble à la hauteur des espoirs placés dans ce booster Alfa ! Face au Mercedes GLA, il n'a pas à rougir, loin de là ! Contrairement au Tonale, qui offre la transmission intégrale sur sa seule version hybride rechargeable, le GLA propose son système 4Matic sur le diesel de 190 ch et sur ses essence GLA 250, AMG GLA 35 et AMG GLA 45 S, soit des puissances de 224 à 421 ch où l'on est plutôt content d'avoir quatre roues motrices. Avec ses 275 ch en hybride rechargeable, l'Alfa Romeo n'est pas en reste. Pour autant, il existe un gouffre de plus de 100 ch dans la gamme essence entre les 160 du petit 1.5 micro-hybridé et cette version hybride rechargeable. Et difficile de le combler sans modifications majeures, puisqu'une fois encore, rappelons que la base technique du Tonale est celle de la Jeep Compass très sensiblement adaptée, et que le bloc thermique de l'hybride rechargeable est un multi-air d'origine Fiat. Qu'importe, avec le diesel toujours présent (une seule puissance de 130 ch, contre deux au GLA), ses motorisations essence hybride ou hybride rechargeable, le Tonale abat de beaux atouts face au Mercedes. C'est évidemment du côté du portefeuille que l'italien devrait remporter la mise avec un tarif



	À partir de	Longueur	Diesel	Essence non hyb.	Essence hyb.	Hyb. rechargeable	100 % électrique	Commercialisation
ALFA TONALE	35 000 € (1)	4,53 m	130 ch	non	130/160 ch	275 ch 4RM	non	juin 2022
MERCEDES GLA	42 300 €	4,41 m	150/190 ch (2)	163 à 421 ch (2)	non	218 ch traction	EQA 190/292 ch	disponible

(1) Estimation. (2) Disponible en 4 roues motrices (4RM).

d'accès proche des 35000 €, contre 42300 € pour le GLA, et environ 49000 € en hybride rechargeable (275 ch) contre 50600 € pour le GLA 250 e de "seulement" 218 ch. Pour tenir son rang de SUV compact à l'ADN Alfa Romeo, il faudra bien pousser les curseurs un peu plus haut sur la platine des puissances disponibles avec, pourquoi pas, un Tonale Quadrifoglio. La force de Mercedes est de pouvoir compter sur sa marque Mercedes-AMG, qui propose deux variantes musclées du GLA : le 35 4Matic de 306 ch et le 45 S 4Matic de 421 ch. Mais avec ce dernier, on tutoie les 80000 € et on bascule plutôt dans l'univers du "gros" SUV Stelvio Quadrifoglio de 510 ch à 97900 €!



Querelle de famille chez Stellantis

Peugeot 3008

Peugeot reste un constructeur généraliste, mais sa montée en gamme le place aux frontières du premium. Accessible à partir de 32600 €, le SUV français est moins cher que l'italien. Il repose sur une plate-forme capable d'offrir deux variantes hybrides rechargeables de 225 et 300 ch (accès au prix de 46300 €). Toutefois, le 3008 n'offre pas de version essence hybride simple. Qui plus est, seul le PureTech de 130 ch est proposé en essence, alors que l'offre diesel s'appuie sur deux puissances de 110 et 130 ch. Le Tonale prend donc sa revanche pour le choix en essence hybride simple avec ses versions de 130 et 160 ch.



ALFA ROMEO GIULIETTA

BMW ne lui fera pas peur!

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

	À partir de	Longueur	Diesel	Essence non hyb.	Essence hyb.	Hyb. rechargeable	100 % électrique	Commercialisation
ALFA GIULIETTA	49 000 €	4,50 m (1)	non	non	non	oui jusqu'en 2027 (1)	oui de 170 à 245 ch (1)	2024
BMW X2	34 350 €	4,36 m	116/150/190 ch	136 à 306 ch	non	220 ch 4RM	non	disponible

(1) Estimation. (2) Disponible en 4 roues motrices (4RM).

Querelle de famille chez Stellantis

La Giulietta face à la DS 4

La Giulietta bénéficiera de la nouvelle plate-forme STLA Medium, ce qui n'est pas le cas de l'actuelle DS 4. Pas de grande rupture technologique ici, puisqu'il s'agit de la plate-forme EMP2-V3 de DS 4, mais dans une version évoluée, avec des chaînes de traction 100% électriques et thermiques. En 2024, la DS 4 se remettra à niveau, avec une version 100% électrique. Cependant, l'Alfa pourra compter sur sa plate-forme améliorée pour s'offrir plus de puissance – logique, dans le groupe premium Stellantis, c'est la marque sportive – et une autonomie de 700 km. La DS 4 devrait proposer moins. Celle-ci n'empruntera la STLA Medium qu'en 2028. Giulietta aura alors vécu la moitié de sa carrière.



Arrivée d'une DS 4 100% électrique en 2024.

ARNAUD SAUNIER



ALFA ROMEO GIULIETTA *vs* BMW X2

Il y a urgence !

Le crossover BMW X2 ne propose ni version 100 % électrique ni hybridation légère. La future Giulietta basculera, elle, majoritairement dans le 100 % électrique en 2024, date à laquelle l'italienne pourrait prendre l'allemande de vitesse.

La future Alfa Romeo Giulietta reposera sur la plate-forme STLA Medium, qui apparaîtra dès la fin de l'année prochaine. Elle sera l'une des premières conçues sur ce soubassement multi-énergie. Cette plate-forme accueillera des silhouettes de 4,40 m à 5 m, et elle sera disponible dans ses versions électriques avec la nouvelle machine EDM#2 disposant de 170 à 245 ch. Mais les frontières sont poreuses entre les trois plates-formes STLA (Small, Medium et Large) et les trois nouvelles machines électriques à l'étude : EDM#1, EDM#2 et EDM#3. Ce dernier moteur, le plus puissant, pourrait être proposé avec ses 204 à 408 ch sous le capot d'une Giulietta GTA. Ce choix exclusif serait un exemple parfait de la différenciation entre Alfa Romeo (sportivité) et Lancia. Face à l'actuel crossover BMW X2 – qui sera renouvelé un an après l'arrivée de la Giulietta –, l'Alfa Romeo jouera essentiellement la carte de la motorisation électrique, alors que le X2 propose aujourd'hui des diesels, des essence non hybrides et une version hybride rechargeable. Mais l'atout du X2, c'est avant tout son concept de crossover coupé dynamique. Le constructeur allemand peut s'autoriser une telle silhouette, car elle est épaulée par le X1 (pur SUV) et la berline Série 1. Face à ces trois offres, Alfa Romeo devra investir le cœur du marché européen avec une seule silhouette de berline-crossover et un SUV, le Tonale. Mais il n'est pas interdit de croire à la renaissance de l'Alfa GTV, un dérivé coupé (4 portes ?) sur la plate-forme de la Giulietta avec des versions électriques et thermiques hybrides pour satisfaire également le marché américain !

L'avis de L'AJ

"Nous avons de grandes ambitions. Nous lancerons un modèle ou une évolution majeure par an d'ici à 2030", affirmait Jean-Philippe Imparato dans notre précédent numéro. Soit au moins quatre produits totalement nouveaux, aux côtés d'évolutions. Tonale, Palade et Giulietta sont déjà dans les tuyaux. Le coupé GTV arriverait avant 2027 et donc bénéficierait de motorisations essence hybrides rechargeables, en plus du 100 % électrique. Car le marché des États-Unis offre encore de beaux jours aux thermiques. Et par conséquent à Alfa Romeo ?

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Citroën

De A à Z

Par **Jean Bourquin**

C5 Aircross Un faciès redessiné, un écran tactile qui occupe plus de place au centre de la planche de bord, elle-même remodelée pour l'occasion : le SUV C5 Aircross subit une remise à niveau somme toute assez légère. Cela se vérifie sous le capot. L'offre moteurs reste en l'état, et les esprits chagrins noteront le trou laissé béant entre les 130 ch des motorisations thermiques et les 225 ch de l'attelage hybride rechargeable. Les chicaneurs, de même, feront observer que le nouvel écran central de 10 pouces susmentionné n'est disponible de série qu'à partir de la finition Shine sur les versions thermiques (écran de 8 pouces sur les finitions précédentes, dès l'entrée de gamme Live et interface smartphone comprise). L'article, en revanche, équipe d'office les C5 Aircross nourris en partie à l'électricité. La remarque vaut pour le combiné d'instrumentation numérique de 12,3 pouces et la caméra de recul (à partir, respectivement, de la finition Feel et de la finition Feel Pack sur les versions thermiques). En ce qui concerne les jantes, enfin, le C5 Aircross Hybride Rechargeable, selon l'appellation officielle, n'a droit qu'à des 18 pouces, quelle que soit la finition choisie. Du côté des versions thermiques, comptez 17 pouces (en alliage) en entrée de gamme, 18 pouces de la finition Feel à la finition Shine et 19 pouces tout en haut de l'édifice. Les unités appelées à se brancher sur le secteur reçoivent de série un chargeur embarqué de 3,7 kW. Le chargeur de 7,4 kW réclame un supplément de 400 €. Au rayon des options, puisqu'on en parle, le toit ouvrant panoramique est facturé 1 200 € à partir de la livrée Shine, tous types de motorisation confondus.



Citroën C5 Aircross

WILLIAM CROZES

LA GAMME CITROËN C5 AIRCROSS

Motorisations et boîtes	Malus/bonus écologique*	Finitions	Prix
Essence			
1.2 PureTech 130 ch BVM6	Malus 310/360 €	Live/Feel/Feel Pack	27 450/29 950/31 600 €
1.2 PureTech 130 ch BVA8	Malus 740/1 074 €	Feel/Feel Pack/Shine/Shine Pack	31 950/33 600/35 550/37 000 €
Diesel			
1.5 BlueHDi 130 ch BVM6	Malus 75/150 €	Live/Feel/Feel Pack/Shine	29 800/32 300/33 950/35 900 €
1.5 BlueHDi 130 ch BVA8	Malus 230/280 €	Feel/Feel Pack/Shine/Shine Pack	34 350/36 000/37 950/39 400 €
Hybride rechargeable			
225 ch cumulés BVA8	Bonus 1 000 €	Feel/Feel Pack/Shine/Shine Pack	40 950/43 250/45 000/46 450 €

* Le C5 Aircross n'est pas soumis au malus au poids.

Fiat



Fiat Tipo Cross

FIAT

Tipo Cross Deux informations concernant la Tipo et le break qui l'accompagne. D'abord, et dans les deux cas, la gamme ne retient plus que les carrosseries surélevées gratifiées d'artifices esthétiques typés baroud, alias Cross. Ensuite, la Tipo reçoit à son tour la motorisation essence micro-hybridée attribuée aux Jeep Renegade et Compass *(voir la précédente édition de L'Auto-Journal, dans cette même rubrique)*. **Cette nouvelle entité se compose d'un 4 cylindres 1.5 turbo de 130 ch soutenu par un électromoteur de 15 kW (20 ch) lui-même alimenté par une batterie de 48 V.** Ledit électromoteur intègre la boîte robotisée à sept rapports. Entre autres avantages, il peut déplacer la voiture à lui seul sur de très courtes distances, au démarrage, en manœuvres et dans les embouteillages. Comptez 5,2 l/100 km en cycle mixte et 117 g/km pour les émissions de CO_2, d'après le constructeur. Rajoutez 1 000 € aux prix indiqués ci-contre pour le break SW, à partir de la finition Cross Plus en ce qui concerne les deux blocs nourris à l'essence.

LA GAMME **FIAT TIPO CROSS**

Motorisations et boîtes	Malus écolo.*	Finitions	Prix
Essence			
1.0 GSE 100 ch BVM5	100 €	Cross Pack/Cross Plus/RED	20990/22990/23790 €
Essence hybridation légère			
1.5 Turbo T4 Hybrid 130 ch BVR7	0 €	Cross Pack/Cross Plus/RED	25990/27990/28790 €
Diesel			
1.6 MultiJet 130 ch BVM6	0 €	Cross Plus	27490 €

* La gamme Tipo Cross n'est pas soumise au malus au poids.

Mazda



Mazda2

MAZDA

Mazda2 Pour rappel, la nouvelle Mazda2 est le clone de la Toyota Yaris. Un copier-coller pur et simple, à quelques zigouigouis esthétiques près. En la circonstance, **l'entité badgée Mazda ne fait appel qu'à la motorisation hybride simple riche de 116 ch cumulés**, libérés en partie par un 3 cylindres 1.5 secondé dans ses efforts par une boîte CVT (variation continue) sans autre alternative. Voici les prix et les équipements par finition. **Pure** (21 500 €) : écran central tactile 7 pouces, interface smartphone, climatisation automatique, régulateur de vitesse adaptatif, jantes acier 15 pouces, freinage d'urgence autonome à basse vitesse et détection piétons. **Agile** (23 600 €) : écran central 8 pouces, caméra de recul, accès et démarrage mains-libres, sièges et volant chauffants, jantes alliage 15 pouces. **Select** (26 500 €) : chargeur smartphone par induction, climatisation bizone, affichage tête haute, projecteurs à LED, sellerie mixte tissu-similicuir, sièges sport, jantes alliage 16 pouces, surveillance des angles morts. Malus hors sujet, cela dit en passant.

Porsche

Taycan La gamme Taycan Sport Turismo affiche complet. Et c'est quoi, la Taycan Sport Turismo ? Réponse : une Taycan Cross Turismo sans la garde au sol surélevée et sans les artifices esthétiques qui signent les aventurières bon chic bon genre. **Un break dans sa plus simple expression, en d'autres termes.** Comme indiqué dans le tableau ci-contre, les puissances développées varient de 408 à 762 ch, étant rappelé que la Taycan ravitaille exclusivement aux bornes de recharges électriques.

LA GAMME **PORSCHE TAYCAN SPORT TURISMO**

Électromoteurs/batteries/transmission	Autonomie	Bonus écologique	Prix
Monomoteur			
Sport Turismo 408 ch/79,2 kWh/propulsion	433 km	0 €	89324 €
Bimoteur			
4S 530 ch/79,2 kWh/4x4	442 km	0 €	110374 €
GTS 598 ch/93,4 kWh/4x4	491 km	0 €	136619 €
Turbo 680 ch/93,4 kWh/4x4	492 km	0 €	157294 €
Turbo S 762 ch/93,4 kWh/4x4	458 km	0 €	190894 €



Porsche Taycan

PORSCHE

L'ÉTAT IMMOBILE SUR LES AUTOROUTES

EN DÉPIT DES CRITIQUES RÉCURRENTES SUR LES CONDITIONS DE PRIVATISATION DES AUTOROUTES, LES TARIFS DES PÉAGES ONT ENCORE AUGMENTÉ EN CE DÉBUT D'ANNÉE. LA PUISSANCE PUBLIQUE PEUT-ELLE AGIR OU EST-ELLE CONDAMNÉE À LAISSER FAIRE ?

Par **Arnaud Murati**

Le 1er février 2022, les tarifs des péages ont augmenté de 2% en moyenne en France. Une variation habituelle puisqu'elle intervient à la même date chaque année. Il est pourtant des inflations tarifaires qui semblent plus légitimes que d'autres dans le pays, si l'on en croit le communiqué de l'association 40 Millions d'automobilistes. Relevant qu'il s'agit *"de la plus forte hausse depuis 2012"*, elle la considère comme *"inacceptable"* et ne manque pas de tirer à boulets rouges sur le gouvernement.

La société Vinci Autoroutes avait d'ailleurs senti venir le vent mauvais. Elle s'était empressée d'annoncer le 31 janvier qu'afin *"de préserver le pouvoir d'achat des automobilistes, les tarifs des péages de la grande majorité des trajets de courte distance n'augmenteront pas sur le réseau Vinci Autoroutes en 2022"*. Une assertion inexacte pour l'association A10 Gratuite, qui fait remarquer qu'un usager francilien paiera 50 € de plus par an en vertu de cette récente hausse.

Ristourne ou pas, le sujet des autoroutes à péages continue de déchaîner les passions. Moins d'un mois avant l'annonce de l'augmentation du prix à la barrière, l'Assemblée nationale avait brièvement étudié la proposition de loi de la députée La France insoumise Bénédicte Taurine visant à nationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Celle-ci avait vite été repoussée, en raison de l'hostilité de l'ensemble du groupe parlementaire LREM : *"Je m'y attendais*, commente sobrement la députée, *le gouvernement ne veut pas nationaliser mais renégocier les contrats à leur terme."*



Les péages ont augmenté de 2% en moyenne sur le territoire au 1er février 2022.



MATHIEU MERDJIN/PHOTOPQR

Selon une commission d'enquête au Sénat, la rentabilité de Cofiroute *"apparaît particulièrement élevée et devrait encore être confortée sur la période 2020-2034"*.



Bénédicte Taurine a tenté de faire examiner une proposition de loi visant à nationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

ALAIN JOCARD/AFP



Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État aux Transports, refuse toute idée de nationalisation : *"Pure démagogie"*, selon lui.

LIONEL VADAM/PHOTOPQR



ANNE SECHET



Selon le constat de la parlementaire, il y a pourtant urgence : flambée des prix des péages *"nettement supérieure à l'inflation"*, sociétés concessionnaires qui *"refusent d'effectuer les travaux prévus dans les contrats et déjà financés par des hausses de tarifs de péages"*, tandis que *"la majeure partie des travaux qu'elles lancent sur leurs réseaux sont effectués par leurs propres filiales"*, ce qui engendrerait des surcoûts. Au-delà des dysfonctionnements maintes fois mis en lumière par la Cour des comptes, l'Autorité de la concurrence et une commission d'enquête au Sénat, la députée de La France insoumise dénonce aussi la légèreté d'un *"ministère qui fait fi des irrégularités"*.

SURTAXATION ? COMPENSATION !

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes (Vinci, Eiffage, Abertis) sont effectivement des expertes de la maximisation *(voir l'encadré p. 24)* de tous les calculs et de tous les profits. Des années durant, elles ont utilisé le foisonnement, une pratique qui consiste à augmenter les tarifs sur les trajets les plus fréquentés et à ne presque pas toucher aux autres. Résultat, une hausse moyenne en pourcentage conforme à celle validée par l'État, mais des recettes maximisées. Une manière de faire qui serait désormais prohibée, mais qui *"continue à causer des effets, dans la mesure où c'est à cette base historique que s'appliquent les accroissements tarifaires annuels. Il en résulte des augmentations du produit des péages supérieures à celles du trafic"*, indique le sénateur Vincent Delahaye (groupe Union centriste), rapporteur d'une commission d'enquête sénatoriale qui s'est penchée sur le sujet en 2020. Il serait aussi impossible de surtaxer les sociétés concessionnaires, selon lui. En 2015, l'État avait sévi ➤

VINCI PLAIDE L'INCOMPRÉHENSION

En 2020, le président de Vinci Autoroutes Pierre Coppey s'était longuement expliqué sur la polémique suscitée par les bénéfices des sociétés d'autoroutes devant la commission d'enquête sénatoriale : *"La particularité d'une concession est de devoir rembourser son capital sur la durée du contrat, ce qui nous différencie des sociétés commerciales et qui est la principale cause d'incompréhension. Lorsque l'on parle des profits des sociétés concessionnaires, on oublie que la concession est un véhicule d'investissement dont l'objet est de construire un ouvrage et dont le contrat permet, à l'issue de la concession, d'avoir remboursé les dettes des obligataires et du capital et de rendre l'ouvrage à l'État. À la fin de la concession, le concessionnaire ne possède plus rien. Si les dividendes versés par les sociétés concessionnaires sont aussi élevés, c'est parce qu'il faut rembourser le capital sur la durée du contrat. La méconnaissance de ce schéma explique grandement l'incompréhension et les polémiques qui nous entourent. C'est ce que n'avait pas saisi l'Autorité de la concurrence lorsqu'elle comparait les marges des sociétés concessionnaires avec celles des sociétés industrielles."* N'en



Pierre Coppey, président de Vinci Autoroutes.

RAPHAEL DAUTIGNY

une première fois en relevant les tarifs de la redevance domaniale des sociétés (elles paient chaque année un loyer pour pouvoir exploiter les autoroutes). Les intéressés étaient immédiatement allés contester l'affaire devant le Conseil d'État, qui les avait déboutés. Pourtant, toujours d'après le rapport sénatorial, *"les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont obtenu satisfaction dans le cadre de la négociation du protocole du 9 avril 2015, qui leur a accordé des hausses de tarifs au titre des années 2016, 2017 et 2018 pour compenser celle de la redevance domaniale décidée en 2013"*. Tout crédit d'impôt serait aussi bon à prendre pour les sociétés d'autoroutes. M. Delahaye indique qu'elles ont *"pleinement profité"* du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) *"alors même qu'elles ne sont pas exposées à la concurrence et ont détruit des emplois"*!

DIVIDENDES PAR MILLIARDS

Des pratiques qui ont abouti à l'obtention de chiffres vertigineux : 2,4 milliards d'euros de dividendes versés aux actionnaires d'ASF, d'APRR et de Sanef en 2019 contre 1,2 milliard en 2007, juste après la privatisation. L'EBITDA des sociétés ASF et Escota, qui peut être comparé à l'excédent brut d'exploitation, est passé de 64,4 % en 2006 à 74,6 % en 2019. Le sénateur francilien remarque ainsi que *"la rentabilité des actionnaires attendue serait atteinte autour de 2022, soit seize ans après la privatisation pour Vinci Autoroutes et pour Eiffage. Autrement dit, la durée des contrats serait trop longue d'environ dix ans"*.

DES PROFITS AUSSI SUR L'ESSENCE ?



STEPHANE MORTAGNE/PHOTOPQR

Sur l'autoroute, tout est plus cher : le sandwich, la bouteille d'eau mais également le litre de carburant. L'Autorité de régulation des transports a travaillé sur le sujet. Elle a constaté, pour l'année 2020, un écart moyen de 18 centimes d'euros par litre entre les pompes situées sur le réseau concédé et les autres : *"Cela est souvent expliqué par un écart de structure de coûts, bien que cela reste à contre-expertiser"*, notent les auteurs du rapport, visiblement sceptiques. Mais bien vite, le scepticisme laisse place à la conviction : *"On observe généralement des prix plus élevés durant la période estivale"*, fait remarquer l'Autorité de régulation des transports. Et de prendre un exemple sur l'année 2019, afin d'avoir pour référence une année qui n'a pas été perturbée par la Covid : *"Le pic de prix est atteint en juin, où l'écart de prix est de 16 centimes d'euro par litre. Sans être déterministe, un lien peut être fait avec le niveau de trafic."* Ce ne sont pas les sociétés concessionnaires d'autoroutes qui exploitent directement les aires de service. Celles-ci font l'objet de sous-concessions et donc du paiement d'une redevance : *"Si rien ne permet d'affirmer que le prix des redevances se répercute à l'identique sur le tarif payé par les usagers, l'Autorité observe un effet significatif du montant de la redevance sur les prix"*, pointe encore le rapport.

> *Une hausse inacceptable.*
>
> L'association 40 Millions d'automobilistes

Voici le cœur du problème : faut-il racheter prématurément les sociétés concessionnaires pour que l'État récupère leurs profits à son compte ? Affirmatif pour Bénédicte Taurine ; *"pure démagogie"* pour le ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique et chargé des transports Jean-Baptiste Djebbari, interrogé par le site de *L'Opinion* et dont le cabinet n'a pas répondu aux questions de *L'Auto-Journal*. L'ex-pilote de ligne avait en effet estimé en 2019 le coût d'un rachat avant terme des sociétés concessionnaires à 47 milliards d'euros environ. Un montant colossal : *"S'il y a 40 milliards d'euros à dépenser aujourd'hui, c'est pour la transition environnementale"*, avait d'ailleurs prévenu sur LCI le ministre de l'Économie Bruno Le Maire, fort irritable sur le sujet des autoroutes. L'idée qui prévaudrait à l'heure actuelle au sein de l'exécutif serait donc de ne rien faire et d'attendre la fin des premiers contrats de concession, qui arrivent à échéance à partir de 2031. En théorie. ■



THIERRY TONNEAUX/PHOTOPQR

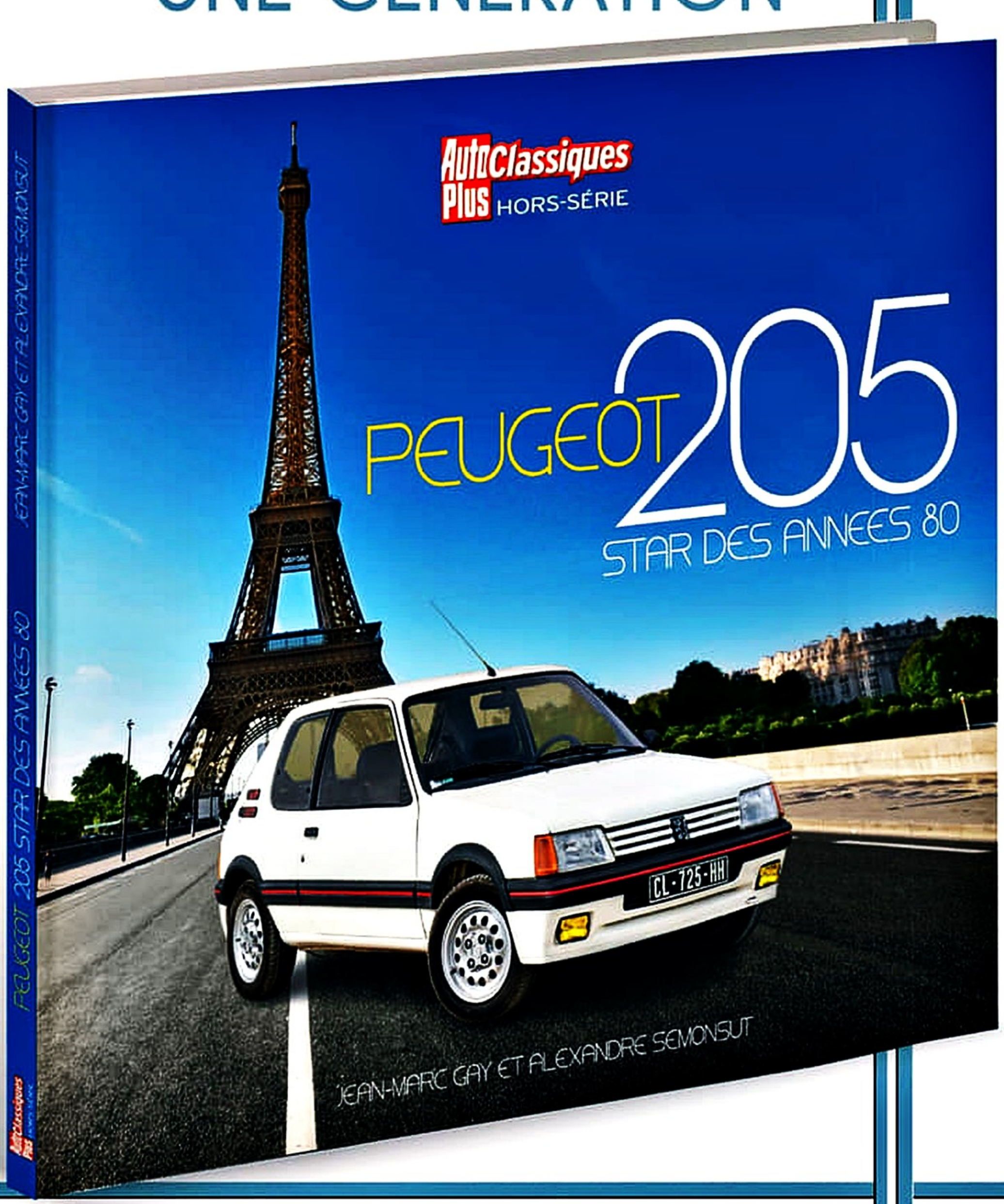
De nombreux rapports ont pointé le fait que les sociétés d'autoroutes privilégient leurs propres filiales pour faire effectuer les travaux de maintenance de leurs réseaux.

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Mal cédées, les sociétés d'autoroutes sont devenues le symbole de l'incapacité de l'État à faire valoir les droits des citoyens lorsque des sociétés privées tirent bénéfice du patrimoine national. Il est toutefois indéniable qu'un rachat à plus de 40 milliards d'euros, dans la situation financière actuelle, serait difficile à faire accepter.

Auto Classiques Plus HORS-SÉRIE

L'ICONE DE TOUTE UNE GÉNÉRATION



En vente actuellement

ZONE ROUGE

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



Si l'on s'en tient aux mensurations du concept-car Concept #1, la Smart #1 devrait avoisiner les 4,30 m en longueur. Il y a un doute, malgré tout.



Le modèle de série est le calque de l'étude Concept #1, à l'exemple de la poupe marquée par des feux en bandeau.

PHOTOS : GAO QING

SMART #1 : ON EFFACE TOUT ET ON RECOMMENCE

"Smart Numéro 1", en bon français. Comme si feu la ForFour et la ForTwo, toujours en activité, n'avaient jamais existé… Nouveau départ.

Pour rappel, le signe dièse (#) se lisait, et se lit toujours, "numéro" en anglais, avant d'intégrer le langage informatique sous la dénomination "hashtag". Il peut, ce faisant, y avoir tromperie sur la marchandise. *"Le symbole # évoque l'esprit pionnier de Smart à l'ère numérique"*, indiquent dans un élan lyrique les communicants de la marque, mais nous ne sommes pas dupes. Il est bel et bien ici question de la Smart Numéro 1. Les esprits chagrins ne manqueront pas de faire remarquer qu'il y avait déjà des Smart avant la Smart #1 (des Smart #0, peut-être bien), dans le circuit depuis 1998 pour la plus âgée d'entre elles… En bref, cette appellation est lourde de sens. Le groupe chinois Geely et Mercedes, les copropriétaires de Smart, appuient sur la touche *"delete"* (effacer), et le font savoir. Pour la faire plus courte, Smart entre dans une nouvelle ère. Reste à savoir de quoi celle-ci sera composée. D'un petit SUV, au début et comme l'attestent les photos ci-contre. Pour tout le reste, une nuée de points d'interrogation survole cette carrosserie.

La micro-citadine siglée Smart n'est plus

Quelle taille ? Pas de réponse de la part des communicants précités, qui, en revanche, insistent sur le coefficient de traînée réduit à 0,29. Certes… Quant aux dimensions, donc, il faut se référer au concept-car Smart Concept #1 découvert au Salon de Munich pour se faire une petite idée de la chose. Celui-ci mesurait 4,30 m en longueur, et si cette donnée devait rester en l'état, la conclusion s'impose d'elle-même : la micro-citadine badgée Smart, c'est mort. Sous le capot, c'est tout électrique, point barre. La Smart #1, à cet égard, fait sienne la plate-forme dite SEA-2 développée par Geely, laquelle accueille des batteries dont les capacités varient de 58 à 68 kWh. Et la puissance développée, s'il n'y en a qu'une ? Ne pas trop en demander à cette heure…



Seule certitude à cette heure, la Smart #1 recevra des batteries de traction de forte capacité, pour une autonomie maximale estimée aux alentours de 500 km.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
hiver 2022

Prix :
à partir de 36 000 € *

Concurrente :
Hyundai Kona Electric

* Estimation.



LISA-S/SHUTTERSTOCK

18 milliards d'euros

C'EST LE DÉFICIT DE LA BALANCE COMMERCIALE DU SECTEUR AUTOMOBILE FRANÇAIS ENREGISTRÉ EN 2021.

Ce solde négatif de l'industrie automobile française, équipementiers inclus, s'élevait à 15,3 milliards en 2019, comme quoi la crise sanitaire et la pénurie de composants électroniques ne sont que des facteurs aggravants. Le plongeon est structurel. Et à cet égard, le coût horaire en vigueur dans l'industrie française (38,7 €, contre 14 € en Slovaquie à titre d'exemple) n'explique pas tout. Les best-sellers de l'industrie automobile française sont encore et toujours les petites voitures, peu profitables dans les faits. Toutes produites à l'étranger, sans exception.

PRODUIT

L'Aston DBX lâche les chevaux

550 ch, est-ce bien suffisant quand on porte le blason Aston Martin ? La réponse est non. Et pour tout dire, cela fait "petit bras" au moment de comparer le DBX au Lamborghini Urus riche de 650 ch. Exemple parmi d'autres. L'affront est réparé. Aston Martin s'apprête à lancer une version dudit DBX portée à 707 ch, soit la puissance la plus élevée accordée à ce jour à un SUV. En attendant de vérifier ce que donnera en la matière le Ferrari Purosangue attendu sous peu… La harde est libérée par le V8 4.0 qui équipe le DBX standard, gratifié en la circonstance de turbos à roulements à billes et soutenu dans ses efforts par une inédite boîte automatique à embrayage humide (9 rapports). Pour encaisser les 900 Nm de couple, il faut bien ça. La suspension et la direction sont retravaillées en fonction, cela va sans dire. Combien ça coûte ? Mystère et boule de gomme à cette heure.



La console centrale subit quelques modifications mineures.

PHOTOS : PHILIPP RUPPRECHT



LUC PERENOM

"Nous préparons ensemble la future génération du moteur électrique qui sera dédiée à la plate-forme CMF-EV."

Philippe Brunet, *directeur de l'ingénierie mécanique de Renault.*

Renault et l'équipementier Valeo vont concevoir ensemble un propulseur électrique destiné à des modèles de grande taille (la plate-forme CMF-EV citée). Cette mécanique adoptera la technologie dite "synchrone à rotor bobiné", laquelle a l'avantage de ne pas recourir à des terres rares contrairement au moteur synchrone à aimants permanents aujourd'hui dominant. Elle développera 200 kW (272 ch) et sera produite dans l'usine de Cléon (Seine-Maritime) à partir de 2027.

COMMERCE

Tesla grand seigneur

Les superchargeurs Tesla ne sont plus réservés aux seules Tesla. Certains d'entre eux, en fait…

Depuis le 31 janvier 2022, Tesla ouvre à la concurrence seize des stations de superchargeurs sur les cent qu'elle détient en France. Cela correspond, au total, à 230 points de charge. Dans les faits, ces sites sont aujourd'hui accessibles à toutes les voitures électriques dotées d'un port CCS Combo, ce qui exclut, notamment, la Nissan Leaf équipée d'un connecteur dit CHAdeMO. Pour rappel, Tesla réservait jusqu'à présent ses superchargeurs à ses seuls modèles, lesquels, au demeurant, peuvent le cas échéant se brancher sur les bornes d'autres réseaux de distribution, dont Ionity. Échange de bons procédés, comme on dit. Reste à savoir comment réagiront les clients de Tesla quand ils verront débarquer des nuées de Renault Zoe dans leur pré carré…



FLORIAN GROUT

ZONE ROUGE



OLIVIER LEJEUNE/PHOTOPQR

"Cela me fait de la peine de voir que Renault n'est plus que l'ombre de lui-même."

Carlos Ghosn,
qu'on ne présente plus, dans une interview accordée au Parisien.

Des résultats qualifiés de *"minables"* au *"numéro 1 mondial devenu petit constructeur fragile"*, Carlos Ghosn règle ses comptes à la sulfateuse. Dans sa ligne de tir, les actuels dirigeants du groupe Renault, qui auraient la malhonnêteté de lui imputer les difficultés que traverse aujourd'hui l'entreprise. Peu avant cette interview, un jury composé de journalistes économiques a élu Luca de Meo, patron dudit groupe, homme de l'année, pour ses premiers résultats encourageants...

MARQUE

Ferrari au beau fixe

Les chiffres donnent le tournis. 11 155 voitures écoulées à travers le monde en 2021, ce qui représente une progression de 22,3% par rapport à 2020 et de 10,1% par rapport à 2019. 4,27 milliards d'euros de chiffre d'affaires au terme de l'année 2021, soit une hausse de 23,4% sur un an et de 13,4% comparé à 2019. 833 millions d'euros de bénéfice net, contre 609 millions un an auparavant. Marge portée à 35,9%, pour clore l'énoncé. En bref, Ferrari enregistre des résultats financiers record, proprement irréels quand on les replace dans le contexte industriel en cours, marqué par des crises à répétition. Et ce n'est pas fini. Les prévisions pour 2022 donnent un chiffre d'affaires de 4,8 milliards d'euros, en attendant l'arrivée dans la gamme du SUV Purosangue, probable best-seller.



PHOTOS : MAX EAREY



Les ventes du cheval cabré galopent...

10 218



DACIA

C'EST LE NOMBRE DE VOITURES ÉLECTRIQUES IMMATRICULÉES EN FRANCE EN JANVIER DERNIER.

Cela représente une progression de 58% par rapport à janvier 2021. Dans le lot, le modèle le plus vendu est la Dacia Spring (1 494 unités ; + 4050%). Suivent la Renault Zoe (1 362 ; - 34,5%), la Peugeot e-208 (1 183 ; - 12,1%), la Renault Twingo E-Tech (812 ; + 119,5%) et la Fiat 500e (623 ; - 63,1%). Le récent Kia EV6 pointe à la neuvième place, avec 351 unités écoulées. En toute logique, c'est en Île-de-France que l'on achète le plus de voitures électriques (1 512 immatriculations dans cette région en janvier dernier). Zéro pointé dans les DOM-TOM durant le même mois.



Pour Sébastien Ogier, l'histoire n'est pas terminée. Direction l'Endurance...

FRANCOIS FLAMAND / DPPI

DOCUMENTAIRE

Dans le baquet de Sébastien Ogier

Sa vie, un peu, son œuvre, beaucoup... Intitulé *Sébastien Ogier, The Final Season*, le documentaire revient sur l'ultime saison du pilote français en WRC, entrecoupée de flashbacks et de nombreux témoignages, dont ceux de sa femme Andrea Kaiser, de son copilote Julien Ingrassia et, inévitablement, de Sébastien Loeb. À ce sujet, les auteurs n'éludent pas la saison 2011, qui vit les deux Français s'affronter au sein de la même écurie, Citroën Racing, et s'acheva dans la douleur. *"On me demande de me mettre au service de mon coéquipier, et c'est quelque chose que je ne peux pas accepter"*, commente sans fard, devant la caméra, Sébastien Ogier. La réalisation est très bien faite, intense et jamais ennuyeuse pour les téléspectateurs qui n'ont qu'une vague connaissance du monde des rallyes. 80 minutes instructives.

Sébastien Ogier, The Final Season
Par Vanessa Dumont et Nicolas Davenel
Chaîne Explore via la plate-forme Apple TV

MUSÉE

La Collection Schlumpf dévoile ses trésors

Ne dites plus Cité de l'automobile. Le musée ainsi désigné reprend l'appellation Musée national de l'automobile - Collection Schlumpf au moment où il fête ses quarante ans d'existence. À cette occasion, l'association qui gère le site fait savoir qu'elle modernise ce dernier, en donnant accès, notamment, à certains espaces sans passer par la billetterie. Une librairie, un bar avec vue sur l'autodrome, toutes ces choses... Pour marquer le coup, le musée sortira de ses réserves des véhicules jamais vus et toute sorte d'objets insolites, dans une exposition sur trois parcours.



VINCENT VOEGTLIN/PHOTOPQR

C'est joli, Mulhouse...

Exposition Iconiques mécaniques
Du 9 avril au 6 novembre 2022
Musée national de l'automobile - Collection Schlumpf
17, rue de la Mertzau, Mulhouse (Haut-Rhin)
www.musee-automobile.fr

Les chiffres du marché français en janvier 2022



102 901

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en janvier 2022 (- 18,6% par rapport à janvier 2021).

47,2 %

La part de marché captée par les particuliers en janvier. Suivent les sociétés hors automobile (30,7%), les concessions (16,6%), les loueurs (3,5%), les constructeurs (1,1%) et les administrations (0,7%).

7 567

C'est le nombre de Peugeot 208 immatriculées en janvier (7,4 % de part de marché). Suivent la Renault Clio (4988; 4,8%), le Peugeot 2008 (4798; 4,7%), la Citroën C3 (4381; 4,3%) et le Peugeot 3008 (3594; 3,5%).

37,7 %

La part de marché des motorisations essence en janvier. Suivent les hybrides simples (22%), les diesels (18,3%), les électriques (9,9%), les hybrides rechargeables (7,7%), les GPL (2,9%) et les éthanol (1%).

CONCOURS

La voiture de l'année se conjugue au féminin

Notre consœur Mélina Priam et ses 55 amies journalistes réparties dans 40 pays à travers le monde se réunissent, comme chaque année à la même période, pour élire la "Women's World Car of the Year" – la "voiture mondiale de l'année des femmes", littéralement. Au moment où sont rédigées ces lignes, le jury a désigné les gagnantes par catégories, sélectionnées parmi 65 candidates en lice. Les voici.
Voiture urbaine : Peugeot 308 (la notion d'urbanité est très extensive selon l'endroit où l'on se trouve sur la planète...).
SUV familial : Kia Sportage. Routière : Ford Mustang Mach-E.
Grand SUV : BMW iX. Voiture haute performance : Audi e-Tron GT.
Tout-terrain, qui a son utilité dans diverses parties du monde : Jeep Wrangler 4xe. Choisie parmi ses six finalistes, l'heureuse élue sera dévoilée le 8 mars. La 308 a toutes ses chances...



FLORIAN GROUT

La 308, potentielle voiture de l'année selon 56 femmes journalistes.

OFF

Mercedes abandonne ses breaks

À en croire l'hebdomadaire allemand *Automobilwoche*, Mercedes arrêtera de produire des breaks d'ici à 2030. Le CLA Shooting Brake passera à la trappe en premier, suivi par le break Classe C et, de manière plus incompréhensible, par son semblable extrapolé de la Classe E – la Mercedes absolue pour l'auteur de ces lignes. Comme quoi les SUV n'exterminent pas que les monospaces...

Audi rabote sa gamme par le bas



AUDI

"Nous avons décidé de ne plus proposer l'A1, et le Q2 n'aura pas de successeur non plus." C'est Markus Duessman, patron d'Audi, qui le dit, et on ne peut se montrer plus clair. En ce qui concerne l'A1, c'était attendu. Le non remplacement du Q2, en revanche, est plus surprenant. Nous en doutons car selon nos informations, celui-ci pourrait être remplacé par un modèle 100 % électrique en 2024 *(voir p. 15)*.

Citroën C5 Aircross : le plein d'électricité

Le remplaçant du C5 Aircross est dans les tuyauxIl recourra sans retenue à la locomotion électrique par la grâce d'une plate-forme étudiée pour. On parle d'une autonomie de 700 km pour les versions 100 % électriques... Mise en service en 2025.

Une Mé

gane pur jus

Alors que l'actuel modèle continue sa route, la nouvelle Mégane E-Tech électrique a bien l'intention de prendre la tête de sa catégorie. Dotée d'une batterie de 60 kWh, la version EV60 220 ch Iconic en a sans doute les moyens.

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

LA MÉGANE N'AIME PAS ÊTRE POUSSÉE DANS SES LIMITES ET NE DOIT PAS ÊTRE CONSIDÉRÉE COMME UNE SPORTIVE. EN REVANCHE, IL S'AGIT BIEN D'UNE PETITE FAMILIALE DYNAMIQUE •••

Si, comme moi, vous ne voyez pas – hormis l'appellation – ce qu'il y a de commun entre l'actuelle Mégane et la nouvelle, il est inutile de prendre rendez-vous chez votre ophtalmo. Tout les sépare et passer de l'ancienne à la nouvelle impose une véritable révolution culturelle. Oubliez vos références, les 4,36 m de long de l'ancienne, les choix mécaniques (diesel, essence ou hybride), la boite méca ou auto, la nouvelle fonctionne et ne fonctionnera qu'à l'électricité. Car elle est élaborée sur une plate-forme consacrée à cette architecture avec un empattement de 2,69 m, un plancher parfaitement plat et isolé, sous lequel le constructeur greffe un pack batterie lithium-ion de 40 ou 60 kWh. Malgré de grosses roues (entre 18 et 20 pouces) et des porte-à-faux avant et arrière réduits au strict minimum, elle garde une forme bicorps, plus crossover que SUV.

Car la nouvelle Mégane a décidé de soigner sa mise pour améliorer son rendement énergétique. Elle culmine à 1,51 m de haut tout en conservant une garde au toit arrière très correcte. Cela en grande partie grâce à un pack batterie de 11 cm d'épaisseur, contre 14 cm en moyenne pour les concurrents. Elle semble plus cossue que le modèle actuel (qui va continuer sa route dans les concessions pendant une ou deux années) mais mesure seulement 4,20 m de long, soit 16 cm de moins. Elle se montre pourtant plus habitable, notamment au niveau des jambes des passagers arrière. C'est le propre des voitures électriques mais, sur ce point, elle fait clairement moins bien que sa principale rivale, la Volkswagen ID.3. Le vitrage s'efface au profit de la tôle, surtout en allant vers l'arrière. Si bien qu'il n'est nul besoin de s'installer à bord pour en déduire que la visibilité de trois quarts arrière est mauvaise. Renault contourne la critique en proposant, en option (avec le pack Augmented Vision & Advanced Driving Assist à 1 300 €), une rétrovision par caméra. Un système qui réclame une accoutumance pour ne pas perturber la concentration du conducteur, en particulier la nuit.

Le niveau de finition est impressionnant, et pourtant les plastiques durs ne se cachent pas.

Ils sont présents, y compris en partie haute. Mais la large planche de bord qui s'organise autour de deux écrans (l'ensemble étant baptisé "OpenR") de 12 pouces, chacun formant un *L* inversé, est spectaculaire. À l'exception des principales aides à la conduite, de la radio et des commandes de climatisation, les nombreuses fonctions se pilotent ➤



UN BON COPILOTE
En option ou de série sur Iconic, le pack Augmented Vision & Advanced Driving Assist apporte une conduite semi-autonome de niveau 2 plutôt efficace ainsi que la possibilité d'adapter automatiquement la vitesse au panneau de limitation.



FREIN À MAIN
Les deux palettes derrière le volant servent à moduler la force du frein moteur et donc la récupération d'énergie, un jeu qui permet d'économiser les freins "mécaniques" comme les kilomètres.



RÉTROVISION GRAND-ANGLE
Il faut bien reconnaître que la caméra qui permet de reproduire ce qui se passe à l'arrière de la voiture est un plus en matière de sécurité. Reste qu'il faut s'y faire. En ville, ça marche bien. La nuit ou sur autoroute, c'est plus discutable.



RIEN NE SE PERD...
... tout se transforme. Outre le similicuir qui recouvre la planche de bord des versions Iconic, les incrustations de Nuo, nouveau matériau composé de fines feuilles de tilleul collées à un support tissu, donnent beaucoup de cachet à l'habitacle de cette berline.



SIMPLE PRESSION
Les différents modes de conduite (Confort, Sport, Éco, Perso) peuvent être sélectionnés en actionnant ce bouton-poussoir.

AMBIANCE
Lorsqu'il est positionné sur Auto, l'éclairage d'ambiance évolue tout au long de la journée depuis des teintes froides à des couleurs plus chaudes quand la luminosité baisse.

Plate-forme salvatrice

Grâce à sa plate-forme spécifique et à sa batterie de faible épaisseur, la Mégane présente un habitacle assez spacieux pour une longueur contenue. Face à une Volkswagen ID.3 et à sa carrosserie monovolume, elle demeure toutefois moins généreuse avec les occupants. Les sièges avant maintiennent bien, disposent d'une nappe chauffante et de fonctions massage. À l'arrière, l'assise est inclinée mais reste ferme et dépourvue de maintien. Le coffre affiche une capacité de 389 dm³, dans la moyenne des berlines compactes. Sous le plancher se trouvent un autre rangement de belle taille et deux bacs pour loger les câbles de recharge. C'est propre. C'est net aussi à l'intérieur avec des matériaux chaleureux, un assemblage soigné et de nombreuses fonctions qui améliorent la vie à bord. L'ergonomie est logique avec des boutons physiques bien regroupés par familles et un écran central multimédia clair, intuitif et rapide. L'instrumentation est personnalisable mais la lisibilité pourrait sans doute être perfectionnée. Petites différences entre les consommations sur l'écran central et le combiné d'instruments, à corriger pour ne pas nuire à la crédibilité.

GAIN DE PLACE
En déplaçant le levier de vitesses derrière le volant, les ingénieurs Renault ont pu réserver un large espace de rangement entre le conducteur et le passager. Au-dessus, le chargeur à induction.



Le combiné d'instruments 100 % numérique propose différentes vues, plus ou moins fournies en informations diverses.

LA MÉGANE E-TECH EST CONNECTÉE ET AVEC SES ÉCRANS SPECTACULAIRES, ELLE A BIEN L'INTENTION DE LE MONTRER •••

depuis l'écran central tactile. Derrière ce dernier, un processeur huit cœurs, très puissant, permet des affichages multiples et une réactivité jusqu'alors inconnue dans ce segment automobile. La Mégane joue à domicile en utilisant Android OS, le système d'exploitation qui équipe environ 75 % des smartphones au niveau mondial. La française est donc une voiture connectée et elle a bien l'intention de le montrer. Comme une célèbre marque américaine, elle pactise avec Google, dispose d'un planificateur de trajet (que nous testerons lors d'un prochain essai longue durée) et d'une foule d'applications téléchargeables depuis Google Play.

L'architecture "tout à l'avant" de la nouvelle Mégane est encore rare parmi les électriques.

Moteur, boite de vitesses et unité de contrôle sont implantés sous le capot avant, alors que nombre d'électriques privilégient la propulsion. Pour Renault, l'intérêt réside dans l'économie de masse obtenue par l'absence de câblage à déployer de l'arrière à l'avant. Malgré ce choix, cette compacte revendique un bon diamètre de braquage de 10,4 m. Si inconvénient il y a, il est à chercher du côté de la motricité, rapidement mise en défaut sur chaussée glissante. Le comportement n'en souffre guère tant la Mégane E-Tech électrique vire parfaitement à plat et dispose d'une direction incisive et ultra-réactive (avec un rapport de 12:1). Avec le gros moteur EV60 de 220 ch et 300 Nm de couple, elle présente de bonnes performances et permet de jouer aisément à saute-mouton sur petites routes. Reste un freinage, talon d'Achille des modèles 100 % électriques et hybrides, pas simple à doser. Là encore, nous avons connu tellement pire que la critique doit être relativisée. Surtout qu'il est possible de jouer avec les palettes derrière le volant qui permettent d'augmenter le taux de récupération d'énergie et donc d'offrir plus ou moins de frein moteur. La Mégane n'aime toutefois pas être poussée dans ses limites et ne doit pas être considérée comme une sportive. En revanche, il s'agit bien d'une petite familiale dynamique.

PLUS
Réel dynamisme
Présentation intérieure
Capacités de recharge

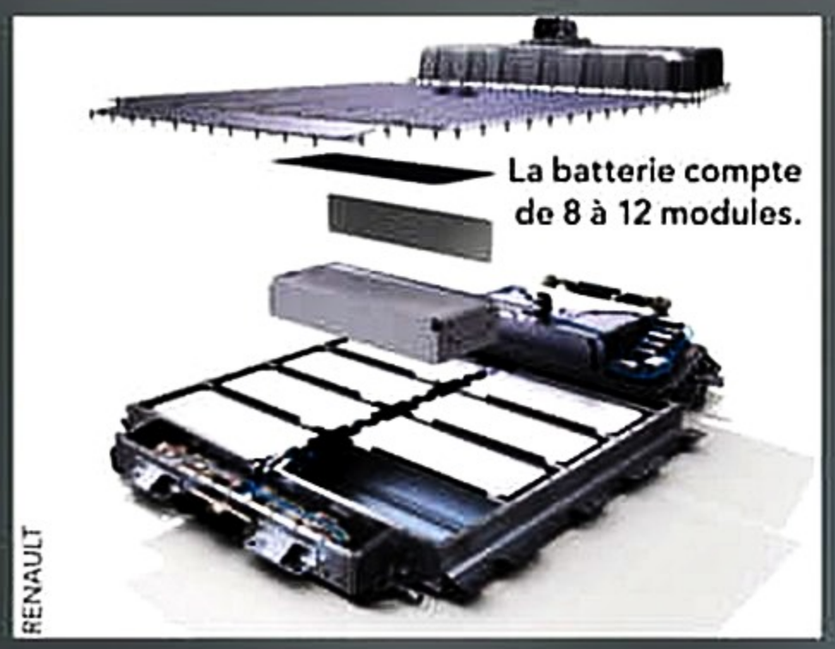
MOINS
Prix de vente élevé
Motricité sur chaussée glissante
Visibilité

Disponible avec deux capacités de batteries, 40 ou 60 kWh (de 8 à 12 modules), la nouvelle Mégane propose un système de charge à la carte, de 7 kW à 130 kW, en passant par 22 kW qui représente, selon le constructeur, les deux tiers des bornes de recharge en ville. L'autonomie passe de 300 km à 470 km (WLTP). Sur notre parcours d'essai, nous avons relevé une consommation "éco" de 16,3 kWh/100 km et en conduite dynamique de 21,2 kWh/100 km. Ce qui laisse penser que l'autonomie réelle se situe entre 300 et 350 km. Grâce à son système de gestion thermique sophistiqué *(voir encadré)*, Renault mise sur un temps de recharge réduit. Sur autoroute par exemple, en s'arrêtant toutes les 2 heures environ pour une trentaine de minutes, la voiture promet de récupérer 300 km. Dès lors, il est envisageable de faire un Paris-Lyon en ne prévoyant qu'un seul arrêt d'une trentaine de minutes. À condition, bien sûr, d'effectuer son stop au bon endroit (bornes type Ionity) et au bon moment. C'est la voiture qui doit gérer tout cela. Si vous avez indi-



DÉPERDITION CONTRÔLÉE

Les ingénieurs de chez Renault ont planché dur sur un nouveau système breveté permettant de mieux gérer les multiples échanges thermiques et d'améliorer temps de recharge et autonomie. Celui-ci est composé d'une nouvelle génération de pompe à chaleur (option entre 400 et 600 €), plus efficiente que celle qui équipe la Zoe. Ensuite, un système de gestion de l'énergie perdue par les batteries ou le moteur réutilise celle-ci afin de chauffer l'habitacle, cela grâce au refroidissement par eau de la batterie et de l'huile du générateur. Enfin, la gestion prédictive de la recharge utilise la destination programmée dans le système de navigation pour placer la batterie à la température idéale (environ 35 °C) à l'approche du point de recharge. Grâce à la combinaison de ces trois éléments, Renault estime un gain d'autonomie par temps froid d'environ 10 %.



La batterie compte de 8 à 12 modules.

RENAULT





❶ Moins impressionnantes que celles d'une Volkswagen ID.3, les places arrière de la Mégane réservent suffisamment de place pour les jambes et offrent une belle garde au toit. Les dossiers ne maintiennent pas assez. ❷ Les formes très géométriques du coffre le rendent très pratique à l'usage. Sous le plancher, plusieurs rangements pour les accessoires, dont les câbles qui ne traînent pas dans le coffre comme c'est souvent le cas.

qué votre destination, peu de temps avant l'arrivée à la borne, elle va mettre la batterie à la température idéale pour faciliter la rapidité de charge. Grâce à la carte Mobilize Charge Pass, elle dispose d'un accès à plus de 250000 points de recharge, y compris les Ionity à tarif préférentiel.

Conscient que cela ne sera peut-être pas suffisant pour convaincre les indécis de passer à l'électrique, le constructeur a imaginé trois options de "réassurance", dont l'une offerte lors de l'achat : un crédit de charge (équivalent à un an d'utilisation), trente jours de voiture thermique par an pour de longs trajets ou l'assistance en cas de panne sèche (intervention en moins de trente minutes). Aussi, dès l'acte d'achat, le client se voit remettre un devis pour la pose d'une Wallbox dans son garage. Dès lors, le frein principal devrait rester le prix de vente. Car, en finition Iconic, avec la grosse batterie et le gros moteur (celui-ci n'étant peut-être pas indispensable ?), la Mégane E-Tech dépasse les 45000 € et se prive de 4000 € de bonus (celui-ci passe de 6000 à 2000 €), soit plus qu'une Tesla Model 3. Finalement, avec l'ajout de Wallbox et de divers packs, la facture se rapproche à grands pas des 50000 €. Mieux vaut que la démonstration sur les économies à l'usage – environ 140 € par mois par rapport à une compacte essence selon le constructeur – soit imparable. Sans cela… ■

L'avis de Guy L'Hospital

Je ne craque pas pour l'électrique mais cette Mégane commence à faire monter le taux d'adrénaline.

70% *Quotient Émotionnel*



En moyenne, il faut compter dans la vraie vie sur une autonomie d'environ 350 km. Distance qu'il est possible de récupérer en rechargeant sur une borne rapide en un peu plus d'une demi-heure.

RENAULT MÉGANE
E-Tech EV60 220 ch Optimum Charge Iconic

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	218 ch (160 kW)
Couple maxi	■	300 Nm
Type		électrique synchrone à rotor bobiné
Puissance fiscale		4 CV
Batterie/capacité		lithium-ion/60 kWh
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,4 m
Pneumatiques		215/55 R 20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,20/1,78/1,51/2,69 m
Poids/tractable freiné		1636/900 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	7,4 s
Vitesse maxi	■	160 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	389 dm³

LE BUDGET

Prix	■	47400 €
Bonus écologique (CO_2)	■	2000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		47100 €
Garantie	■	2 ans, km illimité (2)

(1) Bonus et options inclus. (2) 8 ans ou 160000 km pour la batterie.

Équipements de série ■

7 airbags, accès et dém. mains-libres, aide park. AV/AR + cam. 360°, alerte franch. ligne, banquette AR 2/3-1/3, câble recharge Wallbox (mode 3), boudier avec lame F1, chargeur induction, chargeur embarqué DC (130 kW) et AC (22 kW), clim auto bizone, cond. semi-autonome niv. 2, dét. pluie/lum., frein. auto urg., full LED, jantes alliage 20 pouces, peint. biton, régul./lim. de vit., sell. cuir, sièges élec. chauffants et massants, syst. multim. 12 pouces GPS/services Google/audio 9 HP/Apple et Android, volant chauff., prises USB (4), purif. d'air…

Options

Pack Augmented Vision & Advanced Driving Assist (cam. num. dans rétro int. + dét. angles morts + assist. maintien dans la voie + assist. stationn. + cam 360° + cond. semi-aut. niv. 2 + frein. actif urg. en marche AR + alerte sécurité à l'ouv. des portes : 1300 €), câble de recharge mode 2 (300 €), pompe à chaleur (400 €)…

Consommations/Autonomie/Temps de charge		
Mixte	■	16,1 kW/100 km
Autonomie moyenne	■	450 km
Chargeur en AC/DC	■	22 kW/130 kW
Tps sur prise 2,3 kW/3,7 kW/bornes 7,4/11/22/130 kW (0 à 100%)	■	30h28/17h51/9h11/6h25/3h10/1h14
Note EuroNCAP		**En cours**
Pays de fabrication		**France**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

La nouvelle Mégane électrique dispose de belles cartes pour jouer les premiers rôles dans sa catégorie. Un centre de gravité très bas, un excellent châssis, de la ressource et des solutions de charge intelligentes. Reste un tarif salé et une autonomie qui pourrait vite paraître faible face à de futures rivales.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

VOLKSWAGEN TAIGO 1.5 TSI 150 ch DSG7 R-line
VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 TSI 150 ch DSG7 R-line

Emboutéillage signé Volkswagen

Il y a maintenant trois SUV urbains chez Volkswagen, tous très proches en dimensions. Ça se bouscule… Alors, qu'apporte le nouveau Taigo par rapport au T-Roc, à part 3 centimètres de plus en longueur ? Voici nos réponses, à configuration strictement identique.

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

Contrairement à ce que les déclarations de ses dirigeants voudraient nous faire croire, Volkswagen ne vit pas que de kWh et de lithium-ion. Le constructeur sait aussi lire les chiffres du marché et l'explosion des ventes de petits SUV n'a pas échappé à la sagacité de ses génies du marketing. Alors que ses concurrents, Opel et Ford, proposent déjà chacun deux modèles dans cette catégorie, le géant allemand joue la surenchère et en aligne trois depuis peu, avec l'arrivée du Taigo. Ce dernier joue des coudes avec le T-Roc apparu en 2017 et le T-Cross dont le lancement remonte à 2018. À l'heure de la simplification des gammes, voilà qui a de quoi surprendre : comment un nouveau modèle si proche en dimensions ne ferait-il pas double emploi ? Pour en avoir le cœur net, la confrontation s'impose entre le nouveau venu et le plus ancien, qui partagent en plus le même moteur 1.5 TSI de 150 ch.

Sa ligne plus actuelle et ses trois centimètres de plus pourraient laisser croire que le Taigo est le plus haut de gamme des deux. Il n'en est rien : conçu par Volkswagen Brésil, il repose sur la plate-forme MQB A0 de la Polo quand son cousin adopte celle de feu la Golf VII. La motorisation turbo essence de 150 ch est, pour lui, la plus puissante alors que le T-Roc est disponible dans une version de 300 ch à quatre roues motrices. Enfin, le Taigo coûte 6 810 € moins cher que le T-Roc dans la même finition R-Line : rien que ça ! Dès lors, le positionnement étrange du T-Roc, pensé comme un modèle "premium" en raison de son ➤





VOLKSWAGEN TAIGO

❶ Le Taigo ne reprend pas le sélecteur de vitesses minimaliste des dernières Golf, mais ses commandes de climatisation sont tactiles. C'est moderne, mais pas plus pratique.
❷ L'installation multimédia, ici dans sa version haut de gamme, est identique à celle des autres modèles de la gamme Volkswagen. Très complète, mais pas toujours simple d'utilisation.



Vous avez dit austère ? L'ambiance n'est pas à la rigolade chez Volkswagen et ça se sent un peu trop dans les habitacles.

LE T-ROC N'EST DÉJÀ PAS UN GRAND SPORTIF, MAIS LE TAIGO EST ENCORE MOINS AGILE ET SON AGRÉMENT DE CONDUITE DÉÇOIT •••

VOLKSWAGEN TAIGO

PLUS
Habitabilité
Rapport prix/prestations
Performances

—

MOINS
Châssis peu dynamique
Présentation un peu austère
Modularité et rangements

VOLKSWAGEN T-ROC

PLUS
Style toujours dans le coup
Plus agile
Tenue de route

—

MOINS
Prix très élevé
Finition pas au niveau du prix
Modularité et rangements





esthétique recherchée, ne semble pas peser lourd, quand bien même il devrait encore "monter en gamme" lors de son imminent mais très léger restylage. Reste à savoir s'il a d'autres arguments à faire valoir face à son nouveau cousin d'Amérique.

SUR LA ROUTE

Avec le même moteur sous le capot, il est facile de croire que les prestations vont être identiques. Le raccourci est trop simple. Déjà, la différence de châssis induit un écart de 116 kg entre nos deux protagonistes, pourtant de même gabarit et dotés d'un équipement très proche. Le plus lourd est le T-Roc et il se se montre un peu moins véloce dans tous nos exercices d'accélérations et de reprises, alors même que notre modèle comptait près de 10 000 km au compteur, ce qui profite aux mesures. Cependant, la différence n'est pas suffisamment marquée pour qu'elle soit perceptible au volant. Malgré sa masse, le T-Roc profite de son châssis Sport de série pour distiller des sensations plus dynamiques que le Taigo. Sa direction est aussi plus consistante et directe, tandis que sa transmission s'avère étonnamment plus rapide que celle de son rival, surtout sur les premiers rapports. Le T-Roc n'est pas pour autant un grand sportif : ses pneus Bridgestone arrivent vite à la limite de leur motricité. Le niveau de confort incite surtout à une utilisation familiale, en dépit d'un amortissement ferme à basse vitesse.

Par ailleurs, le 1.5 TSI, dépourvu ici de la micro-hybridation de la Golf, ne joue pas dans la catégorie des moteurs de race, même s'il se montre un peu plus enclin à monter dans les tours qu'en version électrifiée. Cela s'entend d'ailleurs légèrement moins à bord du T-Roc, qui profite d'une insonorisation plus soignée que le Taigo : il émet un décibel de moins sur autoroute et deux sur route, selon nos mesures. Il faut y voir le bénéfice des quelques kilos supplémentaires dépensés dans des matériaux plus isolants mais aussi une sensibilité plus grande du Taigo aux ➤



Très critiqué pour sa finition à son lancement, le T-Roc va bientôt recevoir une planche de bord moussée et un système multimédia rehaussé, ainsi que des commandes tactiles.



VOLKSWAGEN T-ROC

❶ Le T-Roc bénéficie de la même instrumentation numérique que le Taigo. ❷ Volkswagen conserve un vrai bouton de volume pour la radio sur les deux SUV : bien vu. Le système multimédia est le même que celui du Taigo.



NI BANQUETTE COULISSANTE, NI DOSSIERS INCLINABLES : LE TAIGO COMME LE T-ROC FONT L'IMPASSE SUR LA MODULARITÉ •••



❶

VOLKSWAGEN TAIGO
❶ Même s'il arbore une silhouette de coupé, le Taigo reste spacieux à l'arrière même pour de grands adultes. ❷ C'est le Taigo qui bénéficie du plus grand coffre, sauf bien sûr lorsqu'il est équipé d'une roue de secours.



❷

turbulences aérodynamiques, plus présentes dans l'habitacle à haute vitesse.

Le Taigo, présenté comme un "coupé", se rapproche plutôt des sensations de conduite d'une Polo.
Sa direction douce n'offre que très peu de retour d'information et sa suspension, quoique raide à basse vitesse, s'avère plutôt prévenante lorsque le rythme s'élève, même dans sa définition R-Line à prétention sportive. À son volant, le conducteur découvre vite que sa vocation est avant tout familiale, comme le... T-Roc. Moins agile, il déçoit les amateurs de conduite dynamique, si bien que la motorisation 150 ch semble en contraste avec ce comportement très policé. La motricité est encore moins convaincante que celle du T-Roc et la boîte DSG donne parfois une véritable impression de lenteur. L'agrément de conduite en souffre et se révèle bien en deçà de celui, par exemple, des Renault Captur ou Peugeot 2008. De bons chiffres au chrono ne font pas tout ! Reconnaissons-lui un comportement sûr et sécurisant en courbe, conforme à sa vocation. Notez que les deux protagonistes offrent le système de conduite semi-autonome Travel Assist.

VIE À BORD

La ligne profilée propre à une carrosserie de coupé est souvent l'ennemie des qualités pratiques. Ce n'est pas vraiment le cas à bord du Taigo. Celui-ci profite du talent habituel de Volkswagen en matière de rapport encombrement/habitabilité, avec une banquette arrière accueillante et un espace aux jambes suffisant. Certes, nos mesures lui attribuent un coffre moins volumineux que celui du T-Roc, mais c'est uniquement parce que celui-ci était doté d'un kit de réparation et non d'une roue de secours galette. En revanche, ceux qui sont habitués aux malices des SUV urbains français en seront pour leur frais : la modularité du nouveau venu est minimale. Point de banquette coulissante, pas plus que de dossiers inclinables au menu, et il apparaît plutôt avare en rangements. Même constat pour son rival du jour, qui a encore moins la fibre pratique. Si le T-Roc propose le même espace aux jambes, les passagers sont un peu moins bien assis à l'arrière, la faute à un dossier de banquette trop raide. Il n'est en outre guère plus généreux en rangements d'appoint et fait tout autant l'impasse sur la modularité.

Le T-Roc déçoit surtout par sa présentation, qui manque d'attraits pour un modèle au prix aussi élevé.

Sa planche de bord est tout aussi austère que celle du Taigo, et les plastiques durs tout autant de rigueur sur les portières. Mais promis, Volkswagen a annoncé que le tir serait corrigé sur les versions restylées attendues en concessions sous peu. Nous ne lui reprocherons ·►





VOLKSWAGEN T-ROC

❶ Les passagers sont un peu moins bien assis à l'arrière, mais l'habitabilité est très proche de celle du Taigo. ❷ Le T-Roc fait lui aussi le minimum en matière de modularité. Parmi les SUV urbains de Volkswagen, seul le T-Cross a droit à une banquette coulissante.



Une même marque, deux SUV au format urbain mais deux styles très différents pour le Taigo et le T-Roc.

L'avis de Camille Pinet



Certes, le Taigo est séduisant, mais il ne parle pas au conducteur le langage de la passion.

55% *Quotient Émotionnel*

LA DIFFÉRENCE DE 6 810 € QUI SÉPARE CES DEUX SUV SI PROCHES APPARAÎT IMPOSSIBLE À JUSTIFIER POUR LE T-ROC •••

pas d'utiliser des boutons de climatisation traditionnels, plus pratiques à manipuler que les glissières tactiles de son concurrent, mais il trahit là sa conception moins récente. Cela aussi devrait changer lors de sa mise à jour. Les deux cousins se rejoignent exactement en matière d'équipement numérique. Ils reçoivent tous les deux le dernier né des systèmes multimédias Volkswagen, très complet mais pas facile à appréhender au début. L'instrumentation de bord numérique est aussi la même, avec son écran de 10,25 pouces, configurable à volonté et qui permet d'afficher la carte GPS sur toute sa largeur.

BUDGET

Malgré leurs différences, le match entre ces deux Volkswagen apparaissait plutôt équilibré… jusqu'au chapitre du budget. La différence de 6 810 € qui les sépare apparait en effet impossible à justifier pour le T-Roc. Son équipement de série supplémentaire n'intègre que le châssis sport, les palettes au volant et des équipements esthétiques tels que les jantes de 18 pouces. Pas de quoi faire le fier devant un Taigo déjà fort bien doté, lui qui intègre de série les feux Matrix LED, optionnels sur son frère ennemi. Le T-Roc ne peut faire valoir qu'un catalogue d'options plus fourni, qui comprend les suspensions pilotées et le hayon électrique mains-libres. Le brésilien en propose certes un peu moins, mais pour moins cher, à l'image du système multimédia haut de gamme Discover Pro sur lequel il offre une "ristourne" de 510 €. Enfin, comme pour asséner le coup de grâce, le Taigo consomme 0,4 l/100 km de moins. Encore une conséquence de sa masse moindre. Cela n'a que peu d'incidence sur le malus (seulement 100 € de moins). Il est vrai que le T-Roc n'avait pas besoin de ça… ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : VOLKSWAGEN T-ROC

LA VIE À BORD : VOLKSWAGEN TAIGO

BUDGET : VOLKSWAGEN TAIGO



VOLKSWAGEN TAIGO
1.5 TSI 150 ch DSG7 R-Line

VOLKSWAGEN T-ROC
1.5 TSI 150 ch DSG7 R-Line

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.

	Volkswagen Taigo	Volkswagen T-Roc
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	150 ch à 6000 tr/mn	150 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1500 tr/mn	250 Nm à 1500 tr/mn
Type	4 cyl.en ligne, turbo essence	4 cyl.en ligne, turbo essence
Cylindrée	1498 cm³	1498 cm³
Puissance fiscale	8 CV	8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. dble embray./7	rob. dble embray./7
Châssis		
Diamètre de braquage	10,7 m	10,6 m
Pneumatiques	215/45 R 18	225/40 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,27/1,76/1,52/2,56 m	4,24/1,82/1,58/2,59 m
Poids/tractable freiné	1290/650 kg	1406 Kg/NC
Performances		
1000 m d.a.	30 s	30,6 s
0 à 100 km/h	8,8 s	9,1 s
90 à 130 km/h en Drive	8,3	8,4
Vitesse maxi	210 km/h	200 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/66 m	10/32/66 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	25 cm	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	147/142 cm	150/148 cm
Volume de coffre	419 dm³ (1)	474 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	34,1/65,3/68,7 dB	45,9/64/68,1 dB

(1) Avec roue galette.

LE BUDGET

	Volkswagen Taigo	Volkswagen T-Roc
Prix	**32100 €**	**38910 €**
Malus écologique (CO_2)	260 - 1629 € (138 - 156 g/km)	360 - NC € (142 g/km - NC)
Prix du modèle essayé (2)	34035 €	42300 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(2) Options et malus inclus.

Équipements communs

6 airbags, accès et dém. sans clé, antibrouillards, Bluetooth, cam. de recul, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, instrumentation de bord numérique, jantes en alliage 17 pouces (18 sur T-Roc), phares LED, régul. vitesse adaptatif, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/fonctions Android Auto et Apple CarPlay/prises USB, vitrage AR surteinté, volant cuir, ...

Options

Taigo : pack Aides à la conduite (600 €), pack Design R-Line (jantes 18 pouces, toit ouvrant pano, syst. Beats audio : 1365 €), GPS Discover Pro (600 €), peinture métall. (600 €), sièges AV chauffants (365 €), toit ouvrant (900 €)...

T-Roc : amortissement piloté DCC (1270 €), chargeur tél. induction (515 €), GPS Discover Pro (1110 €), hayon motorisé (630 €), pack Hiver (550 €), peinture métall. (700 €), phares Matrix (775 €), sellerie cuir (2740 €), sièges AV chauffants et conducteur élec. (715 €), toit ouvrant (1215 €)...

	Volkswagen Taigo	Volkswagen T-Roc
Consommations		
Moyenne	7,1 l/100 km	7,5 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,8/6,8/6,8 l/100 km	8,2/7,0/7,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	563 km/40 l	666 km/50 l
Note EuroNCAP	**En cours**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Espagne**	**Portugal**

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*
VOLKSWAGEN TAIGO

Depuis ses débuts, le T-Roc facture très cher son joli minois. Avec l'arrivée du Taigo, qui joue aussi de son physique avantageux, sa position au sein de la gamme Volkswagen apparaît précaire. L'écart de prix entre les deux frères ennemis est parfaitement injustifiable au vu des prestations très proches et de l'équipement quasiment identique qu'ils proposent.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

CONNECTÉE…

La nouvelle 308 change de dimension avec son instrumentation 3D, sa navigation connectée, ses multiples aides à la conduite et ses bugs de début de carrière. Heureusement, les fondamentaux sont là, à commencer par le plaisir de conduite.

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

À LA ROUTE

À partir de quand devient-on un vieux schnock? 40, 50, 60 ans? Avec la nouvelle 308, c'est à partir de 70 km/h, lorsque l'aide au maintien dans la voie (Lane Assist) corrige grossièrement votre trajectoire et que vous ne parvenez pas à trouver le satané bouton qui permet de désactiver l'assistance. De bouton (physique s'entend), il n'en est plus question et si vous n'avez pas pris le temps d'étudier auparavant la notice d'utilisation disponible en ligne, vous n'êtes pas sorti de l'auberge… La version abrégée, consultable sur l'écran central, tout comme les quelques tutoriels, plutôt bien faits, ne pourront rien pour vous. Il faut tâtonner, à l'instar de l'aide au maintien dans la voie. Ce système beaucoup moins évolué qu'une véritable assistance de niveau 2 (Drive Assist), qui centre la voiture dans sa voie, n'a pas beaucoup d'intérêt si ce n'est de faire gagner au constructeur quelques points supplémentaires lors de l'évaluation EuroNCAP. Le reste du temps, il s'agit d'une engeance qui peut même, à mon humble avis, nuire à la sécurité. Et permettez-moi de m'étonner que les techniciens de Stellantis ne se soient pas révoltés contre le fonctionnement de cette Adas (assistance à la conduite). Je m'explique. Outre le fait que les corrections soient aussi fines

Écrasée par le reflet de la montagne sur les eaux bleues du lac de Serre-Ponçon, la 308 n'est qu'un petit point dans l'univers.





❶ Pas de hayon motorisé, une capacité de chargement dans la moyenne, mais une banquette asymétrique avec trappe à skis aisément rabattable. ❷ Au col de Larche, à la frontière italienne, le petit lac est totalement gelé.





Les pneus neige n'ont pas beaucoup d'incidence sur le plaisir que distille cette 308. Mais ils s'usent plus vite et génèrent une surconsommation.



Sur la route, la 308 s'avère très confortable. Cela est valable pour les suspensions comme pour l'insonorisation.

qu'un gauche-droit de Tony Yoka, elles peuvent surprendre un conducteur inexpérimenté sur le sujet. Vous me rétorquerez qu'il suffit de déconnecter l'assistance. Certes, mais en passant par l'écran multimédia (au minimum deux gestes et l'obligation de quitter la route des yeux) et à chaque démarrage! Bref, pour moi, le remède est pire que le mal.

Une fois cette petite mise au point réalisée, il faut bien reconnaître que la dernière 308 en met plein la vue.

Son instrumentation 3D, personnalisable par thèmes ou par couleurs, permet de lire les informations les plus importantes par-dessus le petit volant, très agréable de prise en main avec son double méplat. Sous le large écran central, la barre d'i-toggles permet de programmer des raccourcis pour un grand nombre de commandes. Par exemple, votre station de radio préférée, lancer la navigation vers le travail, accéder aux réglages des sièges ou à la température souhaitée, mais impossible de désactiver directement le Lane Assist, ma marotte!

Une fois assimilées les multiples fonctions et possibilités de personnalisation, la 308 devient plutôt plaisante à vivre et nous ne tardons pas à retrouver notre âme d'adolescent. Direction la neige, la route des Grandes Alpes, avec une voiture chaussée comme le veulent la loi, la prudence et l'envie d'aller le plus haut possible de pneus hiver (ou autre équipement hivernal).

Lors des premiers essais du modèle, de nombreux bugs ont été rapportés, mais Peugeot, à force de mises à jour, semble avoir trouvé la parade. En partie seulement, puisque, sur autoroute, de nuit, après une extinction de voix de la radio (pourtant équipée de 10 haut-parleurs avec le système Focal), le bruiteur de clignotant qui perd son timbre rauque, c'est l'arrêt ->



OK POUR TOUT
Sur la gauche du volant, la platine est consacrée aux aides à la conduite avec notamment le régulateur de vitesse adaptatif. À chaque changement de limitation, la 308 propose de s'adapter. Il suffit alors d'appuyer deux fois sur "OK" pour valider la demande.



BOUTONS PERSONNELS
Sous l'écran central, la barre d'i-toggles permet de créer des raccourcis pour de nombreuses fonctions : navigation, radio, fonctions de bord et même aides à la conduite. Hélas, impossible de couper l'aide au maintien dans la voie…



TOUJOURS CHARGÉ
Grâce au wifi, plus besoin d'un branchement filaire pour bénéficier d'Apple CarPlay ou d'Android Auto. Parfaitement positionné, le chargeur par induction prend ici tout son sens. Dommage que le témoin de charge ne soit pas plus visible.



OPTION BON SON
Facturé en option 850 €, le système hi-fi Focal dispose de 10 haut-parleurs, d'un amplificateur 12 canaux capable de délivrer 690 W de puissance. Le subwoofer prend toujours un peu de place sous le plancher de coffre. Mais le son est là.

PETIT VOLANT, GRAND PLAISIR
Pour bien profiter du petit volant et lire les infos par-dessus, il faut le rapprocher de soi dans le sens de la profondeur et l'abaisser. Si la position convient, le plaisir est à la clé, notamment en utilisant les palettes de changement de vitesses et le mode (semi-)manuel.

OUBLIEZ LE MODE ÉCO
Testé à de multiples reprises, le mode Éco n'apporte pas de changement significatif en matière de consommation. En revanche, son influence négative sur les performances est bien réelle. Surtout, il accentue le temps de réponse de la boîte de vitesses, déjà pas très vive sur les autres modes.

Un accueil chaleureux

Multipliant les matériaux, les éclairages indirects, et dotée d'un large bandeau d'aération supérieure, la planche de bord impressionne par son dessin mais aussi par sa finition soignée. La console centrale n'est pas en reste avec ses nombreux et judicieux rangements. Les sièges avant AGR (1 000 €), chauffants et massants, participent grandement au sentiment de confort qui règne à bord. Hélas, seul celui du conducteur dispose de réglages électriques, celui du passager pouvant s'ajuster manuellement en hauteur. À l'arrière, trois passagers peuvent s'installer mais ils ne seront pas à la fête, avec un espace limité au niveau des jambes. Le tunnel de servitude est heureusement assez bas. Quant au coffre, il propose le strict minimum : un volume de 397 dm³, dans la moyenne de la catégorie, une banquette fractionnable avec trappe à skis, mais pas de hayon motorisé.

USB À TOUS LES ÉTAGES

En finition GT, la 308 multiplie les prises USB (toutes de type C). Seule celle située à l'avant dans la console permet de reproduire via le système MirrorLink certains contenus de son smartphone. Dans l'accoudoir central ou aux places arrière, les autres servent à recharger.

Comme l'écran central, le combiné d'instruments i-Cockpit 3D peut être personnalisé, en matière de couleur de fond mais aussi de contenu.



Comme la Golf avant elle, la 308 se jette dans l'arène sans avoir résolu ses bugs électroniques. Espérons que cela ne lui portera pas préjudice.

"C'EST BIEN UN MOTEUR ESSENCE. PAR RAPPORT À L'HYBRIDE RECHARGEABLE QUE J'AVAIS ESSAYÉ, JE LE TROUVE PLUS COHÉRENT, PLUS RÉACTIF... MIEUX, QUOI !"

Mélina Priam, responsable des essais

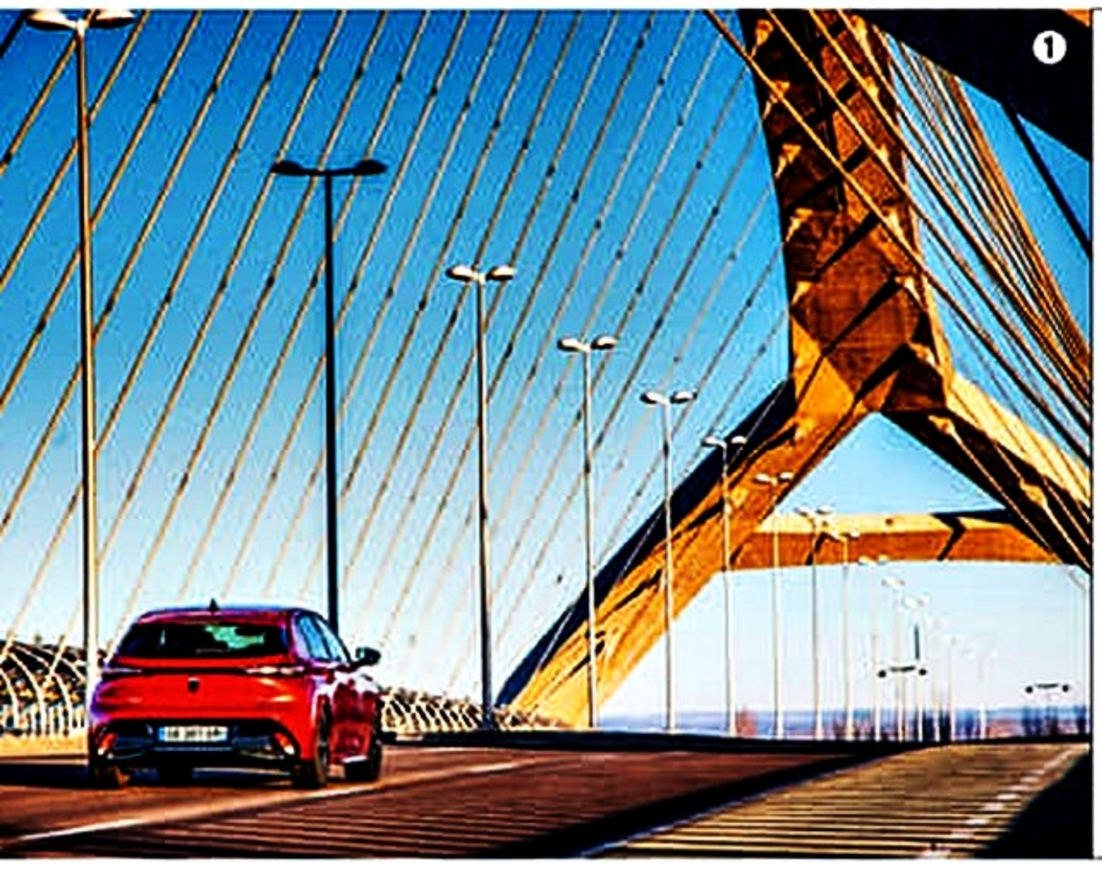
de l'écran central. Stop à la station-service, premier plein, les portes se ferment automatiquement dès que le conducteur s'éloigne vers la caisse. Retour à la voiture, tout fonctionne parfaitement.

La lumière, y compris l'éclairage d'ambiance, étant revenue, je regarde, assez admiratif, la planche de bord, aux formes concaves et convexes, les matériaux bien assemblés. Bon point aussi pour les bacs de portes, capables d'accueillir une grande bouteille d'eau. La console centrale scinde l'habitacle avant en deux parties. Plusieurs rangements la composent. Sous le chargeur à induction, un vide-poches ouvert avec une prise USB-C, suivi d'un double porte-gobelet escamotable, lui-même prolongé par l'accoudoir qui renferme un profond rangement avec prise USB-C (prévue uniquement pour la recharge). Bref, sur ce point, la 308 est bien pensée. C'est moins vrai à l'arrière, même si le tunnel de servitude reste peu proéminent. La banquette s'avère accueillante... pour deux personnes, avec des places extérieures très creusées qui ne laissent qu'une faible bande de cuir pour celui – mal – assis au centre. Retour à l'avant avec un excellent maintien au niveau des cuisses et du dos. Sur longue distance, entre Paris et Briançon, lors de notre première étape, ou entre Vars et Collioure sur la deuxième, ni le conducteur ni le passager ne se sont plaints d'inconfort. Reconnaissons que les fonctions massage ont été plusieurs fois activées avec, ma foi, de très bons résultats à la clé.

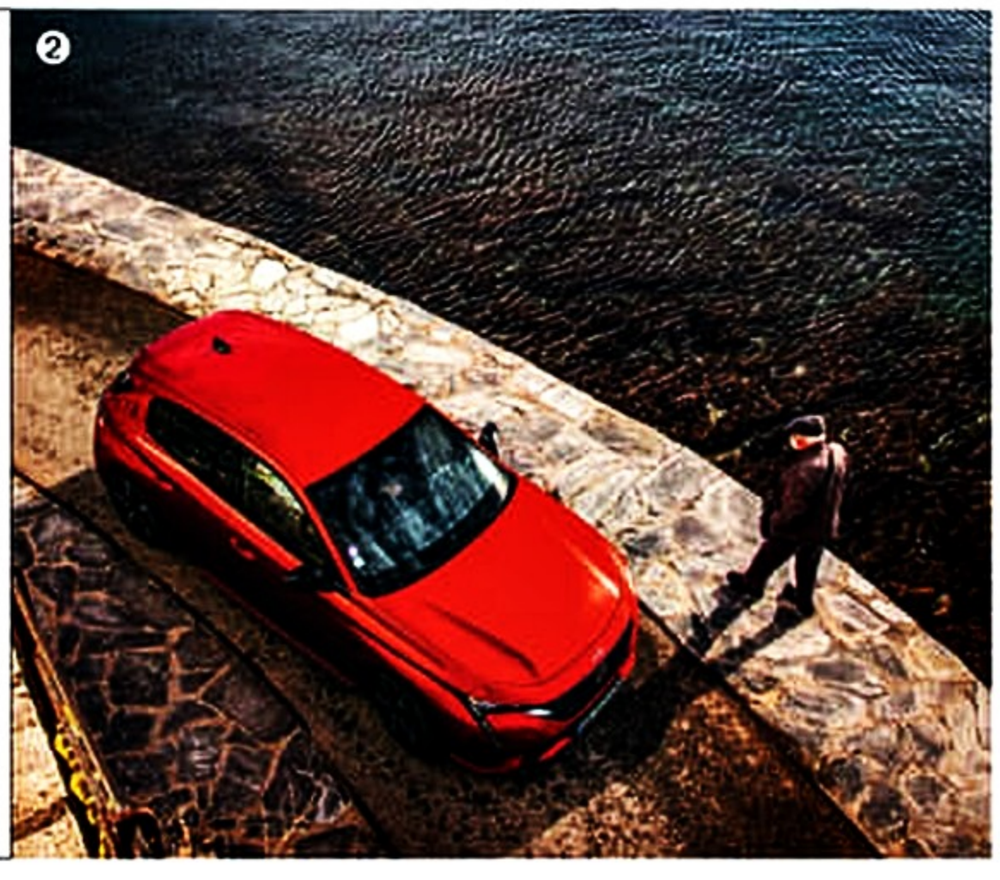
Au petit matin, au lieu-dit Le Refuge Napoléon, à quelques centaines de mètres du col de Vars, ce sont les sièges et le volant chauffants que nous activons pour bien commencer la journée. Depuis quelques semaines, la neige n'est tombée qu'en faible quantité et la chaussée est tout à fait sèche.

Sur ce type de parcours, la 308 est vraiment plaisante à conduire même si la lenteur de la boîte de vitesses automatique EAT8 incite à utiliser le mode Sport ou les palettes derrière le volant.

D'un point de vue dynamique, c'est son principal défaut. Nous pourrions chipoter sur les quelques vibrations du moteur à bas régime, mais celles-ci, toujours un peu gênantes en ville, sont aujourd'hui parfaitement filtrées sur route et ne parviennent plus à pénétrer l'habitacle. Même avec les pneus hiver, la direction informe clairement le conducteur de ce qui se passe au niveau des roues. Moins mobile du train arrière que ses ancêtres, elle reste



❶ Cette version 1.2 PureTech ne fonctionne qu'aux énergies fossiles. Pour rouler une quarantaine de kilomètres en 100% électrique, il faut choisir la PureTech 180, bien plus onéreuse à équipement équivalent.
❷ Par rapport à sa devancière, cette 308 muscle ses lignes. Un toit ouvrant est disponible en option contre 1 100 €.





La caméra à 360° permet de bien appréhender l'environnement dans ce genre de situation.

très précise et autoritaire lorsque vous lui intimez un changement de trajectoire. Si bien que plus ça tourne, plus elle aime. Et nous aussi car, dans ces conditions, l'aide au maintien dans la voie la met en veilleuse et les performances sont au rendez-vous.

L'insonorisation reste un autre point fort de la compacte sochalienne. Il faut dépasser les 130 km/h pour que quelques turbulences aérodynamiques apparaissent, sans que cela oblige les occupants à hausser le ton. C'est un sentiment partagé par de nombreux utilisateurs. Sylvain, qui par sa fonction de responsable du convoyage conduit toutes les voitures qui passent au journal, me fait remarquer que "*même sous la pluie, les essuie-glaces ne sont pas bruyants. Et c'est plutôt une qualité rare*". En pleine accélération, le 3 cylindres émet une sonorité assez marquée, si bien que le son actif proposé avec le mode Sport, jadis caricatural et aujourd'hui plutôt discret, n'apporte rien à l'affaire.

Pour rejoindre Saragosse, la navigation connectée (elle gère le trafic, communique de précieuses informations comme l'emplacement des radars fixes, les stations-service et les prix qu'elles pratiquent) nous suggère de contourner Barcelone avec d'incessants changements de limitation de vitesse, une circulation dense et quelques ralentissements. Dans ces conditions, le régulateur de vitesse adaptatif souffle le chaud et le froid. Bravo pour la fonction qui permet d'adapter la vitesse aux limitations, facile à utiliser et efficace car rapide à se mettre en action. En revanche, lorsqu'une voiture s'intercale devant, le régulateur a tendance à freiner plutôt que ralentir et à remettre ➤

High-tech

Dans l'air du temps



VOYAGES CONNECTÉS
En partenariat avec TomTom, le système de navigation connecté 3D vous informe sur le trafic en temps réel, les zones de travaux, les radars et même les prix pratiqués par les stations-service.



APPLE CARPLAY EN WIFI
Le fait de pouvoir relier son téléphone au système multimédia par wifi s'avère très pratique. En revanche, cela génère quelques lenteurs, notamment en ce qui concerne l'affichage de la carte de navigation.



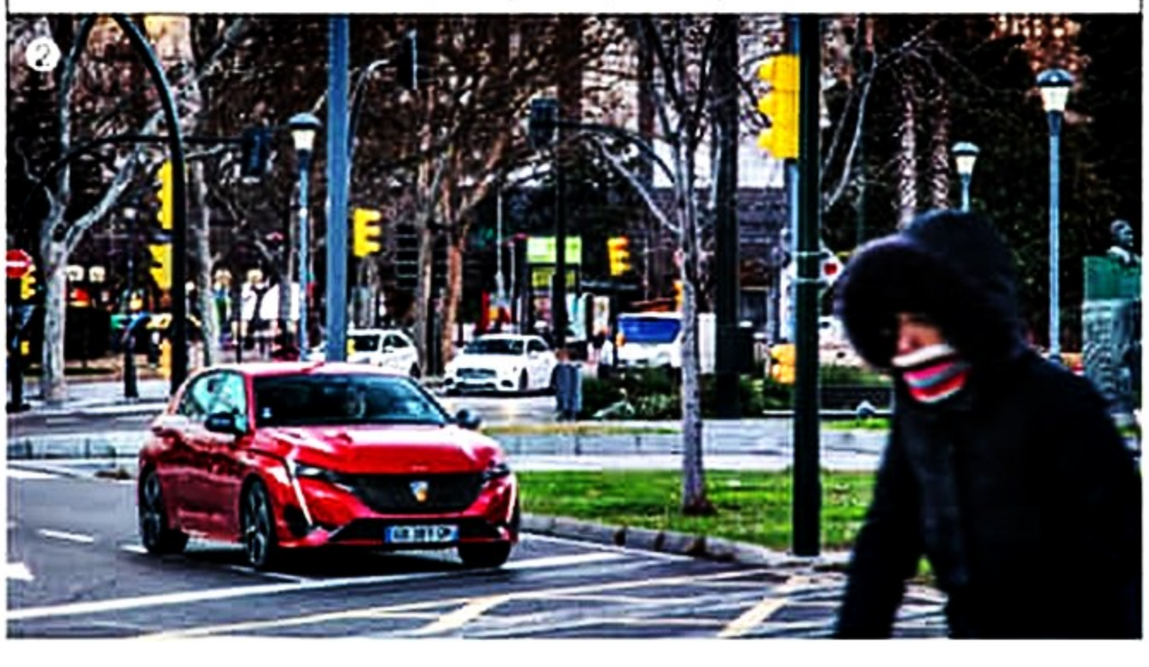
UN SPA SUR ROUES
Papillon, Serpent, Étirement font partie des massages proposés par les sièges AGR. Ceux-ci s'activent via l'écran central, comme les trois niveaux de chauffage. Ils sont assez discrets. Il n'y a qu'à l'arrêt, sur le niveau 3, que l'on entend clairement les coussins d'air.



ON RESPIRE !
Grâce à un capteur de particules et un filtre dit à haute efficacité (HE), la 308 mesure la qualité de l'air entrant et peut lancer un cycle de purification lorsqu'elle estime que l'indice de qualité de l'air se dégrade. Il est aussi possible d'activer la fonction manuellement.



❶ En ville, cette berline compacte est assez à l'aise. Dommage que le petit 3 cylindres manque encore de douceur. ❷ À Saragosse, vélos, trottinettes et tramways partagent l'espace avec les voitures. Cela ne se passe pas trop mal.







Au soleil levant sur l'île de Ré, la 308 affiche 9 600 km au compteur. Exception faite des quelques rares mais agaçants bugs électroniques, le voyage peut être qualifié de plaisant.

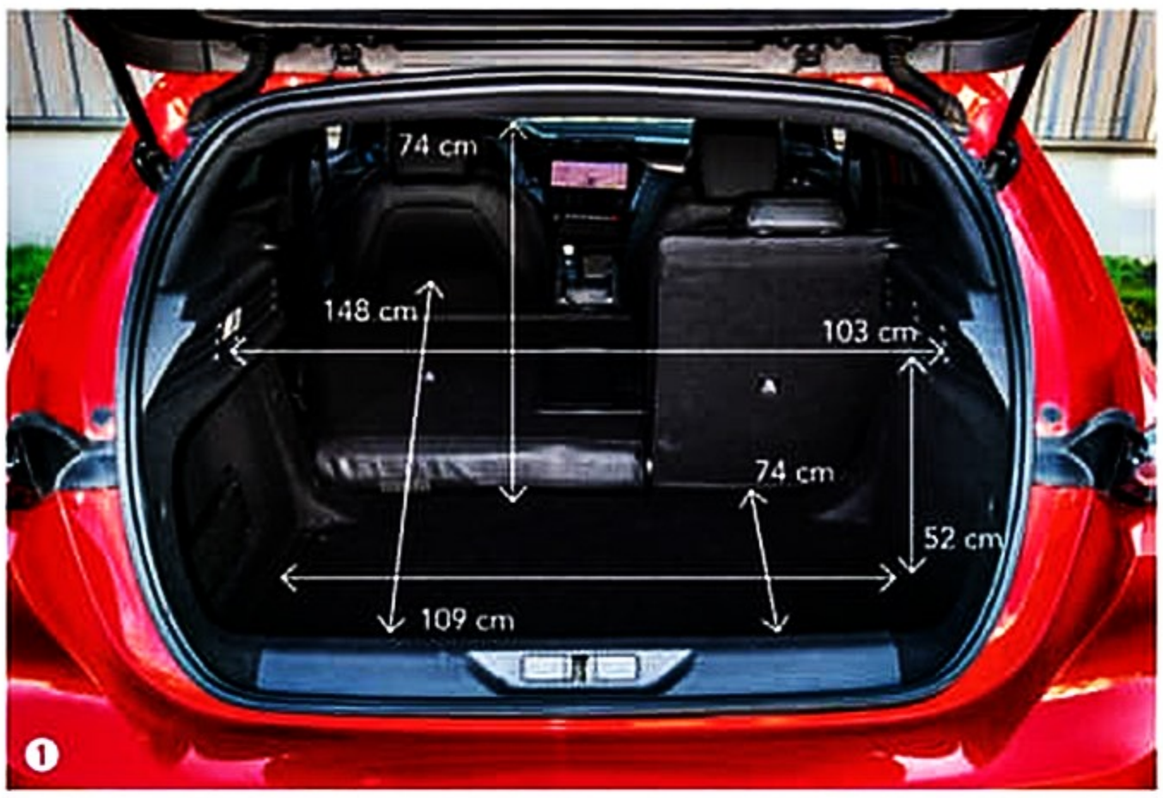


Dernières images, par temps calme, avant notre retour à Paris. Direct par autoroute, régulateur de vitesse enclenché.

les gaz plutôt que relancer en douceur. Ce qui présente deux inconvénients majeurs. Primo, ce n'est pas très agréable et, secundo, cela nuit gravement à la consommation.

En moyenne, sur l'ensemble de l'essai, notre 308 a réclamé 7,5 l/100 km.

Une consommation un peu élevée pour la catégorie qui s'explique en partie par la monte de pneumatiques hiver. Nous l'avons contrôlée et celle-ci exige environ 0,5 l/100 km de plus en moyenne. Ce n'est pas la seule raison. Car, sur ce point, le petit moteur 1.2 PureTech peut faire le grand écart. En mode Sport, en changeant soi-même les vitesses entre 5 000 et 6 000 tr/mn, la consommation dépasse facilement les 9 l/100 km. À l'inverse, sur autoroute (2 200 tr/mn à 130 km/h en 8e) ou, mieux encore, sur la route en léchant l'accélérateur, elle reste sous la barre des 6 l/100 km. C'est le constat que nous avons pu faire après avoir dépassé le col du Pourtalet, dans les Pyrénées, pour rejoindre l'île de Ré par l'A65 en contournant Bordeaux. C'est aussi ce type de réflexion qu'amène la lecture de la grille de tarifs. Avec cette mécanique, la 308 s'échange contre un peu plus de 28 000 € et se montre presque compétitive face à ses principales rivales. Mais si vous souhaitez profiter des projecteurs Matrix LED, du combiné d'instruments i-Cockpit 3D, des jantes de 18 pouces et des nombreux éléments de style extérieurs et intérieurs, il faut opter pour la finition GT à 33 650 €. À ce tarif, vous devrez ajouter 850 € pour la peinture rouge métallisée (le vert métallisé est gratuit), 1 000 € pour les sièges dits AGR chauffants et massants, 500 € pour la caméra 360°, 850 € pour le système hi-fi Focal ou encore 200 € pour la fonction Drive Assist. Pour finir, mieux vaut choisir directement une version GT Pack à 35 250 €. Nous ne sommes dès lors plus très loin du premier prix d'une Hybrid Plug-in 180. L'hésitation est alors permise… ■



❶



❷

❶ Une fois rabattue, la banquette ne forme pas un plancher parfaitement plat. Les formes géométriques du coffre le rendent très pratique à l'usage.
❷ L'espace aux jambes est limité mais les places extérieures, très creusées, restent très confortables. Celle du centre est difficilement utilisable.

POURQUOI PAS UNE HYBRIDE 180 CH?

La 308 Plug-in Hybrid 180 ch s'affiche à partir de 37450 €, tarif diminué de 1000 € au titre du bonus écologique. Il est dès lors permis d'hésiter avec la 1.2 PureTech 130 EAT8, qui atteint 36000 € en finition GT Pack (ou GT équipée comme la nôtre). Mais avec l'hybride d'entrée de gamme, il faudra se passer d'équipements tels que les projecteurs Matrix LED, le combiné d'instrumentation 3D, l'assistance au stationnement. En outre, il n'est pas certain que l'opération soit rentable sur le long terme. Il faudra utiliser le plus régulièrement possible la voiture en mode 100% électrique, sinon la consommation moyenne pourrait être sensiblement équivalente. Nous avons mesuré 7,4 l/100 km en moyenne, consommation qui fluctue fortement en fonction de l'utilisation plus ou moins régulière des 42 km d'autonomie électrique. En revanche, grâce au couple apporté par le moteur électrique, l'hybride rechargeable économise 2 secondes pleines au 1000 m d.a.



En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★½

Même si, au fil des générations, les Peugeot perdent un peu leur sens aigu de l'agilité, la 308 demeure une référence dans sa catégorie. Son moteur vibre moins que sur l'ancien modèle mais sa boîte de vitesses EAT8 reste lente dans ses changements de rapports.

SÉCURITÉ ★★★★½

En matière de résultat aux crash-tests EuroNCAP comme d'équipements de sécurité active et passive, la 308 est à la pointe. Nos tests de tenue de route confirment de bonnes aptitudes même avec sa monte de pneumatiques hiver. Freinage sain, projecteurs Matrix LED puissants mais visibilité de trois quarts arrière médiocre.

PERFORMANCES ★★★★☆

Il y a plus onctueux que le petit 1.2 PureTech 130 mais, côté performances, il fait partie des plus alertes. Sa grande qualité? Oser prendre des tours pour aller grappiller quelques dixièmes de secondes en accélérations ou en reprises, malgré une boîte peu réactive.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★☆

Ferme et amorti avec autorité, le châssis est parfaitement mis au point. La 308 assure un bon confort de suspension sans pénaliser la précision de conduite. Autres points de satisfaction, le maintien des sièges AGR (1000 € en option) et la remarquable insonorisation.

HABITABILITÉ ★★★☆☆

Ce n'était pas le point fort de l'ancienne, la nouvelle reste à sa place, derrière une Volkswagen Golf, une Ford Focus ou une Seat Leon. Le coffre est plutôt pratique à l'usage et les rangements sont nombreux, certains même très logeables.

QUALITÉ ★★★★☆

La première impression est bonne avec une planche de bord qui en met plein la vue, des accostages réalisés avec soin et des matériaux flatteurs; à l'exception des différences de teinte entre les pièces plastique et le reste de la caisse sur certaines couleurs, dont le rouge. À corriger d'urgence : les bugs, agaçants.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT ★★☆☆☆

L'équipement est complet dès le niveau de finition Allure, mais pour profiter d'un look un peu plus racé, il faut opter pour la finition GT et ses projecteurs Matrix LED. Le tarif s'envole à 33650 €. La plupart des rivales sont mieux placées en prix. Faible malus à prévoir même avec la boîte automatique et les jantes de 18 pouces.

COÛT À L'USAGE ★★½☆☆

La consommation est un peu salée. Surtout en montagne avec des pneus hiver ou en activant le mode Sport. Il est aussi possible de consommer entre 6 et 7 l/100 km en privilégiant les modes Éco ou Normal et sans abuser de la pédale de droite. La moyenne de notre périple se situe à 7,4 l/100 km.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL ★★★★☆

Il manque un peu de place à bord, mais l'ambiance est soignée et la finition d'un excellent niveau. Saluons l'insonorisation, le confort et le comportement routier. La 308 reste une des berlines compactes les plus agréables à conduire. Mais Peugeot doit vite corriger les dysfonctionnements électroniques.

Nos fiches techniques

PEUGEOT 308 1.2 PureTech 130 ch EAT8 GT

LA TECHNIQUE

Sur la même plate-forme que la précédente version, la nouvelle 308 profite d'un nouveau réseau électronique de bord et propose de multiples assistances à la conduite (Adas), avec quelques bugs de début de carrière à résoudre. Le petit 1.2 PureTech, plaisant à haut régime, vibre toujours un peu à bas régime et peut même générer des à-coups. Pour cet essai longue durée, nous avons opté pour une monte de pneumatiques hiver avec une incidence non négligeable sur la consommation.

Moteur		
Puissance maxi	■	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■	230 Nm à 1 750 tr/mn
Type		3 cylindres en ligne, turbo essence
Cyl./puiss. fisc.		1 199 cm³/7 CV

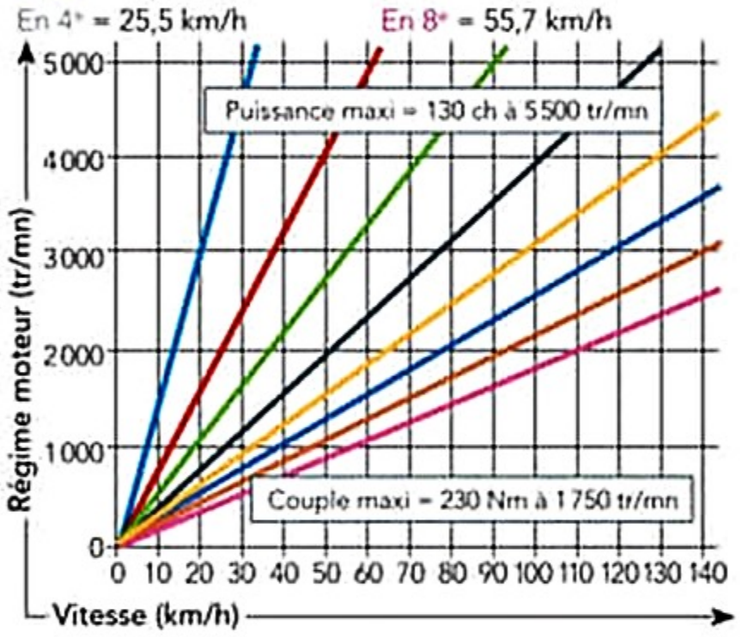
Transmission	
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	automatique/8

→ Diagramme des vitesses

La boîte automatique EAT dispose de 8 rapports, les deux derniers étant surtout utiles sur autoroute pour abaisser les niveaux sonores et de consommation. En fonction des modes de conduite et du stop/start, elle génère quelques à-coups à bas régime en phase de décélération.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1re = 7,4 km/h
En 2e = 12,6 km/h
En 3e = 19,2 km/h
En 4e = 25,5 km/h
En 5e = 30,4 km/h
En 6e = 37,4 km/h
En 7e = 46,3 km/h
En 8e = 55,7 km/h



Châssis		
Direction		à crémaillère, assistance électrique
Diam. braquage	■	11,3 m
Suspensions AV		type McPherson
Suspensions AR		essieu semi-rigide
Freins AV/AR		disques ventilés/disques
Pneumatiques		225/40 R 18
Roue de secours		kit anticrevaison

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,37/1,86/1,45/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 334/1 200 kg

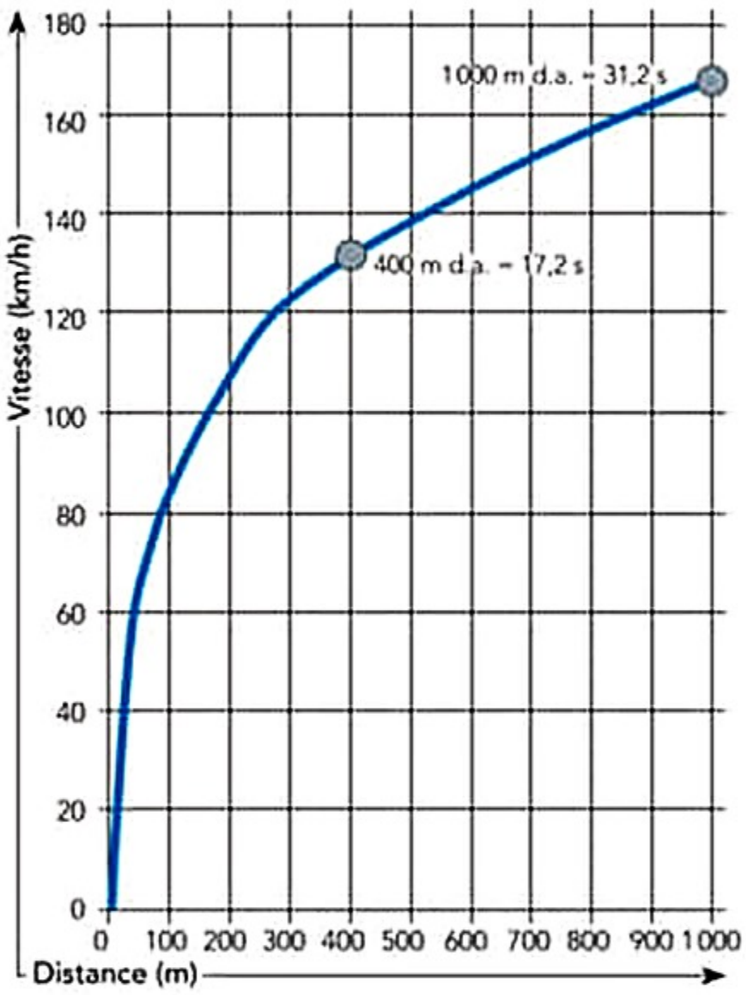
LA CONDUITE

S'il y a un point où la nouvelle berline Peugeot reste inattaquable, c'est bien le comportement routier. Il est certes possible de lui reprocher un léger manque d'agilité. Mais globalement, il n'y a toujours pas mieux dans cette catégorie. Idem pour les performances : rapportées à la cylindrée et à la puissance, celles-ci restent très flatteuses, obtenues sans aucun doute grâce à la bonne volonté du moteur en haut des tours. Dommage que les vibrations à bas régime et la lenteur de la boîte gâchent un peu le tableau. Les différents modes de conduite permettent de changer à la marge le caractère de l'auto.

Performances		
1 000 m d.a.	■	31,2 s
400 m d.a.	■	17,2 s
0 à 100 km/h	■	9,5 s
Vitesse maxi	■	206 km/h

→ Courbe d'accélération

En mode Sport, les performances sont au rendez-vous, même s'il ne faut pas hésiter à pousser le moteur à la limite de la zone rouge. En mode Éco, les reprises sont tout de même affectées.



Reprises		
90 à 130 km/h en Drive	■	8,9 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en Drive)	■	12,7 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en Drive)	■	414 m

Freinage		
Depuis 50 km/h	■	10 m
Depuis 90 km/h	■	33 m
Depuis 130 km/h	■	66 m

→ Tests sécurité AJ

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Elle rate de peu le passage à 60 km/h, touchant légèrement le cône de la porte de sortie, là où une Golf, montée en pneus été, avait réussi. Mais les distances d'arrêt de la française sont plus courtes.

VERDICT ■


YANN LEFEBVRE

LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. C'est plutôt nouveau chez Peugeot, la 308 reste peu sensible au lever de pied. Mais son train arrière accompagne fidèlement le train avant, qui décroche progressivement à partir de 52 km/h.

VERDICT ■


YANN LEFEBVRE

ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 et 120 km/h. Elle échoue de justesse à 110 km/h en touchant légèrement le premier cône à droite. Un résultat très honorable vu sa monte pneumatique.

VERDICT ■

FACE À LA CONCURRENCE

		Renault Mégane TCe 140 EDC7	Volkswagen Golf 1.5 eTSI 130 DSG7
Puissance maxi (ch à tr/mn)	Technique	140 à 5 000	130 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	Technique	240 à 1 600	200 à 1 400
Type moteur	Technique	4 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
L/l/h/empattement (m)	Technique	4,36/1,82/1,45/2,67	4,29/1,79/1,50/2,62
0 à 100 km/h (s)	Conduite	9,4	9,4(1)
Vitesse maxi (km/h)	Conduite	205(1)	213(1)
90 à 130 km/h en Drive (s)	Conduite	8,8	NC
Prix/malus (€)	Budget	31 700/0	36 285/0 à 280
Conso moyenne (l/100 km)	Budget	6,9	6,3(1)
Le verdict de l'Auto-Journal		★★★☆☆	★★★★☆


FLORIAN GROUT


INGO BARENSCHEE

Malgré le lancement de la nouvelle Mégane "électrique", l'actuelle poursuit son chemin. Il faut dire qu'avec son moteur TCe 140 et sa boîte EDC7, elle reste agréable à conduire, confortable et bien positionnée en ce qui concerne les tarifs. La Golf, moins plaisante à conduire que la 308, pas vraiment plus confortable ni même mieux construite, domine la française en consommation, grace à ses versions *mild hybrids*. Elle est aussi plus spacieuse.

(1) Mesures constructeurs.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

EN CHIFFRES

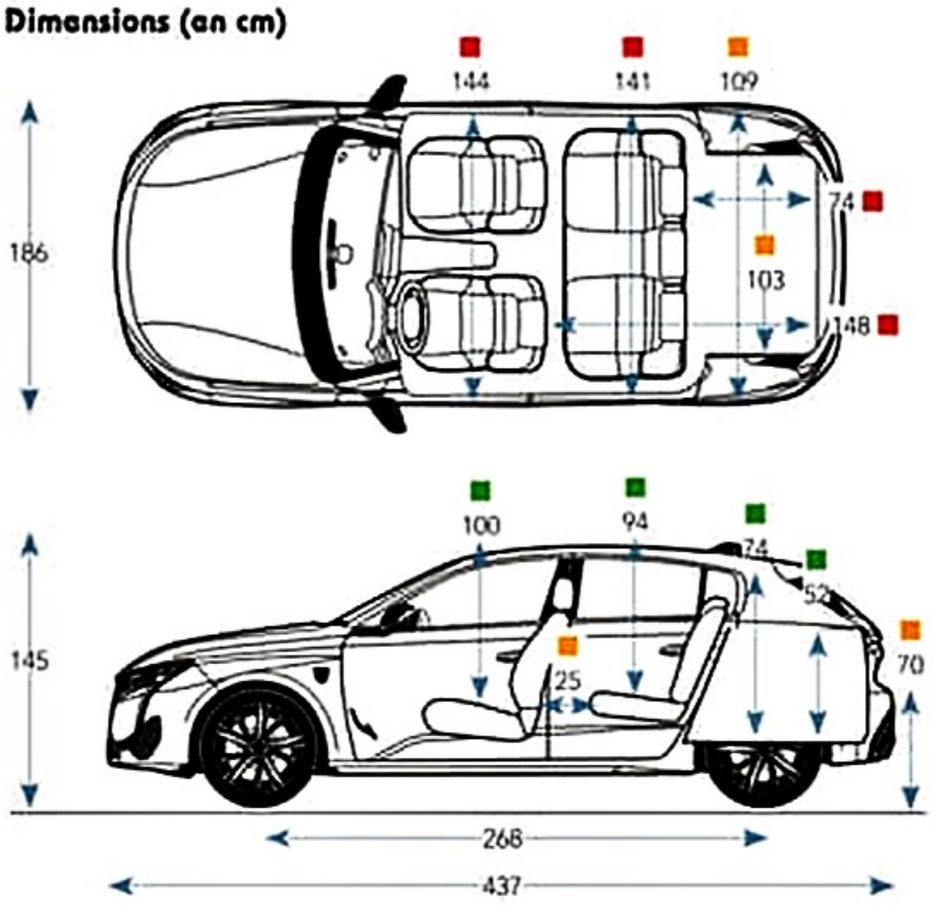
MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

LA VIE À BORD

Avec sa 308, Peugeot n'a visiblement plus l'intention de copier Volkswagen. Il faut dire qu'en matière de finition et de présentation intérieure, la française n'a vraiment plus rien à envier à une Golf. Concernant l'ergonomie, la 308 pourrait cependant parfaire la copie. Bravo pour les i-toggles qui permettent de créer ses propres raccourcis. Mais beaucoup de fonctions ne sont pas éligibles et imposent de passer par l'écran tactile pour être activées. Agaçant. Confort de suspension de bon niveau et insonorisation remarquable, y compris sous la pluie.

Coffre		
Volume de coffre	■	397 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	37,7 / 65,7 / 68,5 dB

Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS TOM SAM YOU

→ Test éclairage AJ

Type de projecteurs	LED matriciels
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 80 m)	97 / 52 lux



PHILIPS

Livrés de série sur cette finition GT, les projecteurs LED matriciels proposent une remarquable puissance. En pleins phares, devant la voiture, nous avons mesuré un maxi de 300 lux! Ils ne sont pas assez réactifs pour ne pas gêner les poids lourds.
VERDICT ■

→ Test climatisation AJ

Efficace et discret, le système de climatisation se fait oublier et c'est ce qu'on lui demande. L'habitacle dispose d'un système de purification de l'air. Sièges, volant et pare-brise chauffants sont d'autres possibilités proposées en option.
VERDICT ■

LE BUDGET

En matière de tarif, la 308 n'y va pas avec le dos de la cuillère, notamment sur les niveaux de finition les plus élevés GT et GT Pack. Équipée comme notre modèle d'essai, une 308 1.2 PureTech 130 GT dépasse les 36 000 €. Dotée de pneus hiver, offrant plus de résistance au roulement, elle consomme davantage que lorsqu'elle est équipée de pneumatiques toutes saisons. Elle est heureusement peu affectée par le malus écologique. Au maximum, avec des roues de 18 pouces en finition GT ou GT Pack, celui-ci s'élève à 125 €.

Prix	■	**33 650 €**
Malus (CO_2)	■	125 € (131 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		36 975 €
Garantie	■	2 ans, kilométrage illimité

(2) Malus et options inclus.

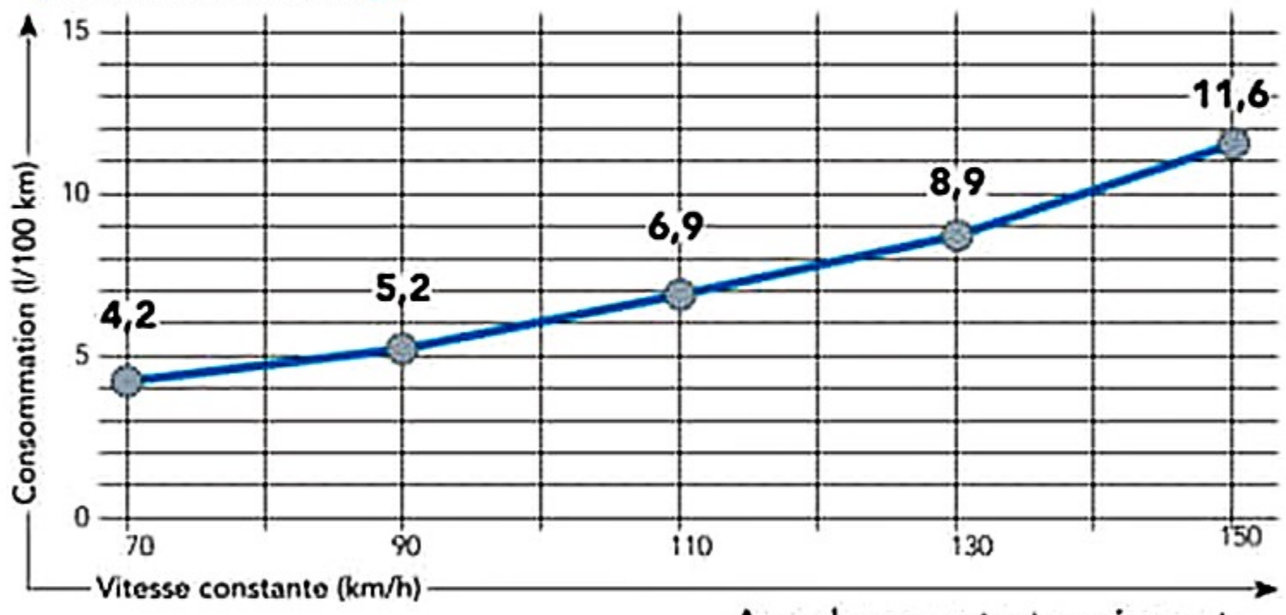
Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. mains-libres, alerte de trafic arrière, calandre avant spécifique noire vernie avec inserts chromés, Driver Sport Pack (personnalisation du combiné + sonorité moteur amplifiée), feux arrière avec allumage griffe par griffe, ioniseur habitacle avec capteur de particules, jantes alliage 18 pouces, navigation connectée avec i-toggles et reconnaissance vocale, pack Drive Assist (régul. vit. adapt. + surv. angles morts et franchissement de ligne + alerte trafic arrière), pédalier sport, Peugeot i-Cockpit 3D, projecteurs Matrix LED, rech. smartphone induction, rétro int. photosensible, seuils de portes aluminium, trappe à skis…

Options

Alarme	310 €
Caméra 360°	500 €
Conduite semi-autonome niveau 2	200 €
Crochet remorquage	790 €
Écrous de roues antivol	50 €
Hi-fi Focal 10 HP	850 €
Pack cuir nappa	1 700 €
Pare-brise chauffant	200 €
Peinture métallisée	650 €
Peinture spéciale	850 €
Sièges avant massants et chauffants	1 000 €
Toit ouvrant électrique	1 100 €

→ Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km)	■	6,5 (3)
Autoroute (l/100 km)	■	6 (3)
Ville (l/100 km)	■	7,3 (3)
Route (l/100 km)	■	6,2 (3)
Autonomie (km)	■	800 (3)
Capacité réservoir (l)	■	52

(3) Avec pneus hiver : 7,2 / 6,9 / 7,9 / 6,9 l/100 km - 722 km.

Avec des pneus toutes saisons et une conduite "éco", la consommation moyenne est de 6,5 l/100 km. Mais elle dépasse les 8 l/100 km en montagne avec des pneus hiver ou en se faisant plaisir au volant. Face à une Golf e-TSI 130, ou 150, dotée d'un système *mild hybrid*, elle réclame 0,5 l/100 km de plus.
VERDICT ■

LA GAMME

Moteurs / Prix (en €)

	Active Pack	Allure	Allure Pack	GT	GT Pack
PureTech 110 BVM6	24 450 €	–	–	–	–
PureTech 130 BVM6	26 850 €	28 850 €	29 650 €	–	–
PureTech 130 EAT8	28 850 €	30 850 €	31 650 €	**33 650 €**	35 250 €
BlueHDi 130 BVM6	29 350 €	31 350 €	32 150 €	–	–
BlueHDi 130 EAT8	31 350 €	33 350 €	34 150 €	36 150 €	–
PHEV 180	37 450 €	39 350 €	40 050 €	42 050 €	–
PHEV 225	–	–	–	43 950 €	45 550 €

Note EuroNCAP 5 étoiles — **Pays de fabrication** France

Familles, je vous aime...

Chez BMW, les cadors du marketing tentent de faire rimer Série 2 Active Tourer avec crossover. Personne n'est dupe : comme celle qui l'a précédée, cette seconde génération n'est autre qu'un sage monospace. L'un des derniers représentants du genre, avec la Mercedes Classe B...

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

Les monospaces? Une catégorie aujourd'hui pestiférée aux yeux de certains constructeurs, craignant sans doute d'écorner leur image en conservant à leur catalogue ces véhicules, classés "ringards" depuis l'invasion des SUV. Même les spécialistes du genre, qui se sont pourtant gavés deux décennies durant en vendant des Scénic, Picasso, Touran ou encore Zafira, abandonnent leurs anciennes poules aux œufs d'or pour se consacrer aux merveilleux baroudeurs endimanchés. À Munich, à l'inverse, les comptables de la Bayerische Motoren Werke ont jugé rentables les 420000 Série 2 Active Tourer écoulées entre 2014 et 2021. Ils méritaient donc une descendance! Et puisque Mercedes semble faire le même constat avec sa Classe B, renouvelée une troisième fois en 2019, BMW n'avait décidément aucune raison de laisser l'adversaire se friser les moustaches en s'accaparant les derniers adeptes de la voiture à vivre. Quitte à tricher un peu en abusant de termes à la mode pour brouiller les pistes… *"Le design de ce crossover moderne affiche un caractère résolument*





❶ Adieu les compteurs analogiques! BMW aurait cependant pu proposer, parmi les différentes options d'affichage, une paire de compteurs "à l'ancienne", comme Mercedes et Volkswagen. ❷ À l'heure où certains nous compliquent la vie avec des systèmes alambiqués, BMW propose une centrale de commandement assez simple à appréhender. ❸ Très bien conçue, la console flottante libère un bel espace de rangement sous l'accoudoir. Notez le "ceinturon" permettant de maintenir un smartphone à la verticale contre le chargeur à induction. ❹ Adieu l'encombrant levier : la boîte automatique se pilote via ce petit basculeur au bout de la console.







Bel agrément de conduite au volant de la 220i, douce, silencieuse et pourvue d'une hybridation légère bénéfique en reprises comme à la pompe.

Révolution à bord du monospace BMW, pourvu d'une planche de bord épurée, d'une grande dalle digitale composée de deux écrans et d'une originale console suspendue.



sportif et charismatique", dixit le dossier de presse de BMW, qui s'interdit habilement de dépeindre cette seconde génération de son monospace en tant que tel. Il est vrai que pour obtenir un look plus "noble" (faut voir!), le pare-brise et le capot de l'Active Tourer ne décrivent désormais plus le même angle. Les "naseaux" de la calandre, à la limite de la caricature, risquent en revanche de créer à nouveau la polémique. Ils abritent pourtant des volets motorisés qui optimisent l'aérodynamique (Cx de 0,26), et réduisent donc sensiblement la consommation. Quant aux flancs lisses et au postérieur plus rebondi qu'auparavant, difficile de ne pas y voir des similitudes avec le dessin de la Classe B. Simple coïncidence? Le gabarit de cette Série 2 gonflée à l'hélium reste malgré tout semblable à la précédente : seulement 3 cm gagnés en longueur (4,38 m), et 2 cm en largeur comme en hauteur.

Bonne nouvelle! Sans pour autant afficher un espace habitable supérieur à sa devancière, l'Active Tourer demeure assez accueillante pour qu'une petite famille puisse y prendre place sans passer pour des sardines en boite. La hauteur sous plafond comme l'espace libéré au niveau des genoux sont proches de ceux d'un X1, pour rester chez BMW. Notamment en présence de la banquette coulissante pour laquelle – mesquinerie typiquement bavaroise – BMW réclame 360 € de dépassement d'honoraires. Difficile pourtant de s'en priver car elle s'accompagne du très pratique dossier inclinable et fractionnable en trois parties (40/20/40). Une option d'autant plus incontournable qu'elle permet de moduler le volume de chargement : 470 dm³ banquette reculée et jusqu'à 500 dm³ en plaçant les dossiers à la verticale. Le volume chute hélas à 415 dm³ dans le cas de la 220i à hybridation légère, une batterie de 48 volts s'invitant sous le plancher du coffre. Nous craignons le pire pour les versions hybrides rechargeables *(lire encadré)*. Cela dit, la Mercedes Classe B ne fait pas mieux : 421 dm³ d'après nos mesures et elle facture aussi la banquette coulissante en supplément…

La seule vraie révolution à bord concerne la planche de bord, qui cède aux sirènes du tout-digital.

Elle hérite ainsi de la grande dalle incurvée des iX et i4 électriques, accueillant deux larges écrans d'un peu plus de 10 pouces chacun. Un design high-tech d'autant plus épuré que les boutons et molettes ont tous disparu (hormis sur le volant) au profit de commandes tactiles, climatisation ➤

comprise. Mais contrairement à ce qui se pratique parfois ailleurs, les réglages de la température restent accessibles en permanence, au bas de l'écran central. L'ergonomie du système multimédia se révèle d'ailleurs suffisamment intuitive pour s'épargner de longues heures d'apprentissage. L'inédite console centrale suspendue abrite un bel espace de rangement sous son accoudoir, ainsi qu'une originale commande de boîte automatique à son extrémité (minilevier à impulsion). Il s'agit d'ailleurs de la seule transmission disponible, toutes motorisations confondues (deux essence, un diesel). Exit aussi la bonne vieille molette iDrive qui permettait jadis de naviguer de menu en menu : ne perdurent que quelques réglages audio, le bouton pilotant les différents modes de conduite (Normal, Éco, Sport) et un raccourci pour accéder aux réglages des aides à la conduite. BMW propose un affichage tête haute en option ainsi qu'une navigation à réalité augmentée bien conçue, regroupés – entre autres gadgets "techno" – au sein d'un pack à… 3 300 €. Petit bémol : à vouloir multiplier les écrans et les informations y figurant, il devient parfois difficile de se concentrer pleinement sur sa conduite.

Digne du blason BMW, la finition ne mérite que des compliments. Las, l'équipement n'a rien de luxueux. Une mauvaise habitude à Munich, qui s'interdit toujours de livrer de série, y compris sur la 220i Luxury à… 38 700 €, la clé "mains-libres" ou les sièges électriques chauffants. Il faut aussi débourser 1 350 € pour la superbe sellerie en cuir et 800 € pour le pack réunissant l'aide active au maintien dans la voie et le régulateur de vitesse adaptatif…

PLUS
Places arrière accueillantes
Présentation/finition
Douceur de conduite

MOINS
Modularité optionnelle
Coffre décevant
Manque de dynamisme

La conduite nous fait-elle oublier ces petits désagréments ? Si vous appréciez la douceur et le silence, alors oui ! L'Active Tourer fait parfaitement son job : insonorisation irréprochable, direction légère, boîte de vitesses à double embrayage d'une rare fluidité et freinage régénératif quasi imperceptible au volant de cette version qui chouchoute ses passagers. Tout juste peut-on lui reprocher quelques sèches remontées en amortissement. À sa décharge, notre voiture d'essai chaussait de belles jantes de 18 pouces (850 €) : attendons donc de tester un modèle équipé de roues de 17 pouces avant de crier au loup.

ELLE TIENT TRÈS BIEN LA ROUTE, PAS DE COUPS FOURRÉS ! MAIS N'IMAGINEZ PAS VOUS AMUSER LORS D'UNE ESCAPADE À LA CAMPAGNE •••



À l'instar de sa devancière, pionnière du genre chez BMW, la Série 2 Active Tourer se déplace grâce à ses pattes antérieures. En toute sécurité, mais sans véritable dynamisme…

BMW 220i ACTIVE TOURER
170 ch Luxury



Hybrides rechargeables en vue !

En sus de la version diesel de 150 ch (218 d) et des 3 cylindres essence de 136 (218i) et 170 ch (220i MHEV), BMW promet pour cet été deux hybrides rechargeables, fortes de 245 et 326 ch. Dotées de batteries de nouvelle génération, elles devraient tutoyer les 90 km d'autonomie en mode électrique, ce qui serait une grande première dans le clan des "plug-in". À noter que dans cette nouvelle gamme, le Gran Tourer (7 places) ne sera pas reconduit.

Le 3 cylindres turbo essence BMW/Mini, fort de sa confortable cylindrée de 1 499 cm³, abat de son côté deux atouts majeurs : une belle souplesse à bas régime et du brio en reprise, sachant que les 19 ch du moteur électrique synchrone, accolé à la boite de vitesses de la 220i, viennent épauler les 156 ch du thermique (170 ch en valeur combinée), dès que l'on chatouille l'accélérateur. Cette hybridation légère semble aussi bénéfique à la consommation, l'Active Tourer 220i MHEV affichant une sobriété supérieure à celle de la 218i de 136 ch, privée d'assistance électrique. Un peu plus de 6 l/100 km de moyenne selon l'ordinateur de bord, durant notre prise en main : une valeur prometteuse que nous espérons corroborer prochainement sur nos bases de mesures habituelles. Mais derrière la technique et les chiffres, quid du plaisir de conduite ? Si vous imaginiez pouvoir vous amuser sur les routes de campagne après avoir déposé les enfants à l'école, gare à la douche froide… À l'instar de sa devancière, qui fut d'ailleurs la première BMW traction, cette Active Tourer reste fidèle à la plateforme UKL, sur laquelle reposent également X1 et Série 1. Que les choses soient claires, elle tient très bien la route. Pas de coups fourrés ! Mais sa direction typée confort n'offre pas un toucher de route optimal, pas plus que le train avant, moins incisif à nos yeux que celui du précédent modèle et des autres tractions du groupe. Au risque de vexer les ingénieurs châssis de BMW, le Renault Scénic, moins lourd et plus affûté côté liaisons au sol, affiche plus de dynamisme… ■

❶

❷

❶ Comptez 360 € pour la banquette coulissante et son dossier fractionnable en trois parties. ❷ Même sans elle, l'espace aux jambes reste généreux, tout comme la garde au toit. ❸ Le volume de coffre reste relativement modeste pour un monospace : 470 dm³ seulement, et même 415 dm³ au crédit de notre 220i MHEH, qui embarque une batterie 48 V sous son plancher. ❹ Belle surface plane, une fois le dossier rabattu, toutefois.

❸


❹

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 170 ch(1)
Couple maxi	■ 280 Nm à 1 500 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1 499 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	Rob. double embrayage/7

(1) Puissance maxi : 156 ch à 4 700 tr/mn + 19 ch (électrique).

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	205/60 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,39/1,83/1,58/2,67 m
Poids/tractable freiné	■ 1 520/1 300 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 8,1 s
Vitesse maxi	■ 221 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 415 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 38 700 €
Malus écologique (CO_2)	■ 260 € (138 g/km)
Prix du modèle essayé(2)	49 010 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, AFIL, aide au park. AV/AR, Bluetooth, caméra de recul, chargeur induction, clim auto bizone, instrument. numérique, dét. pluie/lum., ESP, feux AV 100 % LED, freinage auto d'urgence, hayon motorisé, jantes alu 17 pouces, lect. panneaux, Park Assist, régul./limit. de vit., syst. multimédia écran tactile/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/4 prises USB-C…

Options
Avertisseur angles morts (600 €), banquette 40/20/40 couliss. (360 €), cond. semi-auton. (1 950 €), feux route auto (170 €), pack Innovation (accès/dém. sans clé, affich. tête haute, cam. 360° avec enreg., feux adapt. LED, GPS à réalité augmentée et rétros électrochromes : 3 300 €), jantes 18 pouces (850 €), peinture métall. (890 €), rég. vit. adapt. + AFIL active (800 €), sell. cuir (1 350 €), toit panoramique (1 450 €)…

Consommation	
Mixte	■ 5,9 l/100 km
Réservoir	45 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

À condition de cocher la case "banquette coulissante" sur la liste des options, la Série 2 Active Tourer, un peu plus logeable (mais plus chère de 1 500 €) que la Classe B de Mercedes, remplit bien son rôle de véhicule familial chic et moderne. Mais son petit coffre déçoit. Et n'imaginez pas retrouver le dynamisme BMW à son volant.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

MERCEDES EQB 350 292 ch 4Matic AMG Line
TESLA MODEL Y 440 ch Grande Autonomie

Impérialis américain

me

Contraints et forcés de passer à l'électrique pour éviter de lourdes amendes, les constructeurs traditionnels doivent, de surcroît, lutter contre l'américain Tesla, qui maîtrise le sujet de la voiture "à piles". Dernière en date, la Model Y rencontre le chemin d'un Mercedes EQB aux attributs de familiale intéressants.

Par **Stanislas Larroumet** Photos **Nicolas Soler**

Insolent ! 936 000 voitures livrées en 2021 ! Le succès de Tesla bouleverse la planète automobile et redistribue les cartes, même en France, où la Model 3 a tout simplement été la voiture électrique la plus vendue l'an dernier, devant la Renault Zoe, qui, pourtant, joue à domicile. Alors, tous les acteurs principaux du marché européen développent des gammes à rallonge pour séduire le plus grand nombre. Parmi eux, Mercedes semble bien déterminé à s'octroyer une belle part du gâteau avec ses EQC, EQA, EQS, l'EQB qui nous intéresse ici et, bientôt, une EQE. Le constructeur allemand a même annoncé une incroyable EQXX aux 1 000 km d'autonomie avec une seule charge grâce, entre autres, à un Cx de 0,17, des panneaux solaires ou encore une pompe à chaleur capables d'emmagasiner de l'énergie. Un bien joli programme ! Mais, pour l'instant, celui dont nous parlons ici n'est autre qu'un SUV familial de la firme à l'étoile, électrifié. Il en reprend donc la plateforme avec ses atouts comme les sept places mais aussi ses défauts, car il doit composer avec un tunnel de transmission utile aux versions thermiques à quatre roues motrices et une base technique polymorphe conçue pour s'adapter à la fois aux thermiques, aux hybrides et aux électriques mais dont l'espace pour la batterie est limité. Pas de cela chez Tesla évidemment, où le mot "pétrole" est prohibé et où les bases techniques sont mises au point pour fonctionner uniquement à l'électricité. Au-delà de l'ingénierie fantastique sortie de la cervelle d'Elon Musk, Tesla offre également un écosystème complet qui aborde tous les aspects de la voiture électrique, à commencer par son propre réseau de charge comptant 7 300 superchargeurs en Europe. Unique au monde, ce concept de mobilité innovant donne du fil à retordre à celui qui inventa l'automobile en 1886.

SUR LA ROUTE

C'est un lieu commun : toutes les voitures électriques proposent plus ou moins les mêmes sensations de conduite. Comprenez par là que le





MERCEDES EQB

❶ L'écran central de 10,25 pouces fourmille d'informations et se montre facile à utiliser.
❷ Reposante, cette curieuse excroissance de la console centrale accueille la paume de la main pour utiliser le pavé tactile.



Spectaculaire, la planche de bord de l'EQB est, à quelques détails près, identique à celle des Classe A et B. L'environnement connu permet de ne pas tâtonner des lustres avant de trouver la bonne commande.

MERCEDES EQB

PLUS
Confort de suspension
Sept places
Environnement connu

MOINS
Autonomie
Tarifs et options
Performances moins élevées



Assez cubique, le style est peu ou prou le même que celui du GLB. L'EQB se différencie toutefois par sa calandre, ses jantes et la partie arrière.



TESLA MODEL Y

PLUS

Performances
Autonomie
Comportement routier

MOINS

Confort de suspension
Pas de sept places (en Europe)
Appréhension interface

D'une manière générale, les Tesla ne subjuguent pas par leur style, mais davantage par leur technologie embarquée et leurs performances.



Très épuré avec son écran qui pilote toutes les fonctions de la voiture, l'habitacle de la Model Y détonne dans le monde automobile traditionnel.





TESLA MODEL Y

❶ Comme sur l'EQB, le levier de vitesses est au volant. En l'actionnant une seconde fois vers le bas en roulant, il permet d'activer l'Autopilot. ❷ On aime ou on déteste, mais il est obligatoire de maîtriser les multiples fonctionnalités de cet écran central pour rouler en Tesla.

moteur ne fait quasi aucun bruit, que les accélérations sont franches voire explosives malgré des masses considérables et que le freinage profite de la récupération d'énergie cinétique pour améliorer son efficacité. Mais la Tesla se distingue de la Mercedes par sa puissance nettement supérieure : 440 ch au lieu de 292, un gouffre. Avec une telle cavalerie, transmise aux quatre roues dans les deux cas, et en dépit d'un couple légèrement inférieur (493 Nm contre 520 Nm), l'américaine affiche des performances affolantes dignes d'une sportive : elle "colle" 4 s au 1 000 m départ arrêté à l'allemande, qui, déjà, ne mollit pas. Idem en reprises où il faut 1,7 s de moins à la Y pour passer de 90 à 130 km/h. Bref, un "avion" qui, heureusement, repose sur un châssis redoutable d'efficacité. Un peu trop même, avec une direction très incisive qui demande un petit temps d'adaptation pour éviter d'aller lécher les trottoirs avec les jolies jantes de 20 pouces de notre modèle d'essai (2 100 €). Un supplément que nous déconseillons fortement, car il dégrade un confort de suspension que nous jugeons déjà bien trop ferme pour une voiture à vocation familiale. Dommage, le tableau aurait été idyllique avec, pourquoi pas, une efficacité moindre et davantage de souplesse.

Une ambiance ouatée et un confort royal, voilà ce qui s'apprécie aux commandes de l'EQB.

Pas de doute, nous sommes bien chez Mercedes, dans une version dont l'amortissement préserve les vertèbres. Davantage typé SUV, le débonnaire EQB s'avère sujet au roulis, plonge plus au freinage et dispense quelques mouvements de caisse. Mais rien de rédhibitoire. ➛

À BORD DE LA TESLA, ASSEMBLAGES JUSTES ET MATÉRIAUX MOUSSÉS RIVALISENT SANS SOUCI AVEC LE SÉRIEUX DE LA MERCEDES •••

Un ensemble qui s'accommode parfaitement avec les performances de l'électrique étoilée. À son volant, le conducteur retrouve l'agrément des GLB thermiques malgré un important embonpoint d'environ 700 kg par rapport à une version essence de base (GLB 200). Nous ne pouvons donc que saluer le remarquable travail de la firme de Stuttgart qui arrive ici à ne pas détériorer le bien-être à bord.

VIE À BORD

Un sens de l'accueil que la Mercedes confirme avec un atout inédit dans la catégorie des voitures électriques : ses sept places livrées de série. Une caractéristique bien pratique pour emmener un ou deux enfants de plus à l'école ou un couple d'amis pour aller et revenir du restaurant. Certes, l'accueil n'est pas cinq étoiles pour des adultes, Mercedes estime lui-même que ces places de dernier rang conviennent à des personnes mesurant jusqu'à 1,65 m. Mais ça dépanne. Et la banquette coulissante sur 14 cm permet de privilégier volume de coffre ou espace aux jambes à l'arrière. Un autre avantage par rapport à la Tesla, qui met uniquement en avant des valeurs de volumes de coffres (avant et arrière) et des largeurs aux coudes supérieures. De plus, point déjà évoqué plus haut, l'EQB offre un très bon confort de suspension.

Par ailleurs, rouler en électrique Mercedes ne rime pas forcément avec un univers inhabituel qui exige de longues minutes, voire heures, avant d'en appréhender toutes les fonctions. C'est très simple : l'EQB reprend les fonctionnalités des versions thermiques et, pour peu que le conducteur connaisse la marque à l'étoile, le dépaysement n'a pas lieu d'être. C'est aussi l'avantage d'être un "vrai" constructeur automobile qui innove depuis plus de cent trente ans. Ici, il y a des boutons pour le réglage des sièges, de la clim ou de la radio. Certes, en 2022, l'écran central tactile permet de tout commander. Mais il est encore possible de gérer certaines fonctionnalités depuis le pavé tactile de la console centrale ou depuis le volant. Un choix multiple pour convenir aux différentes exigences des conducteurs.

Chez Tesla, le parti pris ultra-innovant réclame une bonne dose d'adaptation.

Ne cherchez pas de commandes physiques, il n'y en a pas. Tout passe par l'immense dalle numérique. On adore ou on déteste ! Mais dans



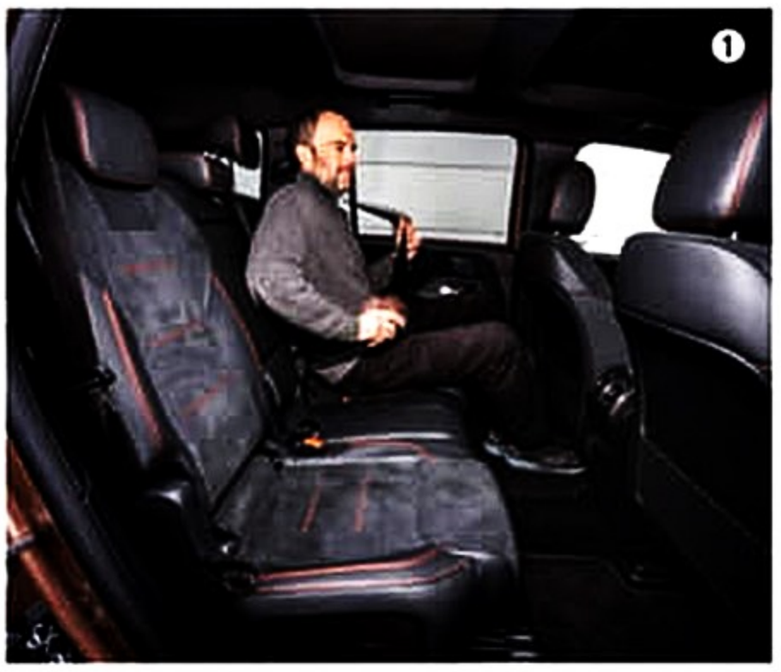






TESLA MODEL Y
❶ En plus du coffre arrière de 695 dm³, la Model Y dispose à l'avant ❷ d'un espace de chargement de 105 dm³. De quoi emporter un peu plus que le superflu. ❸ Il y a de l'espace et la garde au toit suffit, mais aucune modularité au programme. Aux États-Unis, la Model Y existe en version sept places.

tous les cas, il faut un petit moment avant d'en maîtriser tous les paramètres et subtilités. Une fois apprivoisée, l'utilisation de la Model Y n'a rien de sorcier. Assis plus haut qu'à bord des autres Tesla (excepté le Model X), le conducteur apprécie surtout la qualité de fabrication, qui a progressé dans le bon sens depuis que ces américaines sont produites en Chine. Assemblages justes et matériaux moussés rivalisent sans souci avec le sérieux de la Mercedes, elle aussi solidement construite. Toutefois, nous reprocherons à l'Y une insonorisation moins poussée avec des bruits parasites davantage présents à partir de 90 km/h. Les pneus taille basse, en plus de détériorer le confort, pèsent sur la quiétude à bord. Mais la Tesla tranquillise sur bien d'autres points… ➛







MERCEDES EQB
❶ Ajustable, coulissante et accueillante, la banquette arrière de l'EQB est idéale pour les familles. ❷ Mieux, ce SUV dispose de sept places. Un dernier rang à réserver aux petits gabarits. ❸ Une fois rabattus, ces deux sièges sont escamotables dans le plancher. Le coffre peut alors atteindre 517 dm³ si la banquette de 2e rang est avancée au maximum.



La Tesla Model Y ressemble… à une autre Tesla, et le Mercedes EQB… à un GLB. Pas très original, le dessin de ces deux voitures électriques ne fera certainement pas retourner les têtes à leurs passages.

L'avis de Stanislas Larroumet

L'EQB plaît par son côté "SUV connu", son confort et ses sept places qui en font une familiale accomplie.

80% Quotient Émotionnel



Malgré des performances de haut vol, la conduite d'une voiture électrique ne transcende pas un amoureux de l'automobile – il y en a encore – sensible à l'agrément moteur. Mais la Tesla apporte une expérience inédite.

BUDGET

L'autonomie avant tout ! Nerf de la guerre de la voiture électrique, la distance possible parcourue entre deux bornes de recharge est un argument de poids. Selon nos mesures, la Tesla roule 417 km entre deux "pleins" contre seulement 327 km pour le SUV d'outre-Rhin. Mais, comme avec une thermique, personne ne tentera de rouler jusqu'à la panne sèche, qui, avec une voiture électrique, se conclut forcément par l'arrivée d'un camion plateau.

LA MODEL Y ENFONCE LE CLOU AVEC SON TARIF PLUS RAISONNABLE ET SON ÉQUIPEMENT PLUS COMPLET •••

Consommation plus faible, batterie plus grosse : la recette est limpide pour obtenir la meilleure autonomie.

La Model Y consomme 17,3 kWh/100 km contre 20,5 kWh/100 km pour l'EQB, et sa batterie est d'une capacité utile supérieure : 71 kWh contre 66,5 kWh. En prime, la batterie de la Tesla accepte jusqu'à 250 kW de charge contre 100 kW pour celle de la Mercedes. Par conséquent, bien que plus volumineuse, la "pile" de l'américaine se charge plus vite. Quant aux coûts, Tesla annonce 0,40 €/kW sur son propre et vaste réseau de recharge contre 0,29 €/mn pour la Mercedes, avec l'abonnement Mercedes me Charge, gratuit la première année (99 €/an les suivantes) sur une borne Ionity (1 627 stations en Europe, 93 en France, 8 en construction, 170 en 2025) sur les voies rapides et autoroutes quand les superchargeurs Tesla (102 en France) obligent à quitter le grand ruban. Un défaut pour certains, mais un avantage pour ceux qui ne roulent pas que sur autoroute, où, au passage, l'autonomie de nos deux voitures fond à 349 km pour la Y et 292 km pour l'EQB.

À l'heure où nous écrivons ces lignes, on dénombre 53 667 points de recharge en France accessibles à tous et Tesla entame un programme pilote en "ouvrant" aux non-propriétaires de la marque la possibilité de se charger chez lui sur 10 stations en Norvège, 10 aux Pays-Bas et 16 en France. Une belle générosité de la part de l'américain, qui ne s'arrête pas là. En effet, la Model Y enfonce le clou avec son tarif plus raisonnable et son équipement plus complet incluant, entre autres, le régulateur de vitesse adaptatif ou le toit en verre. Affichée 59 990 €, elle se négocie 4 660 € de moins que la Mercedes et profite même d'un bonus écologique

VERDICTS

SUR LA ROUTE : TESLA MODEL Y

VIE À BORD : MERCEDES EQB

BUDGET : TESLA MODEL Y



On ne tombe pas sous le charme, mais le "job" réalisé par la Tesla Model Y est difficilement critiquable. Chapeau !



de 2000 € jusqu'au 30 juin 2022 (1000 € à partir du 1er juillet), car son prix reste sous la barre des 60000 €. À cela s'ajoutent une garantie qui court sur deux années de plus (quatre ans), une batterie garantie 32000 km de plus et une mise à jour des logiciels à distance sans aucune nécessité de se rendre à l'atelier. Sur ce point, la firme américaine aborde la mobilité d'une manière inédite, ce qui explique en partie son incroyable succès et renvoie le mode de fonctionnement des constructeurs automobiles traditionnels au siècle dernier. ■



MERCEDES EQB
350 292 ch 4Matic AMG Line

TESLA MODEL Y
440 ch Grande Autonomie

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

EN CHIFFRES

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.

	Mercedes EQB	Tesla Model Y
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	292 ch (215 kW)	440 ch (324 kW)
Couple maxi	520 Nm	493 Nm
Type	élec., synch. à aimant perm.	élec., synch. à aimant perm.
Puissance fiscale	10 CV	11 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/1	automatique/1
Type batterie/capacité utile (brute)	lithium-ion/NC (66,5) kWh	lithium-ion/71 (74,5) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	11,7 m	12,5 m
Pneumatiques	235/55 R 18	255/40 R 20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,68/1,83/1,67/2,83 m	4,76/1,93/1,63/2,89 m
Poids/tractable freiné	2214 kg/NC	1986/1600 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	28,4/6,4 s	24,3/5,3 s
90 à 130 km/h en Drive	5,1 s	3,4 s
Vitesse maxi	158 km/h	217 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11/33/68 m	10/32/66 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	19-33 cm (1)	31 cm
Largeur aux coudes AV/AR	146/145 cm	150/144 cm
Volume de coffre	125/391 à 517 dm³ (2)	695 dm³ (+ 105 dm³ AV)
Niveau sonore		
À 90/130 km/h	63,1/66,4 dB	67,2/68,7 dB

(1) Selon position de la banquette coulissante. (2) 7 places/5 places selon position de la banquette coulissante.

LE BUDGET

	Mercedes EQB	Tesla Model Y
Prix	**64650 €**	**59990 €**
Bonus écologique (CO_2)	0 € (0 g/km)	2000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (3)	72700 €	64470 €
Garantie	2 ans, km illimité (4)	4 ans, km illimité (4)

(3) Bonus et options inclus. (4) Batteries garanties 8 ans ou 160000 km/192000 km sur Tesla.

Équipements communs
7 airbags, AFIL active, aide park. AV/AR + cam. recul, frein. auto urgence, clim auto, détecteur pluie/lum., instrumentation num., jantes alliage, lect. panneaux, système multimédia avec écran tactile/Bluetooth/GPS/prises USB et 12 V, rétros rabatt. élec., sièges similicuir.

Options
Mercedes EQB : assistance à la conduite (1400 €), attelage (1000 €), jantes 19/20 pouces (750/1450 €), pack cuir + sièges ventilés (1550 €), pack Premium (hi-fi + recharge à induction + accès et démarrage sans clé + sièges AV chauffants : 1100 €), pack Premium Plus (pack Premium + MBUX avancé + cam. pano + pack mémoire : 3700 €), peinture métallisée (800 €).

Tesla Model Y : attelage (1350 €), Autopilot amélioré (3800 €), capacité de conduite entièrement autonome (7500 €), intérieur blanc (1190 €), jantes 20 pouces (2100 €), peinture métall. (2100 €)...

Consommations/Autonomie/Recharge	Mercedes EQB	Tesla Model Y
Moyenne	20,5 kWh/100 km	17,3 kWh/100 km
Ville/route/autoroute	21/17,8/22,7 kWh/100 km	16,4/15,1/20,3 kWh/100 km
Autonomie moyenne	327 km	417 km
Autonomie ville/route/autoroute	316/373/292 km	432/470/349 km
Chargeurs embarqués AC/DC	11/100 kW	11/250 kW
Charge 2,3 kW/7,4 kW/100 kW	39 h/9 h 15/32 mn (80 %)	32 h/11 h/25 mn (80 %)

Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**en cours**
Pays de fabrication	**Hongrie**	**Chine**

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL
Tesla Model Y

Difficile de rivaliser avec le maître américain de la voiture électrique. La Model Y se conseille les yeux fermés malgré un confort trop ferme et une interface qui demande un temps d'adaptation. Bien plus confortable et pratique avec ses sept places de série, l'EQB pèche par ses tarifs et son manque d'autonomie.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

La Skoda Fabia refait parler d'elle ! Pour sortir du lot, la cousine de la Polo mise sur un gabarit XL chez les S. Mais sous le capot, elle reste modeste. Nos Experts ont voulu vérifier si le pari est gagnant.



ARNAUD SAUNIER

À bord, tout est propre et bien rangé ! Mais la qualité des matériaux n'impressionne pas et l'ensemble reste austère.



ARNAUD SAUNIER

Avec ses 4,11 m, la Fabia est une grande citadine. L'habitabilité en profite, mais pour se garer, ces centimètres en plus peuvent être contraignants.



YANN LEFEBVRE

Promis, ce n'est pas du chauvinisme ! La Fabia n'est pas aussi plaisante à conduire qu'une 208 et n'a pas la douceur d'une Clio.

SKODA FABIA

1.0 TSI 95 ch BVM5 Style – **22 720 €**

Malus écologique : 0 € (116 g/km CO_2)



YANN LEFEBVRE

Officiellement, le couple de 175 Nm du 3 cylindres est disponible entre 1 600 et 3 500 tr/mn. Cela ne se ressent guère à la conduite !



Franck Lagorce (Pilote)

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



Mélina Priam (Journaliste)

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



Ghislain Bacon (Taxi)

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

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

"Ce moteur est vraiment décevant : sous 3 500 tours, il n'a rien dans le sac, de plus, il est bruyant à l'accélération."

L'avis du pilote — 40% Quotient Émotionnel

En 2022, je ne conçois plus qu'une citadine soit équipée d'une boîte mécanique. Quel intérêt, ici, de passer des vitesses? Une transmission automatisée est tellement plus facile à vivre. Mais le vrai point faible, c'est le moteur! Je me demande si Skoda n'a pas oublié d'en monter un. Pourtant, ce "3 pattes" envoie le son : il est bruyant. Cela ne se traduit hélas ni en agrément ni en performances. Il manque de couple et met du temps à redescendre dans les tours au lever de pied. Dommage, car cette Skoda, correctement suspendue, affiche une bonne tenue de route. Mais elle pêche au freinage en cas d'urgence. Il n'y a pas d'attaque de pédale, aucun mordant; le système active trop tôt l'ABS et le conducteur perd tout pouvoir directionnel : fâcheux lorsqu'il tape dans les freins en appui! C'est regrettable que la mécanique ne soit pas à la hauteur car, à bord, j'aime bien son côté simple et fonctionnel. Seul bémol : les molettes chromées sur le volant qui sont trop grosses et trop sensibles. Un léger effleurement suffit à tout dérégler.

"Cette Fabia peine à se démarquer : elle n'a pas de défauts rédhibitoires, encore que… Mais elle manque d'une pointe de sel pour séduire."

L'avis de la journaliste — 40% Quotient Émotionnel

Comme à son habitude, Skoda fait le choix d'un gabarit plutôt dans le haut de la catégorie (4,11 m). C'est effectivement un bon point pour l'habitabilité, mais de ce fait, nous avons tendance à attendre de la Fabia des prestations de petite familiale. Et là, ça coince. Du moins avec cette version. Alors qu'il n'est pas le moins puissant de la gamme, le 1.0 TSI de 95 ch paraît juste dès qu'on le sollicite davantage. Il est surtout desservi par la boîte mécanique à 5 rapports qui, en plus, n'est pas particulièrement agréable à manier : elle est rêche. À défaut de lui associer sa DSG7, Skoda aurait au moins pu ajouter un rapport pour l'agrément, le niveau sonore sur autoroute et… la consommation. Celle-ci ne bat aucun record, ni en bien ni en mal. Avec une moyenne qui s'établit autour de 6 l/100 km, elle est justement… dans la moyenne. Un peu à l'image de cette Fabia, qui peine à sortir du lot. Même constat à bord : tout est là en matière d'équipements et l'ensemble est bien réalisé, mais il manque une pointe d'originalité pour donner le sourire le matin en partant.

"Sur une version qui se veut plutôt haut de gamme, trop de détails donnent l'impression du contraire."

L'avis du taxi — 30% Quotient Émotionnel

Je n'aime pas être méchant, mais cette Fabia me laisse froid : elle n'est pas accueillante. Pas concernant la place à bord – pour une citadine, c'est même plutôt correct –, mais concernant le style. O.K., l'instrumentation de bord numérique et le grand écran central tactile font de l'effet. Heureusement! Parce que pour le reste, c'est sans fioritures ni fantaisie. La qualité des matériaux est quelconque et certains détails, comme le bruit du claquement des portières ou encore la mousse des assises, pas assez dense, font bas de gamme. À cela s'ajoute une insonorisation légère. Pour une version qui se veut plutôt haut de gamme, c'est décevant. En fait, tout cela n'inspire pas confiance et ne fait absolument pas qualitatif, ce qui est assez surprenant de la part de Skoda. La conduite ne procure aucun agrément particulier : le moteur est poussif et je ressens des vibrations dans le volant. Reste un rapport prix/équipements plutôt avantageux, mais c'est un peu court.

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

+ 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 # D1380807

☐ **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** : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur autojournal.fr



CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Mon Puma trop sensible!

Je roule avec un Ford Puma Flexifuel (6500 km). Est-ce que Ford communique sur deux problèmes rencontrés avec ce véhicule? À savoir :
– À trois reprises, sans raison, le déclenchement d'une alerte collision.
– L'usage problématique du limiteur de vitesse automatique, en particulier sur autoroute, où il détecte les panneaux de limitation de vitesse installés sur les bretelles de sortie, avec les conséquences que vous imaginez. ***P.-A. L.***



ARNAUD SAUNIER

Ford Puma

Les constructeurs communiquent rarement sur les problèmes de fiabilité de leurs nouveaux modèles. Sur votre voiture, il s'agit d'une probable défaillance de la caméra multifonction, soit insuffisamment précise, soit mal calibrée d'origine ou après un remplacement du pare-brise, par exemple. Vous pouvez faire vérifier cela auprès de votre concessionnaire. Car un petit décalage sur un radar ou une caméra peut générer les soucis que vous évoquez.



ADRIEN CORTESI

Autonomie électrique, un chiffre fiable?

En ce qui concerne les modèles hybrides rechargeables, pourquoi une telle différence entre l'autonomie annoncée par le constructeur et celle affichée après recharge? Par exemple, sur ma voiture : 55 km d'autonomie annoncée et seulement 32 km affichés après une recharge complète. ***J.-P. M.***

Deux choses : l'autonomie annoncée par le constructeur est constatée selon la norme WLTP, trop peu contraignante pour les hybrides et les électriques. Ensuite, dans la vraie vie, votre ordinateur de bord tient compte de la conduite que vous avez eue précédemment avant la recharge. C'est en fonction de celle-ci qu'il effectue un nouveau calcul. D'autre part, il faut savoir que l'autonomie des hybrides rechargeables varie en fonction de nombreux paramètres, parmi lesquels la température extérieure.

PHEV qui usent du pneu, attention danger!

Je possède un Peugeot 3008 Hybrid ayant 12000 km. Le concessionnaire m'a fait remarquer que les pneus arrière sont usés prématurément au niveau de l'épaulement, ce qui serait caractéristique des véhicules hybrides. Je devrais envisager de les changer à 20000 km. Qu'en pensez-vous? ***P. P. et H. P.***

Vous êtes nombreux à vous plaindre de ce problème, certains d'entre vous ayant même eu la désagréable surprise d'éclater un des deux pneus arrière. Ceci touche principalement les SUV du groupe Stellantis. Les pneumatiques s'usent prématurément dans la zone de l'épaulement intérieur. Ce qui peut s'expliquer par le poids supplémentaire au niveau du train arrière dû au positionnement de la batterie sous le plancher. La marque DS a pris les devants et fait parvenir aux possesseurs de DS 7 Crossback un rappel de sécurité invitant à procéder au changement de tous les pneumatiques de dimensions 205/55 R 19 97 V au profit de pneumatiques 235/50 R 19 103 V, le tout monté sur de nouvelles jantes.



TIBO

Peugeot 3008 Hybrid

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**

LA PEINTURE VA-T-ELLE DIS

PARAÎTRE?

La couleur met de la joie dans nos vies et sur nos carrosseries. *L'Auto-Journal* prend ses pinceaux et vous dépeint la relation agitée entre les pigments et l'automobile. Et vous entraîne dans un futur où les designers rêvent de se passer de peinture!

Par **Christophe Bonnaud**

NOEL BERTRAND/AUTOMOTIVE IMAGE

La couleur automobile met de la vie dans notre univers, et la peinture est un peu comme la couche atmosphérique : indispensable et délicate. Sur la tôle, elle ne représente qu'une fine couche de 0,05 mm d'épaisseur. Oui, 50 microns, soit 5 centièmes de millimètre comme le précise Benoit Morin, responsable des Couleurs & Matières chez Peugeot. *"On est à environ 15 microns pour une base colorée qui vient s'appliquer sur la cataphorèse* (couche de protection de l'acier contre la rouille, NDLR), *de même épaisseur, et on ajoute environ 1 micron de vernis."* Sachant qu'il y a des laques triple couche, *"on arrive en moyenne à des valeurs comprises entre 40 et 50 microns, soit un peu plus de deux kilos par voiture... Ce n'est pas grand-chose!"* Une petite couche de peinture pour l'industriel, mais un bond de géant pour le client enluminé.

FREDERICK UNFLATH



BMW relance des couleurs mythiques *(ci-dessus)* et pousse ses recherches vers un habillage de la carrosserie capable de changer de teinte *(à droite avec le prototype iX Flow).*

DES COULEURS OSÉES

Et ces fameuses couleurs, quelles sont-elles ? Aïe, c'est là que le bât blesse, car le gris est majoritaire en Europe, le blanc est leader sur le plan mondial et derrière ces deux teintes, c'est le noir qui truste la dernière marche du podium. L'automobile bannit-elle volontairement la couleur de notre environnement quotidien ? *"Non,* nous dit Benoit Morin. *C'est vrai qu'on a réduit le nombre de couleurs dans la gamme* (en moyenne, moins de sept teintes dans le nuancier Peugeot pour chaque modèle, NDLR), *mais les lancements de nouvelles voitures sont aujourd'hui plutôt colorés. Chez Peugeot, la 308 a été révélée dans une teinte inédite, le Vert Olivine. La Peugeot 208 dispose d'un Jaune Faro qui rencontre le succès. Et il faut rappeler que ces teintes vives de lancement sont gratuites* *." Le Vert Olivine de la 308 est d'autant plus osé que cette teinte ne représente que 1 % des ventes sur la planète. Peugeot a renouvelé l'opération avec son break SW, qui a inauguré le Bleu Avatar. Et qu'en est-il de la prochaine silhouette crossover sur cette base de 308 ? Aura-t-elle droit elle aussi à une couleur exclusive ? *"Oui, même si je ne vais rien vous révéler de plus sur son nom ou sur sa teinte, mais elle aura une couleur bien à elle."* Question : que trouve-t-on dans nos peintures automobiles ? *"De l'eau et des solvants qui permettent de créer du liant. C'est un peu comme une fine pâte à crêpes, il faut que tout ça soit lié. Et puis évidemment des pigments de couleur, un peu de poudre de perlimpinpin* (!), *puis il y a le vernis, selon les teintes métallisées, nacrées, opaques, etc."* Si pour vous la couleur est seulement une question de peinture appliquée sur de la tôle, vous faites fausse route. *"Lorsqu'on parle de couleur, on parle d'abord de la cataphorèse, le revêtement appliqué sur la tôle. Elle ne protège pas des UV et doit donc être peinte avant de recevoir les laques. En revanche, la peinture de la carrosserie protège des UV. Une fois cette peinture créée, il faut valider les accords entre la teinte caisse et les pièces plastique de couleur caisse. Il y a jusqu'à vingt pièces de ce type à peindre, et il nous faut au moins sélectionner deux fournisseurs pour* ➔

STELLANTIS



Benoît Morin est à la tête du département Couleurs & Matières Peugeot depuis plus de dix ans.









PHOTOS TOM KIRKPATRICK

BMW COLORE LA VIE!

Comme Porsche, BMW revient aux couleurs iconiques sur certains modèles. Mais l'actualité, c'est le concept iX Flow *(ci-contre)* qui passe de la couleur blanche au noir en quelques secondes. Ce n'est pas la peinture qui change de teinte, mais une enveloppe corporelle conçue pour épouser les formes du SUV. Ce film est constitué de plusieurs millions de microcapsules, chacune contenant les pigments de couleurs : certains chargés positivement, d'autres négativement. Cette peau est stimulée par des courants électriques qui poussent différents pigments à sa surface. Et le tour est joué. Benoît Morin trouve qu'il s'agit *"d'un très bon coup marketing, mais qualitativement, ce n'est pas à la hauteur. Est-ce que ce concept a de l'avenir ? Je n'y crois absolument pas en tant que tel. Ce n'est pas jouable en réparabilité"*. BMW, comme Peugeot, est plus tenté par la peinture "jet d'encre" pour révolutionner la personnalisation automobile. Ce type de peinture ne fait pas appel à l'électrostatique comme pour la carrosserie, mais à l'application par jet. Dix-neuf BMW M4 ont été personnalisées avec cette technique, et resteront dans la flotte de l'entreprise. L'introduction en série de ce processus de peinture piloté est prévue pour cette année.



BMW

La peinture par jet va décupler les possibilités de personnalisation.

"On a déjà réalisé des concept-cars sans peinture, comme l'Exalt en tôle et l'Onyx avec le cuivre apparent."

Benoît Morin, responsable Couleurs & Matières chez Peugeot



PHOTOS : PEUGEOT



LE CLASSEMENT DES COULEURS EN EUROPE

Il existe en Europe une dizaine de teintes de base dans les différents nuanciers des catalogues. En revanche, chaque couleur existe en plusieurs nuances. Volkswagen propose ainsi neuf bleus, dont les noms sont inspirés des océans (Adriatique, Récif, Atlantique, Lapiz, Denim, Turquoise, Crépuscule, Nightshade et Aquamarine) et neuf gris (Tungstène, Cendré, Reflet d'Argent, Ascot, Dauphin, Lunaire, Urano, Argent et Manganèse). Peugeot se contente de quatre bleus (Vertigo, Avatar, Célèbes et Encre) et de deux gris (Artense, Platinium) et s'autorise par conséquent une vraie présence dans les teintes vives, avec le Jaune Faro, l'Orange Fusion ou le Vert Olivine. Le prochain crossover sur base de 308 aura une teinte dédiée.

sécuriser l'approvisionnement, d'autant que les fournisseurs qui s'occupent de la peinture caisse ne sont pas forcément ceux qui prennent en charge la peinture des pièces plastique..." Une validation qu'on pourra peut-être oublier dans les années futures, puisque certains designers tentent de se passer de peinture! *"On a franchi le pas sur certains de nos concept-cars, comme l'Onyx de 2012 avec des pièces en cuivre, et l'Exalt de 2014 avec une carrosserie brute. L'idée est de travailler la durabilité en matière d'environnement, de poids, mais aussi et surtout pour le style!"*

HYPOTHÈSES DU FUTUR

Le récent concept-car BMW i Vision Circular (Salon de Munich 2021) a emprunté ce chemin. Ses surfaces exposent la couleur anodisée de l'aluminium à l'avant, et celles bleu-violet créées par le processus de traitement thermique de l'acier à l'arrière. L'avenir de la peinture de nos carrosseries pourrait donc évoluer rapidement. *"C'est une question passionnante, car les solutions sont multiples. Je répondrai en disant qu'on étudie des solutions qui ne vont pas forcément vers une carrosserie unie. Par exemple, on travaille sur la création de motifs sur caisse, avec une impression « jet d'encre » qui serait sur toute la carrosserie* (et non pas seulement sur les capots comme le fait BMW, voir encadré). *Ensuite, il y a les matériaux utilisés pour la carrosserie. Est-ce qu'on aura toujours une majorité de tôle? Il y aura des plastiques recyclés avec de nouveaux effets de surface, et on ne les peindra peut-être plus."* Et qu'en sera-t-il de la perméabilité des matériaux et de la couleur entre l'extérieur et l'intérieur de nos futures voitures? Les designers

> ***"Il y aura des plastiques recyclés avec de nouveaux effets de surface, et on ne les peindra peut-être plus."***
> *Benoît Morin*


Les Chinois ont dévoilé la Citroën C5 X avec des teintes très originales!

PHOTOS CITROEN

Focus sur le segment des compactes

Dans le segment le plus porteur en Europe, celui des berlines compactes, les nuanciers des différents concurrents proposent de 5 à 13 couleurs, soit une moyenne de 8 teintes. On note que l'Opel Astra fait étonnamment l'impasse sur le gris, alors que Kia diversifie son offre jusqu'à 13 teintes. Un record.

MODÈLES SEGMENT M1/C	BLANC
OPEL ASTRA	1
RENAULT MÉGANE E-TECH	1
PEUGEOT 308	2
CITROËN C4	1
HYUNDAI i30	1
FORD FOCUS	1
VOLKSWAGEN GOLF	2
KIA CEED	2




RAFAEL KROETZ

De nouvelles teintes emblématiques débarquent chez Porsche, de 8800 à 19800 €!

veulent par exemple prolonger les matières intérieures vers l'extérieur, sur – ou à la place de – la carrosserie. L'inverse existe déjà avec de la tôle apparente dans l'habitacle de certains modèles. Est-ce une tendance lourde? *"C'est une bonne question, et il y a déjà eu des travaux, comme le concept-car Gina de BMW avec sa carrosserie constituée d'une peau en tissu. Les difficultés sont de respecter un cahier des charges exigeant car, pour la plupart, les matériaux à bord ne tiennent pas à l'extérieur. Mais ça fait partie des hypothèses du futur."* C'en serait donc fini de la peinture? Non! Elle a plus d'un tour dans son pot, comme le souligne Benoît Morin. *"On commence à voir des peintures dans le bâtiment qui absorbent le CO_2. Il y a beaucoup de travaux en Chine dans ce domaine. On pourrait alors imaginer que les voitures peintes avec de telles laques dépolluent les villes!"* Demain, les voitures absorberaient le CO_2, comme le font les arbres aujourd'hui! Quel fabuleux pied de nez écologique pour l'automobile! ■

* *La teinte Vert Olivine est gratuite et exclusive sur la nouvelle Peugeot 308. Les autres couleurs sont tarifées de 200 € pour le blanc opaque à 850 € pour les Bleu Vertigo (disponible également sur l'Opel Astra pour 650 €...), Blanc Nacré et Rouge Elixir (disponible également sur la Citroën C4), en passant par 650 € pour les Gris Artense et Noir Perla Nera.*

Les concept-cars servent à défricher de nouvelles teintes, comme ici avec la Peugeot Instinct, une vision dynamique de la voiture autonome.


PEUGEOT

GRIS	NOIR	BLEU	ROUGE	VERT	JAUNE	DIVERS	TOTAL TEINTES
0	1	1	1	0	1	0	5
2	1	1	1	0	0	0	6
1	1	1	1	1	0	0	7
2	1	1	1	0	0	1	7
3	2	1	1	0	0	0	8
2	1	2	2	0	0	0	8
4	1	2	1	0	1	0	11
4	1	1	1	1	1	2	13

LES FRENCHIES TIENNE

Comme le rappelle la récente victoire de Simon Pagenaud aux 24 Heures de Daytona, les pilotes français brillent en Endurance. Sébastien Bourdais va d'ailleurs désormais se consacrer à 100 % à cette discipline.

Par **Alain Pernot**

Pour Sébastien Bourdais, la saison 2022 marque une étape. *"C'est un vrai tournant dans ma carrière,* confie le pilote installé à Saint Petersburg, en Floride. *Je m'apprête à tourner la page de la monoplace et à me consacrer exclusivement à l'Endurance."* Cela met fin à quelques chapitres bien remplis, que ce soit en Formule 1 ou en Formule Indy. Rappelons que le Manceau a conquis quatre titres consécutifs en Champ Car entre 2004 et 2007 pour le compte de l'équipe de Paul Newman et Carl Haas. En revanche, son passage l'an dernier dans l'écurie du légendaire A. J. Foyt n'a pas vraiment apporté les résultats escomptés : *"L'équipe Foyt reconstruisait un programme, donc le timing n'était pas idéal. Il est certain que j'aurais aimé que ça se passe différemment et pouvoir de nouveau prétendre à de bons résultats en IndyCar. J'ai toujours une passion pour cette discipline, mais il faut savoir prendre un peu de recul et regarder les choses en face. C'est clair et net que mon futur est plus en Endurance que dans cette discipline de jeunots. Il convient d'observer les opportunités et de prendre les décisions qui s'imposent."*

Chip Ganassi, l'un des patrons d'équipe américains les plus emblématiques pour qui Sébastien Bourdais a déjà couru dans le cadre du programme Ford en GT, l'a sollicité en juin dernier : *"Je n'ai pas beaucoup hésité. L'opportunité était belle. C'est une équipe que je connais et qui est extrêmement bien structurée, qui met les moyens. Avec le statut officiel de Cadillac derrière, c'est clair que ça va être un joli programme. Tu ne peux pas dire non à un contrat constructeur de ce calibre-là, vu les perspectives d'avenir de l'Endurance."*

Sébastien Bourdais ne va pas chômer cette saison, loin s'en faut.

Rien que sur le continent américain, un programme de dix courses l'attend en IMSA, le championnat américain d'Endurance, au volant d'une Cadillac DPi officielle. À ce programme s'ajouteront à partir de juin les essais de développement du futur proto LMDh. Ce n'est pas tout : Sébastien Bourdais mènera aussi en parallèle une campagne en championnat du monde d'Endurance, dans la catégorie prototype LMP2, pour le compte de la jeune équipe Vector. Une opportunité intéressante pour celui qui a disputé ses quatre dernières participations aux 24 Heures du Mans au volant de GT (Ford de 2016 à 2019 et Ferrari en 2020) : *"C'est une bonne occasion pour moi de me refamiliariser avec les règles spécifiques du WEC, et puis ça fait plaisir de revenir au Mans au volant d'un proto!"* Mais la saison 2022 n'a hélas pas idéalement commencé



NT LA DISTANCE



Auteur d'une fin de course époustouflante, Mathieu Jaminet a remporté la catégorie GTD à Daytona.



M. LLEVITT/MOTORSPORT/PANORAMIC

Sébastien Bourdais court désormais en IMSA pour l'écurie Cadillac DPi.

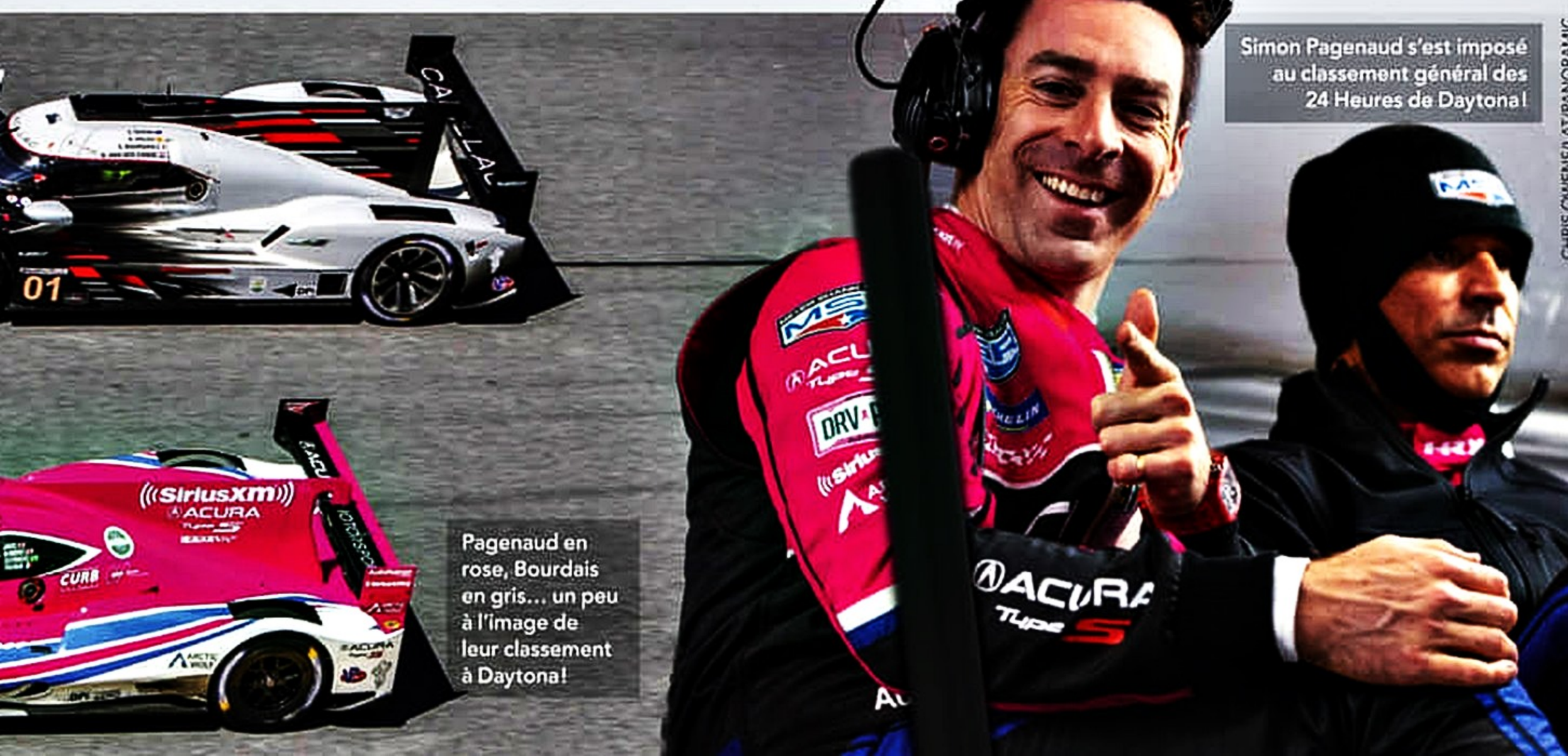
pour le Manceau lors des 24 Heures de Daytona. Un changement de courroie d'alternateur a malheureusement écarté sa Cadillac, alors en tête, des prétendants à la victoire.

En fin de compte, c'est tout de même un pilote français qui l'a emporté, Simon Pagenaud.

Il était associé à Hélio Castroneves, Oliver Jarvis et Tom Blomqvist au volant d'un autre proto, l'Acura de l'équipe Meyer Shank. Pour le Poitevin, voilà une manière idéale d'inaugurer sa collaboration avec l'écurie Meyer Shank. En effet, après sept saisons parmi la prestigieuse équipe Penske avec laquelle il a remporté le championnat IndyCar 2016 et les 500 Miles d'Indianapolis 2019, Simon Pagenaud se lance lui aussi dans une nouvelle aventure au sein de cette équipe basée dans l'Ohio. Son programme principal sera le championnat IndyCar, mais également quelques classiques d'Endurance, une discipline dans laquelle il a déjà acquis ses lettres de noblesse puisqu'il a remporté l'American Le Mans Series en 2010. Malgré ce titre conquis de haute lutte, Pagenaud avait un sentiment d'inachevé avec l'Endurance à cause de ses deuxièmes places aux 24 Heures de Daytona (en 2021), aux 24 Heures du Mans (en 2011) et aux 12 Heures de Sebring (en 2011 aussi) ! Maintenant qu'il a le trophée de Daytona sur sa cheminée et la Rolex des vainqueurs au poignet (!), il ne manquera pas d'essayer de compléter sa collection. Il devrait logiquement être l'un des fers de lance de l'assaut que mènera Acura aux 24 Heures du Mans à l'horizon 2023 ou 2024.

Un autre Français s'est aussi distingué aux 24 Heures de Daytona : Mathieu Jaminet. Ce Lorrain de 27 ans a en effet remporté la nouvelle catégorie GTD Pro au volant d'une Porsche 911 GT3 R de Pfaff Motorsports à l'issue d'un duel haletant avec l'autre Porsche de l'équipe KCMG. Pendant les deux ultimes heures de course, l'intensité du combat entre Jaminet et le Belge Vanthoor a même éclipsé la course des leaders. Déchaîné, Jaminet a finalement eu le dernier mot ! La relève est en marche. ■

BRETT FARMER/MOTORSPORT/PANORAMIC



Simon Pagenaud s'est imposé au classement général des 24 Heures de Daytona!

CHRIS OWENS/LAT/PANORAMIC

Pagenaud en rose, Bourdais en gris... un peu à l'image de leur classement à Daytona!

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



EN MESURES

L/l/h : 4,70/1,70/1,35 m

Poids : 1 375 kg

Puissance : 155 ch à 5 250 tr/mn

1 000 m d.a. : 31,6 s

V. max. : 191,1 km/h

Consommation à 90 km/h : 8,85 l/100 km



Baptisée SD1, cette Rover au style très novateur ne manque pas non plus d'élégance. Cette version 3500, qui reçoit le V8 du Range, se pose au sommet de la gamme.

LA ROVER 3500 *À L'ESSAI*

Au milieu des années 1970, l'industrie automobile britannique est capable du pire comme du meilleur. Mais le plus triste est qu'elle parvient, parfois, à gâcher aussi le meilleur. L'avant-gardiste Rover 3500 était ingénieuse à l'époque. Dommage qu'elle se soit révélée ensuite insuffisamment mise au point.

Par **Bernard Carat** (1977) / **Thomas Riaud** (2022)

Extraits…

■ "Présentée en juin dernier, la Rover 3500 n'était pas tout à fait prête. La production se trouve encore tellement perturbée que sa commercialisation en Europe risque de se faire attendre quelque temps."

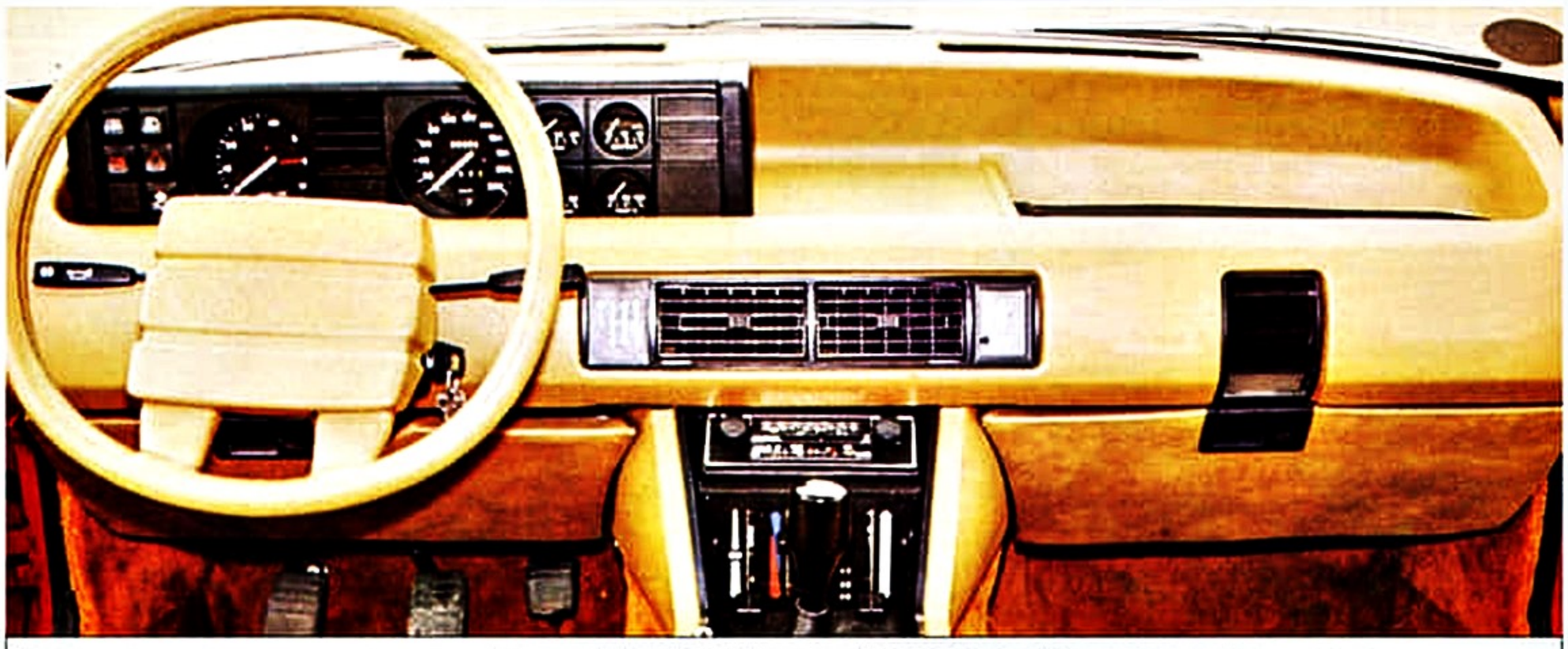
■ "Quand l'usine tourne, il ne sort journellement que la moitié des voitures prévues. Dans ces conditions, comment pouvoir satisfaire les commandes apportées par la jeune réputation de la voiture ?"

■ "On peut tout de suite regretter que le traditionnel pont De Dion ait été abandonné au profit d'une solution moins chère, satisfaisante seulement pour les pays disposant d'un réseau routier avec de très bons revêtements, comme l'Angleterre."

■ "Le moteur n'est pas nouveau, il a été employé sur de nombreux modèles dont le Range Rover. Il s'agit d'un V8 à 90° de 3528 cm³. Il est tout en alliage léger et sa distribution est assurée par un arbre à cames central et des soupapes en tête à poussoirs hydrauliques."

■ "Sur la bascule, la Rover 3500 accuse un poids de 1375 kg en ordre de marche dont 750 kg sur l'avant. Sa longueur de 4,70 m n'est pas exagérée et sa hauteur ne dépasse pas 1,35 m."

■ "Pour une fois, nous allons parler du style de la carrosserie, qui est à notre sens à la fois nouveau et réussi. Le public ne s'y trompe pas, et nous pouvons affirmer que depuis des années, aucun nouveau modèle n'a été autant regardé, aussi bien dans la circulation qu'à l'arrêt."



Rover a ingénieusement conçu une planche de bord qui dispose d'un combiné d'instruments indépendant que l'on peut, selon les marchés, installer à droite ou à gauche.

> Il convient de citer le styliste David Bache, déjà auteur du Range, de la Princess et de quelques autres carrosseries du groupe Leyland.

➚ *Ses qualités*

CONSOMMATION PEU ÉLEVÉE

"Nous avons vérifié que, n'en déplaise aux technocrates des économies d'énergies, ce ne sont pas les gros moteurs qui consomment le plus. En effet, sur l'habituel circuit de 200 km, parcouru à 75 km/h, la Rover 3,5 l n'a pas dépassé 8,6 litres d'essence aux 100 km."

TRÈS BONNES PERFORMANCES

"L'anneau de Montlhéry est très dur pour les longs rapports de transmission et, en cinquième, la voiture a été créditée de 191,1 km/h, ce qui n'est déjà pas si mal."

ARRIÈRE TRANSFORMABLE

"Les responsables de Rover ont eu aussi l'audace de prévoir un arrière ouvrant et transformable pour la première fois sur une voiture de luxe. Les Britanniques ont avec raison tourné le dos à une certaine tradition dépassée."

➘ *Ses défauts*

SUSPENSION FERME

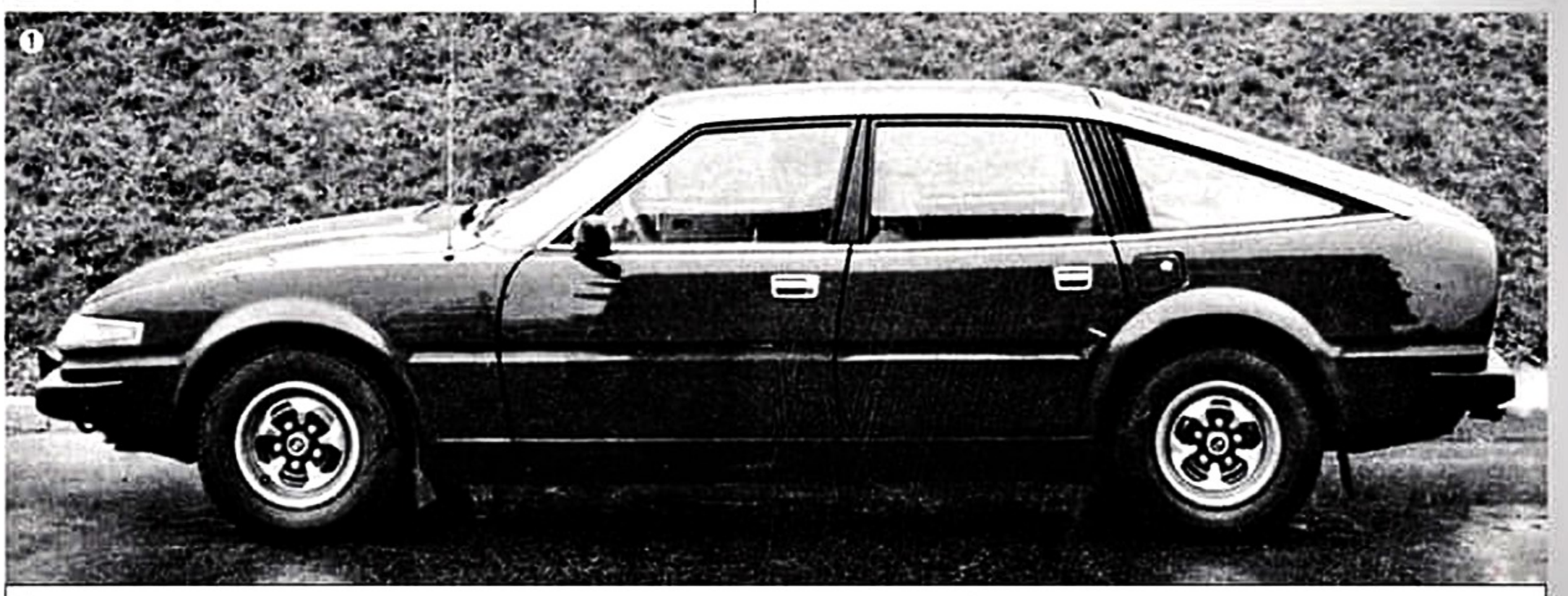
"Sur les routes françaises, plus ou moins toujours en état de réfection, la suspension de la Rover peut paraître un peu sèche et surtout manquer de débattement."

MANQUE D'HABITABILITÉ

"L'évaluation de la place intérieure est toujours un sujet épineux, mais pour la Rover on peut dire que par rapport à son encombrement, l'habitabilité est plutôt modeste."

LEVIER DE VITESSES UN PEU IMPRÉCIS

"La synchronisation est très satisfaisante mais le levier manque de débattement latéral, ce qui entraîne une sélection délicate entre la première, la troisième et la cinquième. De plus, le verrouillage de la marche arrière, placé à l'extrême gauche, est nettement trop faible et, bien souvent, ce rapport se trouve enclenché à la place de la première."









❶ La Rover SD1 tourne le dos à la classique berline tricorps, pour préférer une ligne plus moderne, avec un hayon, comme le feront les Renault 20 et 30. ❷ Le coffre à bagages souffre d'un seuil trop haut perché mais est accessible depuis un hayon. Il peut engloutir 426 dm³ de bagages... ❸ Cette Rover bénéficie de sièges bien dessinés, mais l'espace réservé aux passagers est un peu limité, y compris aux places avant.

« À vitesse normale, la mécanique se fait complètement ignorer et à très vive allure, elle reste tout à fait supportable. »

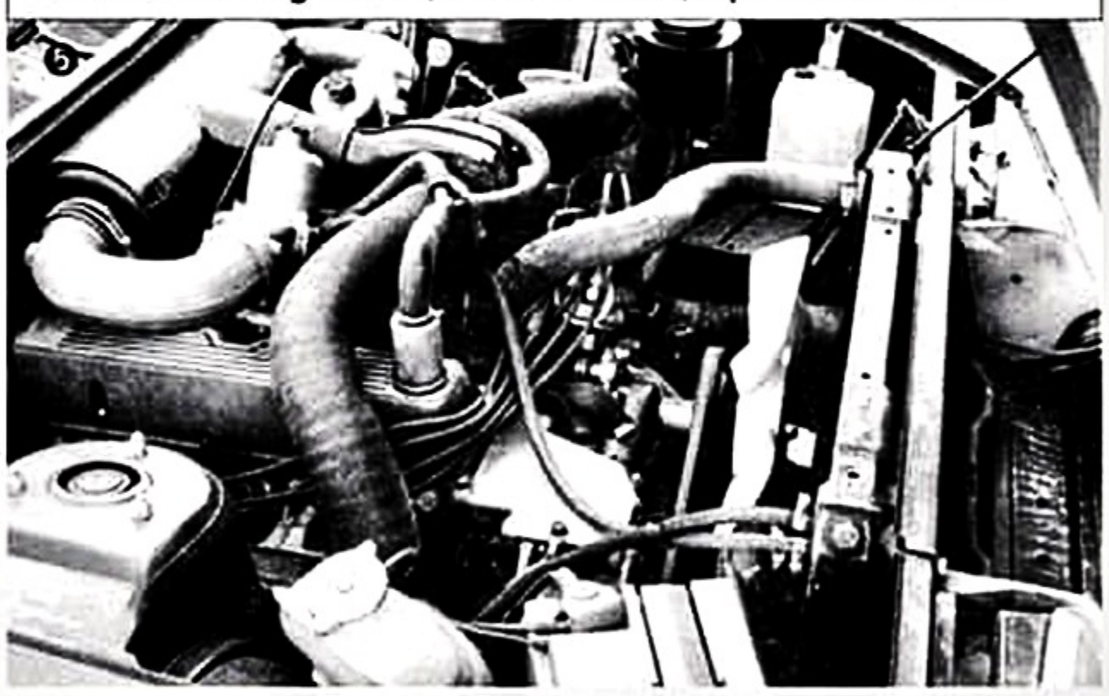








❶ Avec sa calandre minimaliste, la Rover SD1 pose les jalons de la modernité, et se distingue par son aérodynamisme. ❷ Le volant n'est pas parfaitement rond, mais sa prise en main est aisée... et il est réglable en hauteur. ❸ L'arrière est pourvu de gros feux nervurés comprenant projecteurs de recul et antibrouillards. ❹ En plus de bien éclairer, ces phares évoquent un peu ceux de la... Ferrari Daytona. ❺ Cette version haut de gamme reçoit le V8 3.5 du Range Rover, mais de 130 ch, il passe ici à 155 ch.



Extraits...

■ "Dans les cas extrêmes, les coups de raquette à l'arrière sont assez violents tandis que l'avant passe sans trop de réaction. Quoi qu'il en soit, pour les Français si difficiles en ce domaine, la suspension manque de moelleux."

■ "À l'avant, les sièges ne reculent pas assez pour les conducteurs de grande taille qui, de plus, manquent de surface pour les pieds en raison de l'importance du passage de boîte au centre. À l'arrière, la banquette très basse et bien galbée est confortable, mais la place pour les jambes n'est pas digne de la classe du modèle."

■ "Pour les manœuvres de stationnement, le seuil de vision est quand même trop haut, ce qui est parfois gênant puisqu'il faut se fier au contact des pare-chocs."

■ "Pour la finition générale et le dessin du tableau de bord, il était impossible avec une carrosserie aussi moderne de conserver le style traditionnel anglais. Là aussi, Rover a tourné la page et a adopté un aspect ultramoderne sans bois ni cuir."

■ "D'une seule main, on peut faire basculer le dossier de la banquette et disposer d'une très grande surface de chargement. Le seuil à franchir est assez haut et la roue de secours ainsi que l'outillage sont logés à plat dans des compartiments séparés sous le coffre, ce qui n'est pas l'idéal."

Vu d'aujourd'hui



Par **Thomas Riaud**

Quand BMW a racheté Rover Group à la fin des années 1990, on aurait pu espérer un avenir radieux pour la seule marque Rover, fier étendard de l'industrie automobile britannique. Mais au lieu de ça, on a surtout assisté à une vente à la découpe ! Land Rover a été vendu à Ford, MG aux chinois, BMW a conservé Mini, et Rover est resté sur le carreau ! Aujourd'hui, les anciennes Rover, devenues bien rares, ne font plus le bonheur que de quelques collectionneurs...

CUPRA FORMENTOR

Premier modèle spécifique de cette jeune marque, le Formentor se positionne comme un SUV dynamique par sa gamme de motorisations, mais pas seulement…

Par **Cyril Biotteau** Photos **Florian Grout**

Le premier SUV de la marque Cupra était également son premier modèle : l'Ateca, qui avait pour l'occasion changé de blason en provenance de Seat. Le Formentor a été le premier modèle non partagé avec Seat et le second SUV de cette marque aux prétentions sportives. Pour preuve, ce premier modèle a droit à une motorisation explosive avec le 5 cylindres de l'Audi RS Q3 de presque 400 ch ! Un peu en dessous, il récupère aussi le 4 cylindres de la S3 et ses 310 ch, et reçoit des blocs plus sages pour le rendre plus accessible : les versions 150 ch, en essence ou diesel, font moins rêver mais se vendront plus facilement. Reprenant la plate-forme de la Golf 8, il profite également des motorisations hybrides rechargeables, qui permettent d'éviter le malus mais alourdissent la voiture. Dommage, car ce Formentor dans ses versions thermiques tient ses promesses en matière de dynamisme, non seulement par ses réglages de trains roulants, mais aussi grâce à son format plus bas que la plupart des SUV, donc par nature moins sujet au roulis. Assez spacieux, plutôt bien présenté, il a le bon goût de ne pas être trop cher pour l'instant, histoire d'installer la marque…

LA GAMME

	Moteur/Prix	V ❤	VZ ❤	VZ5 ❤	Bonus/Malus écologique
Essence	1.5 TSI 150 BVM6/DSG7	34 990 €/36 890 €	-	-	Malus de 360 à 1 761 € (142 à 157 g)
	2.0 TSI 190 DSG7 4Drive ❤	41 190 €	-	-	Malus de 4 279 à 7 086 € (170 à 179 g)
	2.0 TSI 245 DSG7 4Drive ❤	-	43 500 €	-	Malus de 5 105 à 6 039 € (173 à 176 g)
	2.0 TSI 310 DSG7 4Drive ❤	-	47 900 €	-	Malus de 12 552 à 16 149 € (191 à 197 g)
	2.5 TSI 390 DSG7 4Drive ❤	-	-	59 990 €	Malus 29 995 € (230 à 231 g)(1)
Hyb. rech.	1.4 e-Hybrid 204 DSG6	43 400 €	-	-	Bonus 1 000 € (27 à 30 g)(2)
	1.4 e-Hybrid 245 DSG6	-	47 900 €	-	Bonus 1 000 € (25 à 27 g)(2)
Diesel	2.0 TDI 150 BVM6	38 290 €	-	-	Malus de 0 à 125 € (124 à 131 g)
	2.0 TDI 150 DSG7 4Drive	42 190 €	-	-	Malus de 1 172 à 2 049 € (152 à 159 g)

(1) Le malus est plafonné à 50 % du prix du véhicule options comprises T.T.C. (2) Bonus accordé si prix facturé (options comprises) inférieur à 50 000 €.



Le Formentor utilise la plate-forme du Tiguan ou celle de l'Ateca et adopte des réglages de trains roulants dynamiques pour un SUV.

❤ NOS COUPS DE CŒUR



La planche de bord présente bien dans l'ensemble, mais attention, le Formentor est bas pour un SUV et la position de conduite à peine plus élevée que dans une berline.

LA TRANSMISSION

MANUELLE

Seules les versions 150 ch essence ou diesel y ont droit, chaque fois avec 6 rapports. Sur le TDI 150, la version à boîte manuelle est en 2 roues motrices et reçoit 20 Nm de couple de moins qu'avec la boîte DSG.

DSG6/DSG7

La célèbre boîte double embrayage est à 7 rapports sur les modèles thermiques et à 6 rapports sur les hybrides rechargeables, où elle intègre le moteur électrique. Dans tous les cas, elle s'associe à la transmission intégrale sur le Formentor. Celle des versions thermiques se montre rapide et douce, mais vous passerez en mode manuel pour une meilleure gestion en conduite sportive, surtout sur les TSI 310 et TSI 390.

L/l/h/empattement : 4,45/1,84/1,53/2,68 m (VZ5 : 4,47/1,85/1,52/2,68 m)

MOTEURS ESSENCE	1.5 TSI 150(1)	2.0 TSI 190 ❤ DSG7 4Drive(2)	2.0 TSI 245 ❤ DSG7 4Drive(2)	2.0 TSI 310 ❤ DSG7 4Drive(2)	2.5 TSI 390 ❤ DSG7 4Drive
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 6000	190 à 6000	245 à 6500	310 à 5450	390 à 7000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1500	320 à 1500	370 à 2000	400 à 2000	480 à 2250
Performances					
Vitesse maxi (km/h)	200	220	238	250	250
0 à 100 km/h (s)	9,4	7,1	6,8	4,9	4,4
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou Drive (s)	8,6	NC	NC	NC	4
Budget					
Consommation moyenne (l/100 km)	7,9	7,5 à 7,9	7,6 à 7,8	8,4 à 8,7	10,3

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

MOTEURS HYBRIDES RECHARGEABLES	1.4 e-Hybrid 204 DSG6	1.4 e-Hybrid 245 DSG6
Puissance cumulée (ch)	204	245
Couple cumulé (Nm)	350	400
Autonomie électrique (km)	44	39
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	205	210
0 à 100 km/h (s)	7,7	7,5
90 à 130 km/h en Drive (s)	6	5,5
Budget		
Consommation moy. batterie vide (l/100 km)	7	7,9

MOTEURS DIESEL	2.0 TDI 150 BVM6/DSG7 4Drive(3)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1600/360 à 1600
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	205/203
0 à 100 km/h (s)	9,3/8,6
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou Drive (s)	NC
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	de 4,7 à 6,1

(3) DSG7 4Drive : données constructeur

LES MOTEURS

ESSENCE

1.5 TSI 150

Ce moteur d'accès à la gamme est le seul avec le TDI 150 disponible en boîte manuelle. Les 150 ch ne font pas rêver mais suffisent à passer de 0 à 100 km/h en moins de 10 s.

2.0 TSI 190 ❤

À partir de là, vous n'avez plus le choix : boîte DSG et 4 roues motrices sont au programme. Le gain en performances est assez sensible par rapport au 1,5 l, mais ce n'est pas encore du sport…

2.0 TSI 245 ❤

Cette fois, vous avez droit au moteur de la Golf GTI, mais le gap par rapport à la version 190 ch est assez faible au chrono.

2.0 TSI 310 ❤

Le Formentor devient sportif, avec moins de 5 s pour le 0 à 100 km/h et un châssis très agréable qui profite d'un poids relativement contenu.

2.5 TSI 390 ❤

Le Graal : le 5 cylindres du RS Q3 en à peine moins puissant ! Guère plus rapide que la version 310, ce moteur profite en revanche d'une sonorité et d'un caractère à part, entrainant des réglages châssis et une transmission spécifiques, dont une vectorisation du couple et un mode Drift ! Quel dommage que le malus maximal de 30000 € l'ait presque tué dans l'œuf !

HYBRIDES RECHARGEABLES

1.4 e-Hybrid 204

Plutôt performant en accélération ou en reprise, ce Formentor est forcément moins agile à cause des batteries. Cette version 204 ch va plus loin en mode électrique que l'e-Hybrid 245 ch et coûte moins cher : le bon choix en hybride !

1.4 e-Hybrid 245

Selon nos mesures, cette version accélère à peine plus fort que l'autre hybride rechargeable, lui rend 5 km en mode électrique et coûte 4500 € de plus : choisissez l'autre !

DIESEL

2.0 TDI 150

Seul diesel au programme, c'est aussi le seul moteur à échapper au malus. Aucune velléité sportive, évidemment…

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags dont un central avant, accès et démarrage mains-libres, Android Auto filaire, Apple CarPlay sans fil, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, caméra de recul, chargeur à induction, climatisation automatique trizone, combiné d'instruments numérique 10,25 pouces, feux avant 100% LED, GPS, phares et essuie-glaces automatiques, radio avec 7 HP, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseur intérieur automatique jour/nuit.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	V ❤	VZ ❤	VZ5 ❤
Aide au stationnement avant	-	Série	Série
Caméra 360°	570 €	570 €	Série
Conduite autonome de niveau 2	565 €	120 €(2)	Série
Coques de rétroviseurs en carbone	540 €	540 €	540 €
Écran central tactile 10 pouces	Série	-	-
Écran central tactile 12 pouces	-	Série	Série
Freinage Sport Brembo	2295 €	2295 €	-
Freinage Akebono	-	-	Série
Hayon électrique	410 €	Série	Série
Jantes alliage 18 pouces	Série	-	-
Jantes alliage 19 pouces	810 €	Série	-
Jantes alliage 20 pouces	-	-	Série
Pneus Michelin Pilot Sport 4 sur jantes 19 pouces(3)	-	750 €	-
Roue de secours galette(1)	110 €	Série	-
Sièges avant chauffants	315 €	315 €	Série
Sièges baquets Sabelt en cuir	2320 €	2320 €	2320 €
Surveillance des angles morts	450 €	Série	Série
Suspension pilotée	710 €	Série	Série
Toit ouvrant panoramique	1325 €	1325 €	-

(1) Indisponible sur hybride rechargeable. (2) De série sur TSI 310. (3) Sur TSI 310 uniquement.













LES FINITIONS

V ❤

Uniquement associée aux "petites" motorisations (150 ch essence et diesel, TSI 190 et e-Hybrid 204), cette finition est déjà bien dotée pour les équipements d'agrément, de confort et de sécurité, comme en témoigne le tableau ci-contre. Pour ne rien gâcher, ce niveau permet l'accès à pas mal d'options, aussi bien cosmétiques que fonctionnelles.

VZ ❤

Il se dit que ce VZ est la contraction de *veloz* ("vitesse" en espagnol) : tout un programme! En toute cohérence, cette finition s'associe donc aux motorisations les plus puissantes (245 ch essence ou hybride rechargeable et 310 ch). Elle s'enrichit d'une suspension pilotée, d'un écran central qui passe de 10 à 12 pouces, de roues de 19 pouces au lieu de 18, et donne accès à d'autres options plus sportives comme les excellents pneus Michelin Pilot Sport 4 (sur TSI 310 uniquement), réputés pour un grip phénoménal!

VZ5 ❤

Le "5" indique que vous avez affaire à la motorisation 5 cylindres, la plus sportive de toutes sur ce Formentor. Pour aller avec, Cupra a mis d'office des roues de 20 pouces couleur cuivre et des éléments extérieurs en vrai carbone, dont le diffuseur, qui s'orne de 4 sorties d'échappement à la disposition originale en diagonale et couleur cuivre. Le système de freinage Akebono est spécifique. En revanche, impossible sur cette version d'avoir un toit panoramique. Ce Formentor VZ5 a pour concurrents les Audi RS Q3 ou Mercedes-AMG GLA 45, mais coûte au bas mot 15000 € de moins!

❶ Les places arrière figurent parmi les plus généreuses de la catégorie en habitabilité. ❷ Le coffre, en revanche, plafonne à 431 dm³ : un score assez moyen sur le segment où le volume dépasse souvent 500 dm³. ❸ Le combiné d'instruments est numérique dès l'entrée de gamme et assez largement personnalisable. ❹ L'écran central tactile est de 10 pouces sur la finition V et passe à 12 pouces dès le niveau VZ. ❺ Vous pouvez cocher l'option freinage Brembo sur les Formentor V et VZ pour des freins plus puissants : à conseiller spécialement sur le TSI 310 ch. ❻ Le tout petit levier de vitesses rappelle furieusement celui de la Golf 8…

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**



Le bandeau lumineux rouge traversant toute la largeur de la voiture crée une signature visuelle spectaculaire la nuit.

LES PRINCIPALES OPTIONS

SIÈGES BAQUETS "CUP BUCKET" EN CUIR (2 320 € SUR VZ ET VZ5)

Les sièges de série sur les finitions VZ et VZ5 sont déjà des sièges baquets en textile noir avec surpiqûre cuivre. Mais pour les avoir essayés, ces sièges dits "Cup Bucket" offrent un excellent maintien en étant confortables et réussis esthétiquement. Ils sont d'office chauffants mais font l'impasse sur le réglage lombaire. Ils rendent à eux seuls l'habitacle plus flatteur et s'accordent particulièrement bien dans l'esprit aux Formentor "sportifs", les TSI 310 ou TSI 390.

CONSEILLÉE PAR L'AJ
(SUR LES TSI 310 ET TSI 390)

PNEUS MICHELIN PILOT SPORT 4 AVEC JANTES ALLIAGE 19 POUCES COOPER (750 € SUR TSI 310 UNIQUEMENT)

Il ne s'agit pas de changer de taille de pneus (245/40 R 19) mais d'augmenter le grip par rapport aux gommes d'origine (de type Bridgestone Turanza T005 ou équivalent) avec ces Michelin parmi les plus sportifs (sans aller jusqu'aux Pilot Sport Cup 2, des semi-slicks homologués pour la route et un peu extrêmes…). Les jantes associées à cette option prennent la belle couleur cuivre, presque symbolique de la marque et plus originale que les jantes de série *(voir ci-contre)*.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

PACK DRIVE ASSIST XL (560 € SUR V, 120 € SUR VZ, SÉRIE SUR TSI 310 ET VZ5)

Puisqu'il s'agit d'un SUV moderne, autant disposer des dernières aides à la conduite présentes mais pas de série sur toute la gamme. Ce pack inclut donc la surveillance des angles morts mais aussi la conduite autonome de niveau 2 avec le centrage dans la voie. Si vous ne le prenez pas, vous avez l'aide au maintien en ligne qui vous renvoie d'un "bord" à l'autre de votre voie…

CONSEILLÉE PAR L'AJ

NOTRE CHOIX

Cupra Formentor 2.0 TSI 245 VZ

(43 500 € hors options et hors malus de 5 105 à 6 039 €)

Bien sûr, dans l'idéal, nous choisirions le VZ5 pour son moteur hors norme. Mais vu le malus, c'est compliqué… Pour s'accorder avec la vocation dynamique du Formentor, l'idéal demeure quand même l'un des 2 l TSI : exit le diesel et les hybrides rechargeables. Le TSI 310 est séduisant mais pâtit lui aussi d'un gros malus. Restons sur le TSI 245 : vous pourrez dire que vous avez le moteur d'une Golf GTI, et même s'il ne va pas beaucoup plus vite que le TSI 190, il s'associe à la finition VZ, qui justifie le surplus de tarif.

LES TEINTES

Peinture vernie (indisponible sur VZ5)


Blanc Candy (série sur V et VZ)

Métallisées (650 €, indisponibles sur VZ5 sauf Noir Minuit)


Noir Minuit (série sur VZ5)


Gris Magnétique


Blanc Nevada


Bleu Asphalte

Personnalisées (900 €, indisponibles sur VZ5)


Gris Caïman


Rouge Désir


Gris Graphène

Opaques (200 €)


Bleu Pétrole Mat


Gris Magnétique Mat

LES JANTES


Jantes alliage 18 pouces Performance (série sur V)


Jantes alliage 18 pouces Performance Aero (410 € sur V)


Jantes alliage 18 pouces Performance Black (610 € sur V)


Jantes alliage 19 pouces Black Silver (810 € sur V, série sur VZ)


Jantes alliage 19 pouces Black Copper (310 € sur VZ)


Jantes alliage 19 pouces Ultimate Black Copper (1 070 € sur VZ)


Jantes alliage 20 pouces Supreme Black Copper (série sur VZ5)

HONDA JAZZ

Citadine, polyvalente, pratique, habitable, la Honda Jazz cumule de nombreuses qualités. Elle est en plus très fiable, ce qui ajoute à son attractivité. En revanche, elle ne respire pas la modernité.

Par **Didier Laurent**

Honda, marque d'ingénieurs, a ses fidèles. Pour ceux qui l'assimilent à une marque de motos ou de tondeuses à gazon, sachez que le constructeur japonais fait aussi des voitures qui valent le détour. Certaines sentent la passion, la sportivité, et d'autres jouent la carte "pratique, centrée sur l'humain". C'est le cas de cette Jazz de troisième génération, très loin du système hybride de la dernière génération, lancée en 2020. La Jazz 3 fait dans le simple, avec un moteur 1.3 très répandu, et un 1.5 apparu au restylage de 2017, plus rare mais qui n'est pas à éviter. Proposée en boîte manuelle à six rapports ou CVT à variateur (sept rapports artificiels qui montent exagérément dans les tours à l'accélération), elle offre dans tous les cas une conduite empreinte de douceur. À mi-chemin entre polyvalente et monospace de poche en matière de style, la Jazz est longue comme une Renault Clio 4 mais presque aussi haute qu'un Captur 2. Ce qui veut dire qu'elle présente une habitabilité généreuse et de nombreux aspects pratiques. Le coffre demeure dans une bonne moyenne, et la banquette, dotée du système Magic Seat, autorise plusieurs configurations grâce au siège qui peut se replier vers l'avant ou remonter vers l'arrière, ce qui permet d'embarquer des objets de grande taille facilement. Dommage que son assise soit un peu sèche. Le marché de l'occasion est assez actif, avec des offres diverses concernant l'équipement. Mais l'essentiel est là, et les options en neuf étaient peu nombreuses.

	HONDA JAZZ	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	**1.3 i-VTEC**	**102**	**5,8**	**C'est de loin le moteur le plus répandu, car seul au catalogue jusqu'au restylage de la fin 2017. Un peu creux à bas régime, il s'exprime mieux en montant dans les tours, mais reste assez frugal en carburant. Il existe en boîte manuelle ou CVT. Pour la ville, il est largement suffisant.**
Essence	1.5 i-VTEC	130	5,9(1)	Un moteur qui est également un peu à l'ancienne, mou à bas régime mais qui prend rapidement des couleurs et donne du plaisir de conduite au fil des accélérations. À préférer en boîte manuelle (très précise et agréable), surtout si vous habitez dans une région vallonnée.

(1) Donnée constructeur.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 10 500 €

Diesel : non

Génération : troisième

Commercialisation : fin 2015 à mars 2020

Restylage : automne 2017

Type de carrosserie : monospace

Nombre d'exemplaires en circulation : 7 128



HONDA

NOTRE CHOIX
Honda Jazz 1.3 i-VTEC Exclusive Navi
de 2019
1er prix prospecté : **16 500 €**
30 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	102 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	123 Nm à 5 000 tr/mn
Type	4 cylindres essence
Cylindrée	1 318 cm³/5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,2 m
Pneumatiques	185/55 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,05/1,69/1,55/2,53 m
Poids/tractable freiné	1 083/1 000 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	33 s
0 à 100 km/h	11,2 s
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e	13/18/25,7 s
Vitesse maxi	175 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/66 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	34 cm
Largeur aux coudes AV/AR	144/140 cm
Volume de coffre	387 dm³

LE BUDGET

Assurance(1) : 686 €	Carte grise(2) : 166,50 €

Consommations

Moyenne	5,8 l/100 km
Ville/route/autoroute	5,9/5,5/5,9 l/100 km
Autonomie/réservoir	690 km/40 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV(3)	296 €	Distribution	chaîne
Amortisseurs AR(3)	296 €	Embrayage	929 €
Disques AV(3)	184 €	FAP	non
Disques AR(3)	152 €	Pneus(3)	262 €
Plaquettes AV(4)	107 €	Feu AV	378 €
Plaquettes AR(4)	82 €	Feu AR	277 €
Filtre à air	30 €	Bouclier AV	667 €
Filtre à huile	17 €	Bouclier AR	728 €

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

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

LE BILAN FIABILITÉ

Très peu de rappels, un taux d'incident faible et des clients généralement très satisfaits. La Honda Jazz, c'est la voiture japonaise populaire dans toute sa splendeur : pas forcément passionnante à conduire mais pratique, fonctionnelle et surtout sans souci ou presque. Si vous aimez son style, ne vous privez pas.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

BATTERIE
Des cas d'usure prématurée sur les exemplaires qui roulent peu ou qui parcourent principalement de petites distances. La voiture refuse de démarrer, et il faut remplacer la batterie. Cela arrive plus souvent avec des éléments de première monte.

AUTRES DÉFAILLANCES

SYSTÈME DE NAVIGATION
Des problèmes de connectivité ou de mise à jour. Il place la voiture sur la carte à un endroit improbable (au cœur d'une forêt ou dans un étang). Le plus souvent, une mise à jour vient à bout du défaut. Dans de plus rares cas, il faut remplacer le bloc.

CLIMATISATION
Le plus souvent manuelle (mais ce n'est pas le souci), elle est critiquée par certains utilisateurs pour son manque de puissance. Ce défaut peut être dû à une fuite du gaz réfrigérant, mais aussi à un problème électronique. Il faut reprogrammer le boîtier de gestion de la climatisation, ou remplacer la bonbonne.

PEINTURE
Certaines teintes sont plus fragiles que d'autres et présentent des microrayures ou des pertes d'éclat. Pas d'action corrective possible si ce n'est de repeindre. Bien choisir son exemplaire est donc capital.

LES RAPPELS MAJEURS

CEINTURE DE SÉCURITÉ
Sur les derniers modèles commercialisés, début 2020, il se peut que la ceinture de sécurité centrale arrière se bloque en cas de traction rapide. Elle ne peut plus fonctionner correctement. Sur le territoire français, cette campagne corrective ne concerne que 94 voitures, dont 74 ont déjà été corrigées. En après-vente, les concessionnaires procèdent au remplacement de la ceinture.

À PROPOS DES OPÉRATIONS DE RAPPEL ET CORRECTIVES
Ce n'est pas parce qu'une voiture n'est jamais rappelée officiellement par le constructeur qu'elle ne bénéficie pas d'actions correctives en cours de vie. Il arrive fréquemment, et plus encore depuis la montée en puissance de l'électronique, que des mises à jour doivent être effectuées, ou que des pièces n'ayant pas de relation directe avec la sécurité soient remplacées lors d'un passage en révision. D'une manière générale, le constructeur vous en informe lors du dépôt du véhicule, car parfois l'immobilisation doit être un peu plus longue que dans le cadre d'un programme d'entretien normal. Il y a trois grandes familles d'actions correctives : les actions réalisées lors d'un passage normal à l'atelier, les modifications effectuées à la suite de l'envoi d'un courrier simple (pour remplacer une pièce qui peut provoquer un désagrément mais pas de panne grave), et le rappel constructeur "officiel", déclaré aux instances européennes, dont l'origine est identifiée comme pouvant avoir un impact sur la sécurité. Dans ce cas, et uniquement ce cas, vous recevez un courrier recommandé. Mais parfois les véhicules concernés sont vendus, viennent de l'étranger, ou l'un des anciens propriétaires n'a tout simplement pas fait corriger la voiture. C'est pour cela qu'il est important, dans le cadre de l'achat d'une voiture d'occasion, de se rapprocher de l'un des concessionnaires ou agents de la marque afin qu'il vérifie si elle est concernée par des actions correctives, et si celles-ci ont bien été faites.

SUR LA ROUTE DES VOITURES DE COLLECTION

DOSSIER SPÉCIAL

Tout savoir sur les iconiques VW Golf GTI Peugeot 205 GTI & Renault 5 GT Turbo

LE PETIT PLUS

On vous dit tout sur les Groupes B

RENCONTRE AVEC UNE PASSIONNÉE

Isabelle Collin nous raconte son amour pour son Austin Healey, vous allez adorer

INFO

Tout savoir sur les prix des Ferrari 308 & 328

LE CHEF D'ŒUVRE

Mercedes 300 SL & ses portes papillons en font chaviré plus d'un !

EN VENTE ACTUELLEMENT

LE PRIX DU NEUF aj

AIWAYS

TYPE	CV	B/M*		PRIX
U5				
204 ch Standard	NC	🟩	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	🟥	2 205	47 400
2.0 Turbo 280 ch Veloce Q4 Auto.	NC	🟥	5 715	60 900
Quadrifoglio	41	🟥	40 000	89 700
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	8		0	45 600
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10		0	48 000
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	🟥	330	55 900
Surcoût Sprint : Super + 2 000 €				
Surcoût Ti : Sprint + 2 400 €				
Surcoût Veloce : Ti + 2 100 €				
STELVIO				
2.0T 200 ch Super Q4 Auto.	12	🟥	12 012	53 600
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	🟥	11 488	60 900
Quadrifoglio	41	🟥	40 000	97 900
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	9	🟥	400	49 500
2.2 Diesel 190 ch Super Q4 Auto.	NC	🟥	1 504	53 700
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	🟥	1 504	59 500
Surcoût Sprint : Super + 2 000 €				
Surcoût Ti : Sprint + 2 400 €				
Surcoût Veloce : Ti + 2 100 €				

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	🟥	40 000	151 060
Vantage Roadster V8	NC	🟥	40 000	158 630
DB11 V8 Coupé	NC	🟥	40 000	189 277
DB11 AMR V12 Coupé	NC	🟥	40 000	224 874
DB11 Volante V8	NC	🟥	40 000	204 705
DBS SuperLeggera Coupé	NC	🟥	40 000	288 504
DBS SuperLeggera Volante	NC	🟥	40 000	298 670
DBX	NC	🟥	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	22 260
30 TFSI Design	6		0	25 610
35 TFSI Design S tronic	7	🟥	280	29 510
40 TFSI S line S tronic	11	🟥	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	🟥	75	26 160
30 TFSI Design	6	🟥	50	27 110
35 TFSI Design S tronic	8	🟥	650	31 010
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €				
Q2				
30 TFSI	6	🟥	100	28 760
35 TFSI Design	8	🟥	170	33 220
SQ2	19	🟥	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	🟥	150	30 400
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	🟥	75	32 550
40 TFSI Mild Hybrid S line Quattro	10	🟥	2 205	44 050
S3	20	🟥	8 671	58 190
RS 3	NC	🟥	21 966	69 990
40 TFSI e	8	🟩	1 000	39 670
45 TFSI e Competition	8	🟩	1 000	46 270
30 TDI	6		0	30 400
35 TDI	8		0	33 260
40 TDI S line Quattro S tronic	11	🟥	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	🟥	1 074	44 610
45 TFSI S tronic	14	🟥	2 370	50 050
TTS	19	🟥	10 488	66 830
RS	28	🟥	19 641	81 760
Surcoût S line : "base" + 5 400 €				
Surcoût Competition Plus : S line + 2 650 €				
Surcoût Héritage : S line + 2 250 €				
TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 000 €				
Q3				
35 TFSI	8	🟥	2 205	36 070
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	🟥	9 550	46 850
RS	29	🟥	33 147	73 870
45 TFSI e	8	🟩	1 000	47 320
35 TDI	8	🟥	330	39 100
40 TDI Design Quattro S tronic	10	🟥	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	🟥	983	39 085
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	🟥	5 404	49 265
RS	29	🟥	34 224	74 320
45 TFSI e	NC	🟩	1 000	50 335
35 TDI	8	🟥	170	42 115
40 TDI Design S tronic	10	🟥	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	🟩	6 000	42 800
40	5	🟩	2 000	48 700
45 Executive Quattro	5	🟩	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	🟩	6 000	44 800
40	5	🟩	2 000	50 700
45 Executive Quattro	5	🟩	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	🟥	210	34 880
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	🟥	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	🟥	150	47 920
54 TDI	23	🟥	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	🟥	36 647	98 410
Surcoût : berline + 1 700 €				

A4 ALLROAD				
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16	🟥	5 404	54 350
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11	🟥	650	53 220
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Design Tiptronic	17	🟥	9 953	60 810
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
A5 COUPE				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	🟥	310	47 470
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	🟥	310	51 230
RS 5	34	🟥	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	🟥	190	52 690
S5 TDI	23	🟥	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	🟥	260	44 070
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	🟥	400	51 230
RS 5	34	🟥	33 317	100 540
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9		0	46 320
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	🟥	230	52 690
S5 TDI	23	🟥	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	🟥	2 205	62 930
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	🟥	8 362	69 650
S5	24	🟥	22 321	87 750
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	🟥	400	61 420
40 TDI 204 ch Mild Hybrid S line S tronic	11	🟥	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	🟥	918	51 410
40 TDI Mild Hybrid Design	11	🟥	4 131	57 300
SQ5 TDI	22	🟥	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	🟥	1 196	57 510
40 TDI Design	11	🟥	4 331	60 500
SQ5 TDI	22	🟥	32 906	85 190
Surcoût S line : Design + 4 400 €				
Surcoût Avus : S line + 4 400 €				
A6				
45 TFSI S tronic	14	🟥	2 544	56 830
50 TFSI e Quattro	12		0	65 070
55 TFSI e Competition Quattro	12		0	76 560
35 TDI S tronic	8	🟥	280	50 810
40 TDI S tronic	11	🟥	280	54 460
45 TDI Quattro S tronic	14	🟥	4 552	61 900
50 TDI Quattro S tronic	17	🟥	7 039	65 240
S6 TDI	23	🟥	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	🟥	40 000	137 650
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
40 TDI	11	🟥	2 386	64 000
45 TDI	14	🟥	7 915	68 540
50 TDI	17	🟥	11 750	71 880
55 TDI	23	🟥	11 104	76 870
Surcoût Avus : "base" + 11 300 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S tronic	14	🟥	2 370	69 080
RS 7	52	🟥	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	🟥	280	66 950

50 TDI Quattro S tronic	17	🟥	7 589	78 160
S7 TDI	23	🟥	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 €				
A8				
S8	NC	🟥	40 000	160 700
60 TFSI e	NC		NC	116 500
50 TDI	NC	🟥	11 621	99 000
Surcoût Avus : "base" + 12 600 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €				
Q7				
SQ7	43	🟥	40 000	125 390
55 TFSI e Advanced	22		0	84 410
60 TFSI e Competition	22		0	99 220
50 TDI Advanced	18	🟥	28 016	77 120
Surcoût S line : Advanced + 7 550 €				
Surcoût Avus : S line + 870 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 350 €				
Q8				
SQ8	43	🟥	40 000	129 220
RS Q8	53	🟥	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	🟥	40 000	160 250
R8 SPYDER				
Surcoût : coupé + 14 400 €				

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Flying Spur V8	NC	🟥	40 000	202 440
Flying Spur W12	59	🟥	40 000	223 800
Continental GT V8	NC	🟥	40 000	213 960
Continental GT V8 Mulliner	NC	🟥	40 000	262 800
Continental GT W12 Speed	NC	🟥	40 000	270 120
Continental GTC V8	NC	🟥	40 000	235 320
Continental GTC V8 Mulliner	NC	🟥	40 000	284 160
Continental GTC W12 Speed	NC	🟥	40 000	297 120
Bentayga V8	NC	🟥	40 000	199 462
Bentayga V8 S	NC	🟥	40 000	228 403
Bentayga Hybrid	NC		0	199 462

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i3				
170 ch	3	🟩	6 000	39 950
S	3	🟩	6 000	42 500
Surcoût Edition WindMill : "base" iS + 2 500 € à + 2 850 €				
SERIE 1				
116i	6	🟥	75	25 450
118i	7	🟥	75	29 600
120i	9	🟥	240	35 500
128ti	16	🟥	1 761	47 150
M135i xDrive	19	🟥	3 784	53 250
116d	6		0	28 200

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

116d	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 €				
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		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	260	34 350
sDrive20i Premiere	11	M	540	40 950
M35i Auto.	19	M	4 278	58 500
xDrive25e Premiere	7		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		1 000	48 900
330e Lounge	8		0	53 650
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 Competition 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		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	66 150
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Surcoût 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
M60	NC		0	132 000

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 €				

CHEVROLET

TYPE	CV		B/M *	PRIX
Corvette Stingray Coupé 2LT	NC	M	40 000	88 620
Corvette Stingray Cabriolet 2LT	NC	M	40 000	98 860

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		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 - 1 250 €				
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 €				
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		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	260	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		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		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		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		1 000	40 160
e-Hybrid 245 ch VZ	8		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		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		1 000	42 700
e-Hybrid 245 ch VZ	8		1 000	46 900
2.0 TDI 150 ch V	8		0	37 500

DACIA

TYPE	CV		B/M *	PRIX
SPRING				
Confort	2		4 614	17 390
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	13 490
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	12 190
Surcoût Confort : Essentiel + 1 500 €				
SANDERO STEPWAY				
0.9 TCe 90 ch Essentiel	5		0	13 690
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	13 890
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €				
JOGGER				
1.0 TCe 110 ch Essentiel	5		10	15 500
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	14 990
Surcoût Confort : Essentiel + 1 700 à + 1 710 €				
Surcoût Extrême : Confort + 1 000 €				
Surcoût Extrême+ : Confort + 1 500 à + 1 700 €				
LODGY				
1.3 TCe 100 ch Essentiel	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	19 150
1.3 TCe 150 ch Confort EDC	8	M	330	21 450
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	14 990
1.5 dCi 115 ch Essentiel	6		0	17 290
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 Montmartre	5		0	25 600
1.2 PureTech 130 ch Montmartre Auto.	7	M	230	28 600
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M	400	36 500
1.5 BlueHDi 110 ch Montmartre	6		0	26 600
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille Auto.	7		0	32 400
E-Tense Montmartre	4		6 000	37 600
Surcoût Bastille : Montmartre + 2 800 €				
Surcoût Performance Line : Bastille + 200 €				
Surcoût Tons de Paris : Performance Line + 800 €				
Surcoût Faubourg : Performance Line + 2 500 €				
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €				
Surcoût Rivoli : Performance Line+ + 1 700 €				
Surcoût Louvre : Rivoli + 3 000 €				
DS 4				
1.2 PureTech 130 ch Bastille Auto.	7	M	210	30 100
1.6 PureTech 180 ch Performance Line Auto.	10	M	650	36 300
1.6 PureTech 225 ch Performance Line + Auto.	13	M	898	43 100
E-Tense 225 ch Bastille +	10		1 000	38 800
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille + Auto.	7		0	32 100
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 + + 1 800 €				

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

Surcoût Cross Rivoli : Rivoli + 600 €
Surcoût La Première : Cross Rivoli + 5 100 €

DS 7 CROSSBACK

1.6 PureTech 180 ch Bastille + Auto.	10	M	1 172	43 200
E-Tense 225 Bastille +	10		0	52 000
E-Tense 300 Bastille + 4x4	11		0	57 500
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille Auto.	7	M	230	39 600

Surcoût Bastille + : Bastille + 2 100 €
Surcoût Performance Line : Bastille + + 700 €
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 700 €
Surcoût Ligne Noire : Performance Line + + 700 €
Surcoût Rivoli : Ligne Noire + 800 €
Surcoût Louvre : Rivoli + 5 300 €

DS 9

1.6 PureTech 225 ch Performance Line +	13	M	1 504	48 700
E-Tense 225 ch Performance Line +	10		0	56 000
E-Tense 250 ch Performance Line +	11		0	58 000
E-Tense 360 ch Performance Line + 4x4	11		0	67 500

Surcoût Rivoli + : Performance Line + 2 900 € à + 4 500 €

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	2 265	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	21 290
595 Turismo	9	M	1 276	24 390
595 Competizione	10	M	1 629	27 790
Surcoût EssoEsse : Competizione + 2 600 €				
500C (CABRIOLET)				
Surcoût : berline + 2 800 €				
ABARTH 595C				
Surcoût : berline + 2 500 €				
500 E				
23.8 kWh Action	3		6 000	24 900
42 kWh Icône	3		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
FIESTA (3 & 5 PORTES)				
1.1 75 ch Cool & Connect	4		0	17 390
1.0 FlexFuel 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 €				
FIESTA ACTIVE				
1.0 FlexFuel 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 €				
FOCUS				
1.0 FlexFuel 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	1 671	38 550
1.5 EcoBlue 120 ch ST-Line X	NC		0	30 700
Surcoût Titanium Vignale : ST-Line X + 3 300 €				
FOCUS ACTIVE				
1.0 FlexFuel 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 €				
FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
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		1 000	40 000
2.5 Duratec 190 ch Hyb. FlexFuel 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		3 000	48 990
Extended Range	12		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		6 000	36 670
153 ch Advance 16"	4		6 000	39 670
Surcoût Advance 17" : Advance 16" + 0 €				
JAZZ				
1.5 i-MMD Elegance	5		0	23 000
Surcoût Executive : Elegance + 1 700 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 1 500 €				
Surcoût Style : Exclusive + 1 500 €				
JAZZ CROSSTAR				
1.5 i-MMD Exclusive	5		0	28 230
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	9	M	1 074	37 150
Surcoût Elegance : Comfort + 3 900 €				
Surcoût Executive : Elegance + 2 970 €				
Surcoût Executive Toit Panoramique : Executive + 1 300 €				
Surcoût Exclusive : Executive Toit Panoramique + 2 350 €				

HYUNDAI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
i10				
1.0 67 ch Eco Initia	4		0	12 240
1.0 67 ch Intuitive BVR	4		0	14 900
1.2 84 ch N Line	4		0	16 950
1.0 T-GDi 100 ch N Line	5		0	17 750
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 Creative : Intuitive + 2 300 €				
Surcoût Creative : N Line Creative + 0 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €				
BAYON				
1.2 84 ch Initia	4		0	17 850
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Initia	5		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		6 000	35 100
Electric 204 ch Intuitive	3		6 000	39 900
Surcoût Intuitive : Initia + 2 100 €				
Surcoût N Line Creative : Intuitive + 2 350 €				
Surcoût Executive : N Line Creative + 2 050 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €				
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		1 000	32 900
Electric Intuitive	1		6 000	35 200
Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €				
Surcoût Executive : Creative + 1 950 €				
IONIQ 5				
170 ch Intuitive	3		6 000	43 600
218 ch Intuitive	4		3 000	46 800
306 ch HTrac Executive	5		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	34 650
Plug-in 265 ch Creative HTrac	10		1 000	44 450
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7	M	150	36 650
Surcoût Creative : Intuitive + 3 900 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 0 €				
NEXO				
Executive	1		2 000	79 900
SANTA FE				
Hybrid 230 ch Intuitive	10	M	1 000	42 250
Plug-in 265 ch Creative	NC		0	55 550
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 COUPE				
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 + 7 050 €				

I-PACE

TYPE	CV	B/M*		PRIX
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	6	M	450	26 300
1.5 Turbo T4 130 ch e-Hybride Longitude	7	M	100	29 950
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	28 450
Surcoût Night Eagle : Longitude + 1 500 €				
Surcoût Limited : Longitude + 3 300 €				
Surcoût S : Limited + 4 000 €				
COMPASS				
4xe 190 ch Night Eagle	NC	B	1 000	45 950
4xe 240 ch Limited	NC	B	1 000	48 200
Surcoût Limited : Night Eagle + 1 250 €				
Surcoût Trailhawk : Limited + 2 300 €				
Surcoût S : Trailhawk + 1 000 €				
WRANGLER UNLIMITED				
4xe Sahara	16		0	73 000
Surcoût Overland : Sahara + 2 750 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 1 600 €				

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 €				

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	45 650
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	26 681	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	91 960
Trofeo	NC	M	40 000	136 750
Surcoût Granluxo : "base" + 11 750 €				
Surcoût Gransport : Granluxo + 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 Granluxo : "base" + 13 700 €				
Surcoût Gransport : Granluxo + 0 €				
Surcoût Royale : Gransport + 20 200 €				
QUATTROPORTE				
S Q4	30	M	40 000	119 650
Surcoût Granluxo : "base" + 11 650 €				
Surcoût Gransport : Granluxo + 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 Selection Auto.	NC		0	23 500
1.5 SkyActiv-G 115 ch Exclusive Edition	NC		0	24 400
Surcoût Homura : Élégance + 1 800 €				
Surcoût Sélection : Élégance + 2 750 €				
Surcoût Exclusive Édition : Selection + 1 450 €				
CX-30				
2.0 SkyActiv-G 121 ch Élégance	7	M	310	22 900
Surcoût Signature : Élégance + 2 600 €				
Surcoût Selection : Signature + 1 000 €				
Surcoût Exclusive Édition : Selection + 1 200 €				
MAZDA3 (5 PORTES)				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6		0	25 400
2.0 SkyActiv-X M Hyb. 186 ch Homura	NC		0	30 600
Surcoût Style : "base" + 2 700 €				
Surcoût Homura : Style + 200 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 250 €				
Surcoût Exclusive : Sportline + 2 300 €				
MAZDA3 BERLINE				
Surcoût : 5 portes + 0 €				
CX-30				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	M	190	27 600
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 186 ch Homura	NC		0	33 350
Surcoût Style : "base" + 2 900 €				
Surcoût Homura : Style + 550 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 550 €				
Surcoût Exclusive : Sportline + 2 300 €				
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	29 650
2.0 SkyActiv-G 184 ch Selection	10	M	1 504	36 350
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 700 €				
MX-5 RF				
Surcoût : MX-5 + 2 500 €				
6				
2.5 SkyActiv-G 194 ch Takumi Auto.	11	M	3 552	42 100
6 WAGON (BREAK)				
Idem berline				
NOUVEAU CX-5				
2.0 SkyActiv-G 165 ch Élégance	9	M	1 386	32 200
2.5 SkyActiv-G 194 ch Homura	11	M	4 818	43 000
2.2 SkyActiv-D 150 ch Dynamique	8	M	740	36 800
2.2 SkyActiv-D 184 ch Selection	10	M	740	40 700
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 950 €				
Surcoût Newground : Dynamique + 4 950 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 500 €				
Surcoût Homura : Sélection + 2 700 €				
Surcoût Takumi : Sélection + 4 900 €				

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 COUPÉ				
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

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

250 e Progressive Line	8	E	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	E	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	E	3 000	47 900
350 AMG Line 4Matic	NC	E	3 000	56 200
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €				
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 €				
EQB				
350 4Matic	NC		0	64 150
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 €				
CLASSE C BREAK				
Surcoût: berline + 1 500 €				
CLASSE C COUPE				
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 COUPE				
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	89 300
63 S AMG 4Matic+	55	M	40 000	137 450
300 e Avantgarde Line	12		0	66 250
220 d Avantgarde Line	11	M	2 918	57 600
400 d Avantgarde Line 4Matic	21	M	16 081	75 800
300 de Avantgarde Line	11		0	68 050
Surcoût AMG Line: Avantgarde Line + 3 250 €				
CLASSE E BREAK				
Surcoût : berline + 2 200 €				
CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d	11	M	8 025	66 500
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 €				
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 €				
GLE COUPE				
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 €				
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 COUPE 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 Confort	NC	E	6 000	30 990
Autonomie Etendue Confort	NC	E	6 000	34 990
Surcoût Luxury: Confort + 2 000 €				
EHS				
Hybride Rechargeable 258 ch Confort	NC	E	1 000	33 700
Surcoût Luxury : Confort + 2 500 €				
MARVEL R				
132 kW Confort	NC	E	6 000	39 990
212 kW Performance 4WD	NC	E	2 000	48 890
Surcoût Luxury : Confort + 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	E	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	E	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 Inform	4	NC	12 990
Surcoût Invite : Inform + 700 €			
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 100 €			
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €			
ECLIPSE CROSS			
PHEV Invite	5	E 1 000	40 390
Surcoût Intense : Invite + 3 100 €			
Surcoût Intense Edition : Intense + 1 500 €			
Surcoût Intense Style : Intense + 1 600 €			
Surcoût Intense Design : Intense + 1 900 €			
Surcoût Instyle : Intense + 4 000 €			

NISSAN

AUTOJM.FR
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE
Jusqu'à -40%
03 81 36 30 30 | 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	E 6 000	34 400
217 ch Acenta	6	E 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	30 190
1.3 Mild Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M 360	35 790
Surcoût Acenta : Visia + 2 500 €			
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 850 €			
Surcoût N-Style : N-Connecta + 150 €			
Surcoût Première Edition : N-Connecta + 2 900 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 450 €			
Surcoût Tekna + : Tekna +3 000 €			
GT-R			
3.8 570 ch Premium Edition	49	M 40 000	111 000
Nismo	53	M 40 000	223 000
Surcoût Black Edition : Premium Edition + 3 000 €			
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €			
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 10 500 €			
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	16 400
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	0	19 250
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7	0	24 350
1.5 Diesel 100 ch Edition	5	0	21 650
e Edition	1	E 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	21 650
1.2 Turbo 110 ch Edition	6	M 75	22 900
1.2 Turbo 130 ch Ultimate	7	M 125	28 400
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6	0	25 550
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6	M 100	27 700
Surcoût Elegance : Edition + 950 €			
Surcoût GS Line : Elegance + 2 150 €			
Surcoût Ultimate : GS Line + 1 550 €			
MOKKA			
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	0	22 750
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7	0	25 750
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6	0	26 850
e 136 ch Edition	4	E 6 000	36 900
Surcoût Elegance : Edition + 1 650 €			
Surcoût GS Line : Elegance + 850 €			
Surcoût Ultimate : GS Line + 3 450 €			
NOUVELLE ASTRA			
1.2 Turbo 110 ch	6	0	23 750
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7	0	28 200
Hybrid 180 ch Edition	8	E 1 000	35 550
1.5 Diesel 130 ch Edition	7	0	28 150
Surcoût Edition : "base" + 1 200 €			
Surcoût Elegance : Edition + 2 450 €			
Surcoût GS Line : Elegance + 1 250 €			
Surcoût Ultimate : GS Line + 4 200 €			
GRANDLAND			
1.2 Turbo 130 ch	7	M 280	30 900
Hybrid 225 ch	10	E 1 000	42 750
Hybrid4 300 ch Ultimate	11	0	53 700
1.5 Diesel 130 ch Auto.	7	M 170	35 000
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	45 300
1.5 Diesel 122 ch GS Line Auto.	6	M 150	44 200
2.0 Diesel 174 ch GS Line Auto.	9	M 75	45 400
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	E 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 | www.autojm.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
208			
1.2 PureTech 75 ch Like	4	0	16 550
1.2 PureTech 100 ch Active Pack	5	0	20 450
1.2 PureTech 130 ch Allure Pack Auto.	7	0	25 950
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5	0	20 950
e Active	4	E 6 000	32 800
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	23 200
1.2 PureTech 130 ch Active	6	0	25 000
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M 330	32 900
1.5 BlueHDi 110 ch Active	5	0	25 200
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6	0	30 300
e Active	4	E 6 000	36 900
Surcoût Active Pack : Active + 900 €			
Surcoût Style : Active Pack + 200 €			
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	E 1 000	36 800

PHEV 225 ch GT	10	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		310	32 350
Hybrid 225 ch Allure	10	1 000		45 900
Hybrid4 300 ch Allure Pack	11	0		51 800
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7		100	34 750
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		400	34 150
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10		1 901	43 700
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7		170	36 550
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Pack Auto	9		1 276	44 300
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		125	36 450
Hybrid 225 ch Active Pack	10	1 000		44 950
Peugeot Sport Engineered	11	0		67 100
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	6	0		38 450
Surcoût Allure Pack : Active Pack + 2 900 €				
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		818	24 250
1.5 BlueHDi 100 ch Active Pack	5		230	25 200
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack	7		260	29 900
e 136 ch Active Pack	4	6 000		36 400
Surcoût Style : Active Pack + 1 250 €				
Surcoût Allure Pack : Active Pack + 3 100 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 650 €				

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*		PRIX
718 CAYMAN				
2.0	19		18 905	59 602
T	19		19 641	68 629
S	24		33 147	72 862
GTS 4.0	30		40 000	86 915
GT4	32		40 000	103 267
GT4 RS	NC		40 000	144 485
718 BOXSTER				
2.0	19		18 905	61 731
T	19		19 641	70 668
S	24		34 224	74 902
GTS 4.0	30		40 000	88 955
Spyder	32		40 000	100 431
Edition 25 ans	28		40 000	98 326
911 COUPE (TYPE 992)				
Carrera	27		40 000	113 386
Carrera S	34		40 000	128 968
GTS	37		40 000	147 219
Turbo	51		40 000	197 468
Turbo S	61		40 000	230 362
GT3	41		40 000	178 595
911 TARGA (TYPE 992)				
4	27		40 000	135 708
4S	34		40 000	161 306
GTS	37		40 000	169 638
911 CABRIOLET (TYPE 992)				
Carrera	27		40 000	127 788
Carrera S	34		40 000	143 368
GTS	37		40 000	161 618
Turbo	51		40 000	211 168
Turbo S	61		40 000	244 042
TAYCAN				
Propulsion	9	0		88 364
4S	8	0		109 414
GTS	NC	0		135 659
Turbo	10	0		156 334
Turbo S	10	0		189 934
NOUVELLE TAYCAN SPORT TURISMO				
Surcoût : berline + 950 €				

TAYCAN CROSS TURISMO				
Surcoût : berline + 5 400 €				
PANAMERA				
2.9	21		40 000	96 819
4S	NC		40 000	121 776
GTS	37		40 000	144 218
Turbo S	58		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	16		32 316	66 249
S	26		36 798	75 437
GTS	33		40 000	92 190
CAYENNE				
3.0	24		40 000	83 210
S	34		40 000	101 657
GTS	35		40 000	120 377
Turbo	47		40 000	151 716
E-Hybrid	21	0		98 330
Turbo S E-Hybrid	42	0		182 916
Surcoût Platinum Edition : 3.0 + 10 432 €/S + 9 238 €/E-Hybrid + 5 917 €				
CAYENNE COUPE				
3.0	23		40 000	90 290
S	33		40 000	107 177
GTS	35		40 000	124 337
Turbo	46		40 000	156 756
Turbo GT	59		40 000	204 721
E-Hybrid	20	0		102 660
Turbo S E-Hybrid	42	0		186 636

RENAULT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
TWINGO				
1.0 SCe 65 ch Life	4	0		13 750
E-Tech Life	2	5 819		21 550
Surcoût Zen : Life + 1 550 € à + 2 800 €				
Surcoût Limited : Life + 1 050 €				
Surcoût Intens : Zen + 1 200 €				
Surcoût Urban Night : Zen + 2 000 € / Intens + 1 100 €				
ZOE				
R110 Life	4	6 000		32 500
R135 Intens	4	6 000		36 500
Surcoût Intens : Life + 3 400 €				
CLIO V				
1.0 SCe 65 ch Zen	4	0		18 100
1.0 TCe 90 ch Intens	5	0		21 750
1.3 TCe 140 ch Intens	7	0		23 500
E-Tech 140 ch Zen	5	0		23 600
1.0 TCe 100 ch GPL Intens	5	0		21 750
1.5 Blue dCi 100 ch Intens	NC	0		23 700
Surcoût Limited : Zen + 550 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 400 €				
Surcoût Lutécia : Intens + 800 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 100 €				
CAPTUR				
1.0 TCe 90 ch Zen	5		150	22 450
1.3 TCe 140 ch Intens	7		100	27 000
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8		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	1 000		32 750
Surcoût Intens : Zen + 2 850 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 200 €				
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 500 €				
MEGANE				
1.0 TCe 115 ch Zen	6	0		25 100
1.3 TCe 140 ch Intens	7		100	29 700
R.S. EDC	19		12 012	43 300
E-Tech hybride rechargeable 160 ch Limited	5	1 000		38 000
1.5 Blue dCi 115 ch Limited	6	0		29 650
Surcoût Limited : Zen + 1 150 €				
Surcoût Intens : Limited + 1 650 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 000 €				
Surcoût R.S. Trophy : R.S. + 5 000 €				
MEGANE E-TECH				
Surcoût : berline + 1 000 €				
MEGANE E-TECH				
EV40 130 ch Standard Charge Equilibe	NC	6 000		35 200
EV40 130 ch Boost Charge Equilibre	NC	6 000		37 200
EV60 220 ch Super Charge	NC	6 000		40 200
EV60 220 ch Optimum Charge	NC	6 000		41 700
Surcoût Techno : Equilibre + 3 000 €				
Surcoût Iconic : Techno + 2 700 €				
SCENIC				
1.3 TCe 140 ch Evolution	7		400	33 200
1.3 TCe 160 ch executive EDC	8		888	41 400
Surcoût Techno : Evolution + 1 400 €				

GRAND SCENIC				
Surcoût : Scénic + 1 800 €				
KADJAR				
1.3 TCe 140 ch Evolution	7		330	31 800
1.5 Blue dCi 115 ch Evolution EDC	6		190	35 400
Surcoût Techno : Evolution + 2 200 €				
ARKANA				
1.3 TCe 140 ch Zen EDC	7		100	30 100
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8		150	33 450
E-Tech 145 ch Zen	5	0		31 600
Surcoût Intens : Zen + 2 150 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 750 €				
TALISMAN				
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8		240	41 200
2.0 Blue dCi 160 ch Intens EDC	8		818	42 700
2.0 Blue dCi 190 ch Initiale Paris EDC	10		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		1 074	40 250
2.0 Blue dCi 185 ch Intens X-Tronic 4x4	10		6 699	47 800
Surcoût Intens : Zen + 3 250 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €				
ESPACE				
2.0 Blue dCi 160 ch Zen	8		4 818	47 500
2.0 Blue dCi 190 ch Intens	10		5 404	55 000
Surcoût Intens : Zen + 5 000 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 300 €				
KANGOO				
1.0 TCe 100 ch Zen	5		1 386	25 150
1.3 TCe 130 ch Intens	7		1 386	28 150
1.5 Blue dCi 95 ch Zen	5		280	26 150
1.5 Blue dCi 115 ch Intens	6		898	28 850
Surcoût Intens : Zen + 1 500 €				

ROLLS-ROYCE

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

SEAT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
IBIZA				
1.0 80 ch Référence	NC	0		16 700
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0		19 730
1.0 EcoTSI 110 ch Style	6	0		20 090
1.5 EcoTSI ACT 150 ch FR DSG	8		260	26 960
Surcoût Style : Référence + 2 300 €				
Surcoût Urban : Style + 1 020 €				
Surcoût Xcellence : Style + 2 120 €				
Surcoût FR : Xcellence + 1 960 €				
Surcoût FR Xclusive : FR + 2 845 €				
ARONA				
1.0 TSI 95 ch Référence	5	0		17 990
1.0 TSI 110 ch Style	6	0		22 700
1.5 TSI ACT 150 ch Xperience DSG	8		310	28 700
1.0 TGI 90 ch Style	5	0		24 500
Surcoût Style : Référence + 4 210 €				
Surcoût Urban : Style + 1 370 €				
Surcoût Xperience : Style + 3 200 €				
Surcoût FR : Xperience + 1 200 €				
LEON				
1.0 TSI 110 ch Référence	6	0		22 400
1.0 eTSI 110 ch Style DSG	6	0		27 560
1.5 TSI 150 ch Xcellence	8		150	30 230
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8		125	32 430
2.0 TSI 190 ch FR DSG	11		1 386	36 690
eHybrid 204 ch Xcellence	8	1 000		37 370
2.0 TDI 115 ch Référence	6	0		26 100
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	0		32 600
1.5 TGI 130 ch Style DSG	7	0		29 990
Surcoût Style : Référence + 3 050 €				
Surcoût Urban : Style + 670 €				
Surcoût Xcellence : Style + 2 650 €				
Surcoût FR : Xcellence + 2 600 €				
LEON SPORTSTOURER				
Surcoût : 5 portes + 1 060 €				
ATECA				
1.0 TSI 110 ch Reference	6		240	23 900
1.5 TSI 150 ch Style	8		360	30 600
2.0 TSI 190 ch Xperience DSG 4Drive	10		8 254	41 400

2.0 TDI 115 ch Style	6		50	32 800
2.0 TDI 150 ch Style	8	0		34 500
Surcoût Style : Reference + 5 100 €				
Surcoût Urban : Style + 1 290 €				
Surcoût Xperience : Style + 4 800 €				
Surcoût FR : Xperience + 2 300 €				
TARRACO				
1.5 TSI 150 ch Style	8		1 172	37 250
eHybrid 245 Xcellence	NC	1 000		48 090
2.0 TDI 150 ch Style	8		330	40 250
2.0 TDI 200 ch Xcellence DSG 4Drive	11		4 543	50 290
Surcoût Urban : Style + 1 580 €				
Surcoût Xcellence : Style + 4 740 €				
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		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 €				
NOUVEAU KAROQ				
1.0 TSI 110 ch Ambition	NC	NC		29 530
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	NC	NC		31 540
2.0 TDI 116 ch Ambition	NC	NC		32 640
2.0 TDI 150 ch Ambition	NC	NC		34 480
Surcoût Sportline : Ambition + 5 210 €				
Surcoût Style : Sportline + 560 €				
ENYAQ IV				
50	5	6 000		36 720
60	5	6 000		41 960
80	5	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		2 205	37 280
2.0 TSI 245 ch RS	14		1 276	39 060
1.4 TSI PHEV iV 204 ch Ambition	8	1 000		36 810
1.4 TSI PHEV iV 245 ch RS	8	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		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		2 544	39 780
2.0 TDI 150 ch 4x4 DSG	8		190	40 240
2.0 TDI 200 ch DSG	11		740	41 680
KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8		898	30 630
RS	14		15 506	51 280
2.0 TDI 150 ch Active DSG	8		280	37 360
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11		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		310	38 600
iV Style	8	1 000		45 250

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

2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	43 370
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC	M	330	44 370
Surcoût Sportline : Style + 4 010 €				
Surcoût Lauréa & 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		6 000	27 250
Surcoût Prime : Passion + 2 000 €				
FORTWO CABRIO				
Surcoût : Coupé + 3 300 €				
FORFOUR				
EQ Passion	1		6 000	28 100
Surcoût Prime : Passion + 2 350 €				

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 Love It	7	M	983	21 990
Surcoût I Love It : "base" + 2 000 €				
Surcoût Pop : I Love 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				
1.6i 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 €				
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		6 000	43 800
Grande Autonomie	11		2 000	52 990
Performance	12		0	59 990
MODEL Y				
Grande Autonomie	NC		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
NOUVELLE AYGO X				
Active	NC		NC	15 990
Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Collection : Design + 1 700 €				
Surcoût Air Limited : Collection + 3 300 €				
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		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		1 000	49 750
Surcoût Dynamic : Active + 2 450 €				
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €				
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €				
MIRAI				
Lounge	4		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 (5 PORTES)				
204 D-4D LeCap	11	M	40 000	39 990
Surcoût Life : LeCap + 5 800 €				
Surcoût Légende : Life + 5 200 €				
Surcoût Lounge : Légende + 5 900 €				
LAND CRUISER (3 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	23 660
1.2 130 ch VVT-i Dynamic Auto.	7	M	1 172	26 060
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	M	230	24 610
1.5 130 ch D-4D Dynamic	7	M	240	26 210
Electric 50 kWh Dynamic	7		6 000	37 820
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	15 500
GTI	6		0	20 380
e-Up! 2.0	2		6 000	24 690
1.0 GNV 68 ch Lounge	4		0	18 350
Surcoût Active : Lounge + 600 €				
POLO				
1.0 TSI 95 ch Life	5		0	21 185
1.0 TSI 110 ch Life DSG	6		0	23 535
GTI	11	M	1 386	31 205
Surcoût Style : Life + 1 970 €				
Surcoût R-Line : Style + 890 €				
T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch Lounge	5	M	75	24 035
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	M	125	24 715
Surcoût Active : Lounge + 1 100 €				
Surcoût Carat : Lounge + 3 485 €				
Surcoût R-Line : Carat + 0 €				
TAIGO				
1.0 TSI 95 ch Life	5		0	23 850
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	24 690
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	260	32 100
Surcoût R-Line : Life + 5 790 €				
Surcoût Style : Life + 250 €				
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
R	19	M	17 490	51 490
2.0 TDI 116 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 €				
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	28 395
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6		0	31 180
1.5 TSI ACT 130 ch Life	7		0	30 080
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7		0	32 865
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	M	75	37 080
GTI	14	M	3 331	44 315
GTI Clubsport	19	M	3 784	48 865
R	20	M	6 039	52 180
eHybrid 204 ch Style	8		1 000	42 510
GTE	8		1 000	47 500
2.0 TDI 115 ch Life	6		0	32 535
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	39 610
GTD	11	M	230	44 065
Surcoût Active : Life + 1 650 €				
Surcoût Style : Life + 2 930 €				
Surcoût R-Line : Style + 490 €				
GOLF SW				
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	29 675
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6		0	32 475
1.5 TSI 130 ch Life	7		0	31 375
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7		0	34 170
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	M	125	38 455
2.0 TDI 115 ch Life	6		0	33 645
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	40 810
Surcoût R-Line : Style + 505 €				
GOLF ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG 4Motion	11	M	740	47 995
ID.3				
Pro 145 ch	5		6 000	39 300
Pro Performance 204 ch	5		6 000	40 900
Pro S 204 ch	5		6 000	44 600
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	740	33 595
2.0 TDI 122 ch Lounge	6	M	150	35 645
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8	M	260	39 120
Surcoût Active : Lounge + 880 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 140 €				
TIGUAN				
1.5 TSI 130 ch Life	7	M	360	35 865
1.5 TSI 150 ch Life DSG	8	M	1 504	39 285
R	20	M	27 937	56 875
eHybrid 245 ch Life	8		1 000	44 185
2.0 TDI 150 ch Life	8	M	190	40 025
2.0 TDI 200 ch Elegance Exclusive 4Motion DSG	11	M	3 784	53 445
Surcoût Elegance : Life + 4 310 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 910 €				
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 1 650 €				
Surcoût R-Line Exclusive : Elegance Exclusive + 2 590 €				
TIGUAN ALLSPACE				
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	2 918	44 865
2.0 TDI 150 ch R-Line DSG	8	M	983	50 065
2.0 TDI 200 ch R-Line 4Motion DSG	11	M	4 543	54 475
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 2 790 €				
ID.4				
Pure 149 ch	5		6 000	41 500
Pure Performance 170 ch	5		6 000	43 100
Pro 174 ch	5		2 000	47 800
Pro Performance 204 ch	5		2 000	49 400
GTX	5		2 000	54 450
ID.5				
Pro 174 ch	5		2 000	51 450
Pro Performance 204 ch	5		2 000	53 050
GTX	5		2 000	57 950
PASSAT SW				
1.5 TSI ACT 150 ch Lounge DSG	8	M	540	44 540
GTE	8		0	54 770
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8		0	49 120
2.0 TDI 200 Lounge 4Motion DSG	11	M	1 386	54 650
Surcoût Elegance : Lounge + 3 410 €				
Surcoût R-Line : Lounge + 3 260 €				
PASSAT ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	1 172	52 700
ARTEON				
R	20	M	22 781	64 230
eHybrid 218 Elegance	8		0	56 040
2.0 TDI EVO 150 ch DSG Elegance	8		0	54 960
2.0 TDI EVO 200 ch Elegance 4M. DSG	11	M	818	60 430
Surcoût R-Line : Elegance + 120 €				
ARTEON SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Arteon + 540 €				
TOUAREG				
eHybrid 381 ch Atmosphère	22		0	81 900
R	22		0	96 950
Surcoût Elegance : 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
NOUVEAU XC40				
T2 Essential	7	M	1 901	32 050
B3 Start	9	M	1 074	41 350
B4 Plus	11	M	1 074	46 250
Recharge Start	6		2 000	45 800
Recharge Twin Plus	12		2 000	55 500
Surcoût Start : Essential + 3 850 €				
Surcoût Plus : Start + 2 450 € à + 3 100 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 5 250 € à + 5 450 €				
C40				
Recharge Start	6		2 000	46 800
Recharge Twin Plus	12		2 000	57 000
Surcoût Plus : Start + 3 600 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 4 750 €				
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 €				

Youngtimers Auto Plus

Young timers

LE MAGAZINE DES ANCIENNES QUI SONT PLUS QUE DE SIMPLES OCCASIONS

NOUVEAU TRIMESTRIEL

LE MAGAZINE DES ANCIENNES QUI SONT PLUS QUE DE SIMPLES OCCASIONS



EN VENTE ACTUELLEMENT

aj MARCHÉS DIRECTS

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

4.7/5
AVIS CLIENTS
THE FEEDBACK COMPANY eKomi
NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 4165 AVIS*

Ancien Moderne

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES...
94% DE NOS CLIENTS SONT SATISFAITS,
POURQUOI PAS VOUS ?

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.RETRO.FR

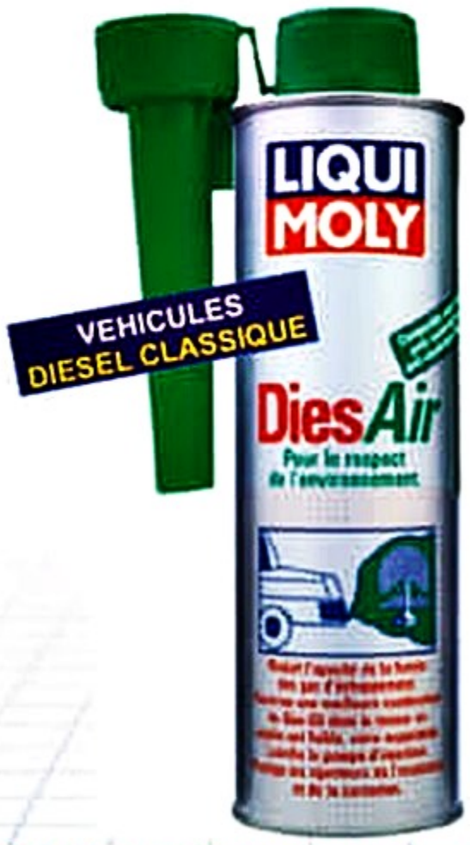
Rétro - Qualitro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

Pourquoi mon moteur s'encrasse

Les conditions  de circulation actuelles favorisent l'encrassement du moteur : ce sont les  démarrages fréquents, la qualité variable  des carburants, les limitations de vitesse,  les nouvelles exigences des moteurs à haute  pression, le recyclage des  gaz d'échappement, etc . C'est pourquoi nous avons prévu de traiter votre  avec :







Dans le cas où vous ne souhaiteriez pas bénéficier de ce traitement, merci de nous l'indiquer lors de la réception de votre véhicule.

LIQUI MOLY
Le propre de votre moteur

© Copyright Liqui Moly toute reproduction même partielle est interdite

Inspirée par le progrès

Nouvelle Audi Q4 Sportback e-tron 100 % électrique

Le futur nous anime.

Audi Vorsprung durch Technik

Gamme Audi Q4 Sportback e-tron : consommation mini/maxi en cycle mixte (kWh/100 km)* : 17,0 - 19,5. Émissions CO2 (g/km) : 0 en phase de roulage. « Tarif » au 13/10/2021. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. * Selon configuration. Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

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

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

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

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

Orias n° 07 024 156

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1104

du 10 mars 2022



FLORIAN GROUT

1er essai XL en Opel Astra
Après la Corsa, c'est au tour de l'Astra de faire sa révolution et passer à l'ère Stelllantis. Mais la désormais cousine des Peugeot 308 et DS 4 n'entend pas jouer les doublures. Elle cultive sa "patte". Notre premier essai vous dit tout.

Comparatif : le nouveau Kia Sportage face à ses rivaux
Sa gueule et ses prestations lui valent une pluie de louanges et de prix internationaux. Le nouveau SUV Kia, qui ose encore carburer au diesel, rebat-il les cartes ? Notre comparatif livre son verdict.



YANN LEFEBVRE



FLORIAN GROUT

Essai : DS 9 E-Tense 250 ch
Dans un contexte peu évident, la nouvelle grande DS joue les discrètes dans l'arène des berlines familiales. Un peu trop ? Elle mise sur un surplus de puissance pour refaire parler d'elle.

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

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 Fontelles
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 compter du 1er février 2022, le prix des abonnements mensuels passe au maximum à 7,99 € TTC et le prix des abonnements trimestriels passe 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 : février 2022
Prix de vente : 4 €
Date de parution : 24 février 2022
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

VOLVO

L'AVENIR SE DÉVOILE ENFIN.

À PARTIR DE 38 950 €(1)

Avec le nouveau Volvo C40 Recharge, le meilleur de l'électrique s'offre à vous. Profitez de son design audacieux et de son intérieur sans cuir.

NOUVEAU VOLVO C40 RECHARGE | 100% ÉLECTRIQUE



AUTONOMIE JUSQU'À
441 KM**
100% ÉLECTRIQUE

3 ANS D'ASSURANCE OFFERTS | 3 ANS D'ENTRETIEN & GARANTIE INCLUS (2)



(1) Tarif conseillé au 10/01/2022 pour un C40 Recharge Start, intégrant une remise de 4% et le bonus écologique de 6 000 €. Offre valable pour toute commande avant le 31/03. (2) Garantie constructeur 3 ans sans limite de kilométrage et entretien 3 ans/100 000 km inclus*. Cotisation d'assurance offerte sur 3 ans en formule « Tous Risques » souscrite auprès d'Allianz, sous réserve d'éligibilité*. Offre sur 3 ans maximum à compter de la livraison du véhicule, sauf résiliation du contrat d'assurance* ou vente du véhicule/changement de locataire avant la fin des 3 ans. Volvo ne prendra pas en charge ni ne remboursera les cotisations auprès d'un autre assureur. Le souscripteur bénéficie d'un droit de renonciation de 14 jours à compter de la souscription du contrat d'assurance. Contrat non cessible. Allianz IARD, SA au capital de 991 967 200 €, 1 cours Michelet - CS 30051 - 92076 Paris La Défense Cedex - 542 110 291 RCS. *Conditions sur volvocars.fr. **Modèle présenté : C40 Recharge Start avec options peinture métallisée et jantes optionnelles 20" au prix de **44 520 €** TTC (après remise et bonus de 2 000 € déduit).

Cycle mixte WLTP : Consommation électrique (kWh/100 km) : 20.8 - 22.3.
Autonomie électrique (km) : 439 - 441. Données en cours d'homologation.

VOLVOCARS.FR

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

ABVV AUTOMOBILES
60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74
95 ROISSY - 01 39 87 08 44
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

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

S.A. BIDAUD
91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

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

Une petite pause suffit pour recharger ses batteries. Et les vôtres.

— Nouveau ID.4 —

À PARTIR DE

229 €/MOIS[1]

1er LOYER 4 000 €

Bonus écologique,
prime à la conversion gouvernementale
et aide à la reprise déduits.



Volkswagen way to ZERO

Le SUV 100 % électrique.
Rien ne vous retient.

Way to Zero = vers une mobilité neutre en carbone d'ici 2050. Tout le programme sur vw.fr/waytozero

Location Longue Durée sur 37 mois. 1er loyer de 12 500 € ramené à 4 000 € après déduction du bonus écologique gouvernemental de 6 000 € et après déduction de la prime à la conversion gouvernementale de 2 500 € (conditions sur service-public.fr) et de l'offre d'aide à la reprise allant jusqu'à 1 500 € suivi de 36 loyers de 229 €. Offre valable du 01/02/2022 au 28/02/2022.

Modèle présenté : ID.4 Pro Performance avec options peinture métallisée 'Bleu Crépuscule Noir Uni', pack 'Style' extérieur 'Argent' et toit noir, jantes en alliage léger 21" 'Narvik', pack 'Design Plus', pack 'Infotainment Plus' et pack 'Assistance Plus'. 1er loyer de 8 500 € ramené à 4 000 € après déduction du bonus écologique gouvernemental de 2 000 € et après déduction de la prime à la conversion gouvernementale de 2 500 € (conditions sur service-public.fr) et de l'offre d'aide à la reprise allant jusqu'à 1 500 € suivi de 36 loyers de 729 €. **(1)** Exemple pour un Nouveau ID.4 Pure neuf en Location Longue Durée pour 30 000 km maximum. Location Longue Durée sur 37 mois. 1er loyer de **12 500 €** ramené à 4 000 € après déduction du bonus écologique gouvernemental de 6 000 € et après déduction de la prime à la conversion gouvernementale de 2 500 € (conditions sur service-public.fr) suivi de 36 loyers de 229 €. Déduction faite de l'offre d'aide à la reprise Volkswagen allant jusqu'à **1 500 €** en plus de la valeur estimée de votre véhicule. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/02/2022 et le 28/02/2022 et immatriculation avant le 30/06/2022,** chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (orias.fr). Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le loyer du véhicule.

Cycles mixtes gamme ID.4 (kWh/100 km) WLTP : 16,9-18,9. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 01/12/2021, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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