SEPM TOP ventes

Du 24 mars au 6 avril 2022

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1105

DOSSIER SPÉCIAL

QUEL SUV D'OCCASION CHOISIR ?

18 MODÈLES POUR NE PAS SE TROMPER

NOUVEAUTÉ



AUDI A6 AVANT E-TRON CONCEPT

Le grand retour de l'élégance !

FACE-À-FACE

Renault Mégane E-Tech vs Volkswagen ID.3

Styles différents, mais prestations très proches
Laquelle choisir ?

1ER ESSAI

CITROËN C5-X

Espace à bord et confort royal : tous les atouts d'une grande Citroën !

VOITURES DE SOCIÉTÉ

QUEL CARBURANT POUR LES FLOTTES ?

L 14595 - 1105 - 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 : 8,50DTU

BMW iX3
100% ÉLECTRIQUE.

DÈS 495 €/MOIS*.

AVEC MAJORATION DU 1ER LOYER DE 5 300 €.

*Exemple pour une BMW iX3 Inspiring. 36 loyers de 495 €/mois, et avec majoration du premier loyer de 5300 €.
Bonus écologique de 2000 € (sous réserve d'éligibilité conformément au décret en vigueur) déduit. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30000km incluant l'extension de garantie. Assurance perte financière à souscrire par l'intermédiaire de BMW Finance ou auprès de l'assureur de votre choix, sous réserve d'en justifier. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une BMW iX3 Inspiring dans les concessions BMW participantes jusqu'au 31/03/2022 et sous réserve d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS

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

A 0gCO_2/km
B
C
D
E
F
G

Versailles 343 606 448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07 008 883. Consommation d'énergie électrique : 18,5 kWh/km - autonomie en cycle mixte : 461km - autonomie en ville : 574km - 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 ceux-ci (WLTP) de sorte que la mesure de la consommation de carburant et d'émissions de CO_2 est plus réaliste que celle de l'ex procédure NEDC.

NOUVELLE GAMME JEEP®
4xe HYBRIDE RECHARGEABLE

PLUS LIBRE QUE JAMAIS



Stellantis - FCA France - RCS Versailles 305 493 173



Jeep® fait un pas de plus vers l'électrification de sa gamme : après avoir déployé ses motorisations 4xe hybrides rechargeables sur ses SUV Renegade, Compass et Wrangler, elle propose aujourd'hui son innovante technologie e-Hybrid sur Renegade et Compass. Venez découvrir également en concession les versions Upland qui utilisent des matériaux recyclés.

À DÉCOUVRIR CHEZ VOTRE DISTRIBUTEUR JEEP® OU SUR JEEP.FR

Renegade MY22 4xe hybride rechargeable : consommations mixtes combinées de carburant (l/100 km) : 2,1-1,8 ; consommations d'énergie électrique (kWh/100 km) : 16,6-15,5 ; émissions de CO_2 valeur combinée pondérée (g/km) : 47-41 ; autonomie en mode électrique en ville (km) : 56-52. Compass MY22 4xe hybride rechargeable : consommations mixtes combinées de carburant (l/100 km) : 2,1-1,8 ; consommations d'énergie électrique (kWh/100 km) : 16,8-16,1 ; émissions de CO_2 valeur combinée pondérée (g/km) : 48-44 ; autonomie en mode électrique en ville (km) : 54-51. Wrangler MY22 4xe hybride rechargeable : consommations mixtes combinées de carburant (l/100 km) : 4,1-3,5 ; consommations d'énergie électrique (kWh/100 km) : 29,1-26,9 ; émissions de CO_2 combinées pondérées (g/km) : 94-79 ; autonomie en mode électrique en ville (km) : 53-45. Renegade : feux Full LED uniquement disponibles sur versions Upland, Trailhawk et S. Valeurs mesurées selon la procédure WLTP (Règlement (UE) 2018/1832), mises à jour le 13/05/2021 ; les dernières valeurs à jour seront disponibles auprès de votre Distributeur Agréé. Les valeurs de consommations et d'émissions de CO_2 sont communiquées à des fins de comparaison, les valeurs communiquées peuvent ne pas refléter les valeurs réelles. **There's only one = Seule Jeep® est unique.**

Jeep®
THERE'S ONLY ONE

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

N° 1105
Du 24 mars
au 6 avril 2022


Renault Mégane E-Tech vs Volkswagen ID.3/P. 50


Audi A6 Avant e-tron Concept/P. 12


Fisker Ocean/P. 16


Renault Captur/P. 32


Citroën C5 X/P. 38

SOMMAIRE

Découvrir
12 **Audi A6 Avant e-tron Concept**
16 **Fisker Ocean**

Comprendre
22 Bornes de recharge électrique : seulement la moitié de l'objectif atteint

Occasion : 18 SUV pour ne pas se tromper
30 Sur un marché qui se tend, notre sélection des **meilleurs SUV d'occasion**

Conduire
38 **Citroën C5 X** PureTech 180 ch
46 **Porsche 718 Cayman** GT4 RS 500 ch
50 **Renault Mégane E-Tech** EV60 220 ch / **Volkswagen ID.3** Pro Performance 204 ch
58 Voitures de société : à quoi elle carburent
Thermiques, électriques, hybrides, hybrides rechargeables : **huit matchs pour choisir**
70 Les Experts: **Toyota Yaris Cross** Hybride 116h
72 **Seat Leon** 1.5 TGi 130 ch
78 **BMW 420i Gran Coupé** 184 ch
80 **Dodge Ram** TRX 712 ch
85 Le chef des essais vous répond

Vibrer
86 **Les tests de nouveaux moteurs électrifiés** chez Magna
90 **Valentino Rossi** passe sur 4 roues
92 Rétro: **Mazda 323** (1977)

S'offrir
96 Configurateur: **Dacia Jogger**
100 Occasion: **Hyundai i10**
103 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves
111 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces

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

Ce numéro comporte sur tout ou partie de la diffusion abonnés : chéquier + enveloppe Abonné Chéquier select presse jetés sur la couverture.


Porsche 718 Cayman/P. 46


Toyota Yaris Cross/P. 70


Dodge Ram/P. 80


Valentino Rossi/P. 90

DIRK BOGAERT

RENAULT CLIO

109€ à partir de /mois[1]

LLD sur 49 mois, 1er loyer de 2 500€
sous condition de reprise
4 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois[2]

configurer





existe aussi en motorisation E-Tech hybride, GPL et Diesel

modèle présenté : Renault clio r.s. line tce 140 avec option peinture métallisée à 221€/mois(3), sous condition de reprise, 1er loyer de 2 500€, pack sérénité Renault inclus pour 1€/mois(2). (1) exemple pour Renault clio authentic sce 65 hors options. (1)(3) locations longue durée, hors assurances facultatives, sur 49 mois et 40 000 km maximum. offres sous condition de reprise d'un véhicule roulant. sous réserve d'acceptation par diac, sa au capital de 415 100 500€ - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93160 noisy-le-grand - siren 702 002 221 rcs bobigny. en fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. (2) pack sérénité Renault optionnel comprenant l'entretien, l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1er des 2 termes atteint) inclus dans le loyer pour 1€/mois. voir détail du pack sérénité en points de vente et sur renault.fr. offres non cumulables, réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une Renault clio neuve **du 01/03/2022 au 31/03/2022. gamme Renault clio : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) (hors gpl) : 4,2/5,9. émissions co_2 min/max (g/km) (procédure wltp) (hors gpl) : 98/134.**

© s. staub

Renault recommande Castrol

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



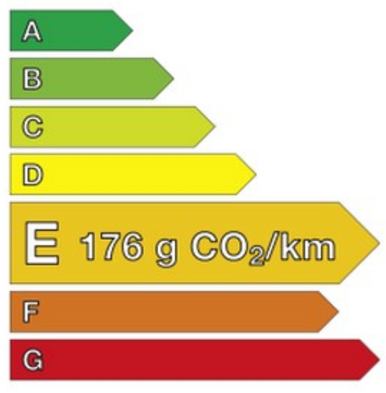
CUPRA *FORMENTOR*

DÈS LES PREMIÈRES SECONDES, VOUS SAUREZ QU'ELLE EST FAITE POUR VOUS.

À PARTIR DE 209€/MOIS*
LLD 37 mois. 1er loyer de 5000€.

CUPRA

CUPRA Formentor V 1.5 TSI 150 ch BVM6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 6,3 - 6,6. Émissions de CO_2 WLTP (min - max g/km) : 142 - 150. Valeurs au 04/02/2022, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. **Modèle présenté :** CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 245 ch DSG7 avec options peinture Bleu Pétrole Mat, jantes alliage 19" Ultimate Black Copper et grand toit ouvrant panoramique. 1er loyer majoré de **5000€** suivi de 36 loyers de **488€.** Déduction faite de l'offre de remise de 2500€. ***Location longue durée sur 37 mois et 30000 km. 1er loyer majoré de 5000€ suivi de 36 loyers de 209€ . Déduction faite de l'offre de remise de 4500€. Entretien et extension de garantie inclus. Offre valable du 1er mars 2022 au 30 avril 2022.** Exemple pour une CUPRA Formentor V 1.5 TSI 150 ch BVM6 en location longue durée sur 37 mois et pour 30000 km maximum. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs CUPRA (France métropolitaine) présentant ce financement dans la limite des stocks pour toute commande d'une CUPRA Formentor V 1.5 TSI 150 ch BVM6 **passée avant le 30/04/2022 et livrée avant le 30/09/2022.** Offre sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH – SARL de droit allemand – Capital social : € 318279200 – Siège social : Braunschweig (Allemagne) – RC/HRB Braunschweig : 1819 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise : 451618904 – Administration et adresse postale : 11, avenue de Boursonne – B.P. 61 – 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, coût mensuel de 6,4€ inclus dans les loyers. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le loyer du véhicule. Volkswagen Group France – S.A. au capital de 198502510€ – 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832277370. **Rendez-vous sur cupraofficial.fr**



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 84 et sur www.kiosquemag.com



LAURENT VILLARON

LES "ANCIENS" SE REBIFFENT!

Il y a quelques jours, j'ai eu l'occasion d'interroger Carlos Tavares, le grand patron de Stellantis, sur l'incapacité apparente des constructeurs historiques à faire mieux que Tesla dans le domaine des voitures électriques. Ceux qui lisent régulièrement cette page ont noté que le sujet y avait déjà été abordé, et malheureusement laissé en suspens, faute de réponse évidente. Mais Carlos Tavares n'est pas du genre à se défiler ni à abuser de la langue de bois. *"Je suis confiant,* expliquait-il, *pas arrogant mais confiant, dans le fait que nous allons réussir à rattraper Tesla d'ici deux ou trois ans. Ce sera une compétition très saine, très bonne pour les clients. Je ne pense pas que l'on puisse dire que les ingénieurs des constructeurs traditionnels soient moins talentueux que ceux de Tesla. Mais* (ces derniers) *ont juste commencé plus tôt, avec des décisions visionnaires, en ne faisant que de l'électrique, sans héritage à assumer et avec beaucoup moins d'inertie. Et ils ont saisi cet avantage. Félicitations à eux. Mais nous sommes de retour, et très fortement."* Passé cet aveu tout de même troublant du retard des constructeurs historiques, on pourrait lire le reste de la réponse comme une série de vœux pieux. Mais Carlos Tavares a étayé ses promesses d'éléments concrets. La nouvelle plate-forme haut de gamme du groupe Stellantis atteindra 800 km d'autonomie, quand beaucoup d'autres modèles proposeront entre 600 et 700 km. *"À partir de ce moment,* poursuivait-il, *vous pourrez avoir une voiture unique dans la famille qui soit une électrique, à condition qu'existe une densité visible et suffisante du réseau de recharge. Cela signifie que les pays européens doivent investir dans ce réseau."* Nouvel aveu, en creux : à l'heure actuelle, la plupart des voitures électriques sont incapables d'assumer le rôle de voiture unique d'un foyer.
Mais cela va bientôt changer. Voilà une bonne nouvelle ! Restera une différence majeure avec le trublion américain. Ce dernier a en effet massivement investi pour déployer son propre réseau de recharge, et créer ainsi un écosystème rassurant pour ses clients, quand les constructeurs traditionnels en sont réduits à exhorter les pouvoirs publics à accélérer le mouvement. De leur capacité à être entendus (et exaucés) dépendra en grande partie leur retour dans la course à l'électrique.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

J'ai une suggestion à vous faire : vous n'avez jamais fait de test de voitures 100% électriques sur 10000 km. Je comprends que ce n'est pas facile pour vos journalistes de se confronter aux galères de la recharge. Car il est quand même paradoxal de vendre ces voitures en offrant un mois de location de modèle thermique par an comme le font Peugeot et Renault, avouant par là que le client qui a payé fort cher ces voitures électriques ne pourra même pas partir en vacances avec!

Didier Contencin

Rassurez-vous, c'est prévu. Nous attendons juste la mise à disposition des voitures en question pour la longue durée que nécessite ce test.

De plus en plus les nouvelles voitures sont dotées de roues de 20 pouces, voire plus et vos commentaires opposent souvent cette inflation à une dégradation du confort. Pourriez-vous nous faire le point sur les avantages/inconvénients du diamètre des roues?

Olivier Descroix

Initialement, l'augmentation du diamètre des roues a permis de loger des disques de frein plus grands et d'améliorer la motricité. Mais nous parlons là du passage de 13 à 15, voire 16 pouces. Au-delà, c'est seulement une affaire d'esthétique. Pour un modèle donné, le constructeur fixe le diamètre total du pneu. Si on opte pour des jantes de taille supérieure, on aura un flanc de pneu moins haut pour conserver ce diamètre. Cette réduction du flanc implique une plus grande rigidité du pneu, qui apporte un peu de précision de conduite et une dégradation du confort.

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

OLIVIER MARTIN GAMBIER

POP CULTURE

Rétromobile est de retour. Ce qui constitue une excellente nouvelle. Autre raison de se réjouir – on prend tout par les temps qui courent – cette quinzaine : Renault a organisé une belle fête pour le cinquantième anniversaire de la R5. Trônaient sur le stand du constructeur au losange une douzaine de spécimens – plus ou moins – rares de la mythique citadine : plusieurs R5 L et TL, une GTL, une 5 Alpine, une Turbo, l'unique exemplaire de la 5 Superproduction, une Le Car Van, une R5 de police, plusieurs Super 5, dont une Baccara. Bien sûr, le constructeur avait placé en évidence le prototype de la prochaine Renault 5 (prévue pour 2024), surveillé d'un œil amusé par la première Renault 5 électrique, présentée en 1972, produite à une centaine d'exemplaires et capable de parcourir 60 km !

Le spoiler intégré conclut élégamment une ligne de toit finement soulignée d'un jonc en aluminium.

Le break

PHOTOS AUDI



kultime

Chez Audi, la silhouette des breaks Avant n'a jamais rimé avec volume utile, mais plutôt avec lignes agiles. Une élégance sublimée avec ce concept d'A6 100 % électrique, à retrouver dans deux ans sur nos routes.

Par **Nicolas Valeano**





La batterie de 100 kWh permet une recharge de 300 km en 10 mn, et de 5 à 80 % en 25 mn sur un superchargeur jusqu'à 270 kW.

Vous aimez le style de cette A6 Avant du futur ? Cela tombe bien, selon l'équipe de design qui l'a signé, il est proche à 95 % du modèle de série qui sera lancé en 2024. Audi dévoile ainsi le dérivé break du concept A6 e-tron présenté au Salon de Shanghai 2021, qui sera commercialisé en même temps. Et comme c'est souvent le cas avec les breaks Audi (ou Volvo, d'ailleurs), ce type de carrosserie est particulièrement seyant à ce niveau de gamme, permettant de belles proportions élancées qui changent avec bonheur des SUV.

Les designers d'Ingolstadt ont réussi un dessin à la fois très classique, tout en finesse, avec des surfaces subtiles et un nombre réduit d'éléments. Ici, "*less is more*", voilà la règle. Les dimensions jouent aussi, avec une longueur de 4,96 m en légère hausse, une largeur de 1,96 m nettement plus importante et une hauteur abaissée à 1,44 m par rapport à l'A6 actuelle. On ne connaît pas le volume de coffre qui pourrait être ménagé dans ce grand break, pas plus que le dessin de son intérieur, pas révélé à ce stade, mais que les designers promettent innovant.

Avec une face avant légèrement retravaillée par rapport au concept de la berline de l'an passé, l'Avant gagne en agressivité grâce à ses grosses lames aluminium en L qui dynamisent l'attitude de l'auto, complétées d'une calandre Single Frame peinte aux motifs plus marqués et encadrée d'un masque noir. Les phares ultra-fins dessinent un regard subtil et configurable au choix avec les feux de jour à LED. Quant aux phares Digital Matrix LED ultra-précis,



En plus des anneaux rétroéclairés, le logo e-tron est également inscrit en toutes lettres sur la face avant.

La plate-forme électrique premium PPE a été développée en collaboration avec Porsche.



ils peuvent être utilisés… comme projecteurs pour un jeu vidéo pendant la pause recharge.
Pour le reste, on retrouve le long capot et les flancs musclés avec des bas de caisse à la couleur contrastée afin d'alléger visuellement la hauteur, et des ailes délicatement gonflées. Mais la pièce maîtresse du design de cette version Avant est le jonc d'aluminium surlignant les surfaces vitrées, prolongé du puissant spoiler de toit intégré. Avec le toit peint en noir, il contribue à affiner la silhouette, à abaisser la ligne et à donner un aspect très premium à l'ensemble. À l'arrière, les très larges feux OLED en trois dimensions offrent une belle signature visuelle, tandis que deux énormes diffuseurs confèrent une allure ultra-sportive un peu étrange, comme si deux échappements devaient s'y loger.

270 kW et 800 V

Pourtant, cette future A6 est bien 100 % électrique, alors qu'une A6 thermique différente aura une carrière en parallèle. Cette e-tron est construite sur la nouvelle plate-forme PPE (pour "Premium Platform Electric") développée en collaboration avec Porsche. Elle fera son apparition à partir de 2023 avec le Q6 e-tron et le Macan électrique, et sera déclinée dans les segments inférieurs et supérieurs. Grâce à sa capacité de recharge maximale portée à 270 kW sous 800 V, il suffira de moins de vingt-cinq minutes pour repasser de 5 à 80 %, tandis que dix minutes écoulées en station pourront offrir 300 km. L'autonomie totale est annoncée à environ 700 km avec une capacité de batterie de 100 kWh à la technologie classique (lithium-ion) pour commencer, en attendant la mise au point des fameuses batteries à électrolytes solides sur lesquelles tous les constructeurs misent pour gagner en compacité et rapidité de charge. Quant à la motorisation, Audi annonce 350 kW (476 ch) et 800 Nm, avec deux moteurs faisant office de transmission Quattro. Résultat, moins de 4 s pour accélérer de 0 à 100 km/h, des performances de sportive, tandis que la suspension pneumatique adaptative devrait veiller au confort général.

Les rétroviseurs à caméras permettent d'affiner l'allure d'ensemble de l'auto. Ils devraient rester sur le modèle de série, qui ne pourra pas en revanche se passer de poignées de porte comme ici.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Voilà un break électrique qui sait combiner classicisme et modernité avec bonheur. Des lignes épurées qui devraient faire une excellente base pour de futures versions RS et Allroad, de quoi se démarquer des berlines de luxe électriques allemandes et américaines.

Fisker Ocean One
En chiffres

- **L/l/h/emp. :** 4,77/1,99/1,63/2,92 m
- **Puissance maxi :** 550 ch
- **Couple maxi :** 310 Nm
- **0 à 100 km/h :** 3,9 s
- **Autonomie maxi (WLTP) :** 630 km

FISKER OCEAN

À partir de **41 900 €**

Commercialisation : **fin 2022**



Les roues de 22 pouces participent à une silhouette athlétique.



FISKER

À bord, dans une ambiance épurée, le gigantesque écran peut basculer du mode portrait au mode paysage, pour visionner un film pendant la recharge.



En California Mode, toutes les vitres s'abaissent, custodes et hayon compris.

PHOTOS : JEAN-ERIC RAOUL

Nouvelle vague

Oui, voici encore une nouvelle marque exotique, pleine d'ambition, qui propose un SUV électrique. Un de plus ? Sans doute, mais le projet est assez innovant pour y prêter attention. Henrik Fisker lui-même nous le détaille.

Par **Jean-Éric Raoul**



Matériaux recyclés à bord, et espace aux jambes conséquent à l'arrière.



Rappelons le contexte. Henrik Fisker est un designer danois de talent, auteur entre autres des lignes de la BMW Z8 et des Aston Martin DB9 et V8 Vantage. On a vu plus moche. Il a aussi été à l'origine de la Fisker Karma de 2008, superbe berline électrique à prolongateur d'autonomie, très en avance sur son temps. Trop, sans doute. Henrik Fisker a quitté le navire avant que Fisker Automotive ne fasse faillite. Cela ne l'a pas découragé de se lancer dans de nouvelles aventures. La dernière en date s'appelle Fisker Inc., entreprise dont il est P.D.-G., lancée en 2016 avec la promesse de mettre sur le marché la première voiture électrique à batterie solide. Mais cela ne se fera pas. *"Nous y étions presque,* explique-t-il. *Mais à un moment, vous comprenez que les 10 % de développement qu'il vous reste à accomplir sont mille fois plus difficiles que les 90 % que vous avez déjà faits."*

Ratio prix/autonomie record

Retour aux classiques batteries lithium-ion, qui équipent donc ce Fisker Ocean, révélé fin février à Barcelone. L'engin est imposant, avec une silhouette que ne renierait pas Range Rover. Qu'apporte-t-il de neuf? Un rapport prix/autonomie particulièrement intéressant. La "petite" version, baptisée Sport, donnée pour 440 km et 275 ch, s'annonce à 41 900 €. C'est moins cher qu'une Renault Mégane E-Tech ou une Volkswagen ID.3, à autonomie comparable. À l'autre extrémité de la gamme, sur l'Ocean One, édition limitée de lancement, vous disposez de 550 ch et 630 km d'autonomie pour 69 950 €. Là, on entre dans le territoire des Tesla Model S… environ 20 000 € plus chères. En outre, l'Ocean sera fabriqué en Autriche, chez Magna, qui a développé la plate-forme. Où est le loup ? Selon Henrik Fisker, ces tarifs agressifs résultent d'une philosophie globale : *"Les grands constructeurs s'appuient sur une structure de coûts très inefficace,* assure-t-il. *De notre côté, nous sommes concentrés sur une organisation très légère."* Fisker n'a ni usine en propre (Magna s'en charge), ni équipe pléthorique. *"Nous avons aussi reconsidéré l'usage de certaines pièces. Chez Ford ou BMW, il y a toujours quelqu'un qui vous dit que telle pièce doit être comme ci ou comme ça, parce que sinon les clients se plaignent, et que cela coûte 50 €. Mais on peut faire la même pièce pour 30 €, et les clients ne diront rien. Regardez le cas de Tesla. Vous, les journalistes, avez passé votre temps à vous plaindre de la qualité de l'intérieur. Mais les gens n'en avaient rien à faire. Ils regardaient d'abord la taille de l'écran ! Je ne dis pas que l'on doive faire un intérieur low cost. Mais on doit penser à ce que sont les priorités et où on veut dépenser l'argent."* Sur l'exemplaire exposé à Barcelone, l'intérieur de l'Ocean jouait effectivement la carte de la simplicité, sans pour autant sembler indigent. La référence à Tesla semble évidente. Innovation marquante cependant, l'immense écran central (17,1 pouces) peut basculer, pour passer du mode paysage au mode portrait, selon les usages.

Henrik Fisker poursuit sur sa chasse aux économies : *"Un seul exemple : sur la plupart des voitures électriques, il y a un coffre avant. Cela implique de faire un capot articulé, des charnières, un câble d'ouverture, une serrure, des joints, un fond de coffre… Nous avons constaté que la plupart des clients ne l'utilisaient jamais. Donc, nous avons décidé que ce capot serait maintenu par des vis. Il ne sera ouvert que tous les deux ans, en atelier, pour la maintenance. Cela nous fait économiser beaucoup d'argent."* Enfin, Fisker se passera de réseau de distribution classique. *"Il y aura quelques magasins d'exposition. Mais l'achat se fera en ligne, les voitures seront livrées à domicile. Pour l'entretien, on viendra chercher la voiture chez vous ou dans un dépôt dédié. Nous ne voulons pas dépenser d'argent pour la marge du distributeur, ni supporter les coûts des grandes concessions traditionnelles."* Rendez-vous en fin d'année pour vérifier que ces promesses seront tenues.

Compacte en approche

Après cet Ocean assez haut de gamme, viendra la Pear, modèle compact déjà annoncé à 29 900 $ (hors taxes). Construite aux États-Unis, prévue pour fin 2023, on ne connaît rien de plus que son prix. *"Cela ne ressemblera à rien de ce que vous connaissez,* s'amuse Henrik Fisker, *elle sera d'allure très futuriste."*

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Renault

La gamme Renault restructure une grande partie de sa gamme, en réduisant le nombre de combinaisons moteur/finition et en renommant lesdites finitions selon une nomenclature introduite par la Mégane E-Tech. L'opération se solde, le plus souvent, par des prix revus à la hausse. Outre les modèles détaillés ci-dessous, elle couvre la Zoe (de 32 100 à 35 300 € avant la déduction du bonus de 6 000 €), le Kangoo (de 25 500 à 29 400 €*), le Scénic (de 33 200 à 41 400 €*), le Grand Scénic (de 35 000 à 43 200 €*), le Kadjar (de 31 800 à 37 600 €*), l'Espace (de 49 900 à 60 900 €*) et le Koleos (de 42 800 à 51 400 €*). Chose étrange, la gamme de l'Arkana reste en l'état à cette heure (finitions Zen, Intens et R.S. Line). Les prix du SUV coupé grimpent, cela posé (de 30 800 à 37 200 €*). Dernier point, la Talisman n'est plus commercialisée.

* Prix mentionnés sans les malus.

De **A** à **Z**

Par **Jean Bourquin**

Twingo Équipée du bloc essence 1.0 SCe de 65 ch, elle n'est aujourd'hui disponible que sous une seule version, alias Équilibre. Celle-ci offre de série, notamment, l'écran central de 7 pouces, l'interface smartphone qui va avec et la climatisation automatique. **Twingo SCe 65 BVM5 Équilibre : 15 600 €.** Malus hors sujet. La gamme de la Twingo électrique s'articule toujours autour de trois finitions, renommées pour l'occasion. **Twingo E-Tech :** de 21 950 à 25 850 € au rythme des livrées Authentic, Équilibre et Techno. Prix mentionnés avant la déduction du bonus de 6 000 € (bonus de 5 800 € pour la finition d'entrée de gamme).



PHOTOS : RENAULT

Renault Twingo



Renault Clio



LA GAMME **RENAULT CLIO**

Motorisations/Boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.0 SCe 65 ch/BVM5	0 €	Authentic/Évolution	16 550/19 450 €
1.0 TCe 90 ch/BVM6	0 €	Équilibre/Évolution/Techno	19 350/20 700/21 850 €
1.0 TCe 90 ch CVT	75 €	Évolution	22 300 €
1.3 TCe 140 ch/BVM6	0 €	Techno/R.S. Line	23 600/25 450 €
Essence + GPL			
1.0 TCe 100 ch/BVM6	0 €	Évolution	21 200 €
Essence hybride simple			
E-Tech hybride 145 ch/BVA4 (1)	0 €	Équilibre/Évolution/Techno/R.S. Line	22 100/23 450/24 600/26 450 €
Diesel			
1.5 Blue dCi 100 ch/BVM6	0 €	Évolution	22 450 €

(1) 4 cyl. 1.6 + 2 électromoteurs + boîte à crabots multimodale.

Clio La gamme remaniée de la Clio se découpe en cinq finitions, contre trois auparavant. La finition Business réservée à la clientèle professionnelle, quant à elle, a disparu, avis aux entreprises très friandes de la Clio. La livrée cœur de gamme Évolution peut en faire office, riche de son navigateur GPS (écran central de 7 pouces), de ses radars de recul et de ses jantes alliage de 16 pouces. Le combiné d'instrumentation numérique (écran de 7 pouces) et la caméra de recul sont disponibles de série à partir de l'exécution Techno.



Dormez sur vos deux oreilles avec Coyote Secure

Votre voiture fait des envieux. En effet, en 2021, 122.700 véhicules ont été volés en France*. Grâce à un Traceur autonome bien caché dans votre voiture, Coyote Secure permet de la localiser et la récupérer en cas de vol : 91% des véhicules volés sont récupérés en 48h.**

Depuis plus de 15 ans, Coyote est le pionnier de l'aide à la conduite, et a diversifié ses activités en 2017 avec l'acquisition du groupe Traqueur, lui permettant depuis de commercialiser un service unique de récupération de véhicules après-vol : Coyote Secure.

Avec ses deux offres, Coyote continue d'innover et garantit une double sécurité. Coyote assure la sécurité du conducteur, en lui permettant de bénéficier d'alertes en temps réel grâce à sa Communauté active et engagée, composée de 5 millions de membres en Europe. C'est également la sécurité des véhicules que Coyote propose désormais, avec Coyote Secure.

Ces dernières années, de nouvelles techniques de vol sans effraction ont vu le jour : empêcher le vol d'un véhicule devient alors de plus en plus difficile. Coyote Secure vous offre plus de sérénité, en cas de vol de votre voiture, deux-roues, ou utilitaire de votre flotte d'entreprise.

Coyote Secure veille sur votre véhicule 24h/24 et 7j/7.

Grâce à l'intervention d'un professionnel agréé, Coyote Secure est discrètement dissimulé dans votre véhicule, et fonctionne en toute autonomie grâce à sa technologie brevetée Traqueur®, résistante aux brouillages. Ainsi, il est possible de localiser votre véhicule dans les parkings souterrains, où 44% des véhicules volés sont dissimulés*, mais aussi dans les containers, ainsi que les zones blanches non couvertes par le réseau.

En cas de vol, il suffit de contacter Coyote avec le dépôt de plainte. Une équipe de détectives dédiée, disponible 24h/24 et 7j/7, prend immédiatement en charge votre demande, et part sur le terrain à la recherche de votre véhicule volé. Une fois le véhicule localisé, il est sécurisé, récupéré et vous est restitué, en partenariat avec les forces de l'ordre, et ce partout en Europe.

Grâce à Coyote Secure, 91 % des véhicules volés sont récupérés en 48 heures**. En cas d'échec des recherches sous 30 jours, les frais de mise en service et d'abonnement versés sont remboursés au client (dans la limite de 2.000 € TTC). Reconnue par les assureurs et les concessionnaires, l'installation de Coyote Secure dans votre véhicule peut aussi, dans certains cas, vous permettre de bénéficier d'une remise sur votre contrat d'assurance ou votre franchise vol.

Comment bénéficier de Coyote Secure ?

Rendez-vous en **concessions partenaires,** ou directement sur le site **www.moncoyote.com** afin de prendre rendez-vous avec un professionnel agréé pour l'installation du boîtier. Selon votre véhicule, comptez entre 20 minutes et 2 heures d'intervention pour installer le traceur Coyote Secure, et ce de manière indétectable.

COYOTE SECURE

** Interstat Insécurité et délinquance en 2021 n°41 – 27 janvier 2022 et Observatoire des vols Coyote Secure 2022. ** Données Coyote du 1er août au 15 décembre 2020.*

LA GAMME **RENAULT CAPTUR**

Motorisations/Boîtes	Malus/Bonus	Finitions	Prix
Essence			
1.0 TCe 90 ch/BVM6	Malus 150 €	Équilibre/Évolution/Techno	23100/24450/26150 €
Essence hybridation légère			
1.3 TCe 140 ch/BVM6	Malus 100 €	Techno/R.S. Line	27700/29700 €
1.3 TCe 160 ch/BVR7	Malus 125/190€	Techno/R.S. Line/Iconic	30200/32200/33700 €
Essence + GPL			
1.0 TCe 100 ch/BVM6	Malus 0 €	Évolution	24750 €
Essence hybride simple			
E-Tech hybride 145 ch cumulés/BVA4*	Malus 0 €	Équilibre/Évolution/Techno/R.S. Line/Iconic	28200/29300/30700/32700/34200 €
Essence hybride rechargeable			
E-Tech hybride rechargeable 160 ch cumulés/BVA4*	Bonus 1000 €	Techno/R.S. Line	36350/38350 €

*4 cyl. 1.6 + 2 électromoteurs + boîte à crabots multimodale.



RENAULT

Renault Mégane

Mégane Pour commencer, signalons le trépas du bloc essence 1.0 TCe de 115 ch, lequel équipait l'entrée de gamme facturée 25100 € au début du mois de février. La gamme de la Mégane démarre désormais à 28150 €, avec 25 ch supplémentaires sous le capot, certes… La finition Évolution incorpore l'écran central de 7 pouces, la climatisation automatique bizone et les projecteurs full LED. En mettant de côté les versions sportives R.S. et R.S. Trophy, le break Mégane Estate calque sa gamme sur celle de la berline. Ajoutez 1000 € aux prix indiqués ci-contre.



BENJAMIN ASKET / VIRAGE AGENCY

Renault Captur

Captur Cinq finitions, à nouveau, contre quatre au précédent épisode. Et la finition Business est là encore portée disparue. À y regarder de plus près, cependant, le nombre de combinaisons moteur/finition accordées au Captur passe de 21 à 16. Le cœur de gamme Évolution reçoit les mêmes équipements que la Clio pareillement définie, hormis les jantes alliage portées à 17 pouces. Peinture biton et jantes de 18 pouces à partir de la livrée Techno.

LA GAMME **RENAULT MÉGANE**

Motorisations/Boîtes	Malus/Bonus	Finitions	Prix
Essence			
1.3 TCe 140 ch/BVM6	Malus 125 €	Évolution/Techno	28150/30100 €
1.3 TCe 140 ch/BVR7	Malus 190 €	Techno	32100 €
1.3 TCe 160 ch/BVR7	Malus 190 €	R.S. Line	34400 €
1.8 TCe 300 ch/BVR6	Malus 12012/12562 €	R.S./R.S. Trophy	44000/49000 €
Diesel			
1.5 Blue dCi 115 ch/BVM6	Malus 0 €	Évolution/Techno	30150/32100 €
1.5 Blue dCi 115 ch/BVR7	Malus 0 €	Évolution/Techno	32150/34100 €
Hybride rechargeable			
E-Tech hybride rechargeable 160 ch cumulés/BVA4*	Bonus 1000 €	Évolution/Techno	38100/40050 €

* 4 cyl. 1.6 + 2 électromoteurs + boîte à crabots multimodale.

Toyota

GR86 Pas d'électricité, hormis pour éclairer la route la nuit… Juste un bon gros 4 cylindres essence 2.4 dispensé de turbo, qui envoie ses 234 ch sur les roues arrière par l'intermédiaire, au choix, d'une BVM6 ou d'une BVA6. Merci Toyota, qui pousse l'amabilité jusqu'à facturer son coupé sportif GR86 à des prix attractifs compte tenu de la puissance développée. **GR86 BVM6 :** 33900 €. **GR86 BVA6 :** 35700 €. Las, le malus plombe l'ambiance. 16950 € avec la boîte mécanique, 17490 € avec la boîte automatique : ça énerve…



TOYOTA

Toyota GR86

PEUGEOT

PROFESSIONNEL

NOUVELLE 308

HYBRIDE

Nouveau PEUGEOT i-Cockpit® 3D*
Système d'infotainment(1) personnalisable*
Jusqu'à 60 km d'autonomie électrique**

PEUGEOT RECOMMANDE TotalEnergies **Consommation mixte WLTP(2) : 1,1 à 1,2 l/100 km.**

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

GRANDE OFFENSIVE EN VUE ?

EXPLOITANTS DE PARKINGS, FOURNISSEURS D'ÉNERGIE, MUNICIPALITÉS… TOUT LE MONDE CONTRIBUE DÉSORMAIS À L'EFFORT COLLECTIF DE DÉPLOIEMENT DE BORNES DE RECHARGE. LES FREINS DEMEURENT TOUTEFOIS NOMBREUX, AU POINT QUE L'OBJECTIF QUI AVAIT ÉTÉ FIXÉ POUR 2021 N'A ÉTÉ QU'À MOITIÉ ATTEINT. EXPLICATIONS.

Par **Arnaud Murati**

Le Gouvernement l'avait affirmé : fin 2021, "l'objectif 100 000 bornes" ne serait qu'une formalité ! Il était question de parvenir à implanter *"100 000 points de charge ouverts au public en France"*. En février 2022, le cabinet du secrétaire d'État aux Transports convenait pourtant que *"nous sommes aujourd'hui à 55 000 bornes ouvertes au public"*, en dépit des efforts de chacun…

COMBIEN DE POINTS DE CHARGE EN FRANCE ACTUELLEMENT ?

D'après les données publiées par Enedis, 53 667 points de charge étaient ouverts au public au 1er janvier dernier (+64 % ou +21 000 points). Il y en aurait en outre 446 198 installés chez des particuliers et 392 133 au sein d'entreprises. Soit un total de 891 998 lieux de branchement sur le territoire français, dont un peu moins de 4 000 consacrés à de la recharge rapide. L'Île-de-France concentre à elle seule 18,8 % des points de charge publics et l'Auvergne-Rhône-Alpes 11 %. La région Pays de la Loire paraît a contrario l'une des moins bien dotées de France, avec 4,4 % des possibilités de recharges publiques qui y sont présentes.

COMBIEN FAUDRAIT-IL DE BORNES POUR LES VOITURES EN CIRCULATION ?

Selon différentes sources, près de 800 000 véhicules nécessitant d'être régulièrement branchés circulent en France. Il n'existe pas de doctrine indiquant qu'il faut tel nombre de bornes pour satisfaire un parc de telle taille. Toutefois, d'après une directive européenne de 2014, il est préconisé aux États membres d'observer *"un ratio d'un point de recharge ouvert au public pour 10 véhicules électriques"*. Le ratio français actuel est donc de 14,9 véhicules par borne publique : *"Les ventes de voitures électriques ont été multipliées par plus de 10 entre 2017 et 2021, tandis que le nombre de points de charge publics en Europe a été multiplié par moins de 2,5 sur la même période"*, fait remarquer le président de l'ACEA et de BMW, Oliver Zipse.

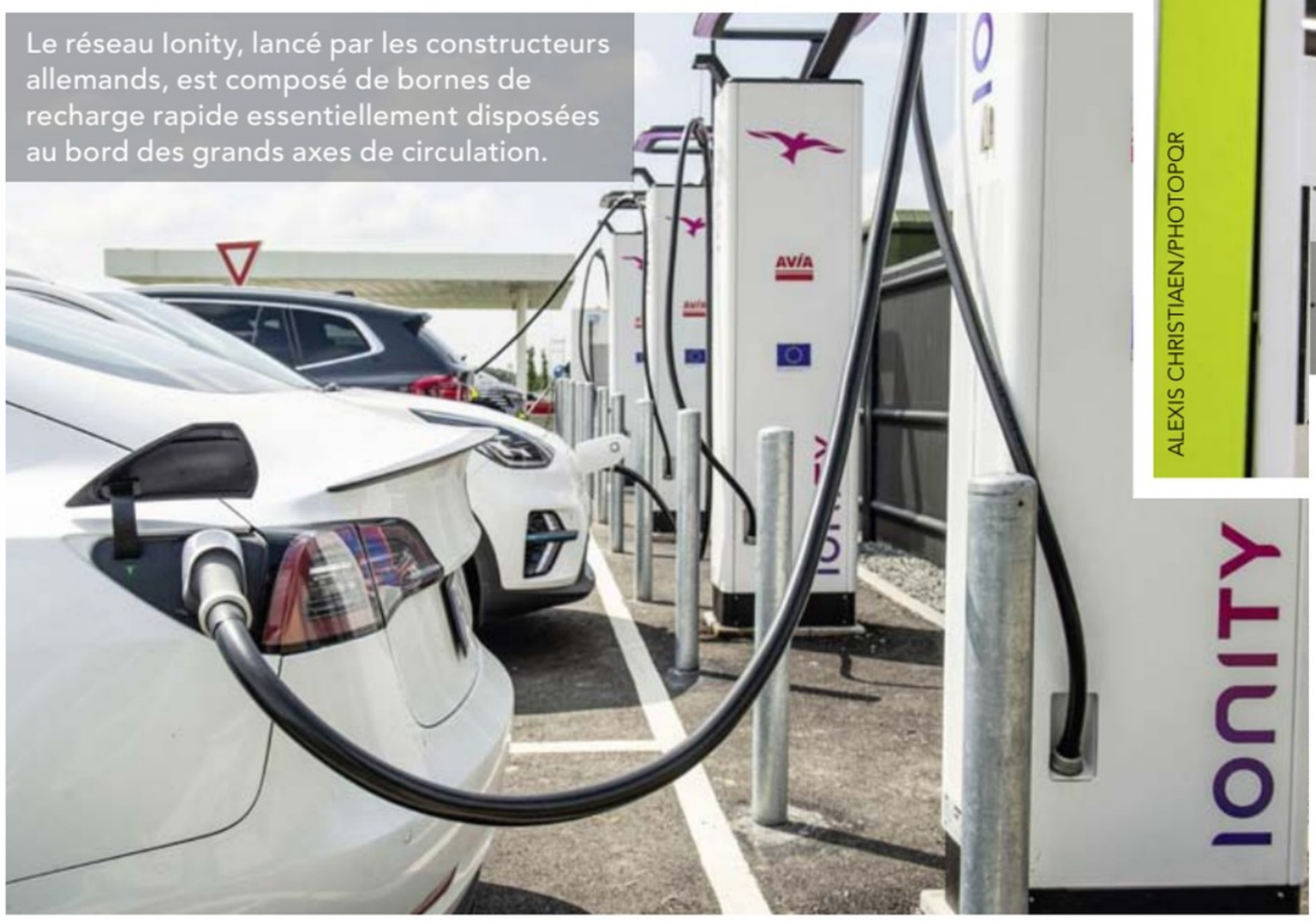
FAUT-IL DENSIFIER LE RÉSEAU DE RECHARGES RAPIDES EN PRIORITÉ ?

"Nous installons des puissances en adéquation avec la durée de stationnement de nos clients", souligne Olivier Challe, le responsable de la stratégie électrification des parkings Indigo, *"mais nous sommes tous conscients qu'il y aura besoin de charges ultra-rapides en centre-ville pour les flottes, les VTC, etc."*. Le Gouvernement avait annoncé l'an dernier le déblocage d'une enveloppe d'aides de 100 millions d'euros destinée à *"soutenir l'installation des stations de recharge rapide sur l'ensemble des aires de service du domaine public"*, c'est-à-dire au bord des autoroutes et des nationales. Vinci autoroutes promet ainsi que toutes ses aires seront équipées d'ici à la fin 2023. Même si environ 85 % des charges se font à domicile et à vitesse lente, selon Matthieu Dischamps, le directeur de la société Power Dot en France, *"les gens privilégient clairement la recharge rapide lorsqu'ils ont le choix"*. Une information confirmée par le fabricant de bornes français DBT, qui constate que sur les dix dernières années, *"les bornes 22 kW sont très peu utilisées"* par rapport à celles proposant de la recharge rapide. D'après M. Dischamps, *"en 2022, la réalité du marché, c'est que seule la Renault Zoe ne peut se charger que de manière lente"*. L'ACEA déplore ainsi qu'il n'existe qu'une borne rapide sur neuf bornes aujourd'hui en Europe : *"Il faut densifier le réseau là où les gens*



Tesla est à ce jour le seul constructeur a avoir déployé un réseau de recharge rapide pour ses clients dans l'Europe entière.

MANUEL BLONDEAU/MAXPPP



EMILE KEMMEL/PHOTOPQR

Le réseau Ionity, lancé par les constructeurs allemands, est composé de bornes de recharge rapide essentiellement disposées au bord des grands axes de circulation.



ALEXIS CHRISTIAEN/PHOTOPQR

Chez le fabricant français DBT, Alexandre Borgoltz constate que les bornes à charge faible de 22 kW sont peu utilisées.



> *“Il faut densifier le réseau là où les gens s’arrêtent.”*
>
> **Alexandre Borgoltz, directeur de DBT, fabricant de bornes électriques**

YANN LEFEBVRE

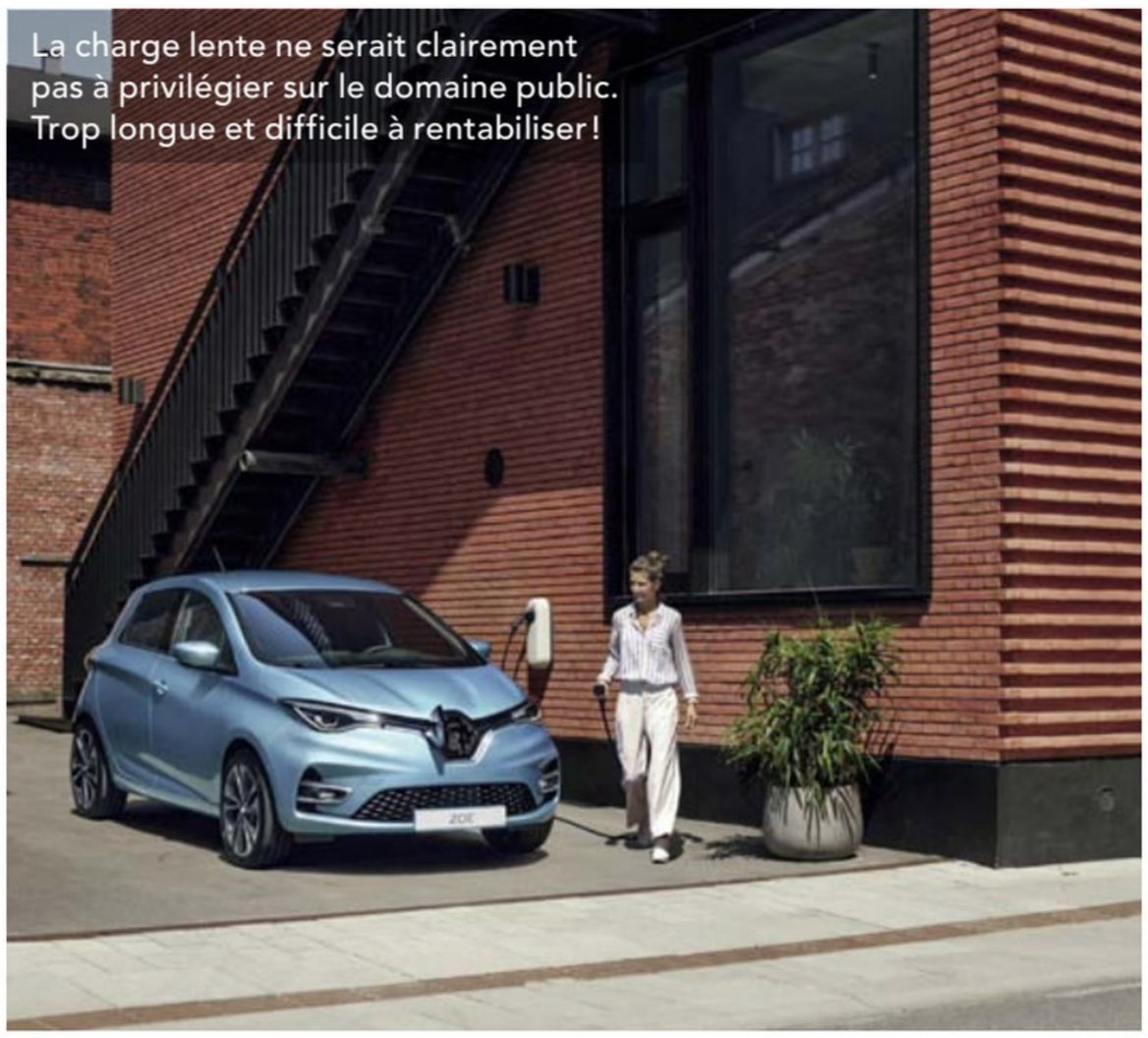
Parkings de supermarchés, de lieux de loisirs… Alexandre Borgoltz pense qu’il faut particulièrement équiper les lieux où les gens passent du temps.

s’arrêtent et offrir un service valorisable”, indique Alexandre Borgoltz, le directeur de DBT.

COMBIEN COÛTE UNE RECHARGE ET EST-CE RENTABLE ?

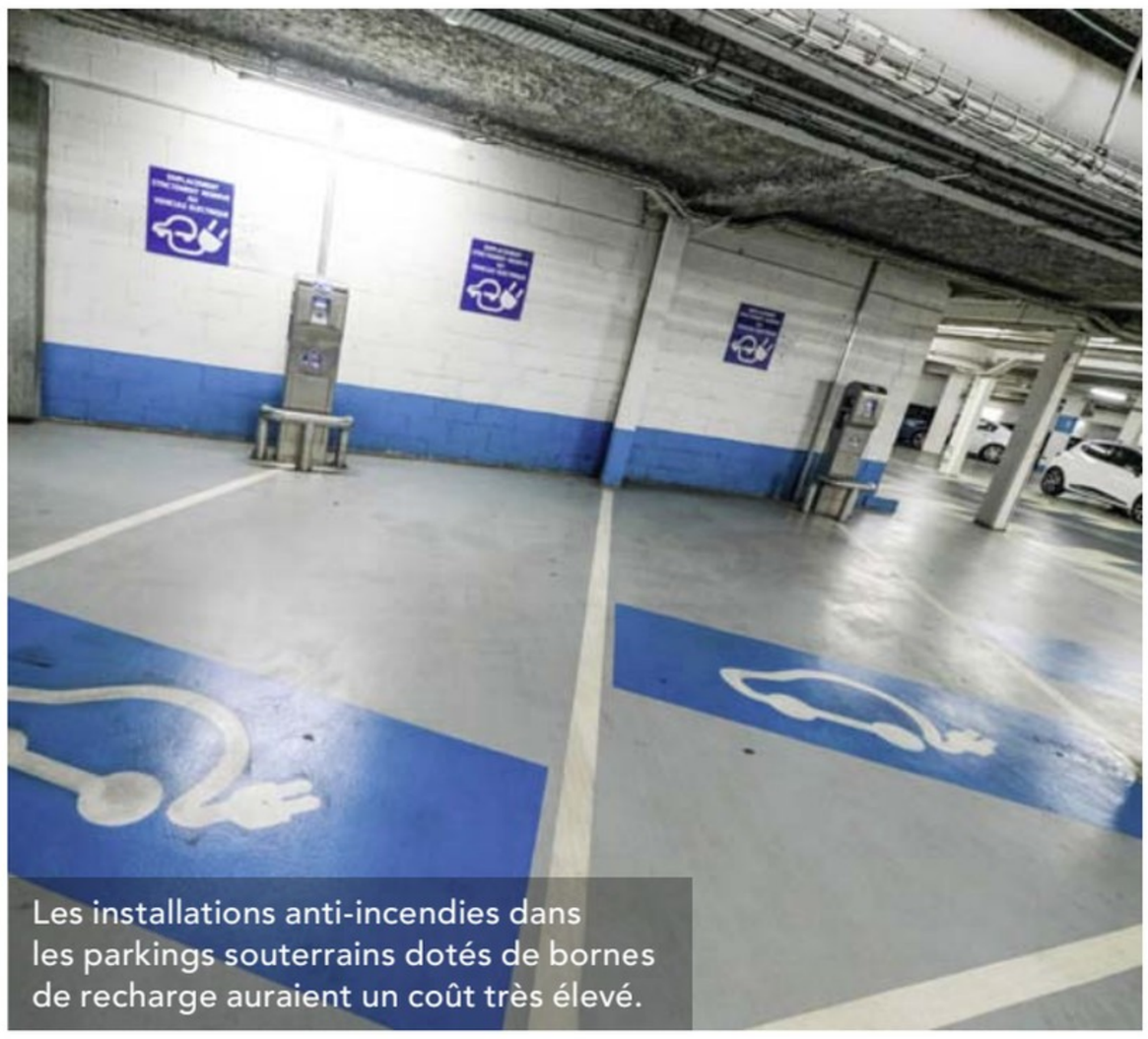
Le prix d’une charge est variable d’un opérateur à l’autre. La ville de Montigny-lès-Metz a fait le choix de s’équiper en bornes. Elle facture 5,94 € une heure de charge lente (22 kW) et 6,48 € l’heure de charge rapide (24 kW), plus un forfait post-charge de 1 € par heure, de manière à éviter de se trouver encombré de voitures ventouses : *“Nous ne sommes pas dans une logique d’amortissement de l’investissement”*, signale la Mairie, qui se réserve le droit d’augmenter les prix dès cette année. Dans les parkings Q-Park, où l’on s’apprête à déployer 4000 bornes supplémentaires, la recharge coûte 1 € forfaitaire puis 0,3 € le kWh. Sur un superchageur Tesla, le tarif est à l’heure actuelle de 0,4 € le kWh. Selon Olivier Challe d’Indigo, *“la majorité de nos bornes ne sont pas rentables aujourd’hui”*, ce qui ne signifie pas pour autant que toutes soient déficitaires. Celles situées dans les grandes villes permettraient un meilleur retour sur investissement que les autres. La société Power Dot, spécialiste de la recharge rapide et qui exploite 50 bornes en France, livre quelques chiffres : 42 centimes d’euros du kWh sur une borne de 50 kW, soit 12 € facturés pour récupérer 200 km d’autonomie. Sachant qu’une borne de recharge rapide est entre huit et dix fois plus chère qu’une borne de recharge lente, *“l’objectif est d’être rentable dans les dix ans”* pour Power Dot. Il y a fort à parier que les prix de la ➛





RENAULT

La charge lente ne serait clairement pas à privilégier sur le domaine public. Trop longue et difficile à rentabiliser !



THIERRY THOREL/PHOTOPQR

Les installations anti-incendies dans les parkings souterrains dotés de bornes de recharge auraient un coût très élevé.

recharge rapide flamberont dans les années à venir pour des raisons de coût de l'énergie comme pour des motifs de rentabilité des sociétés du secteur.

QUELS SONT LES FREINS AU DÉPLOIEMENT DES BORNES ?

Il y a plusieurs écueils. Le premier pourrait être la rentabilité, puisque tout le monde ou presque investit aujourd'hui en pure perte. Selon Marcus Groll, le patron d'Ionity, *"la rentabilité ne viendra que sur le moyen terme"*. Avant d'installer un point de charge, il y a d'après lui trois critères inévitables à réunir : la disponibilité du foncier, la proximité d'un réseau électrique robuste, et enfin, la pertinence en matière de trafic. *"Sans compter les délais administratifs,* ajoute-t-il. *En Pologne, par exemple, il faut près de deux ans avant d'obtenir le droit de se brancher au réseau d'électricité, même s'il est à 5 m de notre borne !"* Quant aux coûts, les sociétés d'autoroutes, qui expriment a l'envi leur soutien à la mobilité électrique, sont beaucoup moins accueillantes lors des négociations commerciales : *"Ils nous demandent en moyenne 800 000 € pour installer une station de quatre chargeurs,* explique Marcus Groll. *Et il ne s'agit que de concessions de quinze ans."* Pour les exploitants de parking souterrains s'ajoutent des questions de sécurité : *"Nous dépendons de l'agrément de sécurité des SDIS"*, soit des pompiers, selon Michèle Salvadoretti, la directrice générale de Q-Park. Or *"il n'existe pas de doctrine unique en France"*, d'après l'intéressée, ce qui signifie que les pompiers de la région X peuvent se montrer nettement plus tatillons que ceux de la région Y. La recharge rapide en sous-sol nécessite obligatoirement que le lieu soit équipé de "sprinklers", c'est-à-dire de douches à incendie. Un dispositif au coût démesuré, de l'avis de tous les opérateurs de parking ! Selon le dernier baromètre publié par l'Association française pour l'itinérance de la recharge électrique des véhicules (Afirev), *"nous devons reconnaître que la qualité du service de recharge en itinérance n'est pas au niveau nécessaire pour répondre aux attentes et soutenir le développement du marché"*. Bornes en panne et incidents de charge sont encore trop fréquents.

OÙ EN EST LA FRANCE PAR RAPPORT AU RESTE DE L'EUROPE ?

L'Hexagone est loin d'être en retard : *"Il existe des écarts importants entre les États membres, la densité étant la plus élevée en Europe occidentale et la plus faible dans les pays d'Europe centrale et orientale"*, indique la Cour des comptes européenne dans un rapport consacré au développement des bornes de recharge. Ainsi, *"dans l'Europe des 27, l'Allemagne, la France et les Pays-Bas concentrent à eux trois la grande majorité des points de charge (69 %)"*. Étonnamment, des pays comme la Suède ou l'Espagne sont plutôt à la traîne par rapport à Berlin ou à Paris. Les îles européennes semblent particulièrement peu enclines à déployer une infrastructure de recharge. Seulement 46 bornes sont installées à ce jour à Chypre, ou encore 253 en Grèce. ■



G.VICTORIA/SHUTTERSTOCK

Surprise : si on la compare à d'autres pays d'Europe, la France est loin d'être en retard dans son déploiement de bornes de recharge !

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

À l'exception de Tesla, qui a déployé à ses frais un réseau de recharge, tous les constructeurs actuellement lancés dans l'électrification s'alarment de la lenteur de l'installation des bornes. Même si la majorité des recharges s'effectue à domicile ou au bureau, c'est selon eux un frein évident à l'adoption des voitures électriques. Mais malgré les subventions, tant que les obstacles administratifs ne seront pas levés et qu'une rentabilité ne sera pas trouvée, il y a peu de chances que le rythme des installations bondisse… sauf si le prix de la recharge explosait dans les années à venir. Une tendance plus que probable.

OFFRES DE MARS

JUSQU'À 50€ DE REMISE IMMÉDIATE!*

-10€ DÈS 75€* | **-25€ DÈS 150€*** | **-50€ DÈS 250€***

-10% de remise supplémentaire sur votre première commande avec le code journal10**

DEWALT

Tour de rangement Dewalt Toughsystem 2.0 3 pièces

- ✓ Capacité de charge 70kg
- ✓ Résistance aux conditions extérieures
- ✓ L55.4 x l37.4 x H141 cm

Référence de produit: 718JK



ÉCONOMISEZ 90€***

156€

Au lieu de 246€

Plus de 10 000 produits pour les pros sur WWW.SCREWFIX.FR

SCREWFIX

*Remise appliquée automatiquement au panier pour toute commande passée sur Screwfix.fr entre le 24/02/2022 at la 28/03/2022. **Offre valable du 24/03/2022 au 06/04/2022 sur le montant total du panier pour toute première commande passée sur le site screwifx.fr. Le code de bon d'achat journal10 est limité à une seule utilisation par client. ***Offre valable du 21/03/2022 au 18/04/2022. La taxe à l'importation (20%) et les frais de douane sont inclus dans le prix. Les conditions générales de vente de Screwfix Direct Limited (France) s'appliquent à toutes les ventes. Voir screwfix.fr/livraison Si vous avez des questions sur vos achats sur Screwfix.fr contactez-nous par téléphone au 08 00 99 16 41 (du lundi au vendredi de 8h30 à 17h, prix d'un appel local) ou par email à contact@screwfix.fr Screwfix Direct Limited, Numéro d'immatriculation 3006378, Trade House, Mead Avenue, Houndstone Business Park, Yeovil, BA22 8RT (Royaume-Uni).



Le break Passat SW repose sur la base technique de la Skoda Superb Combi. Il occupe de ce fait plus de place au sol que son prédécesseur.



La nouvelle mouture endosse la robe de sa devancière, à quelques détails près. On peut même parler d'un simple restylage…

PHOTOS : CARPIX

LE BREAK VOLKSWAGEN PASSAT GARDE SON JOB

La Passat sera remplacée par un modèle électrique, c'est acté et nous l'avions écrit. La berline, en tout cas… Le break, lui, poursuit sa route.

Son nom supposé : ID.7. Ce modèle tout électrique est appelé à remplacer la Passat dans le courant de l'année 2023. Passat qui, dans le même mouvement, partira au musée après cinquante ans de bons et loyaux services. En toute logique, la fin de l'histoire aurait dû concerner les deux carrosseries développées, la berline et le break. Volkswagen en a décidé autrement.

Contrairement à la berline, sacrifiée sur l'autel du tout-électrique, le break Passat, alias SW en France et Variant dans d'autres parties du monde, aura une descendance.

Peut-être bien parce qu'il assure l'essentiel des ventes du modèle. Il y a encore de l'or dans les œufs que pond la poule… Cela posé, Volkswagen ne se complique plus la vie comme il le faisait jusqu'à présent, en produisant un break Passat moins imposant que son frère de groupe siglé Skoda, dit Superb. Dans le prochain épisode, le second fournit sa plate-forme au premier, lequel repose ce faisant sur un empattement plus étendu (2,85 m, contre 2,79 m pour l'actuelle mouture) avec à la clé une place occupée au sol qui s'allonge, quant à elle, de 9 cm (4,87 m en longueur, contre 4,78 m). Autant dire que le volume habitable et la capacité de chargement du coffre seront les grands bénéficiaires de l'opération. À voir dans quelles proportions.



Volkswagen n'expédie pas les motorisations thermiques du break Passat au rayon des antiquités. Les gros rouleurs apprécieront le geste à sa juste mesure.

Du thermique mâtiné d'électricité

La poule aux œufs d'or mentionnée plus haut continuera de carburer aux énergies fossiles. Des blocs essence, des diesels (eh oui !), de la micro-hybridation ici et là, au moins une motorisation hybride rechargeable : l'offre moteurs de la prochaine Passat SW ne devrait guère différer de celle qui équipe la génération en cours. Cerise sur le gâteau, Volkswagen maintient au programme la version surélevée typée baroud, répondant au nom de code Alltrack, avec transmission intégrale dans le décor. Pour qui ne peut plus voir les SUV en peinture…

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
été 2023

Prix :
à partir de 36 000 € *

Concurrent :
Mazda6 Wagon,
Peugeot 508 SW,
Skoda Superb

* Estimation.

10,8 %

C'EST LA PART DE MARCHÉ DES VOITURES ÉLECTRIQUES ENREGISTRÉE EN FRANCE DURANT LE S DEUX PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE.

Cela représente une progression de 58,9% par rapport à la même période en 2021. Au passage, notez que les ventes de Tesla ont augmenté de 188% du 1er janvier au 28 février… Bien qu'en baisse constante (- 28%), l'essence reste la motorisation majoritaire (37,8% de part de marché). L'hybride simple se place derrière (20,7%; + 9,8%) et le diesel poursuit son inexorable chute (- 39,9% pour une part de marché réduite à 17,9%). Suivent l'hybride rechargeable (8,1%; + 2,2%), le GPL (2,9%; + 5%) et l'éthanol, hybride simple inclus (1,8%, résiduel en février 2021).


FLORIAN GROUT

EXOTISME

170 ch pour le Duster

Dans le cas qui nous intéresse présentement, les 170 ch sont libérés par le bien connu 4 cylindres 1.3 TCe, associé à cette occasion à une boîte de type CVT (variation continue) dont 8 rapports sont présélectionnés. C'est nouveau sur le Duster, et ce n'est pas pour nous. La version ainsi définie n'est disponible qu'au Brésil, sous le label Renault, au demeurant. Elle carbure à l'éthanol, le carburant ultra-majoritaire en ces lointaines contrées car vendu à des prix modérés (80 centimes d'euro le litre), en baisse continue, qui plus est. Ceci explique les 170 ch accordés au paisible Duster. Cette motorisation ne traversera pas l'Atlantique, c'est entendu. Encore qu'avec l'éthanol E85, cela pourrait le faire…



RENAULT


MICHELIN

"Cela devrait arriver dans les trois ou cinq prochaines années."

Alexis Garcin,
président de Michelin Amérique du Nord, dans une interview accordée à la chaîne CNN.

AU FÉMININ

La Peugeot 308, l'élue de leur cœur

"La Peugeot 308 offre tout ce que l'on peut attendre d'une voiture. Elle se conduit très bien et il est difficile de croire qu'il n'y a qu'un moteur 1,2 litre sous le capot de bon nombre de ses versions." Les propos sont de Sandy Myhre, journaliste automobile de renom en Nouvelle-Zélande. Sa consœur japonaise Etsuko Kusuda poursuit sur sa lancée : *"Elle est facile à conduire, y compris sur les routes étroites japonaises."* Quant à Mélina Priam, membre du jury, voici ce qu'elle écrivait dans les colonnes de *L'Auto-Journal* à l'occasion du premier essai de la française :

"Nous n'avons vraiment pas été déçus. Quel châssis!" On l'aura compris, la nouvelle 308 a fait très forte impression auprès des 56 femmes journalistes chargées d'élire la Women's World Car of the Year – la voiture mondiale féminine de l'année. Par conséquent, c'est elle que nos amies ont placée sur la plus haute marche du podium.


La 308, qui n'est pas commercialisée partout dans le monde, devient la voiture mondiale de l'année. Pour les femmes.
PEUGEOT

Il est ici question du pneu sans air Uptis, dévoilé en 2019. Pour aller à l'essentiel, l'objet se compose de lamelles rigides en fibres de verre et d'une bande de roulement en caoutchouc. Les matériaux utilisés sont renouvelables et recyclables. Comme annoncé, le pneu Uptis entrera sur le marché plus tôt que prévu, à des prix estimés abordables. Il équipera, le fait est, la prochaine génération de la Chevrolet Bolt, un modèle électrique de la taille de la Citroën C3 Aircross.



STELLANTIS

“Stellantis compte atteindre une empreinte carbone neutre à l’horizon 2038.”

Carlos Tavares,
directeur général du groupe Stellantis.

“Avec une réduction de 50 % d’émissions d’ici à 2030,” pour compléter la citation. On le sait, Carlos Tavares émet à haute voix quelques doutes quant à la pertinence du tout-électrique, ce qui ne l’empêche pas de mettre le paquet. En résumé, toutes les marques du groupe présentes en Europe seront converties au tout-électrique en 2030, sur le segment des voitures particulières. Le mix sera de 50% en Amérique du Nord la même année, pick-up inclus. Ceux-ci recevront des piles à combustible dès 2025, au même titre que les utilitaires européens du consortium.

RUSSIE

L’automobile stoppe les machines

D’un côté, il y a le groupe Renault, qui risque gros depuis que la Russie a attaqué l’Ukraine. En cause, sa forte présence sur le marché automobile russe *(lire aussi l’encadré ci-dessous)*, appelé à s’effondrer très rapidement. En raison de la faiblesse intrinsèque dudit marché, l’affaissement attendu n’affectera guère les autres constructeurs internationaux en activité sur place. En ce qui concerne les livraisons de matières premières, aluminium en tête, ou encore les pièces détachées fournies par les équipementiers basés en Ukraine, c’est une autre histoire… Sur ce dernier point, BMW, Porsche et plusieurs marques du groupe Volkswagen faisaient déjà face à des ruptures d’approvisionnement à la date du 7 mars.

– Le groupe Stellantis suspend ses exportations en direction du marché russe. L’usine de Kalouga, qui produit des utilitaires, tourne au ralenti. Les rares véhicules sortis de ses chaînes ne sont plus importés.

– BMW, première marque premium en Russie, Mercedes, le groupe Volkswagen (Volkswagen, Skoda et Audi, notamment), Hyundai-Kia, Mazda, Mitsubishi et Ford (utilitaires uniquement) mettent à l’arrêt leurs usines russes. Ils cessent leurs exportations jusqu’à nouvel ordre.

– Toyota, qui captait 5,9% du marché russe en 2021, ferme son usine sise à Saint-Pétersbourg et demande à son personnel japonais de quitter le pays. Toyota et Lexus coupent le robinet.

– Honda, Volvo, Cadillac, Chevrolet, Jaguar Land Rover, Aston Martin et Porsche, qui n’ont pas d’unités de production en Russie, interrompent leurs livraisons pour une durée indéterminée.

– Nissan n’expédie plus de voitures en Russie, mais faisait encore tourner son usine de Saint-Pétersbourg à la date du 7 mars, avant le probable arrêt des chaînes de montage à court terme.

– À cette heure, le groupe Renault n’entend pas abandonner ses activités en Russie.



ANAR MOVSUMOV/AFP



Dominé par Lada (AvtoVAZ), le marché automobile russe s’effondre.

DMITRIY KASA/AFP

22 400

C’ÉTAIT LE NOMBRE DE LADA ÉCOULÉES EN RUSSIE AU TERME DU MOIS DE FÉVRIER.



RENAULT

Cela représente une chute des ventes de l’ordre de 21% par rapport à février 2021. En additionnant les résultats des marques Lada, Renault (9% du marché russe en 2021 en intégrant les Dacia siglées Renault), Nissan et Mitsubishi, l’Alliance a vu ses ventes baisser de 11,5% en un an (40100 unités au total en février). Le marché russe, en lui-même, a reculé de 4,8% à la date du 28 février, quatre jours après l’entrée en guerre contre l’Ukraine.





PHOTOS : NICK DIMBLEBY

PRODUIT

Morgan de trois

Après la disparition de son tricycle 3-Wheeler, le constructeur britannique Morgan remet le couvert. En repartant d'une page blanche. Première indication, le moteur n'est plus positionné à découvert à hauteur des roues avant. Le 3 cylindres 1.5 fourni par Ford envoie le précédent bicylindre en V à la retraite et prend place, dans le même mouvement, sous le capot en position centrale avant. Les 120 ch sont transmis sur la roue arrière, carénée pour sa part, par l'intermédiaire d'une boîte mécanique à 5 rapports. Structure monocoque, suspension avant à tirants, roues avant pleines, 3,58 m en longueur, 635 kg à vide et compteurs numériques pour compléter les présentations. Au Royaume-Uni, la gamme du tricycle Super 3 débute à 41 995 £ (50 266 €).

Les chiffres du marché français en février 2022



115 384

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en février dernier (- 13 % par rapport à février 2021).

6,4 %

La part de marché de la Peugeot 208 au terme des deux premiers mois de l'année. Suivent la Citroën C3 (4,7 %), la Renault Clio (4,6 %), le Peugeot 2008 (4,2 %) et le Peugeot 3008 (3,4 %). Le Renault Arkana pointe à la dixième place (2 %).

44,7 %

La part de marché captée par les particuliers en février. Suivent les sociétés hors automobile (31 %), les distributeurs (14,9 %), les loueurs (7,3 %), les constructeurs (0,9 %) et les administrations (0,8 %).

218 283

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France durant les deux premiers mois de l'année (- 15,7 % par rapport à la même période en 2021).



SONY

ÉLECTRIFICATION

Honda et Sony font cause commune

Deux concept-cars réalistes en moins de deux ans : Sony ne cache pas sa volonté d'investir le marché de la voiture électrique, ascendant haut de gamme. Seulement voilà, il y a loin de la coupe aux lèvres. La conception, le développement et la production en série d'une automobile, aussi bourrée de logiciels soit-elle, demandent une longue liste de compétences que le géant de l'électronique n'est pas en mesure de maîtriser, sauf lourd investissement. Par chance, Honda mettra à disposition lesdites compétences, et ses usines par la même occasion. C'est acté, les deux industriels japonais créeront une entreprise commune au plus tard à la fin de cette année. Les premiers modèles sortiront de chaîne en 2025.

OFF

Opel Insignia : il y aura une suite

Dernier modèle de l'ère General Motors toujours en activité (plus pour très longtemps), la routière Insignia aura une descendance. Avec un propulseur électrique sous le capot, sans autre alternative, et pas avant 2026. Un grand SUV tout aussi électrique fera son apparition un an plus tôt. Son nom ? Manta, en référence à ce qui était à l'origine un coupé sportif…

Suzuki prend un coup de jus



SUZUKI

Suzuki est l'un des rares constructeurs généralistes à ne diffuser aucune voiture électrique en Europe à cette heure. Le tort sera vite réparé. Attendue en 2024, la remplaçante de la citadine Ignis se branchera sur le secteur, entend-on ici et là, suivie un an plus tard par un SUV urbain de même nature.

La Fiat Panda, toujours vaillante

L'information vient des syndicats présents dans l'usine de Pomigliano, en Italie, où est fabriquée la Panda depuis 2012. À les croire, Fiat aurait décidé de produire la boîte à malices jusqu'en 2026, un an avant la conversion de la totalité de la gamme au tout-électrique. En l'état, convient-il de préciser, avec un moteur thermique sous le capot…

18 SUV



PIXINOO / SHUTTERSTOCK

POUR NE PAS SE TROMPER

Les délais de livraison à rallonge des voitures neuves génèrent un regain d'intérêt pour l'occasion, mais l'offre se réduit et les prix augmentent. Les SUV constituent les modèles les plus demandés, mais ils ne sont pas tous recommandables. *L'Auto-Journal* vous aide à faire le bon choix.

Par **Didier Laurent**



Beaucoup de ceux qui ont poussé récemment la porte d'une concession dans le but d'acheter une voiture neuve ont déchanté. La crise des semi-conducteurs (entre autres) est en train de gangrener le marché du neuf. Aujourd'hui, à moins de choisir un modèle en stock (lesquels sont de plus en plus minces), et de ne pas être trop exigeant sur la couleur et les équipements, il est encore possible de se faire livrer une voiture dans un délai raisonnable (généralement quelques semaines). Pour continuer de servir leurs clients, certaines marques ont fait un pas technologique en arrière le temps que les choses rentrent dans l'ordre. Peugeot a par exemple remis des compteurs à aiguilles (plutôt que numériques) dans ses 308, quand Renault a rendu indisponible le plus grand des deux écrans à bord de l'Arkana. De leur côté, les acheteurs de voitures allemandes haut de gamme se sont parfois étouffés en apprenant que le modèle de leur rêve serait livré en… 2024 !

Autant de faits qui boostent le monde de l'occasion, quelle que soit la catégorie. Dans ce contexte, certains acheteurs d'une voiture neuve déçus veulent finalement dépenser un minimum dans une voiture âgée en attendant que celle qu'ils ont commandée leur soit livrée, et puis d'autres abandonnent l'idée du neuf et flèchent leurs recherches vers des occasions plus récentes. Seulement voilà, l'effet de la demande a fait grimper les prix. En fonction des segments et du succès des modèles en neuf, la surcote est variable. Pour vous aider dans vos recherches, nous avons sélectionné dix-huit modèles selon trois catégories, choisis sur la base de leurs aspects pratiques, leurs qualités routières et de leur fiabilité.

Les SUV urbains p. 30

Les SUV compacts p. 32

Les SUV familiaux p. 34







Y. LEFEBVRE ET F. GROUT

Les SUV urbains

Ils séduisent par leurs mensurations adaptées à la ville et leur conduite en hauteur. Le choix est assez vaste mais la demande est forte.



1er RENAULT CAPTUR II

Date de lancement **Juin 2019**
Dimensions extérieures (L/l/h) **4,23/1,80/1,57 m**
Volume de coffre **362 dm³ (288 dm³ en version E-Tech Plug-in)**

La deuxième génération de Captur est en progrès sur de nombreux aspects. Son accroissement de longueur (+ 11 cm) lui permet d'offrir des places arrière plus vastes, et un coffre au volume variable (plus mesuré sur les versions hybrides) en fonction de la position de sa banquette coulissante. Au volant, c'est l'agrément qui domine. Préférez néanmoins une livrée essence de milieu de gamme (130 ch), plus adaptée pour emprunter des grands axes, et chinez une finition avec grand écran (le plus souvent optionnel). Au rang des regrets, on notera une certaine fermeté des suspensions, mais aussi une politique d'options à géométrie variable selon les millésimes, qui rend difficilement lisibles les dotations d'équipements et complexifie les recherches en occasion. Comme il s'agit d'une voiture largement diffusée, les stocks d'occasion ne sont pas au plus bas, ce qui évite une surcote trop importante.

FIABILITÉ/AGRÉMENT

Des défauts de jeunesse

Le Captur II se dote d'une nouvelle gamme de motorisations, en partie électrifiée avec des versions E-Tech hybride et hybride rechargeable (à brancher sur une prise pour rouler 35 à 40 km en tout-électrique). Les soucis sont majoritairement électroniques, avec des mises à jour à faire en concession. Les nouvelles boîtes de vitesses (à crabots, en hybride) sont également à surveiller. Des problèmes d'affichage sur l'écran central, et des capteurs de pression défaillants ont également été recensés.

Le choix de L'aj
RENAULT CAPTUR 1.3 TCe 130 ch, 2019, 30 000 km, **21 000 €**



Un Captur essence de milieu de gamme et équipé d'un grand écran est le plus recommandable.



ADRIEN CORTESI

2e PEUGEOT 2008

Date de lancement **Janvier 2020**
Dimensions extérieures (L/l/h) **4,30 / 1,77 / 1,53 m**
Volume de coffre **410 dm³ (388 dm³ en version électrique)**

Essence ou diesel selon votre utilisation, le 2008 offre du plaisir de conduite et il est agréable en boîte automatique.

Le 2008 existe en 100 % électrique sous le nom d'e-2008, avec une autonomie réelle un peu juste (entre 250 et 280 km). Sa gamme thermique présente un intérêt supérieur : elle recèle des moteurs à 3 cylindres essence plutôt compétents, et une motorisation diesel bien représentée en occasion. Si vous vivez à proximité d'une grande ville, n'oubliez pas que le diesel y sera progressivement interdit dans certains quartiers. Si l'autoroute est votre terrain de jeu favori, une version BlueHDi (100, 110 ou 130 ch), pourrait néanmoins faire votre affaire. À l'intérieur, le 2008 est moins moderne que le Renault Captur, et son système multimédia est moins performant. Son châssis est moins affûté que celui de la génération précédente, mais l'offre reste homogène en termes de confort.

FIABILITÉ/AGRÉMENT

Le pire a été évité

Le moteur 1.2 PureTech 130 ch, même s'il a été modifié, nécessite de l'attention. La préconisation du remplacement de la courroie de distribution, qui était auparavant de 10 ans ou 180 000 km, est passée à 6 ans ou 100 000 km. D'une manière générale, toutes les motorisations sont agréables à mener, et bénéficient d'un bon accord avec la transmission automatique à huit rapports. La boîte mécanique connaît quelques problèmes de synchros.

Le choix de L'aj
PEUGEOT 2008 1.2 PureTech 130 ch GT Line EAT8, 2020, 55 000 km, **25 000 €**



ARNAUD SAUNIER

3e FORD PUMA

Date de lancement **Juin 2019**
Dimensions extérieures (L/l/h) **4,21 / 1,81 / 1,54 m**
Volume de coffre **475 dm³**

Long de seulement 4,19 m (4,21 m en finition ST Line X), pour une largeur de 1,80 m et une hauteur de 1,55 m, le Puma figure parmi les plus courts de sa catégorie. Ce qui ne l'empêche pas d'offrir une bonne habitabilité, un vaste coffre et un espace sous plancher qui peut se laver à grande eau grâce à son bouchon de vidange. Bénéficiant d'un châssis bien équilibré (celui de la Fiesta), il pâtit toutefois d'une direction peu informative et d'un levier de vitesses aux débattements trop longs. Le Puma propose deux moteurs 3 cylindres essence 1.0 micro-hybride (125 et 155 ch), mais aussi un diesel et une déclinaison bioéthanol E85. Son bloc 1.5 3 cylindres essence grimpe à 200 ch en version ST, laquelle vient avec un châssis affûté et des attributs sportifs.

Le choix de L'aj
FORD PUMA 1.0 Ecoboost 125 ch mHEV Titanium, 2020, 30 000 km, **19 500 €**

FIABILITÉ/AGRÉMENT

Pas d'avarie de grande ampleur

Les 3 cylindres sont éprouvés et présentent un taux d'avaries réduit. Les vitres arrière qui descendent toutes seules, la radio qui s'allume et s'éteint sans intervention humaine, la caméra de recul inopérante ou les stries qui apparaissent sur l'écran central sont les défauts le plus souvent relevés. On note aussi de la présence de buée dans les feux arrière. En ST Line X, les suspensions sport sont un peu dures.

Et aussi...

Suzuki Ignis Un condensé de bonnes idées dans une toute petite voiture, habitable mais au coffre restreint. Elle est disponible en deux ou quatre roues motrices, et offre une conduite amusante. Fiabilité au rendez-vous.



Opel Mokka Il bénéficie d'un style frais et partage son châssis et ses moteurs avec plusieurs modèles du groupe Stellantis. À choisir avec sa dalle numérique Pure Panel pour vous assurer une meilleure revente.



Dacia Duster Le SUV low cost du groupe Renault a été restylé en 2021. Pas de gros défaut de fiabilité. Attention, la version 1.3 TCe en 150 ch à boîte de vitesses à double embrayage n'est pas la plus agréable à conduire.



Les SUV compacts

On monte en gamme, en prix, et en technologie. La catégorie ouvre les portes de l'hybride rechargeable, qui autorise quelques dizaines de kilomètres en tout-électrique.

1er VOLKSWAGEN TIGUAN

Date de lancement **Avril 2016**
Date de restylage **Novembre 2020**
Dimensions extérieures (L/l/h) **4,51 / 1,84 / 1,67 m**
Volume de coffre **526 dm³ (361 dm³ en eHybrid)**

Plutôt haut de gamme pour un modèle d'une marque généraliste, le Tiguan de deuxième génération s'est doté en 2017 d'une version à sept places (Allspace). Bénéficiant d'une finition de bon niveau et d'un équipement complet, il figure parmi les plus chers de sa catégorie. Sa carrosserie anguleuse lui permet d'être habitable et de disposer d'un bon volume de coffre. Avec ses grands rangements, sa banquette coulissante 60/40, ses dossiers inclinables et son coffre modulable, le Tiguan dispose de qualités familiales indiscutables. Le chef de famille sera ravi, car la plate-forme sur laquelle ce SUV Volkswagen est construit procure de bonnes sensations de conduite. Sa gamme est suffisante en essence comme en diesel, et il est aussi disponible en version hybride rechargeable (GTE avant restylage, eHybrid ensuite).

FIABILITÉ/AGRÉMENT

Une valeur sûre

Faites-vous plaisir avec une version R-Line qui rend le Tiguan moins austère et plus sportif d'aspect. Les boîtes DSG7 sont à surveiller sur les modèles 2016 et 2017. Le GPS est souvent capricieux et parfois à remplacer. Les problèmes sont plus rares à partir du millésime 2019. Le taux d'incidents est plutôt bien maîtrisé.

Le Volkswagen Tiguan est intéressant pour ses qualités pratiques et sa présentation plutôt haut de gamme.

YANN LEFEBVRE

Le choix de L'aj
VOLKSWAGEN TIGUAN 1.5 TSI Evo R-Line DSG7 2019, 50 000 km, **35 000 €**

2e TOYOTA RAV4

Date de lancement **Avril 2018**
Dimensions extérieures (L/l/h) **4,60 m/1,85/1,68 m**
Volume de coffre **654 dm³**
(517 dm³ en version hybride rechargeable)

Le RAV4 a été l'un des premiers SUV à passer à l'hybride (en 2016, sur la précédente génération), et le modèle 2018 a carrément tourné le dos au diesel dès son arrivée. En 2019, il s'est enrichi d'une version hybride rechargeable qui offre une puissance cumulée de 300 ch. L'hybride standard est également proposé en version 4x4, grâce à l'ajout d'un second moteur électrique sur le train arrière. De cette manière, le RAV4 monte en gamme, et reçoit un équipement vraiment complet. Tout cela légitime des prix qui grimpent en flèche, jusqu'à 45 000 € en neuf (haut de gamme Collection) pour une version hybride 2,5 litres (218 ch) en deux roues motrices. Sa conduite est douce et agréable, et son niveau de confort élevé, son habitabilité de bon niveau et sa consommation mesurée plaident en sa faveur. Dommage que sa boîte de vitesses (à variateur) monte exagérément dans les tours à l'accélération, que sa finition soit perfectible, et que son système multimédia soit dépassé.



YANN LEFEBVRE

Le choix de L'aj
TOYOTA RAV4 2WD Collection 2019, 60 000 km, **35 000 €**

Le RAV4 hybride standard a pour lui une consommation peu élevée et un bon niveau de confort.

FIABILITÉ/AGRÉMENT

Hybride standard sans défaut

C'est sur les premières versions hybrides rechargeables que les bugs électroniques sont assez courants : défaut de recharge programmée et d'affichage des données liées au fonctionnement du système de récupération d'énergie, affichage de consommation farfelu… Sur tous les modèles, les isolants sous le capot et certaines durits contiennent de l'amidon, une sucrerie très prisée des rongeurs…

3e HYUNDAI TUCSON

Date de lancement **Septembre 2015 à début 2021**
Date de restylage **Avril 2018**
Dimensions extérieures (L/l/h) **4,50/1,86/1,65 m**
Volume de coffre **535 dm³**

Cette troisième génération de Tucson s'est modernisée lors de son restylage de 2018, avec l'arrivée d'équipements connectés et de nouvelles aides à la conduite. La finition est aussi bien meilleure, et le nouvel écran en haut de la planche de bord fait bon effet. Pétri de qualités familiales, le Tucson est plutôt fiable, bien équipé, mais il présente une gamme de motorisations assez courte en essence. Le moteur 1.6 d'entrée de gamme sera suffisant pour un usage périurbain. Au-delà et si vous roulez chargé, il vaudra mieux porter votre choix sur une rare version 177 ch, ou éventuellement sur un diesel 136 ch à micro-hybridation, surtout en boîte automatique. Au rang des faiblesses, on notera un dynamisme routier en retrait, avec une direction un peu avare en remontées, et une prise de roulis conséquente.



T. ANTOINE/ACE TEAM

Le choix de L'aj
HYUNDAI TUCSON 1.6 T-GDi 177 ch DCT7 Executive, 2019, 25 000 km, **27 500 €**

FIABILITÉ/AGRÉMENT

Pas d'avarie de grande ampleur

Son point fort est sa garantie de 5 ans kilométrage illimité. Cela ne vous évitera pas d'éventuels problèmes, mais les plus importants (boîte de vitesses, turbo) touchent surtout les premiers millésimes. Évitez si possible les modèles équipés de jantes de 19 pouces, moins confortables. Sur les récents 1.6 CRDi 48 V, le tendeur de courroie de l'alterno-démarreur est à surveiller (risque sur le volant moteur ou le vilebrequin).

Et aussi…

Citroën C5 Aircross Ce SUV confortable bénéficie de trois sièges arrière indépendants et de suspensions à double butée hydraulique. La distribution des 1.2 à essence et la boîte de vitesses manuelle sont à surveiller.



Y. LEFEBVRE

Mazda CX-5 Le grand succès de Mazda utilise des moteurs de bonne cylindrée (2.0 en essence et 2.2 en diesel) grâce à une technologie (Skyactiv) fiable et peu énergivore. L'insonorisation laisse à désirer.



Y. LEFEBVRE

Ford Kuga Disponible avec un dispositif hybride rechargeable compétent (plus de 50 km en tout-électrique), le Kuga est aussi proposé dans une intéressante version E85. Fiable et agréable à conduire.



B. ASKET/VIRAGE AGENCY

Les SUV familiaux

Ils offrent généralement un grand coffre, parfois sept places, et certains se dotent de motorisations généreuses en puissance, voire de mécaniques nobles. Profitez-en.

1re BMW X3

Date de lancement **Juin 2017**
Date de restylage **Juin 2021**
Dimensions extérieures (L/l/h) **4,71 / 1,90 / 1,67 m**
Volume de coffre **506 dm³ (408 dm³ en hybride)**



Fiabilité reconnue pour toutes les motorisations de X3. L'hybride rechargeable 30e est dans l'air du temps avec son 4 cylindres associé à un bloc électrique offrant 292 ch de puissance cumulée.

FLORIAN GROUT

Chic, bien construit, doté d'une large gamme de motorisations, le BMW X3 est tout simplement l'une des meilleures propositions de sa catégorie. Bien entendu, son caractère premium fait de lui un modèle cher mais aussi demandé. Cette troisième génération est multiénergies : essence, diesel, hybride rechargeable, et même 100 % électrique sous le nom d'iX3. Hormis dans ce dernier cas, toutes les motorisations sont équipées d'une transmission intégrale et d'une boîte de vitesses automatique à huit rapports. Ses versions d'entrée de gamme, des moteurs à 4 cylindres, sont suffisants en puissance comme en agrément. Évidemment, les 6 cylindres offrent un agrément supérieur, comme un coût de fonctionnement plus élevé. Avec une planche de bord fonctionnelle et une finition de bonne facture, le X3 offre un plaisir de conduite élevé grâce à de belles qualités routières.

FIABILITÉ/AGRÉMENT

Et pourquoi pas un hybride rechargeable ?

Le taux d'avaries sur les moteurs diesels est assez faible, et proche de zéro sur les blocs à essence. Sur les moteurs 18d et 20d, l'une des pannes les plus répandues concerne le démarreur. Les seules pannes importantes ont été traitées sous garantie, en début de carrière.

Le choix de L'aj

BMW X3 xDrive 30e Lounge
BVA8, 2020, 35 000 km,
52 000 €



Le Kodiaq est un SUV paisible à la conduite, et globalement fiable. Peu de versions essence, hélas.

2e SKODA KODIAQ

Date de lancement **Mars 2017**
Date de restylage **Juillet 2021**
Dimensions extérieures (L/l/h) **4,70 x 1,88 x 1,69 m**
Volume de coffre **589 dm³**

T. ANTOINE / ACE-TEAM

La recette du Kodiaq, c'est d'offrir beaucoup d'espace pour un prix contenu. Il reçoit les motorisations du groupe Volkswagen, qui sont toutes éprouvées, et pour la plupart agréables à conduire. Hélas, les diesels sont un peu trop sonores, et les versions à essence peu nombreuses en occasion. L'habitacle est doté d'un équipement suffisant, et le confort apparaît comme la priorité de cette voiture à vocation familiale. En essence comme en diesel, une puissance de 150 ch est suffisante. Si vous roulez souvent chargé ou faites beaucoup d'autoroute, des moteurs plus puissants et la transmission intégrale peuvent devenir plus indiqués. Le Kodiaq n'est pas le champion du dynamisme, mais son comportement routier donne globalement satisfaction. Si l'espace à bord est bon, les places du troisième rang sont davantage destinées aux enfants qu'aux adultes.

FIABILITÉ/AGRÉMENT

Ensemble correct

Le GPS est un peu ancien, mais la fonction Apple CarPlay ou Android Auto permet de s'affranchir du sujet. Les diesels consomment un peu d'huile, surtout en début de vie. Quelques problèmes électroniques, mais globalement le Kodiaq offre une tranquillité d'usage correcte.

Le choix de L'aj
SKODA KODIAQ 1.5 TSI 150 ch ACT Sportline DSG7, 40 000 km, **29 000 €**



YANN LEFEBVRE

3e ALFA ROMEO STELVIO

Date de lancement **Mars 2017**
Dimensions extérieures (L/l/h) **4,69/1,90/1,67 m**
Volume de coffre **463 dm³**

L'Alfa Romeo Stelvio est le plus dynamique de son segment, avec une direction franche et une partie châssis très agile. L'agrément distillé par la conduite est indéniablement son point fort : sur ce point, le Stelvio dépasse même le BMW X3. Mais son rayon de braquage et sa visibilité périphérique sont médiocres, tout comme son style intérieure et l'écran de la planche de bord, trop petit et affublé d'une qualité graphique en dessous de la moyenne.
Disponible en deux ou quatre roues motrices (propulsion dans le premier cas), avec des 4 cylindres ou un V6 2.9 biturbo pour la tonitruante Quadrifoglio et ses 510 ch, le Stelvio démarre à 150 ch en diesel. Attention, il est assez mal insonorisé, quelle que soit la motorisation. Les versions à essence, 2.0T 200 ch (premier niveau de puissance avec ce carburant) mais surtout 280 ch avec les belles palettes en aluminium valent le détour. Hélas dans les deux cas, la consommation de carburant s'envole. Pourtant, il est l'un des plus légers de sa catégorie…

FIABILITÉ/AGRÉMENT

Attention aux fausses réputations

Les premiers millésimes ne sont pas à éviter, car ils sont un peu kilométrés et ont déjà rencontré d'éventuels pépins techniques qui ont pu être rectifiés. Les soucis sont souvent d'ordre électronique, voire électrique.
La base mécanique est bonne en essence comme en diesel, un carburant qui n'aime pas les petits trajets répétés. Le 2.2 diesel est celui qui connaît le plus d'avaries.

Le choix de L'aj
ALFA ROMEO STELVIO 2.0 turbo 280 ch Q4 First Edition AT8, 2018, 60 000 km, **36 000 €**

Et aussi…

Mercedes GLB Il utilise les mêmes châssis et planche de bord que la Classe A, mais il est en retrait en termes de dynamisme. En tout cas, il loge 7 personnes dans 4,63 m et ouvre la porte du premium à un tarif moins élevé que celui des grands SUV.



Y. LEFEBVRE

Peugeot 5008 Avec 4,64 m, il propose des 6e et 7e places un peu restreintes mais se rattrape par des sièges individuels façon monospace au rang 2, et un agrément de conduite de bon niveau. La version 1.6 PureTech de 180 ch est à recommander.



Y. LEFEBVRE

Volvo XC60 La gamme ne comporte que des moteurs à 4 cylindres. L'hybride rechargeable T8 a connu des soucis électroniques pendant sa première année. Grande tablette tactile (9 pouces) et bonne finition à tendance haut de gamme à l'intérieur.



A. CORTESI

Équation à x inconnues

Avec sa C5 X, Citroën ose la rupture. Berline à grosses roues, elle emprunte quelques codes aux SUV et son coffre aux breaks. Une équation à plusieurs inconnues qu'elle compte bien résoudre.

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

IL FALLAIT DE LA PLACE À L'ARRIÈRE, UN BON COFFRE ET DES LIGNES QUI LA SINGULARISENT DE LA CONCURRENCE •••

La C5 X n'est pas encore officiellement commercialisée qu'elle cartonne… en Chine. Vendue depuis le mois de septembre dernier, elle s'est écoulée à plus de 15 000 exemplaires et constitue, selon le constructeur, un excellent départ. C'est à Chengdu qu'elle est assemblée, aux côtés des 4008 (notre 3008 en France) et 5008. Le style a certes été figé à l'ADN, implanté à Vélizy (Yvelines), près de Paris, mais en tenant compte très tôt des desiderata du marché chinois. Il fallait de la place à l'arrière, un bon coffre et des lignes qui la singularisent de la concurrence. La C5 X repose sur le plus long empattement de la plate-forme EMP2 V3 (2,785 m). Elle repousse sa banquette à la limite du train arrière et l'espace dévolu au coffre (presque 550 dm³) est obtenu en allongeant le porte-à-faux. Grâce à cela et à un tunnel de servitude très discret, trois occupants peuvent s'installer à l'arrière avec un espace royal pour leurs jambes (plus de 30 cm).

Ces choix techniques ont visiblement influencé le style. On aime… ou pas. Mais il faut reconnaître que la C5 X ne rappelle aucun autre modèle. *"Si ce n'est une Porsche Panamera"*, entend-on, sous couvert d'humour, dans les allées du constructeur aux chevrons. Il est vrai que les ailes arrière, très rebondies, tranchent avec le long capot, ponctué par une calandre verticale et des feux signés d'un V horizontal. Ce type de carrosserie ne permettant pas d'obtenir naturellement le coefficient de pénétration dans l'air escompté, les aérodynamiciens ont dû ajouter un fin spoiler (pour neutraliser le flux d'air) en partie supérieure et un becquet très relevé à la base du hayon pour l'affiner. Même si le marché principal de la C5 X reste la Chine, les designers n'ont pas trop forcé sur les chromes. Une chance. Le toit noir est quant à lui facturé 350 €.

À l'intérieur, cette familiale opte pour une planche de bord épurée, dans l'air du temps, avec un large écran tactile (12 pouces) et un combiné d'instruments qui semble préférer le *flat design* à l'effet 3D. Celui-ci est réservé à l'affichage tête haute (à partir de la finition Shine) qui regroupe les principales informations de conduite et intègre les données ➝

TOUS LES PRIX DE LA CITROËN C5 X

MOTEURS/FINITIONS	FEEL	FEEL PACK	SHINE	SHINE PACK
PureTech 130 ch	32 900 €	35 400 €	38 000 €	–
PureTech 180 ch	–	–	40 500 €	42 500 €
Hybride recharg. 225 ch	–	44 950 €	47 550 €	49 550 €



UN BOUTON, DEUX FONCTIONS
Le réglage des rétroviseurs extérieurs permet aussi d'ajuster la position de l'affichage tête haute. C'est astucieux.



NIVEAU SUPÉRIEUR
La conduite semi-autonome de niveau 2 de la C5 X permet d'ajuster le centrage dans la voie. Plutôt efficace.



SOUS LA MAIN
Même s'il ne s'agit pas d'une sportive, la C5 X propose deux palettes pour changer soi-même les vitesses. On aime.



LARGE ET PERSONNALISABLE
Le large écran central de 12 pouces peut être personnalisé en ajoutant plus ou moins de pages ou de widgets. Jusqu'à la confusion?

PRENEZ LE RACCOURCI !
Deux boutons physiques en dessous de l'écran permettent, un de revenir à l'accueil, et deux d'afficher directement la page "aides à la conduite".

Un accueil chaleureux

À bord, la nouvelle berline Citroën domine les débats. Non pas que sa finition soit au-dessus du lot (c'est même ici un point discutable), mais l'habitabilité et le confort qu'elle propose aux différents occupants n'ont pas d'équivalents. Les sièges assurent un excellent accueil et maintiennent correctement. Les rangements ne bouleversent pas le genre mais ils sont bien dimensionnés et répartis dans l'habitacle. Avec son large hayon et sa découpe façon break, le vaste coffre s'avère aussi très pratique à charger, notamment grâce aux rails longitudinaux qui permettent de faire glisser les objets les plus lourds et qui ont également l'avantage d'agrandir visuellement celui-ci. Dommage qu'une fois rabattue, la banquette ne permette pas d'obtenir un plancher parfaitement plat. Un vrai plus à l'usage, l'affichage tête haute offre au conducteur de garder les informations essentielles sous les yeux. Malgré des raccourcis physiques, l'écran central tactile réclame un temps d'accoutumance.

CONFORT OU… CONFORT
Les trois différents modes s'ajustent via cette commande. En Sport, la C5 X gagne en dynamisme mais la boîte surréagit. Sur le mode Eco, c'est l'inverse. Le mieux est de rester sur Confort.



À contre-courant de ce qui se fait maintenant, Citroën réduit la taille du combiné d'instruments et opte pour un design allégé. Un bon complément à l'affichage tête haute.

de navigation et les panneaux de signalisation. Les aides à la conduite se pilotent via la platine gauche sur le volant ou en passant par l'écran tactile, ce qui implique de multiples manipulations pour désactiver l'alerte de franchissement de ligne, par exemple ; ceci malgré deux astucieux boutons physiques pour accéder directement aux principales Aides à la conduite ou revenir à l'écran d'accueil. Citroën a appris du passé et sans doute étudié les résultats des tests cliniques : le panneau de climatisation dispose de véritables commandes physiques bien organisées. En matière de rangements, c'est du grand classique avec une console centrale partitionnée pour accueillir porte-gobelets, chargeur à induction, vide-poches ainsi qu'un profond rangement sous l'accoudoir. La finition flatte davantage l'œil que le toucher mais les assemblages sont réalisés avec précision.

PLUS
Habitabilité/coffre
Confort 1re classe
Rapport prix/prestations

MOINS
Toucher des plastiques
Visibilité arrière
Boîte hésitante

La C5 X dispose bien évidemment des sièges Advanced Comfort avec une mousse multi-effets, un maintien très correct et des appuie-tête réglables en hauteur mais aussi en profondeur. À cela s'ajoutent des pneumatiques à flancs hauts et une suspension dotée des amortisseurs à butées hydrauliques progressives, déjà vue sur le C5 Aircross et le C4.

Un parti pris qui place le confort de conduite de cette nouvelle Citroën au-dessus du lot.

Ce choix génère en contrepartie davantage de mouvements de caisse. Notamment au freinage où la voiture pique un peu du nez. En courbe, à condition de faire preuve de précision dans ses gestes, elle vire à plat et enchaîne les virages avec une certaine agilité. Le 1.6 PureTech de 180 ch qui officie sous le capot ne manque nullement d'allant. Il relance sans difficulté sur le couple mais peut aussi aller chercher les derniers chevaux en haut des tours pour faciliter un dépassement. Dommage que la boîte automatique à 8 rapports manque de réactivité et puisse même générer quelques à-coups sur les premiers rapports. Notez encore qu'il est possible de parfaire le confort en optant pour la suspension pilotée, hélas proposée uniquement sur la version hybride 225 *(voir encadré ci-contre)*, ou pour le vitrage latéral feuilleté, en sélectionnant la finition supérieure Shine Pack (42 500 €).

Sans cela, notre C5 X 1.6 PureTech 180 reste très recommandable. Facturée 40 500 € en finition Shine, elle dispose d'un panier d'équipements très fourni. Ne manquent à l'appel que les sièges électriques, chauffants et massants, quelques inserts chromés ou aluminium, le vitrage acoustique, la caméra 360° et les surtapis. Ses rejets de CO_2 imposent d'acquitter un malus de 818 € maxi. Il faut en revanche se méfier de la consommation mixte annoncée par le constructeur (6,6 l/100 km). Comptez plutôt sur 7,5 l/100 km en moyenne, voire plus de 9 l/100 km en montagne ou en conduite rapide. ■


1


Point fort de cette C5 X : sa sellerie accueillante.


Grâce à ses grosses roues, la C5 X affiche une garde au sol de 194 mm.





❶ L'espace à l'arrière est remarquable, notamment au niveau des jambes. Le tunnel de servitude ne gêne pas et la sellerie est confortable.
❷ Le coffre dispose d'une large ouverture. Il est pratique à charger et sa capacité est très généreuse.





L'HYBRIDE POUR UN CONFORT PREMIUM

Seule la version hybride rechargeable 225 ch profite de la suspension pilotée. Associée aux différents modes de conduite, celle-ci offre une plus grande amplitude de réactions, avec un véritable effet "tapis volant" sur le mode Confort et davantage de dynamisme en Sport. Le modèle est facturé 46 550 € (bonus de 1 000 € déduit) en finition Shine, soit un surcoût de plus de 6 000 €, difficile à rentabiliser sauf à évoluer le plus souvent possible en mode 100 % électrique. Notre prochain essai longue durée nous en dira plus sur les capacités et l'intérêt de la version.

LES PNEUS À FLANCS HAUTS ET LES AMORTISSEURS À BUTÉES HYDRAULIQUES PROGRESSIVES VEILLENT AU OUATÉ DES DÉPLACEMENTS •••

La principale rivale de la C5 X pourrait se cacher en interne, sous les traits d'un prochain C5 Aircross restylé.

CITROËN C5 X
PureTech 180 ch S&S EAT8 Shine Pack
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	181 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■	250 Nm à 1 650 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale		1 598 cm³ / 10 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		automatique / 8
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,7 m
Pneumatiques		205/55 R 19
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,81 / 1,87 / 1,49 / 2,79 m
Poids / tractable freiné		1 467 / 1 600 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	8,1 s
Vitesse maxi	■	230 km/h
Coffre		
Volume de coffre	■	545 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**40 500 €**
Malus écologique (CO_2)	■	740 à 818 € (147 à 148 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		41 590 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès et démarrage mains-libres, affichage tête haute, alerte trafic arrière, chargeur à induction, clim auto, conduite semi-autonome niveau 2, éclairage d'ambiance, peinture Bleu Magnétique, reconnaissance panneaux de signalisation, sellerie cuir, surveillance angles morts, syst. multimédia avec écran tactile 12 pouces/GPS 3D connecté/audio/ 4 prises USB, vitres et lunette arrière surteintées, volant chauffant…

Options
Ambiance Hype Adamantium (2 000 €), autres teintes métallisées, nacrées et biton (de 720 à 1 270 €), barres de toit (200 €), pare-brise chauffant (150 €), prédisposition roue de secours (20 €), surmonte audio (500 €), toit ouvrant vitré (1 300 €), toit noir (350 €)…

Consommation		
Mixte	■	6,6 l/100 km
Réservoir		53 l

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

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Par son insonorisation, sa douceur de conduite et surtout son effet "tapis volant", la C5 X rappelle ses illustres devancières, telles que la DS, la CX ou la XM. À cela, il faut ajouter un habitacle spacieux et un coffre vaste et pratique. Restent un style clivant et un dynamisme mesuré.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

OYEZ,

OYEZ…

… braves gens ! Messire Porsche, conscient du trouble que cause l'absence de mélopées à vos esgourdes en raison de la généralisation des calèches électriques, a décidé dans son infinie sagesse de pourvoir son GT4 d'une mécanique enchanteresse. Esbaudissez-vous : en devenant RS, le Cayman n'a jamais été aussi volubile !

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



Manquait-il à la gamme 718 ? Probablement pas ! Avec douze modèles, le catalogue est bien chargé. Reste que le GT4 RS est, de très loin, le plus enthousiasmant. *"Heureusement, à près de 210 000 € le bout"*, direz-vous ! Oui, malus et options compris, le "petit" Cayman coûte le prix d'une Ferrari. C'est irrationnel, c'est sûr. Mais quelques mètres au volant du GT4 RS suffisent à nous en convaincre : cette voiture-là n'a pas grand-chose de rationnel.

Il y a d'abord ce qui se voit : l'aileron de GT3, avec son double mât en alu. Les extracteurs d'air dans les ailes avant attirent aussi l'œil, tout comme les nombreux atours en carbone, compris dans le pack Weissach (15 948 € tout de même, inclus dans les 210 000 € !), le logo peint et non plus apposé sur le capot (pour un gain de poids !), les tuyères d'échappement en titane façon 935, l'arceau qui se devine à travers la vitre arrière dont le verre est plus fin, et j'en passe.

Cette Porsche est faite pour la piste, mais n'est-elle bonne qu'à ça ? Négatif.

Les deux soutes à bagages permettent toujours les départs au long cours, et comme en option le GT4 RS dispose d'un système de levage de l'essieu avant, les dos-d'âne ne sont plus des ennemis jurés. À l'inverse des plaques d'égout et autres altérations du bitume. Le GT4 sélectionnait déjà ses occupants en fonction de leurs disques lombaires ; le RS pousse, sans surprise, le bouchon encore plus loin, en généralisant les liaisons métalliques en lieu et place des silentblocs en caoutchouc. Mais soyons francs : avec ses baquets en carbone, ses roues de 20 pouces et sa suspension raffermie de toutes parts, nous nous attendions à un amortissement davantage sacrifié. Premier bon point pour le GT4 RS, donc. L'autre élément de satisfaction est mis au crédit de la transmission. Heureusement, toujours pas de 4 roues motrices au menu, mais une PDK dont l'étagement est revu de fond en comble par rapport au GT4. Les puristes pesteront sur ce choix, en arguant que rien ne vaut l'implication d'une boîte manuelle. L'argument tient la route mais il est vite balayé par les faits. En récupérant la pignonnerie de la 911 GT3 RS (type 991.2), le Cayman se retrouve systématiquement sur le bon rapport. Et comme les vitesses claquent encore plus rapidement, l'eau commence à venir à la bouche.

En plat de résistance, c'est 6 cylindres à plat de 4 l. *"Comme dans le GT4"*, direz-vous. Oui, mais… non ! Dans ce dernier, il s'agit du moteur de Carrera réalésé, privé de turbos. Dans le RS, Porsche s'est simplifié la tâche : on trouve la ➛

L'avis de Sylvain Vétaux



Rien que pour sa bande-son, le GT4 RS mérite la note maximale. Et comme tout le reste suit…

100% *Quotient Émotionnel*

La présentation ne diffère guère d'un GT4 ''normal'' mais la partition n'a plus rien à voir. Pardon : à écouter.



À 8 000 TR/MN, LA TESSITURE N'EST PLUS MÉTALLIQUE MAIS ANIMALE. SI VOUS EN AVEZ LE COURAGE, LA ZONE ROUGE SE SITUE À 9 000 TR/MN ●●●

marmite goûtue de la 911 GT3. Pour la première fois, le petit coupé Porsche atteint les 500 ch. Le déficit de 10 ch par rapport à la grande sœur est imputable au nouvel échappement, plus tortueux sur le 718. Mais pas moins sonore, heureusement. Pour qu'il loge au centre de la voiture (et non pas à l'arrière), le duo moteur/boîte a été tourné de 180°. Sur le papier, c'est simple, mais cela implique une lubrification repensée et un demi-arbre de transmission supplémentaire, histoire que les 7 rapports permettent d'avancer dans le bon sens.

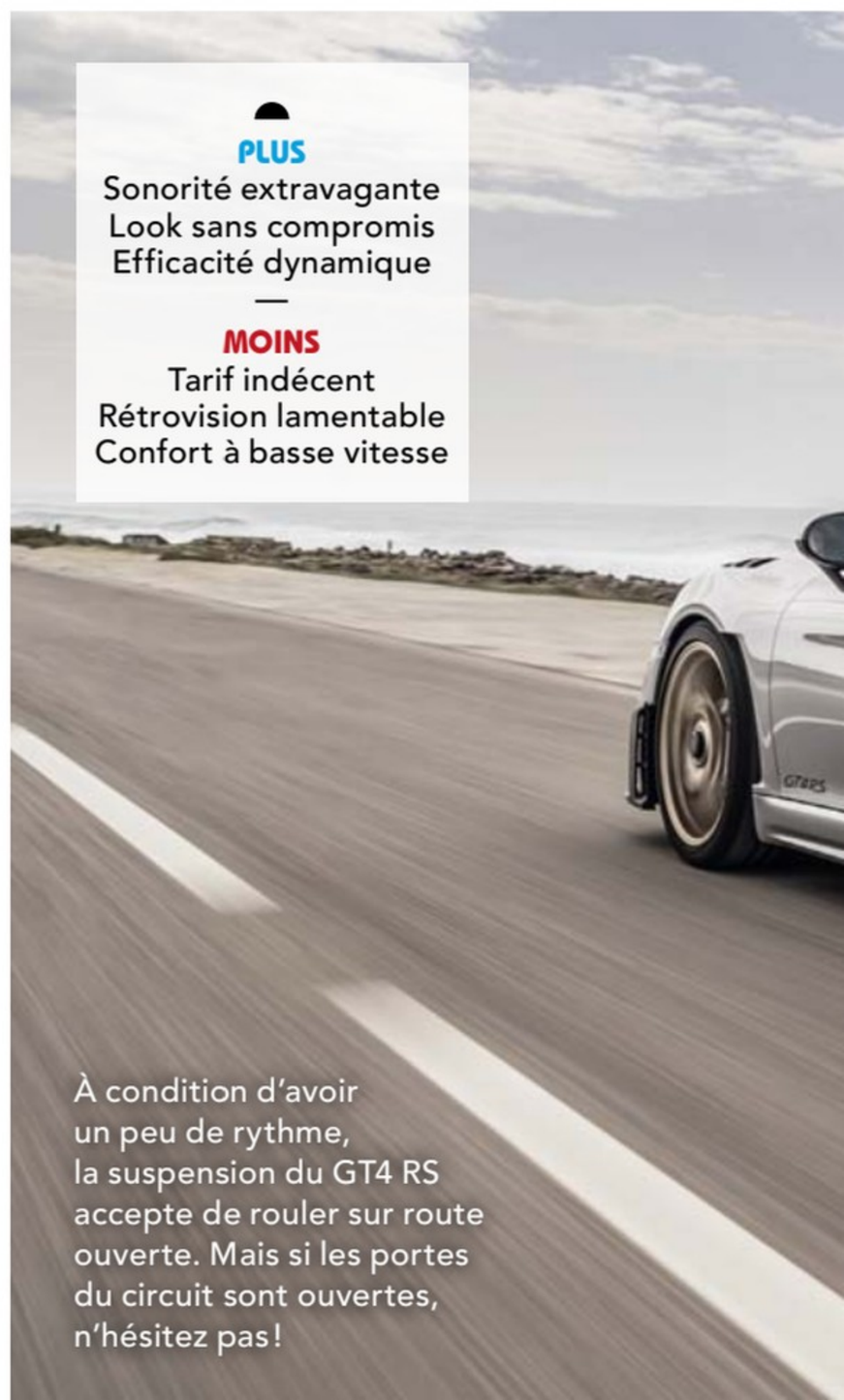
Le GT4 RS grimpe 1 000 tr/mn plus haut que le GT4 tout court.

L'admission d'air s'opère désormais via une boîte (recouverte de carbone avec le pack Weissach) qui aspire bruyamment, très bruyamment même, pile au niveau des oreilles des occupants. Jusqu'à mi-régime, passe encore. Le conducteur n'est intimidé ni par l'orchestration ni par l'allant du moteur atmosphérique, dont le creux à bas régime interpelle. Ensuite, c'est euphorisant au point que je mets au défi quiconque de ne pas sourire bêtement lorsque l'aiguille flirte avec les 7 000 tr/mn.

Puis vient l'heure du dessert. À 8 000 tr/mn, la tessiture n'est plus métallique mais animale. Si vous en avez le courage, la zone rouge se situe à 9 000 tr/mn. Depuis quelques secondes déjà, le punch est plus sensible, progressif, intimidant lorsqu'il s'accompagne de ces vocalises. Et sur les derniers 1 000 tr/mn, l'admission engouffre tellement d'air et l'échappement se secoue tellement les tubulures que nous en sommes persuadés : l'auto rend son dernier souffle. Sauf qu'elle réitère l'exercice encore, et encore, et encore… Le GT4 RS prouve ce que nous savions déjà : que le 718 dispose du châssis le plus efficace, à défaut d'être le plus amusant, du segment. Sur route, atteindre les limites de la voiture réclame un rythme très soutenu et lorsque le conducteur flirte avec, il se régale de ce train avant (celui de l'ancienne GT3 RS) informatif et accrocheur. Sur piste, il faut prendre le temps de profiter de l'équilibre général et ne pas chercher à aller trop vite. Pas facile avec un moteur aussi enjoué et taillé pour le circuit… ■

PLUS
Sonorité extravagante
Look sans compromis
Efficacité dynamique

MOINS
Tarif indécent
Rétrovision lamentable
Confort à basse vitesse



À condition d'avoir un peu de rythme, la suspension du GT4 RS accepte de rouler sur route ouverte. Mais si les portes du circuit sont ouvertes, n'hésitez pas !



Jusqu'à présent, le badge RennSport (RS) n'était pas accolé aux Cayman/Boxster. C'est désormais chose faite.

❶ Le pack Weissach, en plus de l'arceau en titane, ajoute des harnais six points. ❷ Voici l'objet du délit : des conduits d'admission d'air au niveau des oreilles qui confèrent à ce 4 litres encore plus de charisme. ❸ Hélas, il faut passer par la case options pour profiter de ce joli cache en carbone.









PORSCHE 718 CAYMAN
GT4 RS 500 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 500 ch à 8400 tr/mn
Couple maxi	■ 450 Nm à 6750 tr/mn
Type	6 cyl. à plat, essence
Cylindrée/puissance fiscale	3996 cm³/NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	robotisée à double emb./7
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques AV-AR	245/35-295/30 R 20
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,46/1,82/1,27/2,48 m
Poids/tractable freiné	1415 kg/NC
Performances	
0 à 100 km/h	■ 3,4 s
Vitesse maxi	■ 315 km/h
Coffre	
Volume de coffre AV/AR	■ 125/136 dm³

LE BUDGET

Prix	■ **144485 €**
Malus écologique (CO_2)	■ 40000 € (299 g/km)
Prix du modèle essayé (1)	209499 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, autobloquant mécanique, clim automatique bizone, contrôles de motricité et de trajectoire déconnectables, jantes 20 pouces, kit carrosserie, phares bixénon à LED, sièges baquets en carbone, suspension pilotée PASM, système multimédia avec écran tactile/Apple CarPlay ou Android Auto/GPS/prises USB-C/radio numérique…

Options
Aide au parking AR + caméra de recul (1176 €), autocollants sur mesure (936 €), éclairage LED PDLS+ (1884 €), jantes magnésium à écrou central (15000 €), levage de l'essieu AV (2616 €), peinture spéciale (3240 €), régulateur de vitesse (324 €), réservoir 90 l (192 €), sièges chauffants (420 €), pack Weissach (arceau et échappement en titane, harnais, éléments de carrosserie en carbone : 15948 €)…

Consommations	
Mixte	■ 13,2 l/100 km (2)
Urbaine/extra-urbaine	■ 17,4/9,3 l/100 km (3)
Réservoir	54 l

(2) WLTP. (3) NEDC.

Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Allemagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★★

Inenvisageable au quotidien, mais plus à cause de sa rétrovision que de son inconfort, le GT4 RS est davantage qu'une énième déclinaison du 718. En héritant du moteur de la 911 GT3, il devient le "petit" coupé Porsche le plus sportif jamais produit. Et l'agrément procuré par le 4 litres est addictif.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

RENAULT MÉGANE E-TECH EV60 220 ch Optimum Charge Techno
VOLKSWAGEN ID.3 Pro Performance 204 ch/58 kWh Active

Tensions franco-allemand

Pionnier avec la Zoe, Renault a attendu dix ans avant de sortir son deuxième modèle 100 % électrique. Cette Mégane E-Tech lance la "Renaulution" qui doit ramener la marque au premier plan. Mais elle trouve sur son chemin une ID.3 qui se veut une… idée tout aussi révolutionnaire pour Volkswagen.

Par **Vincent Desmonts** Photos **Yann Lefebvre**

des



En 2012, rares étaient les constructeurs qui osaient miser un kopeck sur la voiture électrique. La BMW i3 n'était encore qu'un concept-car, la Tesla Model S commençait tout juste à sortir des chaînes de l'usine de Fremont, en Californie, la Nissan Leaf venait de débarquer en France, et… Renault lançait sa Zoe! De ces quatre marques, seule l'américaine a connu une progression fulgurante dans le domaine, les autres n'ont pas réussi à capitaliser sur leur avance. La Zoe, historiquement numéro 1 des ventes de voitures électriques en France comme en Europe, s'est même fait détrôner l'an dernier par… la Tesla Model 3. Il faut dire que les constructeurs historiques ont longtemps considéré le véhicule à batterie comme un gadget. Le scandale du dieselgate en 2015 et le serrage de vis de l'Europe (normes de CO_2 renforcées, interdiction de la commercialisation de voitures thermiques neuves en 2035) les ont décidés à enfin consentir de gros investissements dans le domaine.

Nos deux rivales du jour sont justement des têtes de pont de cette reconversion à marche forcée. L'une comme l'autre inaugurent une nouvelle plate-forme toute dédiée à l'électrification (la MEB pour →

Si elle se montre globalement efficace, l'ID.3 ne se départit jamais d'une certaine inertie. Quant à ses suspensions, elles pourraient être plus moelleuses.



VOLKSWAGEN ID.3
❶ L'instrumentation de l'ID.3 est réduite à sa plus simple expression, avec un afficheur riquiqui de 5,3 pouces de diagonale.
❷ Pour commander les vitres électriques arrière, il faut tout d'abord appuyer sur le bouton "Rear". Ce n'est pas très pratique !



Volkswagen, la CMF-EV pour Renault), adoptent une architecture logicielle repensée de A à Z et osent un style en rupture. Et bien sûr, la dernière-née, la Mégane E-Tech, entend couper l'herbe sous le pied d'une ID.3 dont le démarrage commercial a été ralenti par la crise des semi-conducteurs. Mais la française a-t-elle les moyens de ses ambitions ? Pour en avoir le cœur net, opposons sa version EV60 (batterie de 60 kWh) en version Optimum Charge (compatible avec la recharge rapide à 130 kW et "accélérée" à 22 kW) et finition intermédiaire Techno à l'unique ID.3 actuellement au catalogue, pour cause de pénurie de puces électroniques.

SUR LA ROUTE

Nous avions fini par désespérer des voitures électriques ! Elles brillent certes par leurs accélérations en ligne droite, mais en matière de dynamisme en virage, avec l'association d'une masse élevée (ces satanées batteries !) et de pneus davantage optimisés pour favoriser l'autonomie que pour générer du grip latéral, le conducteur avide d'agrément de conduite restait souvent sur sa faim… À moins de choisir une des dernières Tesla (encore elles). Heureusement, la Mégane E-Tech réconciliera les





Direction précise et incisive, châssis agile et prévenant, amortissement bien calibré : en matière de comportement, la Mégane rend une copie parfaite !





RENAULT MÉGANE E-TECH
❶ La Mégane profite d'une instrumentation numérique élégante et très lisible… mais aussi de palettes au volant qui permettent d'ajuster la récupération d'énergie.
❷ L'écran tactile OpenR, propulsé par les logiciels de Google, est une merveille de réactivité et de facilité d'utilisation.



amateurs de conduite avec les voitures "à piles" ! Malgré ses 1 702 kg à vide (dont 395 kg de batterie), elle affiche en effet un comportement dynamique très plaisant. La direction précise et faiblement démultipliée commande un train avant si réactif que la Renault semble plus légère qu'elle ne l'est en réalité. L'essieu arrière suit au garde-à-vous, la voiture virant d'un bloc et sans délai. L'amortissement, très bien calibré, parvient quant à lui à gommer l'essentiel des défauts de la chaussée. Les seuls reproches que nous lui ferons concernent son freinage, difficile à doser à basse vitesse, et dont la pédale offre peu de sensations. Appréciable en revanche : la présence de palettes au volant afin d'ajuster la récupération d'énergie. Mais Renault aurait pu aller plus loin en proposant un vrai mode "roue libre", ainsi qu'une fonction "une pédale" : même avec la décélération maximale, le conducteur est en effet contraint d'utiliser les freins pour stopper l'auto sur les derniers mètres avant un feu rouge. Dans ce domaine, la Volkswagen se contente pour sa part du minimum syndical, avec un mode "B" en plus du "D" et… c'est tout.

En accélérations, la Volkswagen colle à la roue de la Mégane E-Tech. Et si elle est un peu à la traîne sur les reprises de 90 à 130 km/h, avec 8 dixièmes de plus sur l'exercice, son chrono de 6,3 s reste très respectable. Bien équilibrée et assez plaisante à emmener dans l'absolu, l'allemande ne se départit cependant jamais d'une certaine inertie et ne parvient pas à dissimuler sa masse, supérieure de 68 kg à celle de la Mégane. Sa direction est plus démultipliée, plus lourde et moins précise. Son comportement routier est ➝





VOLKSWAGEN ID.3
❶ Accès facile, dimensions généreuses, surface vitrée importante : l'ID.3 a le sens de l'accueil… même si l'ambiance à bord n'est pas très joyeuse.
❷ Son coffre n'est pas plus grand que celui de la Mégane, au contraire, mais il est plus pratique à l'usage.

plutôt efficace, mais son train arrière réagit parfois avec brutalité… et pas seulement à la réaccélération en sortie de virage puisque c'est une propulsion, contrairement à la Renault. Enfin, ses suspensions un peu trop fermes secouent de trop les passagers. Consolation, la Volkswagen braque mieux que la Renault grâce à ses roues arrière motrices : 10,2 m de diamètre de braquage entre murs, contre 10,8 m.

L'ID.3 affiche également une autonomie légèrement supérieure.

C'est le cas surtout sur route (369 km contre 338 km pour la Mégane), car l'écart devient insignifiant sur autoroute (278 km contre 270 km). L'ID.3 sera aussi capable de se recharger un peu plus vite sur une Wallbox (8 h contre 10 h), tandis que les deux rivales sont compatibles avec les bornes rapides de type Ionity, la Volkswagen acceptant des puissances allant jusqu'à 120 kW, alors que la Renault pousse jusqu'à 130 kW.

Vous n'atteindrez ces valeurs de recharge qu'à condition d'arriver à la borne avec une batterie quasi vide et par des températures clémentes. Notez cependant que si vous avez programmé l'étape dans son GPS, la Mégane E-Tech préchauffera sa batterie à l'approche de la station afin de réduire le temps passé à la borne. Dans cette variante Optimum Charge, elle supporte en outre la recharge accélérée en courant alternatif à 22 kW, alors que l'ID.3 est limitée à 11 kW, ce qui permettra de "faire le plein" deux fois plus vite sur certaines bornes en centre-ville. En conclusion : plus dynamique et plus confortable, la Renault remporte cette manche.

VIE À BORD

La Mégane E-Tech ne ressemble à aucune autre Renault par son style extérieur. Son habitacle est tout aussi dépaysant ! En s'installant à bord,

VOLKSWAGEN ID.3

PLUS
Habitabilité et luminosité
Équipement complet
Diamètre de braquage

—

MOINS
Suspensions fermes
Présentation austère
Châssis peu communicatif

L'ID.3 freine mieux que sa rivale, mais se fait distancer en accélérations et reprises.

c'est bien évidemment l'immense planche de bord numérique OpenR qui interpelle, avec ses deux écrans XXL, de 12,3 pouces pour celui de l'instrumentation de bord et de 12 pouces pour l'infodivertissement central.

L'ID.3 OFFRE DE L'ESPACE ET DE LA LUMIÈRE À SES PASSAGERS, CONTRAIREMENT À LA MÉGANE E-TECH AUX ALLURES DE SOUS-MARIN •••

Divine surprise et bon point pour la Mégane E-Tech, l'ensemble est lisible, réactif et intuitif !

L'application de navigation Google Maps vous propose d'elle-même des bornes de recharge sur votre trajet si c'est nécessaire, en vous permettant de filtrer par critère (gratuité, débit des bornes…) et en estimant le niveau de charge à destination. La finition est plutôt cossue, avec des assemblages soignés et des matériaux de qualité, tandis que l'ergonomie est correcte, même si l'assise des sièges ne maintient pas assez les cuisses.

En comparaison, l'ID.3 manque cruellement de sex-appeal, avec sa planche de bord tout plastique et ses écrans riquiqui ! L'ensemble apparaît bien dépouillé, même si l'équipement ne l'est pas – nous y reviendrons –, et austère. Il y a fort à parier aussi que beaucoup pesteront après l'ergonomie confuse. Il faut en effet du temps avant de comprendre le fonctionnement des commandes du régulateur/limiteur ➛



RENAULT MÉGANE E-TECH

❶ Atmosphère confinée à l'arrière, du fait de la ceinture de caisse très haute. Petite consolation avec une finition plus soignée qu'à bord de la Volkswagen.

❷ Seuil de chargement haut, pas de plancher mobile : côté coffre, c'est le service minimal.



RENAULT MÉGANE E-TECH

PLUS
Agrément de conduite
Interfaces bien pensées
Confort de suspension

MOINS
Lacunes d'équipements
Habitabilité médiocre
Visibilité arrière réduite



Plus performante et plus plaisante la Mégane E-Tech est aussi plus confortable.

LES PRIX "AJUSTÉS" DE NOS DEUX RIVALES TOMBENT SOUS LES 45 000 €, DONNANT DROIT À 6 000 € DE BONUS. PAS FOLLES, LES GUÊPES ! •••

de vitesse ou de la climatisation, alors qu'elles sont parfaitement intuitives dans la Renault. La Volkswagen prend sa revanche avec une meilleure position de conduite qui soutient mieux les cuisses des grands gabarits et une habitabilité plus généreuse. Les passagers disposent en effet de davantage d'espace aux coudes à l'avant comme à l'arrière, d'un plus vaste espace aux jambes pour les occupants de la banquette, laquelle est par ailleurs plus facile d'accès grâce à la découpe plus large des portières. L'allemande profite aussi de son profil quasi monospace pour offrir une plus grande surface vitrée.

L'impression de volume intérieur est ainsi accentuée à bord de l'ID.3 et la vision périphérique est appréciable. En face, la Mégane E-Tech ne peut pas rivaliser avec ses allures de sous-marin ! Enfin, si les deux concurrentes affichent des volumes de chargement similaires (légèrement supérieurs à 400 dm³), la soute de la Volkswagen est plus facile à charger grâce à son seuil plus bas. Elle dispose en outre d'un plancher de coffre mobile qui permet d'obtenir une surface plane une fois la banquette rabattue, chose impossible à bord de la Renault. Moins cossue et plus confuse, mais plus spacieuse, lumineuse et fonctionnelle, l'ID.3 prend sa revanche.

BUDGET

En tarifs, nos deux rivales se marquent à la culotte, avec seulement… 20 € de différence ! Leurs prix "ajustés" sont inférieurs de quelques centaines d'euros au seuil fatidique des 45 000 €, au-delà duquel le bonus écologique passe de 6 000 à 2 000 €. Pas folles, les guêpes ! Match nul ? Oh que non ! En



Si le le caractère moteur passe au second plan, le comportement dynamique peut faire la différence entre deux modèles électriques. Avantage à la Mégane pour le plaisir de conduite!

VERDICTS

SUR LA ROUTE :
RENAULT MÉGANE E-TECH

LA VIE À BORD :
VOLKSWAGEN ID.3

BUDGET :
VOLKSWAGEN ID.3

effet, une fois n'est pas coutume, la Volkswagen est plus richement dotée que la Renault ! L'ID.3 intègre en effet de série des aides à la conduite facturées en option sur la Mégane E-Tech, et pas des moindres : le régulateur de vitesse adaptatif, l'assistant au créneau ou encore le système de conduite semi-autonome sont ainsi fournis d'office sur l'allemande. Des équipements certes disponibles sur la française, mais dans un pack qui reviendra à… 5 700 € ! L'option ne coûte "que" 1 700 €, mais elle fait passer le tarif au-delà des 45 000 €, réduisant donc le bonus à seulement 2 000 €. Vous avez suivi ? Voilà une bien mauvaise nouvelle pour ceux qui espéraient faire beaucoup d'autoroute "à la cool" avec leur Mégane E-Tech… La française doit ainsi s'incliner dans cette ultime manche. ■





RENAULT MÉGANE E-TECH
EV60 220 ch Optimum Charge Techno

VOLKSWAGEN ID.3
Pro Performance
204 ch/58 kWh Active

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.

	Renault Mégane E-Tech	Volkswagen ID.3
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	218 ch	204 ch
Couple maxi	300 Nm	310 Nm
Type	électrique, synchrone à rotor bobiné	électrique, synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	4 CV	5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/1	automatique/1
Batterie/capacité nette	lithium-ion/60 kWh	lithium-ion/58 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	10,8 m	10,2 m
Pneumatiques	215/55 R 20	215/55 R 18
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,20/1,77/1,51/2,68 m	4,27/1,81/1,57/2,77 m
Poids/tractable freiné	1 702/900 kg	1 770 kg/–
Performances		
1 000 m d.a.	29,3 s	29,6 s
0 à 100 km/h	7,8 s	7,7 s
90 à 130 km/h en Drive	5,5 s	6,3 s
Vitesse maxi	165 km/h	163 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/67 m	10/31/64 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	26 cm	32 cm
Largeur aux coudes AV/AR	141/137 cm	146/144 cm
Volume de coffre	407 dm³	403 dm³
Niveau sonore		
À 90/130 km/h	63,3/67,7 dB	62,4/69,1 dB

LE BUDGET

Prix	**44 700 €**	**44 680 €**
Bonus écologique (CO_2)	6 000 € (0 g/km)	6 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (1)	44 800 €	44 190 €
Garantie	2 ans, km illimité (2)	2 ans, km illimité (2)

(1) Bonus et options inclus. (2) Garantie batterie 8 ans, 160 000 km.

Équipements communs

7 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL actif, aide au freinage d'urgence, aide au parking AR, caméra de recul, clim bizone, détection pluie/luminosité, ESP, instrumentation numérique, jantes alliage, lecture panneaux, LED, régul./limit. de vitesse, sellerie similicuir partielle, sièges AV chauffants, système multimédia avec écran tactile/GPS avec planification de trajet/Apple CarPlay et Android Auto…

Options

Renault Mégane E-Tech : pack Aides à la conduite (rétro int. cam., angles morts, aide parking AV, assist. créneau, cam. 360°, régul. adapt., cond. semi-autonome : 1 700 €), câble domestique (300 €)…
Volkswagen ID.3 : jantes 19 pouces (610 €), pompe à chaleur (1 070 €)…

Consommations/Autonomie/Charge		
Moyenne	19,4 kWh/100 km	18 kWh/100 km
Ville/route/autoroute	18,4/17,7/22,2 kWh/100 km	17,6/15,7/20,8 kWh/100 km
Autonomie moyenne	311 km	325 km
Autonomie ville/route/autoroute	326/338/270 km	329/369/278 km
Charge sur 2,3 kW/7,4 kW/DC	30 h/10 h/1 h 14 (3)	34 h/8 h/35 mn (4)

(3) À 130 kW, de 0 à 100 %. (4) À 120 kW, de 5 à 80 %.

Note EuroNCAP	**En cours**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**France**	**Allemagne**

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

VOLKSWAGEN ID.3

Il s'en est fallu de peu, très peu, pour que la Mégane E-Tech remporte ce match : avec un équipement un peu plus riche, ça aurait été dans la poche ! Car son agrément de conduite au meilleur niveau et son habitacle moderne sont de sérieux atouts. Reste que l'habitabilité et les aspects pratiques n'en font pas partie. Moins excitante, moins virevoltante mais plus rationnelle, l'ID.3 remporte la victoire sur le fil.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

À quoi carbu les voitures de société

Thermiques, électriques, hybrides ou hybrides rechargeables ? À quoi carburent les voitures de société ? Face aux motorisations essence et diesel toujours dominantes mais en déclin, les entreprises ont désormais l'obligation d'électrifier leur parc… Huit matchs très "électriques" pour faire le bon choix !

Dossier réalisé par **Jean-Pierre Lagarde**

Si elles s'éloignent progressivement du monde d'avant, celui du tout-diesel, les flottes d'entreprise ne sont pas encore totalement ancrées dans le monde d'après. Pour preuve, les voitures électriques n'ont représenté que 6,6 % des achats automobiles des flottes l'an passé. Pour comparaison, les modèles diesel comptent toujours pour 35 % et les voitures essence pour 29 % de ces achats. Pas mort, le moteur thermique ! D'autant que les modèles hybrides en sont encore équipés. Considérées comme des véhicules de transition vers le tout-électrique, ces voitures hybrides pèsent ainsi pour 27 % des ventes aux entreprises… et enregistrent une hausse de 271 % de leurs immatriculations (680 % pour les seuls hybrides rechargeables) [1]. Et cette progression va forcément se poursuivre en raison des obligations réglementaires auxquelles les flottes doivent souscrire. Cette année, par exemple, 10 %









rent té ?

6,6 % de voitures électriques en entreprises

35 % de diesel

29 % d'essence

+ 271 % d'immatriculations de voitures hybrides

des véhicules renouvelés par les entreprises devront être des modèles à faibles émissions (électriques ou hybrides rechargeables).
Reste que le principal intérêt que pourraient trouver les entreprises dans l'électrification de leur parc automobile tient dans les faibles prix de revient kilométriques qu'affichent actuellement les modèles électriques et hybrides face aux véhicules 100 % thermiques. Sur les huit matchs que nous avons organisés entre modèles électriques, hybrides simples, hybrides rechargeables et thermiques, les versions électrifiées se montrent à leur avantage et toujours plus économiques à l'usage. Seul un modèle diesel gagne son match face à l'hybride. Mais pour combien de temps ?

(1) La comparaison 2021 est établie par rapport à 2019, 2020 ayant été une année atypique en raison de la crise sanitaire et du confinement.

LLD. Les loyers mensuels de LLD (location longue durée) sont établis sur 48 mois et 100 000 km hors options, assurances facultatives et entretien ou services complémentaires.

PRK. Le calcul des PRK (prix de revient kilométriques) entreprises réalisé par Traxall porte sur des contrats de LLD de 48 mois et 100 000 km. Les prix du litre de gazole et de SP95-E10 sont ceux constatés début février 2022. Le budget "électrique" est calculé pour une recharge à domicile ou en entreprise. Les éléments de fiscalité sont propres à l'année en cours en matière de malus, frais financiers, TVS et seuils de plafonnement pour le calcul des avantages en nature.

TVS. La TVS (taxe sur les véhicules de société) incombe aux entreprises possédant des véhicules de tourisme. Le montant diffère selon le type de véhicule et d'éventuelles exonérations.

Bonus/malus. Applicables aux clients professionnels au 1er juillet 2022.









Le diesel résiste encore

La version hybride rechargeable du BMW X1 tarde à se montrer compétitive. Pour les entreprises, les coûts de détention de ce SUV tournent à l'avantage du diesel.

Mis en concurrence face au BMW X1 2l diesel 190 ch à transmission intégrale, son équivalent hybride rechargeable de 220 ch n'arrive pas à prendre l'avantage. Il faut dire que le 2.0 diesel BMW reste une référence et fait corps avec ce SUV compact. Ses 190 ch et 400 Nm de couple entretiennent a minima l'esprit sportif de la marque, et il se révèle peu bruyant, préservant ainsi un bon confort à bord. Tout SUV compact qu'il est, le X1 aborde les virages avec une certaine vivacité et est peu sujet au roulis. Véritable étalon pris en exemple par ses concurrents, ce BMW X1 est un modèle de qualité, de finition, d'habitabilité et avant tout de précision de conduite.

La version hybride rechargeable xDrive 25e 220 ch ne démérite cependant pas. Elle est équipée d'un moteur essence de 1,5 l de cylindrée et de 125 ch associé sur le train arrière à un électromoteur de 70 kW (95 ch) assurant la transmission intégrale de ce modèle hybride rechargeable. Au cumul, l'ensemble délivre une puissance dite "combinée" de 220 ch et un couple de 385 Nm. De quoi grimper à 100 km/h en moins de 7 s tout en affichant 40 g/km d'émissions de CO_2.

Mais l'autonomie électrique de 55 km promise est en fait plus proche des 35 km, selon nos mesures.

À la conduite, cette version se montre plus apaisée. L'ergonomie à bord reste soignée, mais la version hybride rechargeable se voit privée de la très pratique banquette arrière coulissante : il faut bien loger la batterie ! Elle perd également un peu de volume de coffre : le logement de la batterie de 9,7 kWh fait passer celui-ci de 498 dm³ (banquette reculée, 608 dm³ avancée) à 425 dm³. Enfin, le réservoir d'essence se réduit lui aussi à une contenance de seulement 36 l; l'autonomie en souffre. S'il est moins dans l'esprit BMW, ce X1 25e devrait toutefois prendre progressivement la succession du 20d. Acquis en location longue durée par les entreprises, les modèles diesel mis en circulation aujourd'hui ne sont pas assurés de conserver cette autorisation d'ici à quatre ans.

LE CHOIX DE L'aj

LE DIESEL, MAIS PLUS POUR LONGTEMPS

Malgré son malus, sa taxe sur les voitures de société et ses 144 g d'émissions de CO_2, le BMW X1 diesel reste plus compétitif que la version hybride rechargeable, dispensée de TVS mais privée de bonus. Cela dit, l'écart devient faible en matière de PRK : moins de 3 000 € sur quatre ans.



YANN LEFEBVRE

Chez BMW, le X1 diesel résiste au plug-in.

BMW X1

xDrive 20d 190 ch Lounge		xDrive 25e 220 ch Lounge
44 800 €		**47 050 €**
PRK : **0,47 €/km**	VS	PRK : **0,50 €/km**
LLD : **575 €/mois**		LLD : **635 €/mois**
CO_2 : **144 g/km**		CO_2 : **40 g/km**
TVS : **501 €**		TVS : **exonér. 36 mois**
Malus : **450 €**		Bonus : **0 €**

EN CHIFFRES

xDrive 20d 190 ch : 4 cyl. en ligne diesel • 1 995 cm³ • 190 ch à 4 000 tr/mn • 400 Nm à 1 750 tr/mn • BVA8 • **Poids :** 1 712 kg • **0 à 100 km/h :** 8,3 s • **V. max. :** 214 km/h • **Conso moy./ville/route/autoroute :** 6,2/7,0/5,8/5,8 l/100 km

xDrive 25e 220 ch : 3 cyl. en ligne ess. + 1 élec. • 1 499 cm³ • 220 ch (cumulé) • 220 Nm à 1 500 tr/mn + 165 Nm élec. • BVA6 • **Poids :** 1 814 kg • **0 à 100 km/h :** 7,1 s • **V. max. :** 194 km/h • **Conso moy./ville/route/autoroute :** 7,8/7,7/8,6/7,0 l/100 km • **Autonomie électrique :** 36 km



La C4 électrique s'avère économique à l'usage.

TIBO

CITROËN

C4 PureTech 130 ch EAT8 Shine Pack **31 600 €**		ë-C4 136 ch Feel Pack **37 400 €**
PRK : **0,38 €/km**	VS	PRK : **0,27 €/km**
LLD : **450 €/mois**		LLD : **500 €/mois**
CO_2 : **130 g/km**		CO_2 : **0 g/km**
TVS : **267 €**		TVS : **exonér. 36 mois**
Malus : **100 €**		Bonus : **3 000 €**

EN CHIFFRES

PureTech 130 ch EAT8 : 3 cyl. en ligne ess. • 1 199 cm^3 • 131 ch à 5 500 tr/mn • 230 Nm à 1 750 tr/mn • BVA8 • **Poids :** 1 338 kg • **0 à 100 km/h :** 10,4 s • **V. max. :** 193 km/h • **Consommation moyenne/ville/route/autoroute :** 6,8/7,6/6,6/6,1 l/100 km

ë-C4 136 ch : électrique • 136 ch • 260 Nm • Rapport unique • Batterie lithium-ion 46 kWh (utile) • **Poids :** 1 646 kg • **0 à 100 km/h :** 10,1 s • **V. max. :** 152 km/h • **Autonomie moy./ville/route/autoroute :** 266/294/289/216 km

Une compacte éclectique et électrique

Confortable routière lorsqu'elle est équipée d'un moteur thermique, la Citroën C4 sait aussi se métamorphoser en agréable citadine dans sa version électrique.

Plus question aujourd'hui pour les constructeurs de concevoir un nouveau modèle qui ne s'apparente pas par son design à un SUV. Mi-SUV coupé, mi-berline, la compacte Citroën adopte donc les codes du design en vogue : silhouette trapue et traitement des flancs et des galbes afin de suggérer la robustesse et une sensation de protection.

Originale par sa ligne extérieure, la C4 se montre beaucoup plus conventionnelle à bord.

Une fois passée la surprise en découvrant sa planche de bord massive, conducteur et passagers se laissent gagner par le confort. Difficile de résister au moelleux des suspensions à butées hydrauliques progressives et au confort ouaté des sièges. L'habitabilité surprend agréablement aussi. Dommage que les revêtements en plastique ne soient pas plus valorisants ni les instruments numériques suffisamment aboutis. La C4 dispose d'un écran tactile de 10 pouces capable de répliquer les applications des smartphones et d'un support permettant de fixer sa propre tablette tactile. Dans sa finition Shine Pack, elle est dotée de l'affichage tête haute couleur, d'une caméra de recul, du système de conduite autonome de niveau 2 avec la fonction stop/start et du stationnement semi-automatique.

Avec ses 1 300 kg, équipée du moteur essence PureTech de 130 ch, elle accélère avec suffisamment de vivacité. Toutefois, son tempérament est loin d'être dynamique, et, quand bien même, sa boîte automatique à 8 rapports vient limiter toutes velléités sportives. Naturellement, la version 100 % électrique ajoute son silence de fonctionnement au confort de conduite. Avec ses 136 ch électriques (112 ch en mode Normal), cette petite routière confortable se transforme en une grande citadine disposant d'une autonomie (vérifiée par nos soins) qui frise les 300 km en usage urbain et périurbain.

LE CHOIX DE L'aj
L'ÉLECTRIQUE À L'ÉCONOMIE !

Si la Citroën C4 électrique se montre plus économique que la version essence (PRK de 0,27 €/km contre 0,38 €/km), il est clair que le choix entre les deux variantes de motorisations dépend de l'usage qui sera fait du véhicule. Pas question de choisir l'électrique pour les gros rouleurs.

Née pour être branchée !

Berline compacte ou SUV coupé, même la ligne de la nouvelle DS 4 est hybride. Dans sa version plug-in 225 ch, elle dispose de solides arguments face au haut de gamme allemand.

Elle est belle, racée, et son design mélange harmonieusement les genres. Chargée de représenter *"le savoir-faire français dans le domaine du luxe"* sur le segment des berlines compactes haut de gamme, la DS 4 ne rate pas sa cible en entreprise : les managers. Une impression d'homogénéité engage à prendre le volant. À bord, les lignes sont fluides, la planche de bord semble sculptée.

Surtout, le caractère ostentatoire qui présidait à l'habillage intérieur des DS s'est assagi.

La DS 4 a trouvé son style : sobre et chic avec pléthore d'équipements. Dans sa livrée Rivoli, la DS 4 est dotée de la conduite semi-autonome avec un régulateur qui adapte la vitesse en fonction du trafic jusqu'à s'arrêter et à repartir dans les embouteillages. À partir de cette année, cette fonction permettra les dépassements semi-automatiques, l'adaptation de la vitesse dans les courbes et la préconisation anticipée de la vitesse indiquée sur les panneaux de signalisation. Elle dispose aussi d'une caméra de recul, de l'affichage tête haute, des feux Matrix LED et d'un système d'infodivertissement complet, lequel reste perfectible en dépit des raccourcis e-Toggles. Manquent les suspensions pilotées (sur la version PureTech), la caméra 360° et les sièges massants, chauffants et ventilés, qui figurent en options.

Très confortable, cette DS 4 sait faire preuve de vivacité même en version hybride rechargeable, laquelle, malgré une masse pour le moins importante, peut compter sur 225 ch (180 ch essence + 110 ch électrique) et un couple de 360 Nm, pour peu qu'elle soit rechargée très régulièrement afin d'user au maximum du mode électrique ! La marque DS touche ici au but de sa vocation "premium" ; les tarifs en témoignent.

LE CHOIX DE L'aj
L'HYBRIDE RECHARGEABLE, HAUT LA MAIN !

La DS 4 se place sur le segment des berlines de luxe par sa présentation, son confort et son silence à bord. C'est bien le cas dans sa version hybride rechargeable, qui gagne son match sans résistance face au moteur essence PureTech 225 ch. À condition de la recharger régulièrement !



ARNAUD SAUNIER

La DS 4 met l'hybride rechargeable en valeur.

DS 4

PureTech 225 ch BVA8 Rivoli		E-Tense 225 ch BVA8 Rivoli
45 690 €		**47 500 €**
PRK : **0,53 €/km**	VS	PRK : **0,485 €/km**
LLD : **590 €/mois**		LLD : **600 €/mois**
CO_2 : **148 g/km**		CO_2 : **30 g/km**
TVS : **538 €**		TVS : **exon. 36 mois**
Malus : **818 €**		Bonus : **0 €**

EN CHIFFRES

PureTech 225 ch BVA8 * : 4 cyl. en ligne ess. • 1598 cm^3 • 225 ch à 5500 tr/mn • 300 Nm à 1900 tr/mn • BVA8 • **Poids :** 1419 kg • **0 à 100 km/h :** 7,9 s • **V. max. :** 235 km/h • **Conso basse/moy./élevée/très élevée/combinée** : 8,5/6,7/6,0/7,3/6,9 l/100 km

E-Tense 225 ch BVA8 : 4 cyl. en ligne ess. + 1 élec. • 1598 cm^3 • 225 ch (cumulé) • 250 Nm à 1750 tr/mn + 320 Nm élec. • BVA8 • **Poids :** 1768 kg • **0 à 100 km/h :** 8,6 s • **V. max. :** 233 km/h* • **Conso moy./ville/route/autoroute :** 8,2/8,7/7,4/8,4 l/100 km • **Autonomie électrique :** 38 km

* Données constructeur.



ADRIEN CORTESI

L'hybride et l'hybride rechargeable font presque jeu égal.

HYUNDAI TUCSON

1.6 T-GDi Hybrid 230 ch N-Line Creative **40 550 €**

PRK : **0,40 €/km**
LLD : **450 €/mois**
CO_2 : **127 g/km**
TVS : **223 €**
Bonus : **0 €**

VS

1.6 T-GDi Plug-in 265 ch 4WD Business **43 150 €**

PRK : **0,396 €/km**
LLD : **470 €/mois**
CO_2 : **31 g/km**
TVS : **exon. 36 mois**
Bonus : **0 €**

EN CHIFFRES

1.6 T-GDi Hybrid 230 ch : 4 cyl. en ligne ess. + 1 élec.
• 1 598 cm³ • 230 ch (cumulé) • 265 Nm à 1 500 tr/mn + 265 Nm élec.
• BVA6 • **Poids :** 1 670 kg • **0 à 100 km/h :** 7,8 s • **V. max. :** 194 km/h
• **Conso moy./ville/route/autoroute :** 7,1/6,5/6,7/8,1 l/100 km

1.6 T-GDi Plug-in 265 ch : 4 cyl. en ligne ess. + 1 élec.
• 1 598 cm³ • 265 ch (cumulé) • 265 Nm à 1 500 tr/mn + 304 Nm élec.
• BVA6 • **Poids :** 1 903 kg • **0 à 100 km/h :** 8,2 s • **V. max. :** 212 km/h
• **Conso moy./ville/route/autoroute :** 7,4/7,6/6,8/7,7 l/100 km
• **Autonomie électrique :** 51 km

Le choix des hybrides

Hybride simple ou rechargeable ? Sur son nouveau SUV compact, Hyundai propose au choix les deux technologies pour que le Tucson réponde à tous les usages.

Avec cette quatrième génération du Tucson, Hyundai propose un SUV élégant au design attirant et à la ligne valorisante. Le galbe de ses ailes avant et arrière et sa calandre avant qui englobe à ses extrémités des projecteurs en forme de triangle font plutôt l'unanimité. Hélas moins spectaculaire, l'habitacle se montre toutefois accueillant, moderne et bien équipé. La particularité du Tucson qui nous intéresse ici est d'être proposé autant en version thermique essence ou diesel qu'en version électrifiée hybride ou hybride rechargeable. La formule hybride simple adopte un 1,6 l turbo essence de 180 ch couplé à un moteur électrique de 60 ch, lui-même alimenté par une batterie implantée sous la banquette arrière. Soit une puissance cumulée de 230 ch et 350 Nm de couple. Ici, le moteur électrique permet le démarrage en mode tout-électrique avant que le thermique prenne le relais. Accélérant jusqu'à 100 km/h en un peu moins de 8 s, cette version révèle assez d'entrain et un confort correct, sans faire référence sur ces chapitres.

À ses côtés, le Tucson hybride rechargeable est lui aussi équipé du moteur de 180 ch mais couplé à un moteur électrique de 66,9 kW (91 ch) et à une batterie de 13,8 kWh. L'ensemble développe 265 ch et assure environ 50 km d'autonomie électrique.

Cette version plug-in dispose en outre de quatre roues motrices.

Avec son couple immédiat de 304 Nm, cette variante se montre confortable, silencieuse et propose un bel espace aux places arrière. Son poids de 1 900 kg encourage toutefois là aussi à adopter une conduite souple et paisible. Quant au choix entre les deux technologies, il dépendra de la capacité de son utilisateur à recharger quotidiennement son hybride rechargeable à son domicile ou sur son lieu de travail, afin de réduire le recours au moteur thermique. Dans le cas contraire, c'est la version hybride simple qui sera la plus adaptée car elle consomme moins en ville et sur route.

LE CHOIX DE L'aj
L'HYBRIDE RECHARGEABLE
SOUS CONDITIONS

Avec ses 50 km d'autonomie électrique, ses quatre roues motrices, un meilleur confort et son coût d'usage à peine inférieur, la version hybride rechargeable prévaut. À condition d'utiliser ses atouts, c'est-à-dire de recharger ses batteries dès que possible.

Un choix électrique !

Hybride ou électrique, les Lexus UX 250h et 300e excellent l'un et l'autre dans leur zone de confort : la conduite en milieu urbain. L'UX électrique s'y montre à son avantage.

Avec 204 ch et une autonomie annoncée de 300 km, la vocation du Lexus UX 300e se veut avant tout urbaine, et son usage quotidien. Lors de son lancement, une formule de financement était proposée aux entreprises intégrant en plus 21 jours de location d'un modèle thermique destiné aux week-ends, vacances ou déplacements de longue distance.

Long de 4,50 m, l'UX 300e adopte les mêmes lignes anguleuses que son homologue hybride simple. Étonnamment, sa batterie plus importante (54,3 kWh) mais mieux intégrée empiète beaucoup moins sur la taille du coffre, lequel accorde 370 dm³ de volume de chargement (contre seulement 300 dm³ dans la version hybride). À bord, l'ambiance chic et cossue est bien présente, rehaussée par le confort et le silence de conduite. Au volant, les particularités stylistiques de la marque ne manquent pas de surprendre : la planche de bord est affublée d'une casquette d'instrumentation, laquelle accueille de part et d'autre d'étonnants commutateurs rotatifs de désactivation de l'ESP et de choix des modes de conduite.

Agréable à conduire, ce SUV électrique ne souffre pas trop des 200 kg de surcharge dus à ses batteries.

Les mouvements de caisse sont relativement bien contrôlés. En bon électrique qu'il est, l'UX 300e assure ainsi des accélérations toniques, mais sa vitesse maxi est limitée à 160 km/h.

De son côté, l'hybride simple UX 250h de 184 ch de puissance cumulée offre un tout aussi bon équilibre entre confort de conduite et dynamisme. Seule la transmission CVT dégrade toujours le niveau sonore lors de fortes accélérations, malgré de sérieux progrès. Il profite en tout cas de dispositions quasi identiques à la version électrique pour circuler en milieu urbain et périurbain et offre une plus grande polyvalence à l'usage. Pourtant, son PRK est plus élevé.

LE CHOIX DE L'aj

EN VILLE, **L'ÉLECTRIQUE** FAIT MIEUX

Chacune des deux versions perd ses atouts lors de longs parcours sur route. Et en milieu urbain, l'électrique fait mieux que l'hybride. La différence de PRK en faveur de l'électrique se traduit par un écart de coût de près de 6 000 € sur un contrat de quatre ans de location…



Pour un usage urbain, la Lexus UX 300e se montre à son avantage.

ADRIEN CORTESI

LEXUS UX

250h		300e
184 ch F Sport 2WD		204 ch Pack
46 690 €	VS	**50 990 €**
PRK : **0,455 €/km**		PRK : **0,364 €/km**
LLD : **510 €/mois**		LLD : **575 €/mois**
CO_2 : **127 g/km**		CO_2 : **0 g/km**
TVS : **223 €**		TVS : **exonér. 36 mois**
Bonus : **0 €**		Bonus : **1 000 €**

EN CHIFFRES

250h 184 ch : 4 cyl. en ligne ess. + 2 élec. • 1 987 cm³ • 184 ch (cumulé) • 190 Nm à 4 000 tr/mn + 202 Nm élec. • CVT • **Poids :** 1 649 kg • **0 à 100 km/h :** 9,8 s • **V. max. :** 178 km/h • **Conso moy./ville/route/autoroute :** 6,1/5,3/6,3/6,7 l/100 km

300e 204 ch* : électrique • 204 ch • 300 Nm • Rapport unique • Batterie lithium-ion 54 kWh (net) • **Poids :** 1 840 kg • **0 à 100 km/h :** 7,5 s • **V. max. :** 160 km/h • **Autonomie mixte :** 306 à 313 km

* Données constructeur.

e !

De son côté, l'hybride simple UX 250h de 184 ch de puissance cumulée offre un tout aussi bon équilibre entre confort de conduite et dynamisme. Seule la transmission CVT dégrade toujours le niveau sonore lors de fortes accélérations, malgré de sérieux progrès. Il profite en tout cas de dispositions quasi identiques à la version électrique pour circuler en milieu urbain et périurbain et offre une plus grande polyvalence à l'usage. Pourtant, son PRK est plus élevé.

LE CHOIX DE L'AJ

EN VILLE, **L'ÉLECTRIQUE** FAIT MIEUX

Chacune des deux versions perd ses atouts lors de longs parcours sur route. Et en milieu urbain, l'électrique fait mieux que l'hybride. La différence de PRK en faveur de l'électrique se traduit par un écart de coût de près de 6000 € sur un contrat de quatre ans de location…



ADRIEN COMTES

RES

ne ess. + 2 élec. • 1987 cm³ • 184 ch
n + 202 Nm élec. • CVT
/h : 9,8 s • **V. max. :** 178 km/h
oroute : 6,1/5,3/6,3/6,7 l/100 km

04 ch • 300 Nm • Rapport
h (net) • **Poids :** 1840 kg
0 km/h • **Autonomie mixte :**

Diesel killer !

Si une vente de voiture sur deux est un SUV, l'autre est une berline… Pour monter en gamme avec sa nouvelle 308, Peugeot adopte la motorisation hybride rechargeable.

Pour redonner du souffle à la 308 et lui faire viser le segment "access premium", Peugeot a employé les grands moyens. Haut contenu technologique, design très expressif et… nouvelles motorisations hybrides rechargeables. Plus longue de 11 cm que sa devancière, sa ligne se montre moins consensuelle, avec un long capot avant, des traits saillants et des sculptures d'ailes très prononcées.

Les qualités et les performances routières qui ont fait la réputation de la 308 restent intactes.

Elle profite de nouvelles aides à la conduite telles que le pack Drive Assist 2.0, proposé au cours de l'année. Celui-ci s'articule autour du régulateur adaptatif et de l'aide au maintien dans la voie. Il permet un changement de voie semi-automatique et offre au conducteur la possibilité d'adapter la vitesse en courbe et en circulation. À noter la présence de la surveillance d'angles morts et de l'aide au stationnement à 360°. Seul vrai regret, l'absence d'affichage tête haute pour suppléer aux informations de l'i-Cockpit, souvent masquées par le volant. Le conducteur apprécie néanmoins l'écran central de 10 pouces modernisé qui peut être personnalisé grâce à des raccourcis tactiles dits i-Toggles.

Autre intérêt de la version 180 ch, qui combine un moteur 1,6 l essence de 150 ch, un



YANN LEGENDRE

Le SUV en pente douce

Très tendance, cet Arkana ! Son design et sa ligne allongée de SUV coupé donnent un coup de frais à la gamme Renault et tendent en tout cas à démocratiser le SUV coupé.

Lancé il y a un an, l'Arkana a déjà fait oublier le terne Kadjar, qu'il ne remplace pourtant pas. Mais… il est vrai que le nouveau SUV coupé Renault ne manque pas de personnalité. Son avant affiche un visage connu, mais sa ligne allongée et son pavillon en pente douce apportent une originalité et une modernité jusque-là inconnues sur les SUV du constructeur. Bien qu'il repose sur le même châssis que le petit Captur, avec ses 4,57 m de long, l'Arkana s'avère accueillant et ménage une belle habitabilité. Aux places arrière, l'espace reste appréciable pour les jambes des passagers, et la garde au toit ne nuit pas au confort des grands gabarits. Au volant, malgré quelques modifications, le conducteur retrouve la présentation du Captur. L'ensemble se montre sérieux, bien fini, et l'ergonomie simple participe nettement au confort de conduite, lequel est enrichi par les motorisations proposées.

Car la principale innovation dont hérite l'Arkana est l'adoption d'une motorisation hybride simple (non rechargeable). Cette mécanique associe un moteur essence 4 cylindres de 91 ch à deux moteurs électriques de 49 et 20 ch et à une batterie de 1,2 kWh. Avec sa consommation moyenne de 6,3 l/100 km (selon nos propres constats) et des émissions de 108 g/km de CO_2, cette version hybride E-Tech de 145 ch (en cumulé) permet, en ville, de rouler presque 80 % du temps en électrique. Sans doute un peu moins véloce que les versions thermiques proposées, cette variante hybride donne un agréable sentiment de fluidité à la conduite.

Les gros rouleurs parcourant régulièrement de longues distances et fréquentant plus rarement les centres urbains adopteront en revanche plutôt la version essence 1.3 TCe 140 ch, plus énergique et moins "bridée". Étant plus légère d'une bonne centaine de kilos, cette variante thermique grimpe de 0 à 100 km/h en 9,8 s et annonce une vitesse maxi de 198 km/h (contre respectivement 11,5 s et 165 km/h pour l'hybride). Plus tonique à la conduite, elle n'offre pourtant pas le même attrait au volant.

LE CHOIX DE L'aj

L'ARKANA HYBRIDE, LE SENS DE L'HISTOIRE

Outre un réel agrément, sans contrainte de recharge des batteries, l'Arkana E-Tech se montre un peu plus économique pour les entreprises. Il affiche un PRK de 0,364 €/km contre 0,376 €/km pour le thermique 140 ch, qui n'a plus que l'atout de meilleures performances à avancer.



Pari réussi pour le Renault Arkana hybride.

ADRIEN CORTESI

RENAULT ARKANA

TCe EDC 140 ch		E-Tech 145 ch Business
Intens **32 250 €**		**32 300 €**
PRK : **0,376 €/km**	VS	PRK : **0,364 €/km**
LLD : **430 €/mois**		LLD : **435 €/mois**
CO_2 : **132 g/km**		CO_2 : **108 g/km**
TVS : **284 €**		TVS : **193 €**
Malus : **150 €**		Bonus : **0 €**

EN CHIFFRES

TCe 140 ch EDC : 4 cyl. en ligne ess. + micro-hybridation • 1 332 cm³ • 140 ch à 4 500 tr/mn • 260 Nm à 1 750 tr/mn • Rob. double emb. 7 • **Poids :** 1 391 kg • **0 à 100 km/h :** 9,8 s • **V. max. :** 198 km/h • **Conso moy./ville/route/autoroute :** 7,2/7,8/6,9/6,8 l/100 km

E-Tech 145 ch : 4 cyl. en ligne ess. + 2 élec. • 1 598 cm³ • 145 ch (cumulé) • 144 Nm à 3 200 tr/mn + 205 et 50 Nm élec. • BVA • **Poids :** 1 476 kg • **0 à 100 km/h :** 11,5 s • **V. max. :** 165 km/h • **Conso moy./ ville/route/autoroute :** 6,3/6,0/6,4/6,5 l/100 km



FLORIAN GROUT

Volvo XC40 : moins économique mais plus agréable à l'usage que le C40.



THOMAS ANTOINE

Ce SUV électrique offre confort et sécurité mais il est un peu cher.

VOLVO

XC40 Recharge T4 211 ch Start		**C40** Recharge Twin 408 ch
49 500 €		**57 000 €**
PRK : **0,545 €/km**	VS	PRK : **0,464 €/km**
LLD : **640 €/mois**		LLD : **730 €/mois**
CO_2 : **47 g/km**		CO_2 : **0 g/km**
TVS : **exonér. 36 mois**		TVS : **exonér. 36 mois**
Bonus : **0 €**		Bonus : **1 000 €**

EN CHIFFRES

XC40 Recharge T4 211 ch : 3 cyl. en ligne ess. + 1 élec.
• 1 477 cm³ • 211 ch (cumulé) • 245 Nm à 1 600 tr/mn + 160 Nm élec.
• BVA7 • **Poids :** 1 804 kg • **0 à 100 km/h :** 8,6 s • **V. max. :** 182 km/h
• **Conso moy./ville/route/autoroute :** 8,8/9,3/8,7/8,3 l/100 km
• **Autonomie élec. :** 19 km

C40 Recharge Twin 408 ch : 2 élec. • 408 ch
• 660 Nm • Rapport unique • Batterie lithium-ion 75 kWh (utile)
• **Poids :** 2 167 kg • **0 à 100 km/h :** 5,2 s • **V. max. :** 184 km/h
• **Autonomie moy./ville/route/autoroute** : 335/364/369/272 km

Les 40es électrisants !

L'électrique contre son équivalent hybride rechargeable : l'opposition entre ces deux SUV de la même famille Volvo ne manque pas de faire des étincelles.

Nouveau chez Volvo, le C40 100 % électrique annonce 408 ch pour un couple immédiat de 660 Nm. Du lourd ! Sur la balance aussi : pas loin de 2,2 t ! Malgré cela, le C40 "enquille" le 0 à 100 km/h en à peine plus de 5 s (selon nos vérifications). Mais il ne faut pas abuser des départs canon pour bénéficier de son autonomie de 335 km (toujours d'après nos relevés), voire 364 km en ville. Des résultats moyens, pour ne pas dire décevants, au vu de sa batterie de 78 kWh.

Gourmand en énergie, ce SUV électrique offre un confort et une sécurité de tous les instants. Ses suspensions effacent les mouvements de caisse dus au poids des batteries (500 kg)… seulement sur des chaussées uniformes ; sur routes sinueuses ou dégradées, la conduite peut devenir chaotique. À bord, la traditionnelle ambiance zen "à la suédoise" est de rigueur. Mais le choix vertueux de ne recourir qu'à des matériaux recyclés donne un aspect un peu terne à l'habitacle.

Heureusement, le C40 fait le plein de technologies.

Le conducteur apprécie le mode dit "One Pedal", qui permet de récupérer l'énergie cinétique sans freiner. De même, les feux avant dotés chacun de 84 pixels LED, dont le faisceau lumineux optimal est commandé par la caméra embarquée, assurent un réel confort de nuit. Enfin, il intègre la connectivité OS Android Automotive Google, dont la mise à jour s'effectue à distance.

De son côté, le XC40 hybride rechargeable se contente d'une puissance cumulée de 211 ch et de 405 Nm de couple. Difficile de lutter en performances. Il promet 42 km d'autonomie en tout-électrique, mais nous n'en avons guère parcouru plus de 20. Sa conduite souple tout en douceur, sans bruits ni vibrations, même lorsque la traction électrique passe le relais au moteur thermique, distille un réel agrément. Électrique ou plug-in, difficile de choisir…

LE CHOIX DE L'aj

LE PLUG-IN POUR L'AGRÉMENT DE CONDUITE

Malgré un tarif bien plus élevé et des loyers de location supérieurs, le C40 100 % électrique est plus économique en matière de prix de revient au kilomètre. Mais ses atouts ne suffisent pas pour surpasser le XC40 hybride rechargeable, plus polyvalent, plus confortable et plus homogène.



> « Les voitures électriques sont destinées à une utilisation intensive : plus elles roulent, plus elles sont économiques. »

TRAXALL

Interview de
***Bertrand Lamarche**, directeur conseil de Traxall*

“Le challenge, c’est de proposer la bonne voiture au bon utilisateur”

Spécialisée dans la gestion des flottes d’entreprises, Traxall gère pour ses clients un parc de 60 000 véhicules (230 000 sur le plan international). Face au choix de l’électrique ou de l’hybride dans les entreprises, Bertrand Lamarche connaît la question… et même les réponses.

***L’Auto-Journal* : Comment les entreprises appréhendent-elles le passage de leur flotte de véhicules à l’électrique ? Que leur conseillez-vous ?**

Bertrand Lamarche : La question que se posent les entreprises est de savoir comment assurer la mobilité de leurs collaborateurs. L’entrée en vigueur cette année de la loi sur les mobilités (LOM) impose aux entreprises que 10 % de leurs nouveaux véhicules soient des véhicules à faibles émissions, électriques ou hybrides. S’ajoute l’introduction de zones à faibles émissions (ZFE) dans les grandes agglomérations, lesquelles vont interdire la circulation aux véhicules les plus polluants, et notamment aux modèles diesel. Le choix entre modèle hybride simple, hybride plug-in et électrique découle donc d’une analyse précise de l’usage de chaque véhicule en fonction de la distance moyenne parcourue par son utilisateur et de l’obligation qu’il a d’intervenir ou pas dans des ZFE.

***L’AJ* : Quelles sont les particularités de ces différents modèles à l’usage dans les entreprises ?**

B. L. : Les voitures hybrides rechargeables ou “plug-in” sont pour l’instant des véhicules de statut destinés à des trajets domicile-travail de moins de 50 km par jour. Leur utilisateur peut recharger ses batteries au bureau ou chez lui ; cela divise par deux ou quatre sa consommation sur ses trajets quotidiens. Les modèles hybrides simples (hybrides autorechargeables) sont une solution facile à mettre en œuvre puisqu’il s’agit là de voitures essence avec assistance électrique. Leur niveau d’efficacité est maximal en usage urbain : il suffit d’observer les taxis parisiens. En revanche, cette technologie perd de son intérêt sur autoroute. Enfin, les voitures électriques sont destinées à une utilisation intensive. Leur coût d’acquisition est élevé, mais ces véhicules trouvent leur cohérence par l’usage : plus il roule, plus le véhicule électrique est économique. Pour les flottes d’entreprise, le pire piège est de croire que l’électricité ne coûte rien. La recharge des batteries d’une voiture électrique à domicile ou en itinérance peut s’avérer bien plus onéreuse que prévu. Il en va de même des modèles hybrides rechargeables, lesquels annoncent des consommations de 1,3 l/100 km : il ne s’agit que d’une mesure d’homologation WLTP, ces niveaux de consommation doivent naturellement être mis en cohérence avec ceux d’un modèle essence équivalent. De la même manière, avec les motorisations hybrides simples, les entreprises doivent envisager des niveaux de consommation plus élevés que ceux annoncés.

***L’AJ* : La critique relative aux véhicules hybrides rechargeables, qui ne participent pas comme on le pense à la réduction des émissions de CO_2, a-t-elle un impact sur le choix des entreprises ?**

B. L. : Il n’y a pas d’hésitation, car chacun sait que le plug-in n’est pas la meilleure des solutions mais qu’il est le plus adapté face aux contraintes de la loi LOM. Le lobbying des associations de protection de l’environnement est entendu par les entreprises, mais celles-ci n’ont pas d’autres choix. D’autant que le véhicule hybride rechargeable correspond fortement à des usages courants avec des trajets de 30 ou 40 km par jour ne nécessitant qu’une recharge au quotidien. L’hybride rechargeable n’est pas une niche fiscale mais un véhicule de transition.



La loi impose aux entreprises que 10 % de leurs nouveaux achats soient des véhicules à faibles émissions.

PADDY CHAO/GETTY/ARVAL

LES EXPERTS AJ

La Yaris a bien grandi. Voilà qu'elle prend la hauteur et se transforme en SUV urbain pour concurrencer les Peugeot 2008 et Renault Captur. Son look accrocheur ne pouvait qu'attiser la curiosité de nos experts. Verdict.



ARNAUD SAUNIER

Toyota ne bannit pas les boutons physiques de l'habitacle, loin de là. L'aspect de certains matériaux détonne un peu à bord d'une auto à plus de 30000 €.



ARNAUD SAUNIER

La Yaris Cross n'est pas la plus spacieuse de sa catégorie : l'espace aux jambes est court. En revanche, le coffre fait bonne figure (436 dm³).



YANN LEFEBVRE

Avec une consommation en ville de seulement 4,7 l/100 km vérifiée par nos soins, elle est imbattable dans ce domaine.

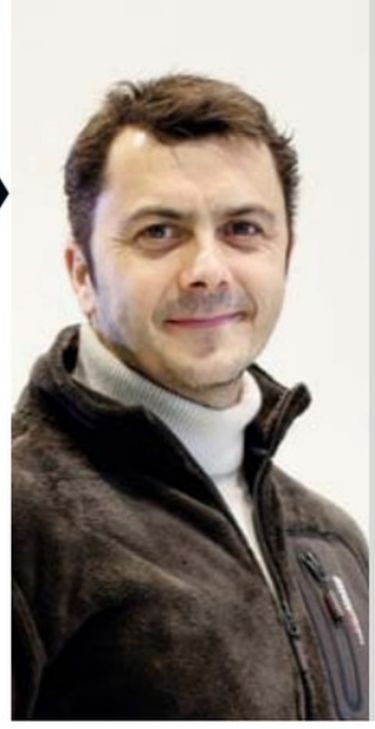
TOYOTA
YARIS CROSS

Hybride 116h 2WD Collection – **31 100 €**
Bonus écologique : 0 € (113 g/km CO_2)



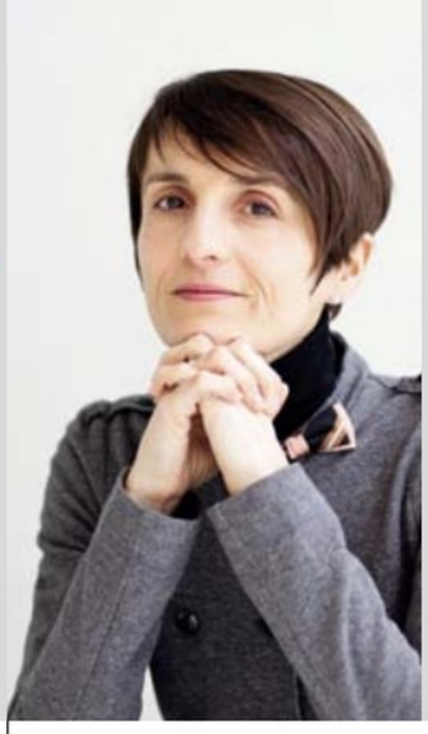
YANN LEFEBVRE

Elle n'est pas maladroite sur route non plus. Mais l'emballement du moteur à l'accélération, provoqué par la boîte CVT, fait grimper le niveau sonore.



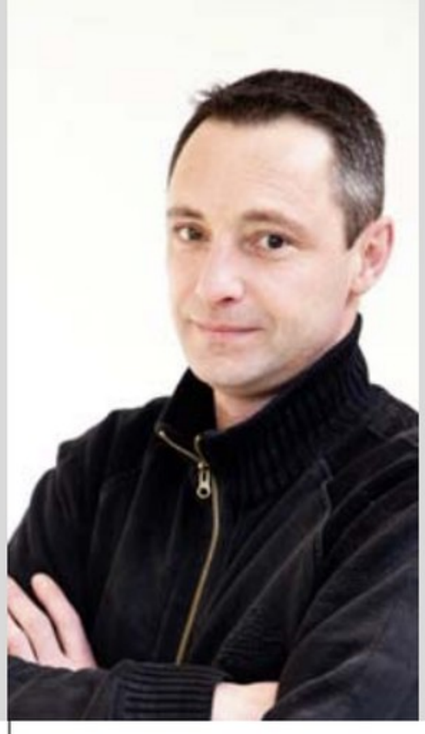
Franck Lagorce (Pilote)

▶ 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

"Le moteur est largement suffisant pour un usage urbain. Mais il faudrait vraiment lui trouver une autre associée que cette transmission !"

L'avis du pilote — 35% Quotient Émotionnel

Je sens que certains vont trouver ma note finale injuste parce qu'en plus, cette Toyota a de vraies qualités routières. Son comportement reste très équilibré en toutes circonstances. Elle dispose d'une bonne traction, se place bien en virage, ne sous-vire pas trop pour un petit SUV. Elle ne se désunit pas en cas de freinage d'urgence en appui, grâce notamment à un ABS qui ne se déclenche pas trop tôt et permet de garder du pouvoir directionnel. De plus, les aides à la conduite type ESP s'activent de manière opportune sans être trop intrusives ni brutales. Contrairement toutefois aux assistances comme l'aide au maintien dans la voie. Mais je n'aime pas la direction : sur route, elle oblige à corriger la trajectoire en permanence, et c'est pénible. Surtout, je trouve insupportable cette transmission CVT, qui donne la sensation de patiner sans cesse et fait hurler le moteur dans les tours. J'ai l'impression de retrouver le 103 SP de ma jeunesse… Du coup, cette Yaris Cross est bruyante sur voie rapide et autoroute : ce n'est pas vraiment ce que l'on attend d'une hybride.

"En ville, cette Yaris Cross est chez elle : maniable et économique. Elle apparaît moins à son avantage sur route, face aux meilleures de la classe."

L'avis de la journaliste — 60% Quotient Émotionnel

Franck est un peu sévère ! C'est vrai qu'à la longue, sur route, cette transmission CVT est pénible. Mais elle a tout de même progressé, et il faut voir aussi son atout : elle contribue à l'efficience du moteur hybride. Avec une moyenne de 5,7 l/100 km et une consommation de 4,7 l/100 km en ville, la Yaris Cross est tout simplement la première de sa classe. Et de loin ! Je lui reprocherais plutôt ses exigences tarifaires. Certes, cette version Collection est suréquipée, avec notamment un arsenal d'aides à la conduite ultra-complet et des raffinements que la concurrence facture en option. Mais tout de même : 31 000 €, ça douille pour une citadine haute sur pattes ! En plus, les tarifs viennent d'augmenter. C'est hélas dans les prix du marché… À ceci près que la Yaris Cross paraît moins classe qu'un Peugeot 2008 ou un Renault Captur, et qu'elle est moins accueillante pour les passagers arrière. Mais, là encore, revers de la médaille, son gabarit contenu est un avantage en ville… qui est décidément son terrain de prédilection.

"Elle est très agréable à regarder, l'intérieur est bien fait, mais je ne me fais pas à ce bruit de moteur !"

L'avis du taxi — 40% Quotient Émotionnel

Je lui trouve une vraie bonne bouille sympathique ! L'intérieur est très bien fait. Tout reste assez simpliste, sans chichi. La qualité des matériaux n'impressionne pas, mais c'est une petite voiture dans laquelle je me sens bien. Grâce à cette planche de bord assez reculée, il y a une sensation d'espace très agréable. Et tout est bien pensé, intuitif et fonctionnel, même si j'aurais préféré que l'écran tactile central soit légèrement plus orienté vers le conducteur. Un peu plus de rangements n'aurait pas été de refus non plus ! Je suis bien installé, et même s'il y a un petit manque de place à l'arrière au niveau des jambes, les passagers ne sont pas oubliés ; la banquette est plutôt agréable aussi. En prime, le confort de suspension est correct. Le coffre a un volume plus que satisfaisant pour la catégorie, et l'équipement est ultra-complet. Mais je trouve que le moteur manque quand même un peu de nerf. Et puis surtout, c'est ce bruit d'emballement : je n'arrive pas à m'y faire !

GAZ ARRIERE TO

Carburant alternatif au même titre que le GPL ou l'E85 et présent en Allemagne et en Italie, le gaz naturel reste plus que confidentiel chez nous. Seat semble pourtant y croire et propose une Leon qui carbure au gaz naturel comprimé. Intéressant ?

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

UTE !

Commençons par une précision de malheureuse circonstance : il peut paraître osé d'effectuer un essai de voiture fonctionnant au gaz directement après le début de la guerre en Ukraine, avec les questions qui se posent justement sur l'approvisionnement de cette énergie. Mais nous avions programmé cet essai de longue date et attendions l'auto dont l'arrivée a été décalée compte tenu de la crise des semi-conducteurs. Les voitures au gaz n'ont pourtant rien d'innovant ! La première a vu le jour en 1860, soit avant même les voitures à essence. À l'époque, il s'agissait de "gaz de houille", le même que celui utilisé pour l'éclairage public. Aujourd'hui, c'est du "gaz de ville", ou plus scientifiquement du méthane, soit le même que celui de votre cuisinière.

Mais pour faire avancer la Leon, il est comprimé entre 200 et 300 bar, d'où son nom de GNC : gaz naturel comprimé. Ce qui nécessite un réservoir spécial, qui prend la forme sur notre Seat de… bonbonnes. Elles sont au nombre de trois : deux sous le coffre, à la place de la roue de secours ; une sous la banquette arrière. Voilà qui n'augure rien de bon pour le volume de coffre. Banco : il descend à 287 dm³ seulement, soit pas plus que celui d'une Clio et autant que la Seat hybride rechargeable. Les voitures au gaz (au même titre que celles au GPL) étant parfois dans l'impossibilité de démarrer au gaz, par temps très froid (- 10 °C) ou lorsque le plein de GNC vient d'être fait, il faut prévoir un plan B. Comme avec les voitures GPL, la bicarburation s'impose et la Leon reçoit donc en prime un petit réservoir de sans-plomb, limité à 9 l ! De quoi garantir une autonomie de 123 km seulement ! Vu la fréquence des stations GNC *(voir p. 76)*, c'est plus prudent, mais les ravitaillements risquent d'être (très) nombreux ! Ce principe de bicarburation se retrouve sur le combiné d'instruments et l'écran central où s'affiche l'autonomie restante avec chaque carburant : un bon point ! Précisons que contrairement à un véhicule GPL, il n'y a pas de commande permettant de choisir avec quel carburant vous roulez : soit il y a du gaz dans le réservoir et la voiture roule avec cette énergie, soit vous êtes à sec et le système bascule automatiquement au sans-plomb.





❶ Le combiné numérique offre plusieurs styles de compteurs et l'affichage du GPS.
❷ L'écran central permet d'afficher l'autonomie restante en GNC et en SP95.
❸ Une bonbonne de gaz prend place sous la banquette arrière, par ailleurs accueillante.
❹ Deux autres bonbonnes de gaz sont situées sous le plancher de coffre, qui tombe à 287 dm³ !





Gaz ou super sans-plomb, quelles incidences et quelles différences au volant ? Aucune ! Pas plus en sensations de conduite, en matière de vibrations mécaniques ou de sonorité qu'en performances selon nos mesures. La voiture accélère et relance strictement de la même manière au gaz ou à l'essence. Et sans rebattre les cartes de sa catégorie, cette Leon de 130 ch tient parfaitement son rang parmi les berlines compactes essence de puissance analogue, malgré un moteur particulièrement linéaire et avare en sensations. Notre voiture d'essai, affublée de jolies jantes de 18 pouces et dépourvue de suspension pilotée (indisponible avec cette motorisation), se révèle logiquement fidèle aux autres Leon, c'est-à-dire agréable à mener, efficace, avec un train avant assez mordant tout en préservant un confort tout à fait correct. Le comportement routier n'est en effet guère différent de celui des autres ni affecté par la présence des réservoirs de gaz évoqués plus haut. À eux trois, leur contenance atteint au maximum 17 kg de gaz, ce qui, soit dit en passant, assure une autonomie de 421 km maximum, et l'écart de poids se limite ainsi à une quarantaine de kilos par rapport à une Leon eTSI de 150 ch DSG7. ➔

PLUS
Compromis confort/comportement
Qualité de présentation
Transition gaz/SP95 transparente

MOINS
Coût à l'usage pas si intéressant
Technologie en perte de vitesse
Mauvaise période pour le gaz



La planche de bord est identique à celle des autres Leon, bien présentée et ici avec son grand écran de 10 pouces.

L'avis de Cyril Biotteau



J'aime la Leon, je la préfère même à la Golf. Mais pas avec ce moteur, inintéressant au gaz et au sans-plomb !

50% *Quotient Émotionnel*

La Leon "au gaz" affiche des performances strictement identiques entre le GNC et le SP95.

CARBURER AU GAZ RESTE BIEN PLUS ONÉREUX QUE DE ROULER AU GPL OU À L'E85 ●●●

Reste évidemment la question cruciale que tout un chacun se pose : celle de la consommation et surtout du coût à l'usage. Précisons que l'appétit d'une voiture au gaz se mesure en kilos/100 km. C'est ainsi que nous avons relevé une valeur moyenne de 4,1 kg/100 km. Si nous la rapportons aux 2,57 € déboursés pour 1 kg de GNC lors de notre plein, nous arrivons à un coût en carburant de 10,54 € pour 100 km. De son côté, une Leon TDI 150 DSG7 consomme 5,4 l/100 km. Avec un prix au litre de 1,704 € de moyenne nationale pour un litre de diesel relevé fin février (hors autoroute), cela amène à 9,21 €/100 km. Mais il ne vous aura pas échappé que les prix grimpent de manière vertigineuse et cela ne va pas s'arrêter. Avec une Leon eTSI de 150 ch DSG7, ce chiffre monte à 11,45 €/100 km.

Financièrement, carburer au gaz se situe donc entre les deux, mais l'avantage est loin d'être décisif.

Cela reste même bien plus onéreux que de rouler au GPL ou à l'E85. Et quid du coût à l'achat ? La Leon TGI 130 ch DSG7 – la transmission est imposée – affiche 2 600 € de moins que sa jumelle TDI 150 ch dotée de la même boîte, mais 300 € de plus que l'eTSI 150 (toujours DSG7). Pour les particuliers, sa carte grise est toutefois moins chère, voire gratuite selon les régions, et elle est exonérée de taxe sur les véhicules de société (TVS) pour les professionnels – au moins sur la première composante de celle-ci. Pas sûr néanmoins que ce soit suffisamment attractif. Malgré des atouts environnementaux *(voir ci-dessous)*, cette Leon "alternative" intéressera peut-être certaines entreprises pour lesquelles avantages fiscaux et d'amortissement comptent, mais moins les particuliers, qui ne s'y retrouvent pas forcément lors de chaque plein. Encore faut-il, en prime, trouver une station qui délivre du gaz. ■



Il faut rester appuyé sur le bouton vert constamment lors du remplissage de gaz : question de sécurité !



La trappe de carburant cache les deux embouts : celui de l'essence et celui du gaz.

Le GNC : la fausse bonne idée

Bien sûr, les événements géopolitiques et la guerre en Ukraine ne plaident pas la cause du gaz. Mais même avant cela, le gaz naturel comprimé était en perte de vitesse. Explications.

Entendons-nous bien : nous parlons ici du GNC (gaz naturel comprimé), à ne pas confondre avec le GPL (gaz de pétrole liquéfié). Le premier est constitué à 100 % de méthane alors que le second contient 40 % d'hydrocarbures issus du raffinage du pétrole. Le premier est stocké sous forme gazeuse ; le second sous forme liquide. Le GNC appartient à la grande famille des GNV (gaz naturels pour véhicules) au même titre que le GNL (gaz naturel liquéfié). Mais vous ne trouverez pas de GNL dans les stations publiques, celui-ci devant être conservé à -160 °C : pas pratique ! Toutes les voitures au gaz utilisent ainsi le GNC. "Toutes", c'est un bien grand mot. Après la disparition de modèles fonctionnant avec ce carburant chez Renault, Dacia ou bien Opel, ne sont aujourd'hui proposées à la vente qu'une Fiat Panda, une Volkswagen Polo, réservée de surcroît aux clients business, et la Seat Leon de notre essai, donc. La seule marque ayant encore une vraie gamme GNC reste Skoda (Scala, Kamiq et Octavia y ont droit), mais pour combien de temps ? Herbert Diess, P.-D.G. du groupe Volkswagen, a annoncé en 2020 que celui-ci devait se recentrer sur l'électricité et abandonnerait progressivement les véhicules au gaz. L'offre des constructeurs va donc se réduire drastiquement. Qu'en est-il dans les stations-service ?

Il y avait, fin 2021, en France, 250 stations délivrant du GNC.

À comparer aux 1 500 stations fournissant du GPL et 2 700 stations pourvues en E85. Un gros écart qui n'aide pas. Sans parler du coût à l'utilisation qui, d'après notre essai, se positionne entre celui du diesel et de l'essence mais reste plus cher qu'avec du GPL ou de l'E85.

Le gaz a pourtant quelques arguments environnementaux. Les moteurs carburant au GNC émettent moins de CO_2 que ceux à essence ou diesel. Moins d'oxyde d'azote aussi et presque pas de particules. À ce titre, les voitures au gaz bénéficient de la vignette Crit'Air 1. Lors de l'achat, elles ont également droit, dans la plupart des régions, à la gratuité de la carte grise. Enfin, les entreprises qui les choisissent profitent de certains avantages fiscaux comme l'exonération de la taxe sur les véhicules de société, au moins partiellement, sur la première composante de son calcul. L'intérêt concerne donc surtout les professionnels, qui représentent d'ailleurs 97 % de la clientèle de la Leon TGI ! Mais ces avantages bénéficient également aux voitures GPL ou E85. Elles avancent des coûts à l'usage plus faibles et sont plus faciles à ravitailler via, comme déjà souligné, un réseau de stations plus dense. Le GNC n'a donc pas le vent en poupe et la guerre en Ukraine va sans doute signer son arrêt pur et simple pour les particuliers.

SEAT LEON 1.5 TGI 130 ch DSG7 Xcellence

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

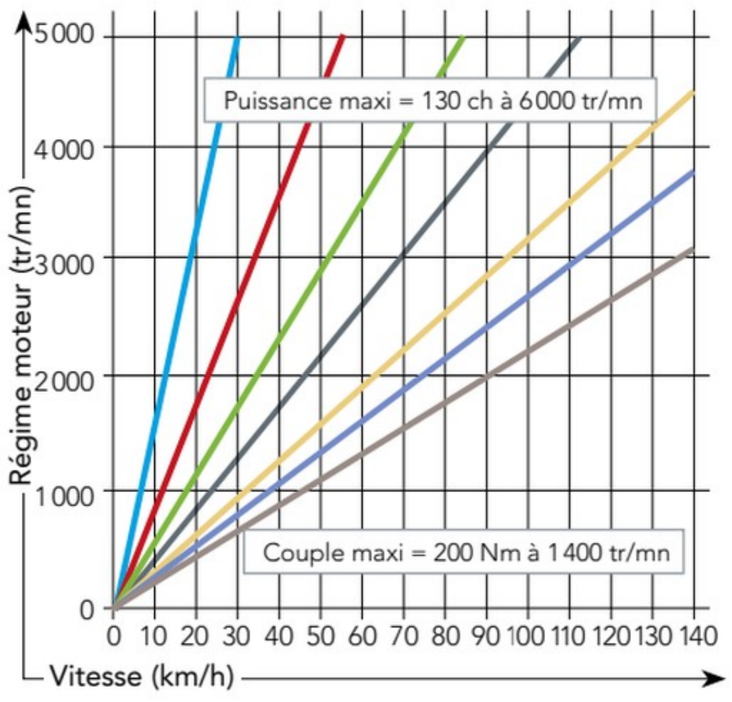
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	130 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	■	200 Nm à 1400 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo essence/GNC
Cylindrée/puissance fiscale		1498 cm³/7 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		robotisée à double embrayage/7

➜ Diagramme des vitesses

Comme souvent depuis quelque temps sur les modèles sans vocation sportive du groupe, la boîte DSG se préoccupe plus de confort et de la fiabilité que de la rapidité du passage des rapports. Elle souffre même ici d'un léger "trou" entre les 4e et 5e qui engendre facilement un rétrogradage lorsque vous êtes en Drive et que vous accélérez légèrement. La 7e, très longue, n'est utile que sur l'autoroute pour "cruiser" à 2800 tr/mn à 130 km/h.

Vitesse à 1000 tr/mn

En 1re = 7,18 km/h En 2e = 11,9 km/h En 3e = 17,66 km/h
En 4e = 23,87 km/h En 5e = 31,62 km/h En 6e = 38,9 km/h
En 7e = 46,78 km/h



Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,4 m
Pneumatiques		225/40 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,37/1,80/1,46/2,69 m
Poids/tractable freiné	1409 kg/NC



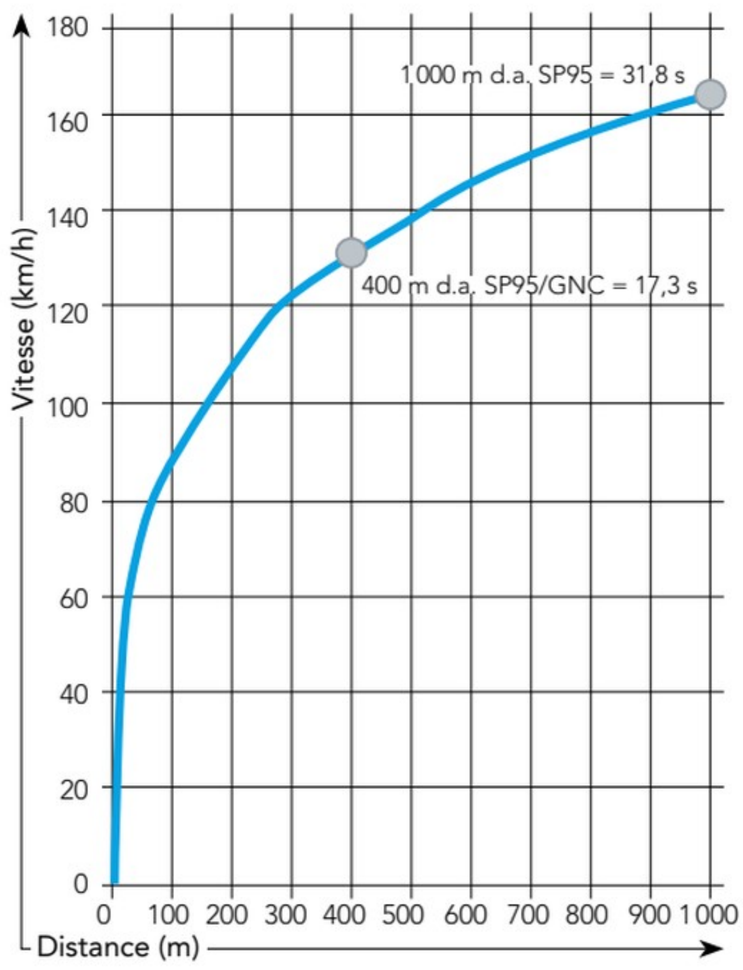
Rien ne permet de distinguer qu'il s'agit d'une voiture au gaz sous le capot.

LA CONDUITE

Performances (1)		
1000 m d.a.	■	31,8 s
400 m d.a.	■	17,3 s
0 à 100 km/h	■	9,8 s
Vitesse maxi	■	199 km/h

➜ Courbe d'accélération

Il n'y a strictement aucune différence de performance pour cette Leon entre le gaz et l'essence, contrairement aux modèles à bicarburation GPL où la voiture accélère plus fort en GPL qu'en essence. Les performances sont plutôt bonnes pour la catégorie, légèrement moins que celles d'une 308 PureTech 130 EAT8, mais avec une sonorité moteur plus agréable. En revanche, la montée en régime très linéaire est une véritable gomme à sensations.



Reprises (1)		
De 90 à 130 km/h en Drive	■	9,2 s
Temps en Drive pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	■	12,8 s
Distance en Drive pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	■	418 m

(1) Performances identiques en essence ou en GNC.

Freinage		
Depuis 50 km/h	■	9 m
Depuis 90 km/h	■	31 m
Depuis 130 km/h	■	63 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	146/144 cm
Garde au toit AV/AR	■	97/95 cm
Volume de coffre	■	287 dm³
Seuil de chargement	■	74 cm

Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	39,4/65,4/68,1 dB

LE BUDGET

Prix	■	32640 €
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (113 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		36260 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

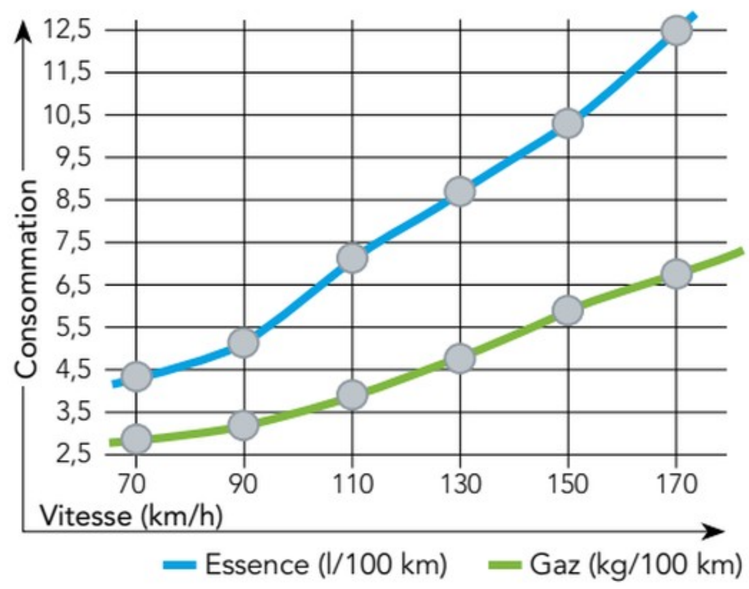
Équipements de série ■
6 airbags, accès/dém. sans clé, aide au parking AV/AR, AFIL, Bluetooth, cam. de recul, clim 3 zones, frein. urg. auto avec dét. piétons, induct. smartphone, instrum. numérique 10,25 pouces, jantes alliage 17 pouces, LED, régul. vitesse, siège cond. élec., surv. angles morts, syst. multim. écran tactile 10 pouces avec GPS/Apple CarPlay sans fil et Android Auto filaire…

Options
Jantes alliage 18 pouces (675 €), pack Drive Assist L (régul. adap., gestion auto phares, lecture panneaux, surv. angles morts, détect. somnolence : 710 €), pack Drive Assist XL (pack Drive Assist L + cond. autonome niveau 2 + volant chauff. : 910 €), pack Luxe (toit pano + pack Drive Assist L : 1200 €/avec pack XL : 1400 €), peinture métall./rouge Désir (650/900 €), toit pano (1130 €)…

Consommations/Autonomie		
Moyenne SP95/GNC	■	7,3 l/100 km/4,1 kg/100 km
Ville/route/autoroute SP95	■	5,5/5,5/6 l/100 km
Ville/route/autoroute GNC	■	4,6/3,9/3,9 kg/100 km
Réservoir SP95/GNC	■	9 l/17,3 kg
Autonomie SP95/GNC	■	123/421 km

➜ Consommation à vitesse stabilisée

Lorsque la voiture carbure à l'essence, elle ne se montre pas particulièrement sobre pour la catégorie; elle réclame même 0,5 l/100 km de plus que la moyenne de celle-ci. Au gaz, nous n'avons pas de base de comparaison, mais vous pourrez remarquer qu'il devient plus efficient à haute vitesse : la voiture consomme 2,5 fois plus de gaz à 170 km/h qu'à 70 km/h, alors qu'en essence, elle consomme 3 fois plus…



Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Espagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

La Leon est une bonne voiture ! Et elle le reste avec cette motorisation au gaz qui a le mérite de proposer un carburant différent. Mais il semble que ce ne soit pas le bon ! Si votre but premier est de payer chaque plein moins cher, tournez-vous vers l'E85 ou le GPL, que Seat ne procure pas… pour l'instant.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

LE PRIX DU STYLE

La Série 4 Gran Coupé ne partage aucun panneau de carrosserie avec la Série 3 dont elle reprend pourtant la mécanique et le châssis. Une originalité qui se paie cher.

Par **Camille Pinet** Photos **Nicolas Soler**

L'avis de Camille Pinet



Ayant toujours du mal à regarder les naseaux de la Série 4, je n'aurais pas d'hésitation à choisir plutôt une Série 3.

55% *Quotient Émotionnel*

SANS PASSION

La fadeur du 4 cylindres essence tranche avec les lignes agressives. Sa sonorité quelconque et ses montées en régime linéaires traduisent un manque patent de caractère, encore plus dommageable sur un modèle qui prétend à l'exclusivité et à la sportivité. Heureusement, la transmission automatique, rapide et douce, ne suscite aucun reproche.

GARE AU MALUS

Non seulement la Série 4 Gran Coupé est 3350 € plus chère que la Série 3, mais elle est frappée d'un malus écologique plus élevé : la différence se situe entre 623 et 2810 €. Conséquence d'une consommation supérieure (0,3 l/100 km). De quoi réfléchir avant de craquer.

BIEN PILOTÉE

Équipée de la suspension pilotée, la Série 4 Gran Coupé offre deux personnalités grâce à une amplitude de réglages élevée. Caricaturalement ferme en Sport, elle devient très prévenante en Confort. Mais conforme à la tradition BMW, elle reste toujours agile, tout en garantissant un châssis très sûr.



ELLE SAUVE LES MEUBLES

En dépit de sa ligne de toit fuyante, la Série 4 Gran Coupé reste assez accueillante à l'arrière, sauf pour les très grands, qui manquent d'espace à la tête. Le coffre à hayon, plus pratique que la malle de la Série 3, réserve un volume presque égal mais plus exploitable.



DES KILOS EN TROP

Il n'y a pas que d'un point de vue financier que les lignes travaillées de la "4" se paient. Sur notre balance, elle avoue un embonpoint de plus de 150 kg par rapport à la 320i. De quoi pénaliser considérablement les performances : près de 1 s de plus au 0 à 100 km/h et des reprises bien moins véloces. La plus sportive n'est pas celle que l'on croit.

BMW 420i GRAN COUPÉ

184 ch M Sport

79 MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 184 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	■ 300 Nm à 1350 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1998 cm³/10 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 12 m
Pneumatiques	255/40 R 19
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,79/1,83/1,45/2,86 m
Poids/tractable freiné	1705/1600 kg
Performances	
1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 29,9/8,6 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 8,3 s
Vitesse maxi	■ 235 km/h (1)
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/65 m

(1) Donnée constructeur.

Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	■ 26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 150/145 cm
Volume de coffre	■ 470 dm³
Niveau sonore	
À 90/130 km/h	■ 39,8/63,4/67,8 dB

LE BUDGET

Prix	■ **53550 €**
Malus écologique (CO_2)	■ 983 à 3331 € (150 à 166 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	66723 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, AFIL, caméra de recul, dét. pluie/lum., clim bizone, frein. urg. auto, jantes alliage 18 pouces, sellerie simili/Alcantara, instr. num., syst. multim. écran tactile 10,3 pouces/GPS/USB/Android Auto et Apple CarPlay…

Options

Conduite auton. niv. 2 (2050 €), pack Confort (accès/dém. sans clé, sièges élec./chauff… : 1900 €), pack Innovation (aff. tête haute, régul. adapt., GPS pro, phares laser : 2550 €), peinture métall. (1090 €), sell. cuir (1800 €)…

Consommations	
Moyenne	■ 7,9 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 9,2/7,7/6,8 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 746 km/59 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Il n'y a aucune raison objective de préférer la 420i Gran Coupé à la Série 3, moins chère, plus performante, plus sobre et plus spacieuse. Il ne lui reste que sa ligne plus exclusive et agressive. Mais cela peut suffire à remporter la décision.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

UN PICK-UP QUI A LES CROCS

De certaines unions entre géants de l'automobile naissent parfois des cousinages cocasses. Ainsi, depuis les épousailles de PSA avec Fiat-Chrysler, vertueuses citadines électriques et irrévérencieux pick-up yankees se côtoient chez Stellantis. Parmi ces derniers, l'intimidant Dodge Ram "T-Rex" de 712 ch…

Par **Thierry Réaubourg** Photos **Adrien Cortesi**

Si Sarah Connor devait être jouée par une militante écolo coiffée de longues tresses (simple supputation !), le Terminator chargé de son aller simple au paradis prendrait sûrement les traits du terrifiant Dodge Ram TRX. Pardonnez-moi ce parallèle à l'emporte-pièce avec le cyborg incarné par Arnold Schwarzenegger, mais il est peu probable que le délicat palpitant d'un petit être vert puisse échapper à l'implosion en découvrant la fiche technique de ce délirant pick-up. Côté carcasse : 2,9 t, 5,92 m de long, 2,24 m de large et 2,06 m de hauteur (sans ascenseur). Dans la salle des machines : V8 compressé de 6 166 cm^3 – 771 cm^3 par chambre de combustion ! – et 712 équidés chauffés à blanc. Tout simplement le pick-up de grande série le plus puissant du monde… Je n'ose vous livrer les émissions de CO_2 de ce "truck", comme disent nos cousins canadiens. Bien calé sur vos deux fesses ? 465 g/km ! Il s'agit certes des normes nord-américaines, plus souples, mais cela fait tout de même un paquet de glaçons en moins pour l'anisette des ours polaires…

Le plus cocasse dans l'histoire ? Vous pouvez carrément oublier les 40 000 € de malus !

Oubliez aussi la TVS et la TVA pour les sociétés ! En effet, la majorité des pick-up sont considérés comme des utilitaires en France. Vous échapperez même au coût de la carte grise dans certaines régions, en optant pour une conversion au bioéthanol. La solution idoine pour réconcilier tout le monde : l'acquéreur, soulagé de jouir d'un V8 nourri par un carburant à 0,93 €/l (prix relevé le 17 mars), mais également les pingouins sur la banquise, l'E85 ayant une empreinte carbone inférieure à celle du sans-plomb. Finalement, ce colosse est moins nuisible pour la planète que vis-à-vis de son grand rival : le Ford F150 Raptor… Chez Dodge, TRX fait référence au *Tyrannosaurus rex*, alias "T-Rex". Et de quelle autre sale bête de son espèce ce vil théropode ne fait-il qu'une bouchée dans *Jurassic Park* ? Du malheureux vélociraptor, bien sûr, comme l'illustre d'ailleurs une gravure sur →

Tous nos remerciements à American Car City pour nous avoir laissé dompter le Ram TRX. Ce monstre, comme de nombreux autres pick-up, sont disponibles, "clé en main", chez ce grand spécialiste de l'import US. Pour plus de renseignements : www.americancarcity.fr (tél. : 01 69 22 19 00).

le cache-moteur du Ram. Humour yankee ! Il est vrai que le V6 3,5 l de 456 ch du F150 passe pour un petit lézard face au pantagruélique V8 Hemi suralimenté de son rival, issu d'une muscle car comme seuls les Américains savent les concevoir : la Dodge Challenger Hellcat. Ses 712 ch et 882 Nm de couple propulsent notre mastodonte de 0 à 100 km/h en 4,5 s. Aussi promptement qu'une Porsche 718 Spyder de 420 ch… Le TRX dispose même d'un launch control pour assurer les meilleurs chronos possibles sur le quart de mile (400 m départ arrêté), véritable juge de paix au pays de l'Oncle Sam. La sonorité caverneuse du 6,2 l, les stridulations de son compresseur à chaque coup de gaz et les échappements à réveiller les morts appartiennent tout autant à ce folklore puéril mais sacré que nous jalousons parfois secrètement aux Américains.

Taper un chrono en ligne droite, rien de plus facile pour ce Ram. Sur nos routes de campagne, il fait moins le fier. Il tient la route, toute la route ! Certains automobilistes croisant son chemin vont jusqu'à se jeter sur le bas-côté, de peur de finir entre ses menaçantes mâchoires. Dompter un tyrannosaure implique donc un brin d'apprentissage pour les détenteurs d'un simple permis B. D'autant que ce poids lourd, perché sur de gros pneus tout-terrain à flanc souple, éprouve parfois quelques difficultés à conserver une tenue de cap parfaitement rectiligne. Gare aussi aux prises de roulis et aux larges trajectoires dans les ronds-points, son centre de gravité se perdant en altitude…

PLUS
Mécanique dantesque
Équip. haut de gamme
Capacités en tout-terrain

MOINS
Gabarit éléphantesque
Consommation
Tarif XXL, lui aussi…

Ceci assimilé, le TRX n'est pas désagréable à conduire. Le conducteur se régale de la boîte automatique à 8 rapports, jamais brutale, de la direction douce et du confort épatant des suspensions pilotées. Conçues par Bilstein, elles offrent 33 cm de débattement (c'est énorme) et pas moins de 8 modes paramétrables, pour s'adapter à tous types de terrain. Bitume, boue, neige, sable, rochers et même sauts de dunes (mode Baja) : rien n'effraie le TRX ! En digne 4x4, il dispose d'une boîte de transfert, d'une gamme de rapports courts et d'un blocage de différentiel, également pilotés électroniquement. La panoplie complète…





Dodge fait appel à Bilstein pour la conception des suspensions pilotées, qui ne proposent pas moins de 8 modes paramétrables.



Première difficulté : réussir à grimper à bord ! Il faut ensuite s'habituer à ses dimensions de poids lourd, pas toujours faciles à caser sur nos étroites routes de campagne…



Avec 1,83 m et 105 kg, notre journaliste n'est pas particulièrement fluet. C'est vous dire la taille de l'engin à côté…



Conçu pour le tout-terrain et pour sauter les dunes (!), le Ram TRX profite d'une boîte de transfert pilotée électroniquement.

Ceux qui assimilent encore les pick-up américains à de rustiques charrettes à foin seront tout aussi stupéfaits par sa présentation luxueuse (cuir surpiqué, Alcantara, inserts en aluminium), sa finition soignée et la richesse de son équipement. Difficile de passer à côté des 8 prises USB/USB-C (si, si !) réparties sur les deux rangs, du système hi-fi Harman Kardon et de l'immense écran vertical tactile. Même les aides à la conduite àl'européenne sont au rendez-vous : freinage d'urgence automatique, aide au maintien dans la voie, détecteurs d'angles morts (très utiles !) ou régulateur adaptatif pour "cruiser", coude à la portière, sur nos highways. Quelques déconvenues tout de même ! Outre la quasi-impossibilité de s'aventurer en ville et d'y trouver une place de parking, ce pick-up est un poil porté sur le jus… de dinosaure. Difficile de descendre sous les 20 l/100 km (sans l'énerver), ce qui fait une jolie note à la pompe par les temps qui courent, même au bioéthanol. Le principal écueil reste surtout son prix : avec les démarches administratives, il vous en coûtera entre 155 000 et 185 000 € selon l'équipement. Presque deux fois plus qu'un Dodge Ram 1500 standard, aussi effrayant que Casimir avec son "sage" V8 5,7 l de 400 ch… ■







❶ L'instrumentation n'est "que" partiellement numérique à bord de cet américain, qui conserve des compteurs ronds pour affirmer sa sportivité. ❷ Pour bénéficier d'une carte grise "véhicule utilitaire" (4 places maxi) et échapper au malus de 40 000 €, la place centrale est condamnée en France (suppression de la ceinture avant le passage aux Mines). ❸ Presque aussi grand que celui des Tesla, l'écran central tactile foisonne de fonctions. Il permet notamment de paramétrer les suspensions pilotées à la carte.

DODGE RAM
TRX 712 ch "Level 2 Equipement Group"

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	712 ch à 6 100 tr/mn
Couple maxi	■	882 Nm à 4 800 tr/mn
Type		V8 essence, compressé
Cylindrée / puissance fiscale		6 166 cm³ / 35 CV
Transmission		intégrale
Boîte / nombre de rapports		automatique / 8
Châssis		
Diamètre de braquage	■	14,7 m
Pneumatiques		325/65 R 18
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		5,92 / 2,24 / 2,06 / 3,68 m
Poids / tractable freiné	■	2 880 / 3 674 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	4,5 s
Vitesse maxi	■	190 km/h
Coffre		
Volume de coffre	■	1 679 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**161 820 €**
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (1) (465 g/km (2))
Prix du modèle essayé (3)		161 820 €
Garantie	■	5 ans, km illimité (4)

(1) Carte grise VU plateau 4 places.
(2) Normes nord-américaines. (3) Options et malus inclus.
(4) Chez American Car City.

Équipements de série ■
6 airbags, ABS, AFIL actif, accès/dém. sans clé, aide au parking AV/AR, antibrouillards, Bluetooth, caméra 360°, clim auto bizone, combiné d'instruments semi-numérique, détecteurs angles morts, détecteurs pluie/luminosité, démarrage à distance, feux avant 100 % LED, freinage auto d'urgence, gamme de rapports courts, jantes alu 18 pouces, pédalier ajustable élec., régul. de vitesse adaptatif, sellerie cuir/Alcantara, sièges AR pliants 2/3-1/3, sièges AV élec., sièges AV/AR chauffants et ventilés, surveillance de la pression des pneus, suspension pilotée, système multimédia avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/audio Harman Kardon, toit pano, vitres et rétros électriques, volant chauffant…
Options : aucune dans le pack Level Equipment Group.

Consommations		
Mixte	■	19,6 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■	22,4 / 16,5 l/100 km
Réservoir		125 l
Note EuroNCAP		**NC**
Pays de fabrication		**États-Unis/Mexique**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Incongrue chez nous par ses dimensions, sa cylindrée et sa puissance, cette force de la nature a le mérite d'amuser la galerie (un peu moins les écolos !) et de permettre à son conducteur de s'adonner aux joies du domptage de tyrannosaure. Un hobby hélas assez coûteux, malgré une fiscalité avantageuse.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

ABONNEZ-VOUS À L'AUTO-JOURNAL ET SES GUIDES !



4 NUMÉROS
de L'Auto-Journal évasion

-35%



25 NUMÉROS
de L'Auto-Journal dont 1 Spécial Salon



1 NUMÉRO
du Guide de L'Auto-Journal

JE M'ABONNE

Versions numériques OFFERTES

Visuels non contractuels

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 # D1380815

☐ **OFFRE PASSION** **-35%**
L'Auto-Journal (1 an - 25 n°) dont 1 Spécial Salon + 5 guides + les versions numériques offertes **pour seulement 101 €** (au lieu de ~~155,88 €~~*). (1)

☐ **OFFRE CLASSIQUE** **-28%**
L'Auto-Journal (1 an - 25 n°) dont 1 Spécial Salon + les versions numériques offertes **pour seulement 85 €** (au lieu de ~~119,63 €~~*). (2)

☐ **Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal**

■ Vous souhaitez régler par carte bancaire ?
Rendez-vous sur **www.kiosquemag.com/titres/auto-journal/offres**
c'est rapide, simple et 100% sécurisé !

Kiosque Mag — Disponible sur kiosquemag.com

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

Adresse** : ____

Code postal** : ____ Ville** : ____

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

Email : ____

Pour gérer votre abonnement, accéder à vos services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs.

*En kiosque L'Auto-Journal à 4 € (24 n° par an), 1 n° Spécial Salon à 7,99 € (par an), 4 n° de L'Auto-Journal évasion à 6,50 €/numéro, 1 Guide de L'Auto-Journal à 6,50 €/an, et les frais de port 18,46 € par an. ** À remplir obligatoirement. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné au Responsable de traitement : EMAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez notamment exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Exercez vos droits en écrivant à EMAS - DPD, c/o service juridique, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com - EMAS · SNC au capital de 152 500 € · RCS Nanterre B 347 863 060 · APE 221E · Siège social : 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux.

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur autojournal.fr


CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital


PIERRE ROUANET/PHOTOPQR

Boîtier ou reprogrammation ?

Je viens d'acheter un véhicule d'occasion Volkswagen T-Roc 110 ch Active. Puis-je faire installer un boîtier homologué pour rouler à l'éthanol ? Quel est votre avis sur le processus de réinitialisation ? Le vendeur de la concession Volkswagen, à qui j'ai acheté ma voiture, a procédé à cette réinitialisation. Il roule sans problème depuis trois ans. ***P. L.***

Vous pouvez sans souci passer votre T-Roc à l'E85. Je vous conseille le boîtier homologué car il permet de préserver la garantie et de rouler à l'E85 comme au sans-plomb.
Les reprogrammations de cartographie sont sans doute plus efficaces mais elles doivent être réalisées par un bon professionnel et ne sont en général pas reconnues par les constructeurs. Elles ne permettent pas d'obtenir l'exonération (partielle ou totale) du coût de la carte grise.


TIBO

Peugeot 3008

Manuel d'utilisation aux abonnés absents

Après deux années passées avec l'hybride rechargeable Peugeot 3008 de 300 ch, je dois conclure que je ne reviendrai plus chez Peugeot compte tenu de la négligence du service après-vente, pas même capable de fournir un simple manuel d'utilisation. Ne parlons pas des explications multiples reçues en un temps record au moment de la livraison. Je rappelle qu'il s'agit quand même d'un véhicule premium. Mais Peugeot n'en a cure. ***P. W.***

Il est possible de consulter le manuel d'utilisation de l'ensemble des Peugeot sur le site Service Box Peugeot. Mais vous avez raison, une voiture, premium ou autre, d'ailleurs, ne devrait pas être livrée sans une version papier du manuel d'utilisation. Notons que le constructeur commence à intégrer tutoriels et infos de bord au système multimédia, comme sur la dernière 308.

Un C4 Space Tourer, mais lequel ?

Ma fille souhaiterait un véhicule assez grand. Elle parcourt environ 30 000 km/an. Essence, éthanol ou diesel ? Nous n'arrivons pas à trancher. Son choix se porterait sur un Citroën C4 Space Tourer assez récent (2017-2018). Avez-vous de meilleures propositions à nous suggérer ? ***A. L.***


C4 Space Tourer

THOMAS BREMOND

En diesel, dans ce cas, le C4 Space Tourer est un très bon choix, économique et confortable. Cette voiture implique de ne pas avoir à se rendre dans une ZFE, de type Paris, Lyon ou Grenoble. Le dernier Renault Scénic ou un BMW Série 2 Active Tourer sont des options intéressantes. Avec ce type de carrosserie, et vu le kilométrage envisagé, mieux vaut éviter l'essence. Ou alors prévoir un budget d'environ 1 000 € pour une transformation à l'éthanol.

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 – **autojournal@reworldmedia.com – www.autojournal.fr**

LE FUTUR SELON MAGNA



PHOTOS MAGNA

Sous le timide soleil du nord de la Suède, du côté d'Arjeplog, les prototypes camouflés que l'on croise auraient de quoi donner le tournis à un chasseur de scoops. Ici, les marques comme les équipementiers se retrouvent pour un grand festival de la glisse hivernale, même si l'objectif n'est pas ludique mais bien focalisé sur le développement dans les conditions extrêmes. Résistance aux grands froids et comportement sur sol glissant sont les principaux thèmes de recherche à travailler ici. L'histoire de ce terrain d'essai assez unique (on en trouve quelques autres en Suède et en Laponie finlandaise) a débuté en 1967, lorsque les premiers ingénieurs d'Opel sont arrivés dans les parages, à la recherche des conditions idéales pour des tests moteurs hivernaux. De fil en aiguille, la municipalité locale a commencé à promouvoir de telles activités et d'autres constructeurs sont venus profiter d'ateliers y étant consacrés,

Moins connu que Bosch, Valeo ou Continental, l'équipementier canadien Magna fait pourtant partie des géants du genre, à une place du podium. Parmi ses multiples activités, il propose ses propres solutions de propulsion électrique prêtes à l'emploi sur de futurs véhicules. Nous avons pu en tester des prototypes.

Par **Nicolas Valeano**



de spécialistes locaux, et surtout, des pistes créées sur des lacs gelés. Pour y sécuriser une couche de glace suffisamment épaisse (60 cm), chaque chute de neige fraîche est déblayée systématiquement, car elle isole et empêche la formation de glace. Un travail effectué d'abord à coups de pelles et de balais (!) avant que des tracteurs avec des herses spécifiques ne viennent heureusement prendre le relais. Dès le début des années 1970, Saab et Volvo adopteront la région pour leurs tests ainsi qu'une petite marque bientôt rachetée par Bosch, Teldix, qui y développera le tout premier ABS. Les constructeurs allemands rejoignent rapidement les lieux (Mercedes y a construit sa propre piste) et Arjeplog devient la Mecque des *winter tests*… Immanquablement, dès 1976, la première photo volée d'un prototype est prise sur place. Aujourd'hui, des dizaines de constructeurs s'y retrouvent, de même que ceux qui contribuent grandement aux modèles de demain : les équipementiers. Ainsi avons-nous pu tester les solutions de moteurs électrifiés signées Magna, qui se rencontreront bientôt à bord de futurs véhicules de différentes marques.

Deux idées de l'hybride rechargeable

Magna est au quatrième rang des équipementiers mondiaux, avec des unités de production (il construit notamment les Mercedes Classe G, Jaguar i-Pace et, bientôt, Fisker Ocean) et des départements recherche et développement capables de travailler sur tous les aspects d'un véhicule, des sièges à l'électronique de bord en passant par l'éclairage, les châssis, la transmission intégrale avec contrôle électronique (il signe les modules des Audi RS 3 et BMW M3 xDrive) ou les groupes motopropulseurs. C'est ce dernier point sur lequel nos essais se sont focalisés.

Ne vous fiez pas à l'allure de véhicules de série des BMW X1 et Range Rover Evoque que nous avons pu tester. Ils sont construits sur une base ➛

Avec 155 millions de véhicules électriques d'ici à 2030 et au moins 45 % d'électrification (électrique, hybride rechargeable et hybride), Magna compte sur la demande croissante des constructeurs classiques comme des nouveaux arrivants, notamment chinois ou californiens.



Les démarrages avec le système hybride rechargeable Eco se font en électrique pur, ce qui permet de se passer de la première vitesse.



mécanique qui n'a rien à voir avec celle des véhicules d'origine. Le premier est le démonstrateur d'une solution hybride rechargeable destinée à une efficience maximale. Nommé EtelligentEco, ce bloc très compact intégrant le moteur électrique (120 kW maxi) à la transmission a pour spécificité de combiner 4 rapports avec un système double embrayage classique et une première et une marche arrière entièrement électriques, très douces à l'usage. Une solution particulièrement sobre et capable d'offrir une centaine de kilomètres en électrique pur.

Le système EtelligentCommand est autrement plus sophistiqué et vise des modèles haut de gamme performants. Conçu comme un ensemble hybride rechargeable privilégiant le fonctionnement électrique avant tout, ce système peut être adjoint à presque n'importe quel bloc essence. Il est en mesure de rouler en tout-électrique en dehors de la ville, sur route de montagne par exemple, le moteur thermique étant découplé pour éviter toute perte d'énergie. Selon les configurations, il peut combiner deux moteurs électriques et un moteur thermique, en fonctionnement en hybride parallèle classique ou même en hybride série, agissant alors comme un prolongateur d'autonomie. Là aussi, la boîte DCT 5 rapports confie la première et la marche arrière à la fée électricité. Ses concepteurs revendiquent une économie de 38 % de CO_2 en conduite réelle et 110 km d'autonomie WLTP avec une batterie de 20 kWh. Le moteur électrique arrière est utilisé pour la répartition active du couple, permettant plus de vivacité, et dans les réglages les plus sportifs, le comportement de l'auto est en effet transfiguré pour devenir plus ludique.

L'électrique dynamique

Ce même moteur électrique synchrone à aimants permanents de 160 kW est utilisé à l'arrière du système EtelligentReach installé à bord d'un Jaguar i-Pace de démonstration. Grâce à son efficience en hausse de 16 % et une gestion du système repensée, il permettrait au SUV anglais de passer de 470 à 615 km d'autonomie. Par exemple, le moteur avant peut être découplé pour éviter toute perte énergétique lorsqu'il n'est pas sollicité. Les qualités dynamiques profitent aussi d'un système de freinage *by-wire* (sans circuit physique) qui rend facilement l'auto plus agile. Nous avons particulièrement apprécié son action sur les anneaux de glace qui permettent de jauger le comportement à la limite – et au-delà… Curieux de voir ce que cela donnerait sur la route ? Il ne faudra pas attendre longtemps : le premier modèle ainsi équipé (tenu secret) arrivera à la fin de l'année. ■



THOMAS ROSENTHAL

Walter Sackl est le responsable des produits de Magna dans la division motorisations. C'est lui qui met en place la stratégie à long terme, combinant différentes solutions techniques.





Au volant du prototype hybride rechargeable EtelligentCommand, une tablette permet de choisir différentes configurations de puissance, transmission et modes hybrides.

Le système EtelligentCommand permet des configurations en hybride ou hybride rechargeable flexibles et performantes visant des modèles haut de gamme.





La fonction de *torque vectoring* permet des actions en moins de 100 millisecondes au niveau du moteur arrière pour donner plus d'agilité à l'auto.



LE NOUVEAU DÉFI DE VALENTINO ROSSI

Quelques mois après avoir tiré sa révérence en MotoGP, la star entame une nouvelle carrière sur quatre roues. Le nonuple champion du monde moto débute bientôt dans le championnat européen de GT World Challenge.

Par **Alain Pernot**

Si sa décision d'arrêter sa carrière moto n'a pas été facile à prendre, Valentino Rossi n'a pas hésité une seule seconde quant à ce qu'il allait faire par la suite. *"J'ai toujours su que je viendrais à l'automobile après ma carrière moto"*, reconnaît-il. Sa passion pour le sport auto est réelle et passer sur quatre roues s'est imposé comme une évidence. Déjà, alors qu'il était encore pilote moto, le facétieux "Docteur" n'a jamais laissé passer une occasion de prendre le volant d'une voiture de course. Grand amateur de rallye (il a longtemps suivi les spéciales du Rallye Sanremo en Subaru Impreza), il a régulièrement participé au Monza Rally Show. C'est simple : entre 1997 et 2018, il n'a manqué qu'une édition et l'a remporté huit fois ! Il a même disputé quelques manches mondiales. Si sa première tentative au Rallye de Grande-Bretagne 2001, sur une Peugeot 206 WRC, a tourné court après une embardée réalisée dans un endroit où il n'y avait pas de spectateurs pour le remettre sur la route, sa participation à celui de Nouvelle-Zélande 2006 s'est soldée par une 11e place au volant d'une Subaru Impreza. Il a aussi terminé 12e du Rallye de Grande-Bretagne 2008 dans une Ford Focus. Pour lui faire plaisir, en 2004, Ferrari l'avait invité à tester sa Formule 1, sur la piste de Fiorano. Loin d'être déstabilisé par la puissance de sa machine, le champion moto a même été invité plusieurs fois à prendre le volant d'une F1 de la Scuderia. En 2006, après une belle séance d'essais à Valence, Ferrari avait envisagé de le placer au sein de l'équipe Sauber directement en F1 ! Le "Docteur" avait alors préféré continuer à gagner sur deux roues, repoussant à plus tard le passage sur quatre roues.

À 43 ans, il n'est désormais plus vraiment temps de rêver de Formule 1. Valentino Rossi ne suivra pas les traces de Mike Hailwood, Johnny Cecotto ou surtout John Surtees, seul pilote à avoir été sacré champion du monde en moto et en F1. En revanche, l'Italien peut tout à fait envisager une belle carrière sur quatre



DIRK BOGAERTS

À 43 ans, Valentino Rossi se sent enfin prêt à se consacrer à sa deuxième passion.



C'est à bord de cette Audi R8 LMS que Rossi va courir en GT cette saison.

DIRK BOGAERTS



Entre 2004 et 2006, Valentino Rossi a eu le privilège de tester plusieurs fois la Formule 1 de Ferrari !

DPPI

roues. Pour sa première saison complète, il a décidé de courir en GT, dans le cadre du World Challenge, où il alternera des courses Sprint et des épreuves d'Endurance.

Il aborde ce défi dans d'excellentes conditions car il a été intégré à l'une des écuries les plus professionnelles du plateau : l'équipe belge WRT. Et il partagera le volant d'une Audi R8 LMS Evo avec deux pilotes d'usine Audi : Frédéric Vervisch sur l'ensemble de la saison et Nico Müller sur les épreuves d'Endurance. Bien évidemment, la voiture de Rossi sera frappée du numéro 46 qui l'a accompagné tout au long de sa carrière moto. Après plusieurs séances d'essais hivernales au volant de sa nouvelle monture, le pilote italien aborde avec appétit la première manche du championnat qui aura lieu à Imola le 3 avril : *"Je suis désormais entièrement disponible pour me consacrer à un programme de haut niveau en voiture et l'aborder avec une approche vraiment professionnelle. L'équipe WRT correspond complètement à ce que je cherchais et je suis impatient de commencer ! Je ne sais pas trop à quoi m'attendre même si j'espère être compétitif et me battre pour des podiums."*

> *"Je suis désormais entièrement disponible pour me consacrer à un programme de haut niveau en voiture et l'aborder avec une approche vraiment professionnelle."*

Son programme comprendra dix courses (soit deux fois moins qu'en MotoGP), dont les fameuses 24 Heures de Spa, fin juillet. L'équipe WRT évoluant sur son terrain, il pourra alors viser un beau résultat dans la plus belle course de GT du monde. Il lui faudra toutefois bien domestiquer le toboggan ardennais : *"Je ne connais le circuit de Spa que sur le simulateur !"* Parallèlement à ce programme, Valentino Rossi se verrait bien tester un Sport-Proto LMP2. Ça tombe bien ! L'équipe WRT est aussi présente dans cette discipline. Elle a même réussi l'exploit d'en devenir une référence l'année dernière, dès sa première saison à ce niveau (victoires de catégorie au championnat et aux 24 Heures du Mans). L'équipe de Vincent Vosse nourrit même une autre ambition : celle de représenter un constructeur dans la catégorie reine de l'Endurance à l'horizon 2023. Participer à une telle aventure ravirait le nonuple champion du monde moto. Mais nous n'en sommes pas encore là ! Il doit commencer par faire son apprentissage. Pour les fans français qui souhaitent le soutenir, il courra à Magny-Cours le week-end du 15 mai et disputera les 1 000 km du Paul Ricard le 5 juin. ■

DIRK BOGAERTS



Comme en moto, Rossi portera son numéro fétiche, le 46. De quoi ravir ses nombreux fans !



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

EN MESURES
L/l/h : 3,82 / 1,59 / 1,37 m
Poids : 850 kg
Puissance : 60 ch DIN à 5 500 tr/mn
1 000 m d.a. : 37,2 s
V. max. : 142,4 km/h
Consommation à 90 km/h : 7,15 l/100 km



Sans être un canon de beauté, la 323 adopte une carrosserie bien dessinée et fort pratique avec ses 4 portes et son hayon. Une berline compacte moderne !

LA MAZDA 323 *À L'ESSAI*

Au milieu des années 1970, les constructeurs japonais sont encore en pleine conquête et s'attaquent à l'Europe avec des voitures plus ou moins bien adaptées. Parmi eux, Mazda, qui fait figure de Petit Poucet, mais qui lance une berline compacte paraissant bien étudiée, la 323…

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

Extraits…

■ "Sous une carrosserie à 5 portes d'aspect très moderne, la nouvelle Mazda 323 cache une technique classique mais qui a été remise au goût du jour pour pouvoir plaire sur les marchés occidentaux."

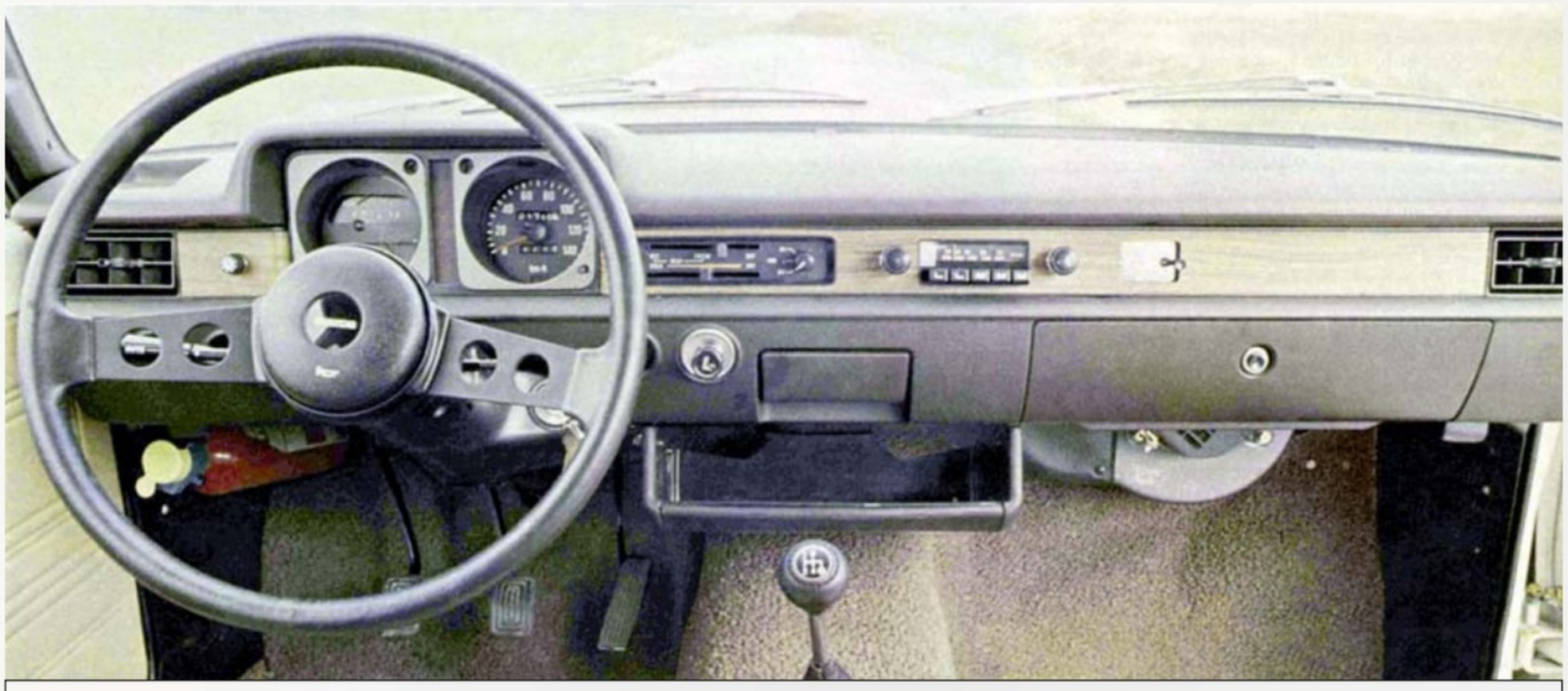
■ "Lancée en France à grand renfort de publicité, cette 323 ne manque pas d'arguments pour réussir en dépit de la désinvolture de l'importateur, fervent partisan, semble-t-il, comme ses maîtres nippons, du commerce à sens unique."

■ "La Mazda 323 existe en plusieurs versions, mais toutes ont un hayon arrière à la française. On trouve au catalogue des 3 ou 5 portes avec des moteurs de 6 ou 7 CV, et même des modèles équipés d'une boîte à 5 vitesses ou d'une transmission automatique."

■ "Nous avons eu entre les mains une 1 300 cm^3 Luxe à 5 portes, version qui est la plus typique du constructeur."

■ "Chez nous, le représentant du constructeur fait profession d'ignorer les essais, même les plus sérieux. Toutefois, à son insu, nous avons pu nous procurer une voiture soigneusement rodée et en parfait état à tous points de vue, ne voulant pas priver nos lecteurs d'un élément d'information."

■ "En dépit des apparences, la 323 est restée fidèle à l'architecture classique : moteur à l'avant et transmission aux roues arrière par l'intermédiaire d'un pont rigide."



La 323 bénéficie d'un tableau de bord bien étudié, présentant une ergonomie intuitive et des compteurs très lisibles.

" Contrairement à certaines croyances, les japonais viennent encore prendre des leçons d'automobile en Europe. "

⬆ *Ses qualités*

STABILITÉ CORRECTE

"La stabilité en ligne droite est très bonne tandis qu'en virage, la 323 s'accroche très convenablement sur ses quatre roues. Et sur les revêtements dégradés, ô miracle, les roues arrière ne perdent pas trop d'adhérence."

FREINAGE EFFICACE

"Les ingénieurs japonais ont aussi mis au point le freinage, et avec l'aide de l'assistance, nous avons obtenu de bons ralentissements, des distances d'arrêt satisfaisantes ainsi qu'une résistance à l'échauffement tout à fait normale."

PERFORMANCES SUFFISANTES

"Dans leur ensemble, les performances sont intéressantes, et sur la route, le moteur Mazda fait preuve de beaucoup de bonne volonté, aussi bien en souplesse à bas régime qu'en puissance sur les intermédiaires."

⬇ *Ses défauts*

COFFRE BEAUCOUP TROP PETIT

"Le coffre à bagages en position normale est très petit puisque nous n'avons pu y placer que deux de nos valises, représentant seulement 140 dm^3, alors que, pour mémoire, la Volkswagen Golf tout à fait comparable dispose de 247 dm^3."

PORTES AVANT TROP ÉTROITES

"Comme il arrive souvent sur des caisses conçues tout d'abord avec deux portières, les ouvertures avant de la version 4 portes sont nettement trop étroites, ce qui gêne l'accessibilité, surtout à la place du conducteur."

CONSOMMATION ÉLEVÉE À GRANDE VITESSE

"La consommation est vraiment à double visage : basse sur route normale et au contraire élevée sur autoroute, surtout aux allures maximales."

❶





❷



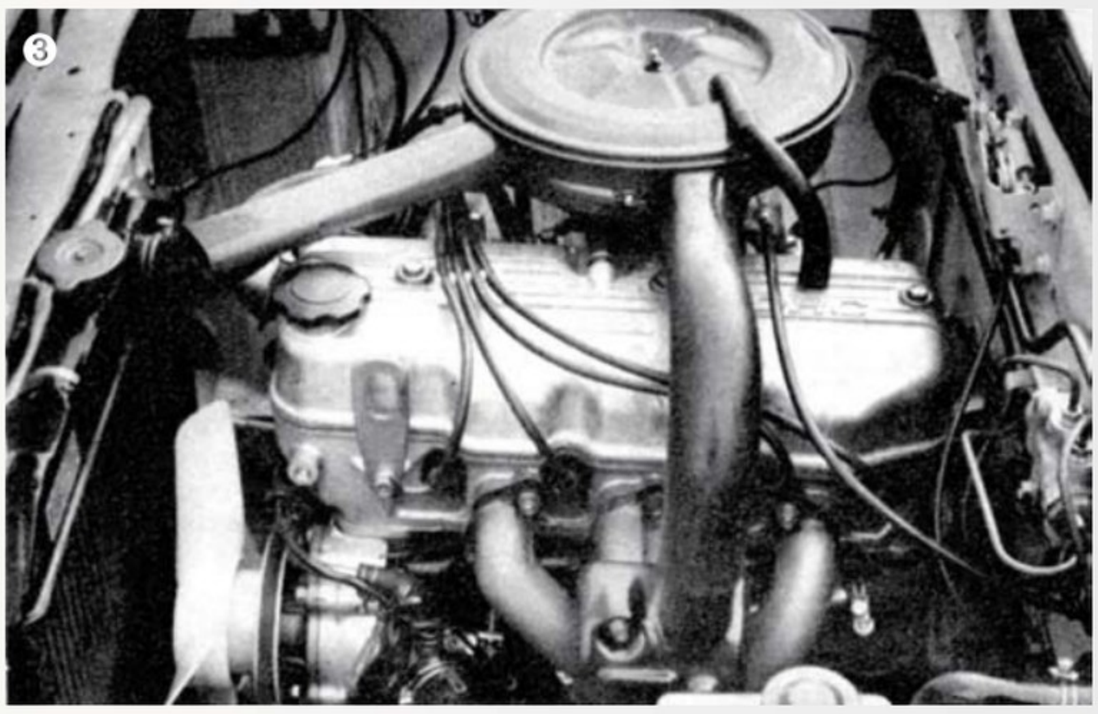
❶ La Mazda 323 présente une ligne plutôt agréable, tout en rondeurs, qui contraste avec les angles vifs de la Volkswagen Golf, nouvelle reine des berlines compactes… ❷ Si l'habitabilité est très correcte aux places avant mais juste satisfaisante à l'arrière, l'accès reste en revanche malaisé à cause de l'étroitesse des portes.

" Le style de la carrosserie est inédit, à mi-chemin entre la Pacer américaine et la Renault 14 française. "





❶ Le réservoir d'essence en porte-à-faux à l'arrière n'est pas en position de sécurité. ❷ La capacité réduite du coffre à seulement 140 dm³ est l'une des grosses déceptions de la 323. Heureusement, il est transformable si l'on met la voiture en break. ❸ Le 4 cylindres est parfaitement accessible.



Extraits…

■ "La suspension a fait l'objet de recherches très particulières puisqu'à l'avant, les ressorts hélicoïdaux sont montés sur un bras unique, et qu'à l'arrière, les attaches inférieures des ressorts hélicoïdaux, eux aussi, et des amortisseurs sont placées très bas, en dessous de l'axe des roues."

■ "Le constructeur annonce une vitesse de pointe de 140 km/h, mais nous avons fait mieux sur l'anneau de Montlhéry, pourtant réputé très dur, en atteignant les 142,4 km/h."

■ "La transformation de l'arrière est facile, mais la tablette qui se relève avec le hayon grâce à deux rubans à enrouleur est trop aisément amovible, un peu dans le style des toutes nouvelles 104."

■ "À l'extérieur, la voiture est protégée, si l'on peut dire, par des pare-chocs trop étroits et collés à la caisse, mais une baguette caoutchoutée court le long des flancs."

■ "En dehors de son prix compétitif et de son équipement complet dans la catégorie, la Mazda 323 n'apporte pas grand-chose dans l'absolu, bien qu'elle bénéficie de réels progrès dans presque tous les domaines."



Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

Certes, chaque constructeur cultive ses singularités, et peut-être davantage encore chez les japonais. Mais il faut avouer que Mazda s'est souvent distingué, ne serait-ce que par ses coupés sportifs RX à moteurs rotatifs ! Et aujourd'hui, contrairement à ses compatriotes qui se perdent dans un style outrancier très "manga", Mazda est le seul à cultiver un design presque latin, tout en finesse. La preuve avec la dernière 3, héritière directe de cette 323, qui n'a rien à envier sur le plan du style à une… Alfa !

DACIA JOGGER

Nouveau carton en vue pour Dacia avec ce Jogger qui peut embarquer 7 personnes confortablement ou des bagages à gogo tout en restant sans concurrence en tarif. Toutes les versions sont intéressantes : laquelle choisir ?

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

Le Jogger a pour base la Sandero Stepway, avec sa plate-forme de Clio 5 et sa garde au sol de 20 mm digne d'une petite baroudeuse. Il en reprend d'ailleurs quelques éléments cosmétiques comme les sabots de protection avant et arrière et les passages de roues entourés de plastiques, mais chez lui, pas besoin d'appellation "Stepway" : tout cela est de série dès le premier niveau. Mais le Jogger est plus qu'une Sandero rallongée : c'est le modèle pouvant embarquer 7 passagers le moins cher du marché, et de loin ! En plus, les passagers du fond sont vraiment bien installés, contrairement à d'habitude où ils sont sur des strapontins exigus. Le Jogger laisse le choix entre 5 et 7 places avec 750 € d'écart, et nous vous conseillons vivement de choisir les 7 places : d'une part, ça peut toujours servir ; d'autre part, les sièges du fond amovibles n'empiètent pas sur la capacité du coffre si c'est votre critère ; enfin, ce sera un plus lors de la revente. Côté motorisation, pas de diesel au programme mais deux blocs 3 cylindres dont l'un peut rouler au GPL en entrée de gamme et l'autre "seulement" au sans-plomb 95. En 2023 arrivera un Jogger hybride qui reprendra le système de 140 ch de la Clio E-Tech et deviendra le modèle full hybride le moins cher du marché.

LA GAMME

	Moteur / Prix	Essentiel 5 places / 7 places	Confort ❤ 5 places / 7 places	SL Extreme ❤ 5 places / 7 places	SL Extreme+ ❤ 5 places / 7 places	Malus écologique
Essence	TCe 110	15 500 € / 16 250 €	17 200 € / 17 950 €	18 200 € / 18 950 €	18 900 € / 19 650 €	0 à 100 € (127 à 130 g/km CO_2)
GPL	Eco-G 100	14 990 € / 15 750 €	16 700 € / 17 450 €	17 700 € / 18 450 €	18 200 € / 18 950 €	0 € (119 à 122 g/km CO_2)

La face avant de la Sandero Stepway est immédiatement reconnaissable sur le Jogger.

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**



Le Jogger reprend également la planche de bord de la Sandero, avec ses plastiques durs mais aussi son assemblage sérieux.



Vu de profil, le Jogger a une silhouette de break, même si sa hauteur de 1,67 m peut aussi le classer parmi les SUV…

LA TRANSMISSION

MANUELLE

C'est l'un des éléments qui manquent au Jogger : une boîte automatique, quelle que soit sa technologie. Elle n'arrivera pas avant 2023 et le lancement de la version hybride. En attendant, il faut faire avec une boîte manuelle à 6 rapports sur les deux motorisations proposées. Dans les deux cas, les rapports sont longs, histoire de faire baisser le niveau sonore sur autoroute, et chaque fois la vitesse maximale est atteinte en 5e et non en 6e.

L/l/h/empattement : 4,55/1,78/1,67/2,90 m

MOTEUR ESSENCE	TCe 110
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2900
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	175
0 à 100 km/h (s)	11,6
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou Drive (s)	11/13,8/24,2
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	6,7

MOTEUR GPL	Eco-G 100 ❤
Puissance maxi SP95/GPL	90 ch à 4800 tr/mn/100 ch à 4600 tr/mn
Couple maxi SP95/GPL	160 Nm à 2100 tr/mn/170 Nm à 2000 tr/mn
Performances	
Vitesse maxi SP95/GPL	165/169 km/h
0 à 100 km/h SP95/GPL	14,2/13,2 s
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e SP95 - GPL	12,8/15,3/26,3 s - 12,2/15,4/25,9 s
Budget	
Consommation moyenne SP95/GPL	7,2/9,9 l/100 km

LES MOTEURS

ESSENCE
1.0 TCe 110

Il s'agit d'un 3 cylindres turbo cousin du bloc carburant au GPL mais doté d'une injection directe (indirecte sur le bloc GPL). Le même bloc a fait brièvement son apparition sur la Mégane en 2021 mais en version 115 ch. Ce TCe 110 a la particularité d'avoir un régime de couple maximal élevé pour un moteur turbo puisque situé à 2900 tr/mn. Ce qui aurait pu laisser craindre un creux à bas régime, mais il n'en est rien : plus de 80 % du couple est disponible à 1500 tr/mn, et l'ensemble donne au contraire la sensation d'une belle souplesse d'utilisation. Mention bien également pour les vibrations, inférieures à celles du bloc GPL en mode essence. Malgré une puissance et un couple supérieurs à l'Eco-G 100, le Jogger TCe 110 reste très sage et simplement plus conseillé si vous roulez souvent en charge.

GPL
Eco-G 100 ❤

C'est ce bloc qui sert d'entrée de gamme, puisque vendu 500 € de moins que le TCe 110 alors qu'il comprend la bicarburation GPL. Celle-ci vous permettra de rouler moins cher avec un prix au litre inférieur à 1 €, en plus de bénéficier dans la plupart des départements d'une carte grise gratuite. Les performances sont modestes, voire très modestes si vous roulez à sept (38,2 s au 1000 m d.a. en GPL contre 35,1 s à vide). N'hésitez pas à monter dans les tours dans ce cas, et à rouler au GPL plutôt qu'à l'essence : le moteur y est plus performant. Enfin, sachez que le réservoir de GPL prend la place de la roue de secours : la version Eco-G est donc fournie d'office avec un kit de réparation.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, allumage automatique des feux, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, feux avant diurnes à LED, freinage automatique d'urgence, limiteur de vitesse, projecteurs antibrouillard, radio avec 1 port USB, siège conducteur réglable en hauteur, vitres avant électriques, volant réglable en hauteur.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Essentiel	Confort ❤	SL Extreme ❤	SL Extreme+ ❤
Accès à bord et démarrage mains-libres	-	-	Série	Série
Aide au stationnement arrière	-	Série	Série	Série
Caméra de recul	-	-	Série	Série
Climatisation automatique	-	-	Série	Série
Climatisation manuelle	900 €	Série	-	-
Détecteur de pluie	-	Série	Série	Série
Écran central tactile 8 pouces avec Apple CarPlay et Android Auto + 2 ports USB	-	Série	Série	-
GPS Europe + Android Auto et Apple CarPlay wifi	-	300 €	300 €	Série
Jantes alliage 16 pouces	-	-	Série	Série
Jantes tôle 16 pouces avec enjoliveurs	Série	Série	-	-
Pack City(1)	-	500 €	-	-
Pack Confort(2)	200 €	-	-	-
Pack Confort+(3)	-	-	500 €	Série
Peinture métallisée	500 €	500 €	500 €	500 €
Régulateur de vitesse	-	Série	Série	Série
Rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants	-	Série	Série	Série
Roue de secours(4)	200 €	200 €	200 €	Série
Sièges avant chauffants	-	-	200 €	-
Vitres arrière électriques	-	Série	Série	Série
Vitres arrière teintées	-	Série	Série	Série

(1) Comprend l'aide au parking avant, la caméra de recul et l'avertisseur d'angles morts.
(2) Comprend le volant réglable en profondeur, le régulateur de vitesse et l'aide au parking arrière.
(3) Comprend l'avertisseur d'angles morts, l'aide au parking avant, le frein de parking électrique et un accoudoir central avant. (4) Sauf versions GPL.


1


2


3


4



5

GREG

❶ Pas de banquette arrière coulissante, mais l'espace aux jambes et la garde au toit suffisent. ❷ Les sièges du fond peuvent se replier en portefeuille comme celui de gauche ou se retirer complètement. ❸ Rareté même dans le haut de gamme, Android Auto et Apple CarPlay sont disponibles sans fil, et ce, de série sur la finition Extreme+. ❹ Rareté également : les places du fond sont de vraies places, aussi bien pour le confort d'assise que pour l'espace disponible. ❺ Avec ses deux réservoirs pleins (SP95 + GPL), le Jogger Eco-G 100 affiche une belle autonomie supérieure à 1 000 km !

LES FINITIONS

ESSENTIEL

La finition d'entrée de gamme n'est pas sous-équipée puisqu'elle propose déjà plusieurs éléments de sécurité comme le freinage automatique d'urgence ou l'allumage automatique des feux, et quelques éléments de confort comme des vitres avant électriques ou la banquette rabattable en 2/3-1/3. À l'extérieur, les rétroviseurs sont noirs, du même noir que les barres de toit déjà présentes, et les "skis" de protection avant et arrière sont gris clair.

CONFORT (ESSENTIEL + 1 700 €) ❤

C'est notre niveau d'équipement favori puisque tout en restant largement accessible, la dotation s'enrichit d'éléments importants comme la climatisation (manuelle) ou l'écran central tactile avec la compatibilité Android Auto et Apple CarPlay (et donc la possibilité du GPS). À l'extérieur, les rétros deviennent ton carrosserie, et les barres de toit sont modulables (elles peuvent être installées transversalement).

SL EXTREME ❤
(CONFORT + 1 000 €)

SL signifie "série limitée", même si Dacia ne nous a pas indiqué quelle était la limite (en temps ou en nombre d'exemplaires ?). À partir de ce niveau, le Jogger reçoit plusieurs équipements de confort assez éloignés du low cost, comme la climatisation automatique (monozone) ou l'accès à bord et le démarrage mains-libres.
Les rétroviseurs sont peints en noir (et non plus en plastique noir comme sur Essentiel), tandis que les jantes et les "skis" deviennent plus sombres.

SL EXTREME+ ❤

Cet ultime niveau engendre un surcoût de 500 € sur la motorisation Eco-G et de 700 € sur TCe 110 car elle ajoute la roue de secours de série, ce qui est impossible sur la version GPL. Ici, le GPS devient de série, de même que l'avertisseur d'angles morts.
Le plus gros atout de cette finition est d'accélérer la livraison puisque ce sont des voitures "toutes faites", sans options possibles hors peinture métallisée.

❤ NOS COUPS DE CŒUR



Si vous choisissez une version 5 places ou si vous retirez les deux sièges du fond dans une 7 places, le coffre dépasse les 800 dm³ : une vraie soute !

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK NAV EUROPE
(300 € SUR CONFORT ET SL EXTREME)

Si vous avez l'écran central tactile de série à partir de la finition Confort, le GPS n'y est pas. Il faut piocher dans les options pour l'obtenir, avec Android Auto et Apple CarPlay sans fil, une rareté même dans le premium ! Mais si vous ne cochez pas l'option, vous avez déjà Android Auto et Apple CarPlay filaires, donc accès facilement à un GPS. Cette option nous paraît ainsi superflue.

DÉCONSEILLÉE PAR L'AJ

PACK CITY (500 € SUR CONFORT)

Ce pack comprend un radar de parking avant, la caméra de recul et l'avertisseur d'angles morts, qui ne sert pas seulement en ville. Il n'est disponible que sur la finition Confort car les autres finitions proposent d'autres packs mariant d'autres éléments. Le pack City nous paraît intéressant puisqu'il associe des éléments de confort comme la caméra de recul à des éléments de sécurité tels que la surveillance des angles morts.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

ACCESSOIRES

Comme toutes les marques, Dacia propose des accessoires, qui se distinguent des options montées en usine par le fait d'être installés chez votre concessionnaire. La gamme offerte par Dacia est assez vaste et permet de pallier certaines lacunes d'équipement. Vous y trouverez ainsi un chargeur à induction pour smartphone, vendu 50 €, ou une caméra de recul à 260 €, une dashcam (caméra vidéo vers l'avant avec enregistreur) pour 320 € ou encore un coffre de toit de 400 dm³ pour 215 €, qui pourra être utile si vous voyagez à 7 passagers puisque dans ce cas, le coffre "natif" est réduit à seulement 210 dm³.

SELON VOS BESOINS

LES TEINTES

Teinte opaque de série



Blanc Glacier

Teintes métallisées (500 €)



Bleu Iron



Gris Moonstone



Gris Comète



Brun Terracota



Noir Nacré

LES JANTES



Jante tôle 16 pouces avec enjoliveurs Miliana (série sur Essentiel)



Jante tôle 16 pouces avec enjoliveurs Saria (série sur Confort)



Jante alliage 16 pouces Mahalia (série sur SL Extreme)



Jante alliage 16 pouces biton (150 € sur SL Extreme)

NOTRE CHOIX

Dacia Jogger Eco-G 100 Confort 7 places

(17 450 € hors options, malus 0 €)

Vu les tarifs imbattables, toutes les versions constituent de bonnes affaires. Néanmoins, nous vous conseillons de prendre une version 7 places (ça peut toujours servir, pensez à la revente, et le coffre est identique à la 5 places si vous retirez les sièges du fond) avec le moteur GPL, qui permet de réduire le coût à l'usage, en choisissant la finition Confort, à l'équipement déjà décent. C'est selon nous la meilleure affaire !

HYUNDAI i10

Maligne, pratique et économique, la Hyundai i10 appartient à cette catégorie de petites voitures en voie de disparition. Ce qui ne veut pas dire qu'elle manque d'intérêt.

Par **Didier Laurent**

Alternative crédible à la Renault Twingo ou à la Volkswagen up!, la Hyundai i10, cousine technique de la Kia Picanto, a été conçue en Europe pour la clientèle européenne. Bien pensée, habitable et offrant quatre vraies places, elle surclasse la concurrence en matière de volume de coffre, d'espaces de rangement, et même depuis le volant où l'agilité et le confort dominent malgré des remontées de suspension trop sèches sur route dégradée. Côté équipement, l'i10 se dote de l'essentiel mais ne propose pas de GPS de série. Une question que les automobilistes urbains contournent avec leur smartphone et une application adéquate. Malgré tout, la Hyundai i10 apparaît comme l'une des meilleures citadines du marché. Cette génération a été remplacée par un modèle plus moderne début 2020, mais la catégorie s'amenuise. Peugeot et Citroën ne renouvelleront pas les 108 et C1, la Renault Twingo et la Smart sont passées à l'électrique, tout comme les futures petites autos du groupe Volkswagen. Cette offre tirée vers le bas et le contexte de la voiture neuve (délais de livraison souvent très longs) font que le prix des i10 en occasion est orienté à la hausse. Dans ce cas, préférez toutefois le haut de gamme ou les séries spéciales, mieux équipées et généralement plus joyeuses en matière de couleur.

	HYUNDAI i10	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.0	66	6,3	Un moteur à 3 cylindres honnête qui convient bien pour la ville. Il consomme peu et se veut fiable. Il s'agit d'un moteur d'ancienne génération repris du modèle précédent (avant 2013), mais son agrément est réel.
Essence	**1.2**	**87**	**6,6**	**Ce 4 cylindres a notre faveur car il présente une meilleure polyvalence et peut permettre à l'i10 de s'aventurer plus facilement sur les grands axes. Cette version existe avec une boîte automatique à 4 rapports, qui ne s'impose pas. D'ailleurs, il n'y en a presque pas sur le marché de l'occasion.**

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 6 500 €

Diesel : non

Génération : deuxième

Commercialisation : octobre 2013 à novembre 2019

Restylage : octobre 2016

Type de carrosserie : citadine

Nombre d'exemplaires en circulation : 19 848

JOEL PEYROU

NOTRE CHOIX

Hyundai i10
de 2019
1er prix prospecté : **10 000 €**
25 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	87 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	120 Nm à 4000 tr/mn
Type	4 cylindres, essence
Cylindrée	1248 cm³/5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis

Diamètre de braquage	9,7 m
Pneumatique	175/65 R 14

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	3,67/1,66/1,50/2,39 m
Poids/tractable freiné	1022 kg/–

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1000 m d.a.	34,3 s
0 à 100 km/h	12 s
90 à 130 km/h (en 4e/5e)	16,2/24,3 s
Vitesse maxi	163 km/h
Freinage 90/130 km/h	32/66 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	135/133 cm
Volume de coffre 5 places	239 dm³

LE BUDGET

Assurance(1) : 525 €	Carte grise(2) : 165,50 €

Consommations

Moyenne	6,6 l/100 km
Ville/route/autoroute	7/6,1/6,8 l/100 km
Autonomie/réservoir	606 km/40 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV(3)	270 €	moyen	Distribution	214 €	bon
Amortisseurs AR(3)	292 €	mauvais	Embrayage	339 €	bon
Disques AV(3)	204 €	moyen	FAP(5)	2158 €	mauvais
Disques AR(3)	164 €	bon	Pneus(3)	140 €	bon
Plaquettes AV(4)	79 €	moyen	Feu AV	283 €	bon
Plaquettes AR(4)	98 €	mauvais	Feu AR	163 €	bon
Filtre à air	39 €	mauvais	Bouclier AV	472 €	moyen
Filtre à huile	16 €	bon	Bouclier AR	388 €	moyen

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. (5) Avec le collecteur d'échappement.

LE BILAN FIABILITÉ

Des moteurs éprouvés, une gamme courte, des équipements raisonnables en nombre et en technologie assurent une fiabilité presque sans faille à cette petite citadine. C'est un achat sans souci qui se dessine, pour une catégorie qui tend à disparaître faute de demande et de rentabilité côté constructeurs.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

EMBRAYAGE

Plusieurs cas d'usure prématurée, recensés plutôt avant le restylage. Ce problème survient davantage sur les voitures qui font beaucoup de ville, généralement autour de 50000 à 60000 km. Cette génération n'est plus commercialisée depuis la fin 2019, mais une prise en charge peut toujours être demandée et étudiée au cas par cas.

BOÎTE DE VITESSES

Risque de fuite d'huile qui demande une intervention, généralement prise en garantie car le réseau connaît le problème. Hyundai a d'ailleurs émis une note technique et les concessionnaires ont revu l'étanchéité de la boîte de vitesses soit lors des révisions, soit sur rendez-vous pour les voitures prévues plus lointainement en entretien.

COMMANDE DE BOÎTE DE VITESSES

La marche arrière accroche et est parfois difficile à passer (oblige à débrayer plusieurs fois). Une intervention sur la tringlerie en concession règle le problème.

AUTRES DÉFAILLANCES

CLIMATISATION

Son déclenchement crée un à-coup. Sur cette génération, il s'agit de moteurs et de systèmes de climatisation dont le développement date un peu, et c'est un fait mais pas un défaut, même si la sensation est désagréable.

VOYANT D'ANOMALIE MOTEUR

Il s'allume sans qu'une panne réelle soit arrivée. Il est parfois difficile de l'annuler. Les concessionnaires procéderont à une reprogrammation de différents boîtiers.

PNEUMATIQUES

Risque d'usure prématurée et symétrique, souvent lié à un défaut de parallélisme du train avant, qui est soit mal réglé en usine, soit mal revu avant livraison en neuf, ou bien dû à un dérèglement issu d'un coup de trottoir, assez fréquent sur une petite citadine.

LES RAPPELS

Aucun rappel à signaler sur la Hyundai i10. Mais pour ce modèle comme pour un autre, pas de rappel ne veut pas dire pas de défaut potentiel. Voyez ci-dessous !

10 CHOSES À VÉRIFIER AVANT D'ACHETER

1. Vérifiez l'historique de la voiture à l'aide de son HistoVec. Ce document officiel retrace sa vie administrative et vous permettra de connaître le nombre d'anciens propriétaires, de savoir si elle a été importée ou gagée.

2. Vérifiez le kilométrage : vous pouvez vous aider des chiffres reportés sur les factures d'entretien ou sur les contrôles techniques. Tout doit vous sembler cohérent.

3. Essayez la voiture : l'excuse de l'absence d'assurance "prêt de volant" n'est pas valable. Tout le monde ayant au moins trois ans de permis est assuré pour un test routier isolé.

4. Une fois à bord, testez toutes les fonctions : autoradio, climatisation, clignotants, feux de détresse, essuie-glaces… Cela évitera toute déconvenue juste après l'achat.

5. Inspectez l'état des pièces d'usure. L'usure des plaquettes et des disques de frein n'est pas facile à évaluer (demandez les factures d'entretien pour comprendre la fréquence de remplacement et le coût). Celle des pneus est plus simple puisqu'un témoin, situé dans la rainure centrale de la bande de roulement, signale l'usure de la gomme.

6. Vérifiez la DOT des pneus. Ce n'est pas parce qu'ils sont en bon état visuel qu'ils sont encore bons. La DOT, sur le flanc du pneu, indique en quatre chiffres la semaine et l'année de fabrication d'un pneu. Cinq ans ou plus = remplacement.

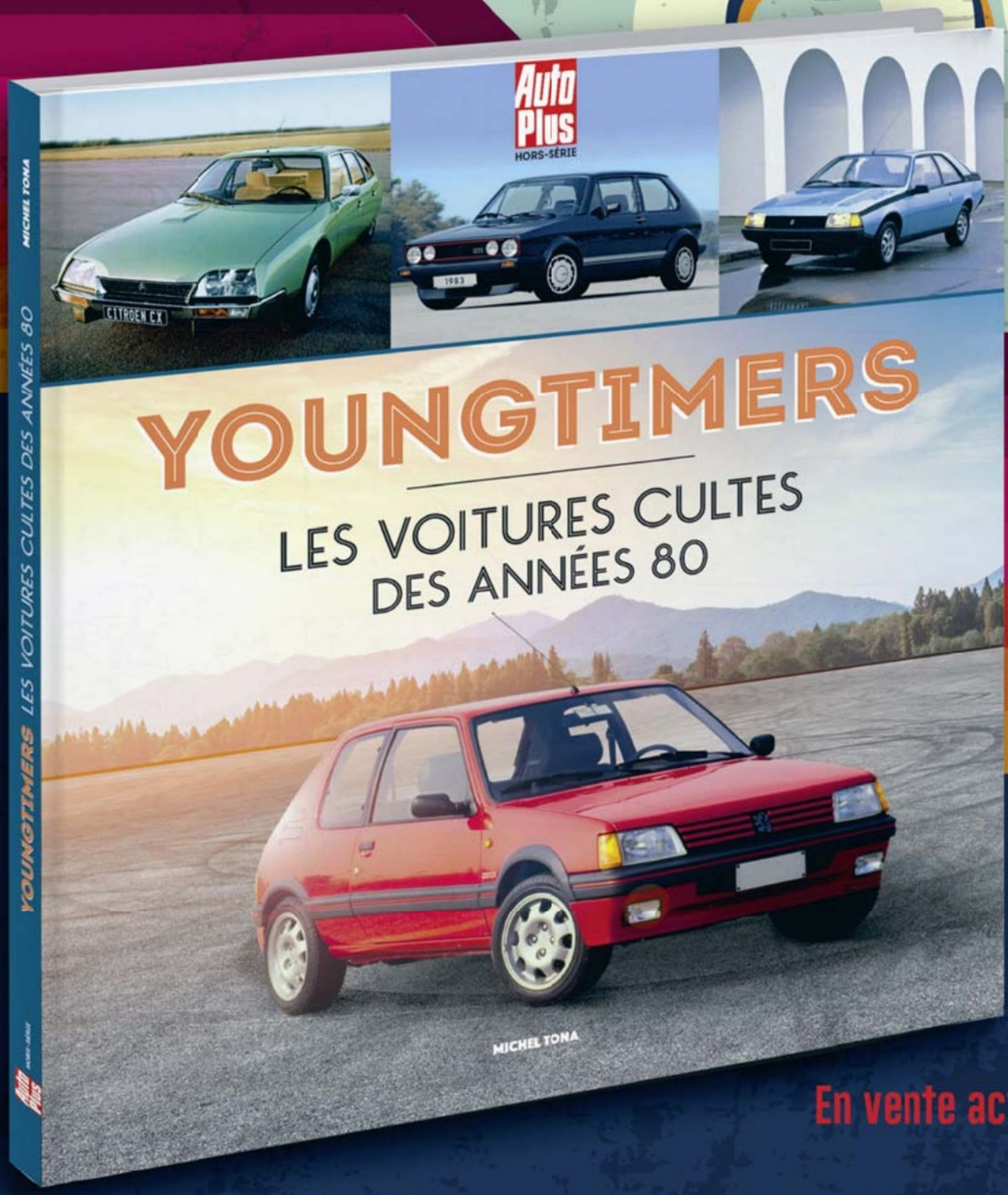
7. Anticipez les gros frais à venir, comme un remplacement d'amortisseurs, d'embrayage, de catalyseur ou de courroie de distribution. Inspectez le carnet d'entretien pour connaître les préconisations.

8. Assurez-vous que les petites choses annexes, liées à la sécurité et obligatoires, sont bien présentes. Gilet jaune, triangle, boîte d'ampoules… Autant de frais à assumer ensuite ou qui doivent entrer dans la négociation globale.

9. Les documents que le vendeur doit fournir sont : contrôle technique valide de moins de six mois si la voiture a plus de 4 ans, un certificat de non-gage, la carte grise barrée de la mention *"Vendue le xx/xx/xxxx à 00 h 00"* et un exemplaire du certificat de cession.

10. Vérifiez l'identité du vendeur. Il est rare, sauf en cas de maladie ou de succession, qu'une personne ne s'occupe pas elle-même de la vente de sa voiture d'occasion, notamment pour des véhicules courants. Cela doit vous alerter et vous inciter à faire d'autres vérifications, le cas échéant.

(Re)plongez dans les années 80



En vente actuellement

Les années 80 ont été synonyme d'évasion et de performance. Tout était permis et l'innovation battait son plein avec un certain vent de liberté. Ces « jeunes anciennes » (youngtimers) ont aujourd'hui la cote, pas seulement auprès des nostalgiques mais parce qu'être au volant de ces voitures vous apporte une sensation unique. Alors mettez votre ceinture et partez à la rencontrede ces modèles mythiques !

LE PRIX DU NEUF aj

AIWAYS

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

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
GIULIA				
2.0 Turbo 200 ch Super Auto.	11	M	2 205	47 400
2.0 Turbo 280 ch Veloce Q4 Auto.	NC	M	5 715	60 900
Quadrifoglio	41	M	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	M	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	M	12 012	53 600
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	M	11 488	60 900
Quadrifoglio	41	M	40 000	97 900
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	9	M	400	49 500
2.2 Diesel 190 ch Super Q4 Auto.	NC	M	1 504	53 700
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	M	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	M	40 000	151 060
Vantage Roadster V8	NC	M	40 000	158 630
DB11 V8 Coupé	NC	M	40 000	189 277
DB11 AMR V12 Coupé	NC	M	40 000	224 874
DB11 Volante V8	NC	M	40 000	204 705
DBS SuperLeggera Coupé	NC	M	40 000	288 504
DBS SuperLeggera Volante	NC	M	40 000	298 670
DBX	NC	M	40 000	195 126

AUDI

Audi
Premium Murat
105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e
Tél. : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE	CV	B/M*		PRIX
A1 SPORTBACK				
25 TFSI	5		0	22 280
30 TFSI Design	6		0	25 610
35 TFSI Design S tronic	7	M	280	29 510
40 TFSI S line S tronic	11	M	898	35 230
Surcoût Entry : "base" + 1 200 €				
Surcoût Design : "base" + 2 400 €				
Surcoût Advanced 2 : Design + 1 100 €				
Surcoût S line : Design + 3 000 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €				
A1 CITYCARVER				
25 TFSI Design	5	M	75	26 180
30 TFSI Design	6	M	50	27 110
35 TFSI Design S tronic	8	M	650	31 010
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €				
Q2				
30 TFSI	6	M	100	28 760
35 TFSI Design	8	M	170	33 220
SQ2	19	M	10 980	55 140
30 TDI	6		0	30 720
35 TDI Design S tronic	8		0	37 660
Surcoût Design : "base" + 2 400 €				
Surcoût S line : Design + 3 600 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 200 €				
Surcoût S line Plus : Design Luxe + 1 500 €				

A3 SPORTBACK				
30 TFSI	8		0	29 370
30 TFSI Mild Hybrid S tronic	6		0	31 520
35 TFSI	8	M	150	30 400
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	M	75	32 550
40 TFSI Mild Hybrid S line Quattro	10	M	2 205	44 050
S3	20	M	8 671	58 190
RS 3	NC	M	21 966	69 990
40 TFSI e	8	B	1 000	39 670
45 TFSI e Competition	8	B	1 000	46 270
30 TDI	6		0	30 400
35 TDI	8		0	33 260
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	818	46 960
Surcoût Design : "base" + 3 030 €				
Surcoût S line : Design + 4 770 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 780 €				
A3 BERLINE				
Surcoût : Sportback + 565 €				
TT				
40 TFSI S tronic	11	M	1 074	44 610
45 TFSI S tronic	14	M	2 370	50 050
TTS	19	M	10 488	66 830
RS	28	M	19 641	81 780
Surcoût S line : "base" + 5 400 €				
Surcoût Compétition Plus : S line + 2 650 €				
Surcoût Héritage : S line + 2 250 €				
TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 000 €				
Q3				
35 TFSI	8	M	2 205	36 070
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	M	9 550	46 850
RS	29	M	33 147	73 870
45 TFSI e	8	B	1 000	47 320
35 TDI	8	M	330	39 100
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M	6 039	49 200
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût Advanced : Design + 2 500 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €				
Q3 SPORTBACK				
35 TFSI	8	M	983	39 085
40 TFSI Design Quattro S tronic	10	M	5 404	49 265
RS	29	M	34 224	74 320
45 TFSI e	NC	B	1 000	50 335
35 TDI	8	M	170	42 115
40 TDI Design S tronic	10	M	3 331	51 615
Surcoût Design : "base" + 2 330 €				
Surcoût Advanced : Design + 2 470 €				
Surcoût S line : Design + 3 770 €				
Q4 E-TRON				
35	5	B	6 000	42 800
40	5	B	2 000	48 700
45 Executive Quattro	5	B	2 000	59 700
50 S line Quattro	5		0	65 700
Surcoût Executive : "base" + 6 800 €				
Surcoût S line : Executive + 3 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 580 €				
Q4 SPORTBACK E-TRON				
35	5	B	6 000	44 800
40	5	B	2 000	50 700
45 Executive Quattro	5	B	2 000	61 700
50 S line Quattro	5		0	67 700
Surcoût Executive : "base" + 6 800 €				
Surcoût S line : Executive + 3 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 580 €				
A4				
35 TFSI Mild Hybrid	8	M	210	34 880
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	280	44 450
30 TDI Mild Hybrid S tronic	7		0	40 170
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	45 430
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	150	47 920
S4 TDI	23	M	9 371	76 550
Surcoût Design : "base" + 3 600 €				
Surcoût S line : Design + 5 225 €				
Surcoût S Edition : S line + 4 530 €				
Surcoût Avus : S line + 1 400 €				
A4 AVANT				
RS4	34	M	36 647	98 410
Surcoût : berline + 1 700 €				

A4 ALLROAD				
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16	M	5 404	54 350
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11	M	650	53 220
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Design Tiptronic	17	M	9 953	60 810
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
A5 COUPÉ				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	310	47 470
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	310	51 230
RS 5	34	M	29 070	100 540
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	49 720
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	190	52 690
S5 TDI	23	M	9 703	82 350
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €				
Surcoût Avus : S line + 1 000 €				
A5 SPORTBACK				
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	M	260	44 070
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	400	51 230
RS 5	34	M	33 317	100 540
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9		0	46 320
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	230	52 690
S5 TDI	23	M	10 961	82 350
Surcoût Design : "base" + 3 400 €				
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €				
Surcoût Avus : S line + 1 000 €				
A5 CABRIOLET				
40 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	2 205	62 930
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M	8 362	69 650
S5	24	M	22 321	87 750
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M	400	61 420
40 TDI 204 ch Mild Hybrid S line S tronic	11	M	1 172	64 390
Surcoût Avus : S line - 720 €				
Q5				
50 TFSI e Design	16		0	64 610
55 TFSI e S line	16		0	72 910
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	M	918	51 410
40 TDI Mild Hybrid Design	11	M	4 131	57 300
SQ5 TDI	22	M	32 906	82 490
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût S line : Design + 4 900 €				
Surcoût Avus : S line + 3 900 €				
Q5 SPORTBACK				
50 TFSI e Design	16		0	67 310
55 TFSI e S line	16		0	75 610
35 TDI Design	9	M	1 198	57 510
40 TDI Design	11	M	4 331	60 500
SQ5 TDI	22	M	32 906	85 190
Surcoût S line : Design + 4 400 €				
Surcoût Avus : S line + 4 400 €				
A6				
45 TFSI S tronic	14	M	2 544	56 830
50 TFSI e Quattro	12		0	65 070
55 TFSI e Compétition Quattro	12		0	76 560
35 TDI S tronic	8	M	280	50 810
40 TDI S tronic	11	M	280	54 460
45 TDI Quattro S tronic	14	M	4 552	61 900
50 TDI Quattro S tronic	17	M	7 039	65 240
S6 TDI	23	M	11 850	88 990
Surcoût S line : "base" + 7 900 €				
Surcoût Avus : S line + 100 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €				
A6 AVANT				
RS 6	52	M	40 000	137 650
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
40 TDI	11	M	2 386	64 000
45 TDI	14	M	7 915	68 540
50 TDI	17	M	11 750	71 880
55 TDI	23	M	11 104	76 870
Surcoût Avus : "base" + 11 300 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S tronic	14	M	2 370	69 080
RS 7	52	M	40 000	143 920
50 TFSI e Quattro	16		0	77 750
55 TFSI e Compétition Quattro	13		0	88 160
40 TDI S tronic	11	M	280	66 950

50 TDI Quattro S tronic	17	M	7 589	78 160
S7 TDI	23	M	13 830	97 550
Surcoût S line : "base" + 6 250 €				
Surcoût Avus : S line + 3 850 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 000 €				
E-TRON GT				
Quattro	10		0	105 100
RS	10		0	145 690
Surcoût Extended : Quattro + 20 500 €				
Surcoût S Extended : RS + 15 500 €				
E-TRON				
50 Quattro	9		0	71 900
55 Quattro	9		0	84 200
S	19		0	96 600
Surcoût S line : "base" + 9 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 400 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
E-TRON SPORTBACK				
50 Quattro	9		0	74 500
55 Quattro	9		0	86 800
S	19		0	99 200
Surcoût S line : "base" + 9 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 400 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
A8				
S8	NC	M	40 000	160 700
60 TFSI e	NC		NC	116 500
50 TDI	NC	M	11 621	99 000
Surcoût Avus : "base" + 12 600 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €				
Q7				
SQ7	43	M	40 000	125 390
55 TFSI e Advanced	22		0	84 410
60 TFSI e Competition	22		0	99 220
50 TDI Advanced	18	M	28 016	77 120
Surcoût S line : Advanced + 7 550 €				
Surcoût Avus : S line + 870 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 350 €				
Q8				
SQ8	43	M	40 000	129 220
RS Q8	53	M	40 000	165 570
55 TFSI e Advanced	22		0	89 850
60 TFSI e Compétition	22		0	105 300
Surcoût S line : Advanced + 7 800 €				
Surcoût Avus : Advanced + 7 470 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 500 €				
R8				
V10 Performance RWD	49	M	40 000	160 250
R8 SPYDER				
Surcoût : coupé + 14 400 €				

BENTLEY

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

BMW

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

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

118d	7		0	32 500
120d	10	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	B	1 000	47 050
sDrive16d Premiere	6	M	170	33 200
sDrive18d Premiere	8	M	75	35 950
xDrive20d Lounge	10	M	360	44 800
Surcoût Lounge : Premiere + 1 450 € à + 1 600 €				
Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €				
X2				
sDrive18i Premiere	7	M	280	34 350
sDrive20i Premiere	11	M	540	40 950
M35i Auto.	19	M	4 279	58 500
xDrive25e Premiere	7	B	1 000	48 600
sDrive16d Premiere	6	M	125	34 750
sDrive18d Premiere	8	M	50	37 500
xDrive20d Premiere Auto.	10	M	330	44 850
Surcoût Lounge : Premiere + 5 050 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 2 350 € à + 2 750 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				
SÉRIE 3				
318i Lounge	7	M	360	40 100
320i Lounge	10	M	360	43 700
330i xDrive Lounge Auto.	15	M	1 386	52 050
M340i xDrive	25	M	4 918	67 300
M3 Competition	41	M	40 000	103 100
320e Lounge	9	B	1 000	48 900
330e Lounge	8		0	53 850
316d Lounge	7		0	41 300
318d Lounge	8		0	43 450
320d Lounge	10		0	47 300
330d Lounge xDrive	16	M	680	56 600
M340d xDrive	22	M	2 454	69 250
Surcoût Luxury : Lounge + 7 550 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 6 500 €				
SÉRIE 3 TOURING				
Surcoût : Berline + 2 000 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i	10	M	450	50 800
M440i xDrive	25	M	4 429	69 550
M4 Competition	41	M	39 964	105 650
420d	10		0	53 350
430d xDrive	17	M	790	60 500
M440d xDrive	22	M	2 033	70 650
Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	10	M	983	50 800
M440i xDrive	26	M	8 851	69 900
420d	10		0	53 350
Surcoût M Sport : "base" + 2 750 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	M	1 172	57 300
M440i xDrive	26	M	8 025	76 050
M4 Compétition xDrive	41	M	40 000	116 650
420d	10	M	550	59 850
430d	26	M	1 830	64 600
Surcoût M Sport : "base" + 3 500 €				
I4				
eDrive40	NC	B	3 000	59 700
M50	NC		0	71 650

Z4				
sDrive20i	11	M	2 370	47 150
sDrive30i	15	M	2 370	55 550
M40i	23	M	7 851	68 150
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Sucoût M Sport : Sport + 1 750 €				
X3				
xDrive20i xLine	10	M	5 568	50 650
M40i	24	M	19 340	77 900
M Competition	41	M	40 000	109 350
xDrive30e xLine	10		0	60 800
sDrive18d xLine	8	M	1 590	50 950
xDrive20d xLine	10	M	2 224	54 950
xDrive30d xLine	17	M	4 644	61 650
M40d	22	M	7 755	76 900
Surcoût M Sport : xLine + 6 000 €				
iX3				
Inspiring	NC		0	69 950
Surcoût Impressive : Inspiring + 6 400 €				
X4				
xDrive30i xLine	14	M	5 443	59 500
M40i	24	M	18 760	79 650
M Competition	41	M	40 000	111 650
xDrive20d xLine	10	M	2 048	57 800
xDrive30d xLine	17	M	4 470	64 500
M40d	22	M	7 768	78 650
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €				
SÉRIE 5				
520i Lounge	10	M	310	52 250
M5 Competition	57	M	40 000	138 850
520e Lounge	9		0	54 700
530e Lounge	10		0	60 300
545e xDrive Lounge	17		0	72 600
518d Lounge	8		0	49 750
520d Lounge	10		0	53 200
530d xDrive Lounge	17	M	1 260	64 700
540d xDrive Lounge	22	M	1 790	69 700
Surcoût Luxury : Lounge + 5 450 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 250 €				
SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût : berline + 2 600 €				
SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
620d Lounge xDrive	10	M	1 640	65 250
630d Lounge xDrive	17	M	3 529	73 500
Surcoût Luxury : Lounge + 5 650 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 €				
SÉRIE 7				
750Li xDrive	44	M	40 000	125 500
745e	13		0	108 950
730d xDrive	16	M	3 486	102 750
740d xDrive	22	M	4 201	109 750
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €				
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 200 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840i xDrive M Sport	22	M	15 581	108 900
M850i xDrive	44	M	40 000	131 600
M8 Competition	57	M	40 000	174 800
840d xDrive M Sport	22	M	6 179	111 100
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ				
Surcoût : coupé - 3 000 €				
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	B	900	6 990
Surcoût Orange/Khaki/Grey/Blue : AMI + 400 €				
Surcoût Pop : Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €				
Surcoût Vibe : Pop + 460 €				
C3				
1.2 PureTech 83 ch Live	4		0	15 750
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6		0	19 400
1.5 BlueHDi 100 ch Feel	5		0	19 750
Surcoût You! : Live - 1 260 €				
Surcoût Feel : Live + 1 200 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 800 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 950 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €				
Surcoût Saint James : Shine + 600 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 900 €				
C3 AIRCROSS				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	150	19 050
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	240	23 950
1.5 BlueHDi 110 ch Feel Pack	6		0	23 000
1.5 BlueHDi 120 Shine Auto.	6	M	100	27 150
Surcoût Feel : Live + 1 350 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 150 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 1 850 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 700 €				
C4				
1.2 PureTech 100 ch Live	5		0	21 100
1.2 PureTech 130 ch Feel	7		0	25 100
1.2 PureTech 155 ch Shine Auto.	8	M	190	30 950
1.5 BlueHDi 110 ch Live	6		0	23 400
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack Auto.	7		0	30 400
ë-C4 136 ch Feel	4	B	6 000	35 800
Surcoût Feel : Live + 2 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 500 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 100 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 200 €				
GRAND C4 SPACETOURER				
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	M	280	31 300
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	6	M	50	33 500
Surcoût Shine : Feel + 2 650 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 350 €				
C5 AIRCROSS				
1.2 PureTech 130 ch Live	7	M	310	27 450
Hybrid 225 ch Feel	10	B	1 000	40 950
1.5 BlueHDi 130 ch Live	7	M	75	29 800
Surcoût Feel : Live + 2 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 650 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 950 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 450 €				
C5 X				
1.2 PureTech 130 Feel Auto.	7	M	230	32 900
1.6 PureTech 180 ch Shine Auto.	10	M	740	40 500
Hybrid 225 ch Feel Pack	10	B	1 000	44 950
Surcoût Feel Pack : Feel + 2 500 €				
Surcoût Shine : Feel Pack +2 600 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 000 €				
BERLINGO TAILLE M				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	540	23 150
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M	210	24 100
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack	7	M	260	28 550
ë 136 ch Live	4	B	6 000	35 300
Surcoût Feel : Live + 1 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 350 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 350 €				
BERLINGO TAILLE XL				
Surcoût : Taille M + 1 000 €				

CUPRA

TYPE	CV		B/M *	PRIX
LEON				
2.0 TSI 245 ch V DSG	14	M	2 726	39 500
2.0 TSI 300 ch VZ DSG	19	M	4 818	42 150
e-Hybrid 204 ch V	8	B	1 000	41 450
e-Hybrid 245 ch VZ	8	B	1 000	42 790
LEON SPORTSTOURER				
2.0 TSI 310 ch DSG 4Drive	19	M	10 011	46 290
Surcoût : berline + 1 580 €				
BORN				
V	5	B	6 000	40 250
ATECA				
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M	18 905	44 900
Surcoût VZ Edition : "base" + 7 000 €				
FORMENTOR				
1.5 TSI 150 ch V	8	M	360	34 990
2.0 TSI 190 ch V DSG 4Drive	10	M	4 543	41 190
2.0 TSI 245 ch VZ DSG	14	M	5 105	43 500
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M	13 109	47 900
VZ5	27	M	29 995	59 990
e-Hybrid 204 ch V	8	B	1 000	43 400
e-Hybrid 245 ch VZ	8	B	1 000	47 900
2.0 TDI 150 ch V	8		0	38 290

DACIA

TYPE	CV		B/M *	PRIX
SPRING				
Confort	2	B	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 Esentiel	6	M	240	15 200
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	240	16 000
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5		0	16 850
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	5		0	17 650
LODGY STEPWAY				
1.3 TCe 130 ch	7	M	450	17 100
1.5 Blue dCi 115 ch	6	M	75	18 750
Surcoût 15 ans : "base" + 200 €				
DUSTER				
1.3 TCe 130 ch Confort	7	M	330	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	B	6 000	37 600
Surcoût Bastille : Montmartre + 2 800 €				
Surcoût Performance Line : Bastille + 200 €				
Surcoût Toits 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	B	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 €				

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

Surcoût Rivoli : Performance Line + + 1 800 €
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 + : Bastile + 2 100 €
Surcoût Performance Line : Bastille + + 700 €
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 700 €
Surcoût Ligne Noire : Performance Line + + 700 €
Surcoût Rivoli : Ligne Noire + 800 €
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	2 205	472 774

FIAT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
500				
1.0 70 ch BSG Cult	4		0	15 790

Surcoût Dolcevita : Cult + 1 500 €
Surcoût Hey Google : Dolcevita + 1 500 €
Surcoût Dolcevita Plus : Dolcevita + 2 000 €
Surcoût Sport : Dolcevita Plus + 0 €

ABARTH 595

595	8	M	1 386	21 290
595 Turismo	9	M	1 276	24 390
595 Competizione	10	M	1 629	27 790

Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 600 €

500C (CABRIOLET)

Surcoût : berline + 2 800 €

ABARTH 595C

Surcoût : berline + 2 500 €

500 E

23,8 kWh Action	3	B	6 000	24 900
42 kWh Icône	3	B	6 000	30 200

Surcoût Action Plus : Action + 1 500 €
Surcoût (RED) : Action Plus + 1 500 €
Surcoût Icone Plus : Icone + 2 000 €
Surcoût La Prima : Icone Plus + 3 000 €

500 E 3+1

Surcoût : berline + 2 000 €

500 E CABRIOLET

Surcoût : berline + 3 400 €

500L

1.3 MultiJet 95 ch Sport	5	M	50	23 290

Surcoût Hey Google : Sport + 0 €
Surcoût (RED) : Sport + 0 €

PANDA

1.0 BSG 70 ch	4		0	11 990

Surcoût City Life : "base" + 1 500 €
Surcoût Sport : City Life + 1 300 €

PANDA CITY CROSS

1.0 70 ch BSG	4		0	14 990
0.9 TwinAir 85 ch 4x4	5	M	1 629	20 190

Surcoût Plus : "base" + 1 100 €

PANDA 4X4

0.9 TwinAir 85 ch	5	M	1 629	17 590

500X

1.0 T3 120 ch Cult	6	M	330	22 590
1.3 T4 150 ch Cross DCT	8	M	650	27 590
1.6 MultiJet 130 ch Cross	7	M	170	29 090

Surcoût Cross : Cult + 2 000 €
Surcoût Hey Google : Cross + 1 000 €
Surcoût Connect Edition : Cross + 2 400 €
Surcoût Sport : Cross + 3 000 €
Surcoût Club : Sport + 2 000 €
Surcoût Yacht Club Capri : 4 980 €

TIPO BERLINE

1.0 Firefly Turbo 100 ch	5		0	16 490
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	18 990
1.6 MultiJet 130 ch Life	7		0	22 990

Surcoût Life : "base" + 2 000 €
Surcoût Life Plus : Life + 2 000 €

TIPO 5 PORTES

Surcoût Tipo Berline + 1 500 €
Surcoût Sport : Life Plus + 2 000 €

TIPO CROSS

1.0 Firefly Turbo 100 ch	5		0	19 490
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	21 990
1.6 MultiJet 130 ch	7		0	23 990

Surcoût Pack : "base" + 2 000 €
Surcoût Plus : Pack + 2 000 €

TIPO STATION WAGON

Surcoût : 5 Portes + 1 500 €

FORD

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FIESTA (3 & 5 PORTES)				
1.1 75 ch Cool & Connect	4		0	17 390
1.0 FlexiFuel 95 ch Cool & Connect	5		0	18 890
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line	6		0	22 390
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X	8		0	24 890
ST	11	M	1 074	27 390

Surcoût Titanium Vignale : Cool & Connect + 3 900 €
Surcoût ST-Line : Cool & Connect + 2 400 €
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 1 100 €

FIESTA ACTIVE

1.0 FlexiFuel 95 ch X	5		0	22 390
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	6		0	23 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch X	NC		0	24 890

ECOSPORT

1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0	23 100

Surcoût ST-Line : Titanium + 1 000 €
Surcoût Active : ST-Line + 0 €

PUMA

1.0 Flexifuel Hybrid 125 ch Titanium	6		0	24 400
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	8		0	31 650
ST	11	M	1 504	34 950

Surcoût Titanium X : Titanium + 2 000 €
Surcoût ST-Line : Titanium X + 0 €
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €
Surcoût ST-Line X Gold Edition : ST-Line X + 2 900 €
Surcoût ST-Line Vignale : ST-Line X + 2 400 €

FOCUS

1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ch ST-Line X	NC		0	29 900
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X	NC		0	31 100
ST	NC	M	8 671	38 550
1.5 EcoBlue 120 ch ST-Line X	NC		0	30 700

Surcoût Titanium Vignale : ST-Line X + 3 300 €

FOCUS ACTIVE

1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ch X Auto.	NC		0	29 900
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	NC		0	33 100
1.5 EcoBlue 120 ch X Auto.	NC		0	32 700

Surcoût Vignale : X + 2 200 €

FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline + 1 200 €

FOCUS SW ACTIVE

Surcoût : berline + 1 200 €

KUGA

2.5 Duratec Hybrid 190 ch Titanium i-AWD	NC		NC	39 850
2.5 Duratec Hybride Rechargeable 225 ch Titanium	13	B	1 000	40 850
2.5 Duratec 190 ch Hybride FlexiFuel Titanium	8		0	38 150

Surcoût ST-Line : Titanium + 2 000 €
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 400 €
Surcoût Vignale : ST-Line X + 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	48 950

Surcoût Vignale : ST-Line + 6 700 €

GALAXY

2.5 Duratec 190 ch Hybrid Titanium Business	8	M	2 598	50 950

MUSTANG MACH-E

Standard Range	9	B	3 000	50 450
Extended Range	12	B	3 000	57 550
GT	16		0	78 950

EXPLORER

ST-Line	32		0	80 700

Surcoût Platinum : ST-Line + 2 000 €

MUSTANG FASTBACK

GT	36	M	24 400	54 200
Mach 1	35	M	31 200	64 200

MUSTANG CONVERTIBLE

Surcoût : Fastback + 4 000 €

TOURNEO COURIER

1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	M	260	16 120

Surcoût Trend : Ambiente + 510 €
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €
Surcoût Titanium : Sport + 0 €

TOURNEO CONNECT

1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	M	2 726	21 740
1.5 EcoBlue 100 ch Ambiente	NC		NC	23 380
1.5 EcoBlue 120 ch Trend	NC		NC	25 940

Surcoût Trend : Ambiente + 2 000 €
Surcoût Titanium : Trend + 2 030 €

TOURNEO CONNECT ACTIVE

1.5 EcoBlue 100 ch	NC		NC	29 210
1.5 EcoBlue 120 ch	NC		NC	29 770

HONDA

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
E				
136 ch	4	B	6 000	36 670
153 ch Advance 16"	4	B	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 €

HR-V

1.5 i-MMD Executive	6		0	31 520

Surcoût Advance : Executive + 2 500 €
Surcoût Advance Style : Advance + 2 500 €

CIVIC (5 PORTES)

1.0 i-VTEC Elegance	6	M	190	25 500
1.5 i-VTEC Sport Plus	10	M	280	32 160

Surcoût Executive : Elegance + 2 200 €
Surcoût Exclusive : Executive + 3 650 €
Surcoût Exclusive Sport Line : Exclusive + 1 200 €

CR-V

2.0 i-MMD Comfort	8	M	1 074	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	B	6 000	35 100
Electric 204 ch Intuitive	3	B	6 000	39 900

Surcoût Intuitive : Initia + 2 100 €
Surcoût N Line Creative : Intuitive + 2 350 €
Surcoût Executive : N Line Creative + 2 050 €
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €

i30

1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Creative	6		0	26 200
1.6 CRDi 115 ch Creative	6		0	28 500

Surcoût N Line : Creative + 4 240 €

i30 SW

Surcoût : berline + 1 000 €

i30 FASTBACK

1.5 T-GDi 160 ch Hybrid 48V N Line DCT	8	M	260	33 540

IONIQ

Hybrid Intuitive	5		0	28 050
Plug-in Intuitive	3	B	1 000	32 900
Electric Intuitive	1	B	6 000	35 200

Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €
Surcoût Executive : Creative + 1 950 €

IONIQ 5

170 ch Intuitive	3	B	6 000	43 600
218 ch Intuitive	4	B	3 000	46 800
306 ch HTrac Executive	5	B	3 000	59 900

Surcoût Creative : Intuitive + 3 200 €
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €

TUCSON

1.6 T-GDi 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8	M	818	29 900
Hybrid 230 ch Intuitive	10		0	34 650
Plug-in 265 ch Creative HTrac	10	B	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	B	2 000	79 900

SANTA FÉ

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 COUPÉ

P300 R-Dynamic	NC	M	33 147	67 260
P450 R-Dynamic	NC	M	40 000	93 070
R	NC	M	40 000	126 450

Surcoût R-Dynamic Black : R-Dynamic + 9 105 €

F-TYPE CABRIOLET

Surcoût : coupé + 7 060 €

I-PACE

EV400 S	10		0	79 990

Surcoût SE : S + 8 010 €
Surcoût HSE : SE + 6 600 €

JEEP

TYPE	CV	B/M*		PRIX
RENEGADE				
1.0 GSE T3 120 ch Longitude	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	36 990
e-Niro 204 ch Motion	1	B	6 000	40 990
Surcoût Active : Motion + 2 000 € à + 2 700 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 000 €				
Surcoût Lounge : Active + 3 300 €				
SPORTAGE				
1.6 T-GDi 150 ch MHEV Motion	8	M	818	29 990
1.6 T-GDi 230 ch Hybride Active	10		0	37 490
1.6 T-GDi 265 ch Hybride Rechargeable Active	10	B	1 000	43 290
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion DCT	7	M	125	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	31 695	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 STO	NC	M	40 000	299 294
Huracán EVO RWD Spyder	NC	M	40 000	211 006
Huracán EVO Spyder	59	M	40 000	243 466
Urus	59	M	40 000	226 711

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*		PRIX
RANGE ROVER EVOQUE				
P200 FlexFuel AWD Auto.	11	M	450	45 850
P300e R-Dynamic	11		0	54 750
D200 AWD Auto.	11	M	6 515	48 300
Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 500 €				
Surcoût S : "base" + 5 200 €				
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 500 €				
Surcoût Bronze Collection : S + 5 100 €				
Surcoût SE : S + 5 300 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 500 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 7 550 €				
Surcoût Autobiography R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 7 400 €				
DISCOVERY SPORT				
P200 Flex Fuel AWD Auto.	11	M	1 010	45 860
P300e R-Dynamic	11		0	54 150
D200 AWD Auto.	11	M	8 566	47 590
Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 390 €				
Surcoût S : "base" + 5 110 €				
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 390 €				
Surcoût SE : S + 4 080 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 340 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 7 220 €				
DISCOVERY				
P360 HSE R-Dynamic	24	M	40 000	90 600
D300 HSE R-Dynamic	19	M	40 000	90 600
Surcoût Metropolitan Edition R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 4 800 €				
RANGE ROVER VELAR				
P400e	19		0	71 900
D200	11	M	5 582	61 500
D300 S	19	M	18 121	74 700
Surcoût S : "base" + 7 300 €				
Surcoût S R-Dynamic : S + 3 400 €				
Surcoût SE : S + 4 100 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 3 400 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 12 800 €				
DEFENDER 90				
P400 SE X-Dynamic	28	M	40 000	81 200
P525 X-Dynamic	43	M	40 000	127 900
D200 SE X-Dynamic	11	M	40 000	69 700
D250 SE X-Dynamic	14	M	40 000	74 000
D300 SE X-Dynamic	19	M	40 000	78 100
Surcoût HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 200 €				
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 18 500 €				
Surcoût XS Edition : HSE X-Dynamic + 3 000 €				
Surcoût P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 000 €				
DEFENDER 110				
Surcoût : 90 + 6 600 €				
P400e SE X-Dynamic	19		0	88 600
RANGE ROVER SPORT				
P525 HSE Dynamic	43	M	40 000	102 800
SVR	50	M	40 000	136 900
P400e SE	19		0	91 700
D250 S	14	M	37 000	74 000
D300 SE	19	M	40 000	82 900
D350 HSE Dynamic	23	M	40 000	99 300
Surcoût SE : S + 3 600 €				
Surcoût HSE : SE + 6 000 €				
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €				
Surcoût HSE Silver : HSE + 6 300 €				
Surcoût HSE Dynamic Stealth Edition : HSE Dynamic + 6 900 €				
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dynamic + 13 200 €				
Surcoût SVR Carbon Edition : SVR + 17 900 €				
RANGE ROVER				
P530 HSE	44	M	40 000	150 500
P400e SE	24		0	134 100
P510e HSE	28		0	150 300
D250 SE	14	M	26 691	122 600
D350 HSE	23		NC	141 200
Surcoût HSE : SE + 7 900 €				
Surcoût Autobiography : HSE + 15 900 €				
Surcoût 1st Edition : Autobiography + 7 000 €				
Surcoût SV : Autobiography + 34 000 €				

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
01				
"base"	NC	B	1 000	41 500

MASERATI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
GHIBLI				
Modena	23	M	40 000	93 700
Modena S Q4	32	M	40 000	112 050
Trofeo	51	M	40 000	140 350
GT Hybrid	21		NC	81 550
LEVANTE				
Modena	25	M	40 000	102 700
Modena S	32	M	40 000	115 650
Trofeo	51	M	40 000	161 200
GT Hybrid	21		NC	87 650
QUATTROPORTE				
Modena Q4	32	M	40 000	136 850
Trofeo	51	M	40 000	174 700
GT Hybrid	23	M	40 000	108 650
MC20				
630 ch	NC	M	40 000	221 000

MAZDA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
2				
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Élégance	4		0	18 750
1.5 SkyActiv-G 90 ch Sélection Auto.	NC		0	23 500
1.5 SkyActiv-G 115 ch Exclusive Edition	NC		0	24 400
Surcoût Homura : Élégance + 1 800 €				
Surcoût Sélection : Elégance + 2 750 €				
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 450 €				
2 HYBRID				
Pure	NC		NC	21 500
Surcoût Agile : Pure + 2 100 €				
Surcoût Select : Agile + 2 900 €				
CX-3				
2.0 SkyActiv-G 121 ch Élégance	7	M	310	22 900
Surcoût Signature : Élégance + 2 600 €				
Surcoût Sélection : Signature + 1 000 €				
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 200 €				
MAZDA3 (5 PORTES)				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6		0	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 Sélection	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				
CX-5				
2.0 SkyActiv-G 165 ch Elégance	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 Sélection	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	42 100
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 + 2 800 €				
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	47 300
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
250 e Progressive Line	8	B	1 000	48 050
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 €				

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

CLA SHOOTING BRAKE

Surcoût : Coupé + 700 €

GLA

200 Progressive Line 7G-DCT	9	M	818	42 300
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	13	M	4 818	51 400
35 AMG	19	M	15 506	57 100
45 AMG S	31	M	30 056	74 750
250 e Progressive Line	8	B	1 000	50 600
200 d Progressive Line 8G-DCT	8	M	260	43 200
220 d AMG Line 4Matic 8G-DCT	10	M	540	51 400

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 500 €

EQA

250 Progressive Line	NC	B	3 000	47 900
350 AMG Line 4Matic	NC	B	3 000	56 200

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €

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	59 400
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 COUPÉ

200	10	M	1 761	51 600
43 AMG 4Matic	29	M	35 324	77 300
63 AMG S	42	M	40 000	113 100
220 d	10	M	100	55 100
300 d 4Matic	14	M	740	61 100

CLASSE C CABRIOLET

Surcoût : coupé + 7 350 €

GLC

43 AMG 4Matic	25	M	40 000	71 000
63 AMG S 4Matic+	42	M	40 000	108 200
300 e Avantgarde Line 4Matic	10		0	65 850
200 d Avantgarde Line	9	M	1 074	55 450
220 d Avantgarde Line 4Matic	11	M	1 626	59 300
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	M	3 902	61 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	M	10 253	69 700
300 de Avantgarde Line 4Matic	10		0	67 700

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 000 €

GLC COUPÉ

43 AMG 4Matic	25	M	40 000	74 600
63 AMG S 4Matic+	42	M	40 000	111 800
300 e AMG Line 4Matic	10		0	71 750
220 d AMG Line 4Matic	11	M	1 622	65 400
300 d AMG Line 4Matic	14	M	4 302	67 900
400 d AMG Line 4Matic	22	M	10 021	75 800
300 de AMG Line 4Matic	10		0	73 600

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 COUPÉ

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	80 500
53 AMG 4Matic+	33	M	40 000	96 650
63 S AMG 4Matic+	55	M	40 000	150 200
350 e Avantgarde Line	12		0	85 650
300 d Avantgarde Line	15	M	7 005	76 950
400 d Avantgarde Line	22	M	16 288	79 550
350 de Avantgarde Line	11		0	86 250

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 300 €

GLE COUPÉ

53 AMG 4Matic+	33	M	40 000	114 750
63 AMG S 4Matic+	55	M	40 000	165 550
350 e	12		0	98 800
400 d	22	M	19 981	84 100
350 de	NC		0	99 400

CLASSE S

580 Maybach 4Matic	NC	M	40 000	192 200
680 Maybach 4Matic	NC	M	40 000	235 700
580 e Executive	NC		0	132 750
350d Executive	17	M	5 984	103 850
400d Executive 4Matic	21	M	8 315	111 050

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 COUPÉ 4 P.

43 4Matic+	26	M	27 749	119 150
53 4Matic+	33	M	27 799	136 300
63 S E-Performance	NC	M	7 462	211 250

AMG GT

GT	35	M	40 000	132 050
GT S	41	M	40 000	151 050
GT C	47	M	40 000	162 850
GT R	52	M	40 000	179 650
GT R Pro	NC	M	40 000	223 450

AMG GT ROADSTER

Surcoût : coupé + 12 700 €

CLASSE G

500 Executive Line Auto.	32	M	40 000	116 350
63 AMG Auto.	51	M	40 000	167 100

Surcoût AMG Line : Executive Line + 4 550 €

MG

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

MINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
HATCH 3 PORTES				
One 75 ch	NC		0	20 900
One 102 ch	NC		0	22 200
Cooper	NC		0	23 900
Cooper S	NC	M	310	28 500
John Cooper Works	NC	M	1 504	34 800
Electric Essential	NC	B	6 000	33 900
HATCH 5 PORTES				
Surcoût : 3 portes + 900 €				
CABRIO				
One 102 ch	NC	M	150	26 600
Cooper	NC	M	190	28 300
Cooper S	NC	M	818	32 900
John Cooper Works	NC	M	2 370	39 200
CLUBMAN				
One	6	M	210	26 100
Cooper	7	M	230	28 100
Cooper S	11	M	1 172	32 400
John Cooper Works	20	M	3 784	45 200
One D	6		0	29 100
Cooper D	8		0	31 100
Cooper SD	10	M	10	36 600
COUNTRYMAN				
One	5	M	310	27 600
Cooper	7	M	360	29 600
Cooper S	11	M	1 074	34 300
John Cooper Works	19	M	5 105	47 100
Cooper SE	6	B	1 000	40 800
One D	6	M	50	30 600
Cooper D	8		0	32 600
Cooper SD	10	M	190	38 500

MITSUBISHI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
SPACE STAR				
1.0 Mivec 71 ch Inform	4		NC	12 990
Surcoût Invite : Inform + 700 €				
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 100 €				
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €				
ECLISPE CROSS				
PHEV Invite	5	B	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 I www.autojm.fr

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MICRA				
1.0 IG-T 92 ch Visia Pack	5		0	17 190
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 800 €				
Surcoût Enigma : Acenta + 1 750 €				
Surcoût Made in France : Acenta + 1 200 €				
Surcoût N-Sport : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Tekna : N-Sport + 0 €				
JUKE				
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6	M	190	21 090
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Enigma : N-Connecta + 3 200 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 000 €				
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €				
LEAF				
150 ch Acenta	6	B	6 000	34 400
217 ch Acenta	6	B	6 000	38 300
Surcoût N-Connecta : Acenta + 3 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 150 €				
QASHQAI				
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Visia	7	M	400	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	B	6 000	32 000
Surcoût Edition : "base" + 1 700 €				
Surcoût GS Line : Edition + 1 600 €				
Surcoût Elegance : GS Line + 0 €				
Surcoût Ultimate : Elegance + 2 900 €				
CROSSLAND				
1.2 83 ch Edition	5	M	190	21 650
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	B	6 000	36 900
Surcoût Elegance : Edition + 1 650 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 850 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 3 450 €				
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	B	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	B	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	B	6 000	35 300
Surcoût Elegance : Edition + 2 450 €				
Surcoût Elegance Pack : Elegance + 1 100 €				

PEUGEOT

AUTOJM.FR
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE
Jusqu'à -40%
03 81 36 30 30 I www.autojm.fr

TYPE	CV	B/M*		PRIX
208				
1.2 PureTech 75 ch Like	4		0	17 000
1.2 PureTech 100 ch Active Pack	5		0	20 900
1.2 PureTech 130 ch Allure Pack Auto.	7		0	26 400
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5		0	21 400
e Active	4	B	6 000	33 250
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	23 850
1.2 PureTech 130 ch Active	6		0	25 650
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M	330	33 550
1.5 BlueHDi 110 ch Active	5		0	25 850
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6		0	30 950
e Active	4	B	6 000	37 550
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 € à + 1 400 €				
308				
1.2 PureTech 110 ch Active Pack	6		0	24 800
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7		0	26 200
PHEV 180 ch Active Pack	6	B	1 000	36 800
PHEV 225 ch GT	10	B	1 000	43 300
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7		0	28 700
Surcoût Allure : Active Pack + 2 000 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 800 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 2 000 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 600 €				
308 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				

3008

1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M	310	32 600
HYbrid 225 ch Allure	10	B	1 000	46 300
HYbrid4 300 ch Allure Pack	11		0	52 200
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	M	100	35 500

Surcoût Style : Active Pack + 700 €
Surcoût Allure : Active Pack + 2 400 €
Surcoût Allure Pack : Allure + 400 €
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 750 €
Surcoût GT : Allure Pack + 1 900 €
Surcoût GT Pack : GT + 2 000 €

5008

1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M	400	34 400
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	1 901	43 950
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	M	170	37 300
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	M	1 386	44 450

Surcoût Style : Active Pack + 700 €
Surcoût Allure : Active Pack + 2 500 €
Surcoût Allure Pack : Allure + 600 €
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 650 €
Surcoût GT : Allure Pack + 1 800 €
Surcoût GT Pack : GT + 2 000 €

508

1.2 PureTech 130 ch Active Pack Auto.	7	M	125	37 500
HYbrid 225 ch Active Pack	10	B	1 000	45 500
Peugeot Sport Engineered	11		0	67 650
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	6		0	39 500

Surcoût Allure Pack : Active Pack + 2 900 € à + 3 200 €
Surcoût GT : Allure Pack + 1 500 €
Surcoût GT Pack : GT + 3 300 € à + 4 300 €

508 SW

Surcoût : berline + 1 300 €

RIFTER

e 136 ch Active Pack	4	B	6 000	36 400

Surcoût Allure Pack : Active Pack + 3 100 €
Surcoût GT : Allure Pack + 1 350 €

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*		PRIX
718 CAYMAN				
2.0	19	M	18 905	59 692
T	19	M	19 641	68 629
S	24	M	33 147	72 862
GTS 4.0	30	M	40 000	86 915
GT4	32	M	40 000	103 267
GT4 RS	NC	M	40 000	144 485
718 BOXSTER				
2.0	19	M	18 905	61 731
T	19	M	19 641	70 668
S	24	M	34 224	74 902
GTS 4.0	30	M	40 000	88 955
Spyder	32	M	40 000	100 431
Edition 25 ans	28	M	40 000	98 326
911 COUPÉ (TYPE 992)				
Carrera	27	M	40 000	113 386
Carrera S	34	M	40 000	128 988
GTS	37	M	40 000	147 219
Turbo	51	M	40 000	197 488
Turbo S	61	M	40 000	230 362
GT3	41	M	40 000	178 595
911 TARGA (TYPE 992)				
4	27	M	40 000	135 708
4S	34	M	40 000	161 306
GTS	37	M	40 000	169 638
911 CABRIOLET (TYPE 992)				
Carrera	27	M	40 000	127 788
Carrera S	34	M	40 000	143 368
GTS	37	M	40 000	161 618
Turbo	51	M	40 000	211 168
Turbo S	61	M	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
TAYCAN SPORT TURISMO				

Surcoût : berline + 960 €

TAYCAN CROSS TURISMO

Surcoût : berline + 5 400 €

PANAMERA

2.9	21	M	40 000	96 819
4S	NC	M	40 000	121 776
GTS	37	M	40 000	144 218
Turbo S	58	M	40 000	189 216
4 E-Hybrid	21		0	116 499
4S E-Hybrid	33		0	133 779
Turbo S E-Hybrid	49		0	195 216

PANAMERA SPORT TURISMO

Surcoût : berline + 2 880 € à + 13 320 €

MACAN

2.0	16	M	32 316	66 249
S	26	M	36 798	75 437
GTS	33	M	40 000	92 190

CAYENNE

3.0	24	M	40 000	83 210
S	34	M	40 000	101 657
GTS	35	M	40 000	120 377
Turbo	47	M	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 COUPÉ

3.0	23	M	40 000	90 290
S	33	M	40 000	107 177
GTS	35	M	40 000	124 337
Turbo	46	M	40 000	156 756
Turbo GT	59	M	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	B	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 Equilibre	4	B	6 000	32 000
R135 Techno	4	B	6 000	35 200

Surcoût Evolution : Equilibre + 1 500 €

CLIO V

1.0 SCe 65 ch Authentic	4		0	16 550
1.0 TCe 90 ch Equilibre	6		0	19 350
1.3 TCe 140 ch Techno	7		0	23 600
E-Tech Hybride 145 ch Equilibre	6		0	22 100
1.0 TCe 100 GPL Evolution	6		0	21 200
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	6		0	22 450

Surcoût Evolution : Equilibre + 1 350 €
Surcoût Techno : Evolution + 1 150 €
Surcoût R.S. Line : Techno + 1 850 €

CAPTUR

1.0 TCe 90 ch Zen	5	M	150	22 450
1.3 TCe 140 ch Intens	7	M	100	27 000
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	170	29 500
1.0 TCe 100 ch GPL Intens	5		0	25 300
E-Tech 145 ch Zen	5		0	28 200
E-Tech plug-in 160 ch Zen	5	B	1 000	32 750

Surcoût Intens : Zen + 2 850 €
Surcoût Rive Gauche : Intens + 1 100 €
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 200 €
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 500 €

MÉGANE

1.0 TCe 115 ch Zen	6		0	25 100
1.3 TCe 140 ch Intens	7	M	100	29 700
R.S. EDC	19	M	12 012	43 300
E-Tech hybride rechargeable 160 ch Limited	5	B	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 €

MÉGANE ESTATE

Surcoût : berline + 1 000 €

MÉGANE E-TECH

EV40 130 ch Standard Charge Equilibe	NC	B	6 000	35 200
EV60 220 ch Super Charge	NC	B	6 000	40 200
EV60 220 ch Optimum Charge	NC	B	6 000	41 700

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

SCÉNIC

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

Surcoût Techno : Evolution + 1 400 €

GRAND SCÉNIC

Surcoût : Scénic + 1 800 €

KADJAR

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

Surcoût Techno : Evolution + 2 200 €

ARKANA

1.3 TCe 140 ch Zen EDC	7	M	100	30 100
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	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	M	240	41 200
2.0 Blue dCi 160 ch Intens EDC	8	M	818	42 700
2.0 Blue dCi 190 ch Initiale Paris EDC	10	M	1 172	51 500

Surcoût Initiale Paris : Intens + 6 300 €

TALISMAN ESTATE

Surcoût : berline + 1 400 €

KOLEOS

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

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

ESPACE

2.0 Blue dCi 160 ch Evolution	8	M	3 331	49 900
2.0 Blue dCi 190 ch Evolution	10	M	3 784	51 900

Surcoût Initiale Paris : Evolution + 9 000 €

KANGOO

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

Surcoût Intens : Zen + 1 500 €

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Ghost	49	M	40 000	306 600
Ghost Black Badge	NC	M	40 000	362 400
Wraith	NC	M	40 000	321 000
Wraith Black Badge	NC	M	40 000	373 800
Dawn	NC	M	40 000	357 600
Dawn Black Badge	NC	M	40 000	410 400
Phantom	NC	M	40 000	463 200
Cullinan	NC	M	40 000	336 600
Cullinan Black Badge	NC	M	40 000	391 200

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	M	260	26 960

Surcoût Style : Référence + 2 300 €
Surcoût Urban : Style + 1 020 €
Surcoût Xcellence : Style + 2 120 €
Surcoût FR : Xcellence + 1 950 €
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	M	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	M	150	30 230
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8	M	125	32 430
2.0 TSI 190 ch FR DSG	11	M	1 386	36 690
eHybrid 204 ch Xcellence	8	B	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	M	240	23 900
1.5 TSI 150 ch Style	8	M	360	30 600
2.0 TSI 190 ch Xperience DSG 4Drive	10	M	8 254	41 400
2.0 TDI 115 ch Style	6	M	50	32 900
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	M	1 172	37 250
eHybrid 245 Xcellence	NC	B	1 000	48 090
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	330	40 250
2.0 TDI 200 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	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	4		0	17 230
1.0 TSI 95 ch Ambition	5		0	20 090
1.0 TSI 110 ch Ambition	6		0	20 540

Surcoût Ambition : Active + 1 590 €
Surcoût Style : Ambition + 2 180 €

KAMIQ

1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 640
1.0 TSI Evo 110 ch Active	6		0	21 390
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7	M	170	25 490
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	5		0	24 530

Surcoût Young Edition : Active - 540 €
Surcoût Ambition : Active + 2 450 €
Surcoût Scoutline : Ambition + 2 030 €
Surcoût Style : Scoutline + 1 250 €
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 630 €

SCALA

1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 720
1.0 TSI EVO 110 ch Active	6		0	21 510
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 540
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	5		0	24 570

Surcoût Ambition : Active + 2 420 €
Surcoût Style : Ambition + 3 280 €
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 720 €

KAROQ

1.0 TSI 110 ch Ambition	6	M	125	29 530
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	M	280	31 540
2.0 TDI 116 ch Ambition	6		0	32 840
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	M	50	34 480

Surcoût Sportline : Ambition + 5 210 €
Surcoût Style : Sportline + 560 €

ENYAQ IV

50	5	B	6 000	37 930
60	5	B	6 000	43 200
80	5	B	2 000	49 760
80x	NC	B	2 000	52 030

Surcoût Sportline : "base" + 2 510 € à + 3 150 €
Surcoût Founders Edition : "base" + 8 440 €

OCTAVIA

1.0 TSI 110 ch Active	6		0	23 450
1.0 TSI mHEV e-Tec 110 ch Ambition DSG	6		0	27 330
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	27 030
2.0 TSI 190 ch Sportline 4x4 DSG	10	M	2 205	37 280
2.0 TSI 245 ch RS	14	M	1 276	39 060
1.4 TSI PHEV iV 204 ch Ambition	8	B	1 000	36 810
1.4 TSI PHEV iV 245 ch RS	8	B	1 000	43 360
2.0 TDI 116 ch Active	6		0	26 690
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		0	29 660
2.0 TDI 200 ch RS DSG	11	M	75	40 660
1.5 TGI G-Tec 131 ch Ambition DSG	NC		0	30 620

Surcoût Ambition : Active + 1 480 €
Surcoût Sportline : Ambition + 3 310 €
Surcoût Style : Sportline + 260 €

OCTAVIA COMBI

Surcoût : berline + 1 100 €

OCTAVIA SCOUT

1.5 TSI ACT MHEV E-Tec DSG	8		0	35 800
2.0 TSI 190 ch 4x4 DSG	10	M	2 544	39 780
2.0 TDI 150 ch 4x4 DSG	8	M	190	40 240
2.0 TDI 200 ch DSG	11	M	740	41 680

KODIAQ

1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M	898	30 630
RS	14	M	15 506	51 280
2.0 TDI 150 ch Active DSG	8	M	280	37 360
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11	M	3 331	48 050

Surcoût Ambition : Active + 2 650 €
Surcoût Style : Ambition + 4 460 €
Surcoût Sportline : Style + 1 340 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 140 €

SUPERB

1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	310	38 600
iV Style	8	B	1 000	45 250
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	43 370
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC	M	330	44 370

Surcoût Sportline : Style + 4 010 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 760 €

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

SUPERB COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				
SUPERB SCOUT				
2.0 TDI 150 ch DSG	8	M	125	44 760
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	540	46 760

SMART

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FORTWO				
EQ Passion	1	B	6 000	27 250
Surcoût Prime : Passion + 2 000 €				
FORTWO CABRIO				
Surcoût : Coupé + 3 300 €				
FORFOUR				
EQ Passion	1	B	6 000	28 100
Surcoût Prime : Passion + 2 350 €				

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*		PRIX
TIVOLI				
1.2	7	M	1 276	15 990
1.5 Sport	9	M	2 370	25 490
Diesel I Lov It	7	M	983	21 990
Surcoût I Lov It : "base" + 2 000 €				
Surcoût Pop : I Lov It + 2 000 €				
Surcoût Limited : Pop + 3 000 €				
KORANDO				
Essence	9	M	5 715	22 990
Diesel	7	M	1 504	25 990
Surcoût Tech : "base" + 2 000 €				
Surcoût Limited : Tech + 2 000 €				

SUBARU

TYPE	CV	B/M*		PRIX
IMPREZA				
e-Boxer Confort	8	M	5 404	34 990
Surcoût Premium : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €				
XV				
e-Boxer Confort	10	M	7 462	36 990
Surcoût Premium : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €				
FORESTER				
e-Boxer Confort	10	M	9 550	39 990
Surcoût Premium : Confort + 5 000 €				
Surcoût 25th X-Break : Premium + 1 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 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				
"base"	7	B	6 000	43 800
Grande Autonomie	11	B	2 000	55 990
Performance	12		0	59 990
MODEL Y				
Grande Autonomie	11	B	2 000	59 990
Performance	12		0	66 990
MODEL S				
Grande Autonomie	9		0	99 990
Plaid	15		0	129 990
MODEL X				
Grande Autonomie	9		0	109 990
Plaid	15		0	119 990

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
AYGO 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	B	1 000	40 600
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 700 €				
Surcoût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €				
RAV4				
Hybride Active	9		0	38 100
Hybride Rechargeable Design AWD	9	B	1 000	49 750
Surcoût Dynamic : Active + 2 450 €				
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €				
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €				
MIRAI				
Lounge	4	B	2 000	67 900
Surcoût Executive : Lounge + 7 000 €				
CAMRY				
Hybride 218 ch Dynamic	9		0	39 100
Surcoût Design : Dynamic + 5 600 €				
Surcoût Lounge : Design + 3 100 €				
HIGHLANDER				
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	5 271	64 000
LAND CRUISER (3 PORTES)				
204 D-4D LeCap	11	M	40 000	39 990
Surcopût Life : LeCap + 5 800 €				
Surcoût Légende : Life + 5 200 €				
Surcoût Lounge : Légende + 5 900 €				
LAND CRUISER (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 2 700 €				
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 8 500 €				
GR SUPRA				
2.0	15	M	3 784	53 900
3.0	23	M	10 980	65 900
Surcoût Jarama Racetrack : "base" + 2 000 €				
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €				
Surcoût Fuji Speedway Edition : Pack Premium + 0 €				
PROACE CITY VERSO				
1.2 110 ch VVT-i Dynamic	6	M	650	23 660
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	B	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	B	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 + 260 €				
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	B	1 000	42 510
GTE	8	B	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 Performance 204 ch Active	5	B	6 000	44 680
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	B	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	B	6 000	41 500
Pure Performance 170 ch	5	B	6 000	43 100
Pro 174 ch	5	B	2 000	47 800
Pro Performance 204 ch	5	B	2 000	49 400
GTX	5	B	2 000	54 450
ID.5				
Pro 174 ch	5	B	2 000	51 450
Pro Performance 204 ch	5	B	2 000	53 050
GTX	5	B	2 000	57 950
PASSAT 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 Elégance	8		0	56 040
2.0 TDI EVO 150 ch DSG Elegance	8		0	54 960
2.0 TDI EVO 200 ch Elégance 4M. DSG	11	M	818	60 430
Surcoût R-Line : Elegance + 120 €				
ARTEON SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Arteon + 540 €				
TOUAREG				
eHybrid 381 ch Elegance	22		0	81 900
R	22		0	96 950
CADDY				
1.5 TSI 114 ch	6	M	540	29 190
2.0 TDI 102 ch	6	M	50	30 760
2.0 TDI 122 ch DSG	6	M	210	34 310
Surcoût Life : "base" + 2 950 €				
Surcoût Style : Life + 3 200 €				

VOLVO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
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 T4 Start	7	B	1 000	49 500
Recharge T5 Start	10		0	51 000
Recharge Start	6	B	2 000	45 800
Recharge Twin Plus	12	B	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	B	2 000	46 800
Recharge Twin Plus	12	B	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 Essential	9	M	280	42 150
Recharge T6 Start AWD	15		0	62 000
Polestar Engineered	20		0	76 800
B4 Diesel Start	11	M	450	52 100
Surcoût Start : Essential + 4 800 €				
Surcoût Plus : Start + 2 450 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 6 900 €				
V60 CROSS COUNTRY				
B4 Diesel Pro	11	M	1 504	58 350
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 €				

l'auto-journal évasion & SUV

LES FRANÇAISES CONTRE-ATTAQUENT

EN AVANT PREMIÈRE

L'Auto-Journal Évasion vous guide sur les futurs SUV

ESSAIS

Rendez-vous avec tous nos essais

GUIDE D'ACHAT

Toutes les informations pour bien choisir votre nouveau modèle



EN VENTE ACTUELLEMENT



aj MARCHÉS DIRECTS

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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



« Pensez à Covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer »

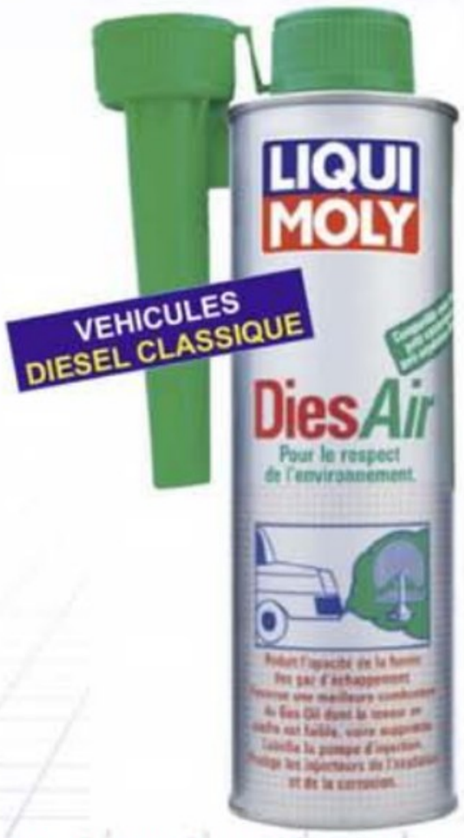


« Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer »

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

« Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer »

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1106

du 7 avril 2022



1er essai Maserati Grecale

Même les spécialistes des sportives de prestige passent aux SUV. Plutôt deux fois qu'une, d'ailleurs : Maserati donne donc un petit frère au Levante et verrait bien son Grecale devenir son propre Macan. À nous de nous assurer qu'il mérite son noble blason.

Comparatif : la Peugeot 308 SW face à ses rivales d'Asie

Fière de la longue tradition des breaks Peugeot, la nouvelle 308 ne renonce pas à sa version SW. Mais aujourd'hui, la concurrence vient aussi de l'Est : les Toyota Corolla Touring Sports et Hyundai i30 Sport Wagon lui souhaitent la bienvenue… à leur manière !



ARNAUD SAUNIER



TIBO

10 000 km en DS 4 E-Tense

"C'est la nouvelle DS 4 ? Elle a de la gueule !" Cette remarque, nous l'avons entendue plus d'une fois lors de notre périple. De l'île de Pag à Florence, ces kilomètres avec la très chic compacte française nous ont surtout permis d'en découvrir davantage sur sa version hybride rechargeable.

Et aussi… en kiosque

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



NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 100 DE *L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & SUV*
164 pages – 6,50 €

Dans ce centième numéro de *L'Auto-Journal Évasion & SUV*, les futurs SUV français sont à l'honneur, avec toutes nos informations sur les Renault Austral, Peugeot 408, Alpine A410 et Dacia Duster III. À découvrir également, notre match opposant les deux stars américaines Tesla Model Y et Ford Mustang Mach-E.

l'auto journal

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer — REWORLD MEDIA

ÉDITEUR

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

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

RÉDACTION

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

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

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

MARCHÉS DIRECTS

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

MARKETING

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

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

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

SERVICE ABONNEMENTS

Tél. : 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi, de 8 h à 20 h)
Internet : formulaire sur **www.serviceabomag.fr**
Courrier : Service Abonnements *L'Auto-Journal* - 59898 Lille Cedex 9
Abonnement France : 101,59 € (1 an, 25 numéros). Prix de vente incluant la TVA à 2,10 %. À 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 : mars 2022
Prix de vente : 4 €
Date de parution : 24 mars 2022
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

ACPM

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

VOLVO

L'AVENIR SE DÉVOILE ENFIN.

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 animal.

NOUVEAU VOLVO C40 RECHARGE | 100% ÉLECTRIQUE



AUTONOMIE JUSQU'À

441 KM*

100% ÉLECTRIQUE

A 0g CO_2/km
B
C
D
E
F
G

***Modèle présenté : C40 Recharge Start avec options peinture métallisée et jantes optionnelles 20" .**

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

VOLVOCARS.FR

Pensez à Covoiturer. #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

NOUVELLE ŠKODA FABIA

TOUT CE QU'IL FAUT ATTENDRE D'UNE VOITURE.

ŠKODA

À PARTIR DE

129€/MOIS(1)

LLD SUR 37 MOIS / AVEC APPORT

Modèle présenté : NOUVELLE FABIA Berline 1.0 MPI 65ch BVM AMBITION avec options, 1er loyer de 2 000€ et 36 loyers de 267€, remise de 2 500€ déduite. Offre valable du 01/02/2022 au 31/03/2022.

(1) Exemple pour une NOUVELLE FABIA Berline Ambition 1.0 TSI 95 ch BVM. Location Longue Durée sur 37 mois/30 000 km max, 1er loyer de 2 000€ et 36 loyers de 129€, remise ŠKODA de 3 500€ déduite. Offre réservée aux particuliers, valable pour une immatriculation avant le 31/03/2022 dans la limite des stocks disponibles, chez tous les Distributeurs présentant ce financement sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200€ - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 11, avenue de Boursonne - B.P. 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex.

Gamme NOUVELLE FABIA : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : WLTP : 5,1 - 6,1. Rejets de CO_2 (g/km) min - max : WLTP : 114 - 138. 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. - Capital : 198 502 510€ - 11, av. De Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - R.C.S. Soissons 832 277 370.



Pensez à covoiturer
#SeDéplacerMoinsPolluer