SEPM TOP ventes

l'auto-journal

N°1106

Du 7 au 20 avril 2022

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal



208 PHASE 2



1008



NOUVEAUTÉ
KIA NIRO
Il change tout !

Spécial Peugeot

5 futurs modèles dévoilés !



3008 III



COMPARATIF

Peugeot 308 SW *vs* Hyundai i30 SW Toyota Corolla TS

Face aux asiatiques, quelle place pour le break français ?

ESSAI LONGUE DURÉE

DS 4

Elle s'apprécie vraiment sur la distance



ESSAI

VOLKSWAGEN T-ROC

La qualité (enfin) retrouvée ?



L 14595 - 1106 - 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

SERIE LIMITEE RIVE GAUCHE

RENAULT CAPTUR E-TECH HYBRIDE

199€ à partir de /mois[1]

LLD sur 49 mois. 1er loyer de 3 200€
sous condition de reprise
4 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois[2]

configurer

existe aussi en motorisation E-Tech hybride rechargeable, mild hybrid, essence et GPL

modèle présenté : Renault captur e-tech hybride 145 série limitée rive gauche avec option peinture métallisée à 269€/mois[3], sous condition de reprise, 1er loyer de 3 200€, pack sérénité Renault inclus pour 1€/mois[2]. (1) exemple pour Renault captur e-tech hybride equilibre hors options. (1)(3) locations longue durée, hors assurances facultatives, sur 49 mois/40 000 km maximum. offres sous condition de reprise d'un véhicule roulant. sous réserve d'étude et 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'un Renault captur e-tech hybride neuf du **01/04/2022 au 30/04/2022. gamme Renault captur : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) (hors gpl) : 1,3/6,0. émissions co_2 min/max (g/km) (procédure wltp) (hors gpl) : 30/136.**

© c. viollet

Renault recommande Castrol

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

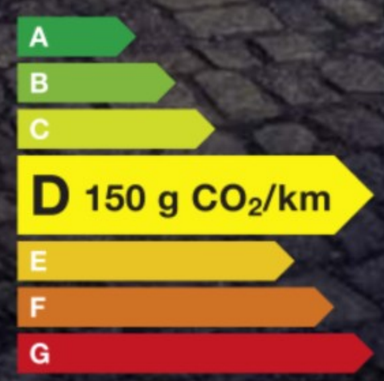
Et encore, vous n'avez pas vu l'intérieur.

Nouveau T-Roc.
Ne suivez que vous.

Forfait Volkswagen Flexibilité.
Changez quand vous voulez.*

* Forfait Volkswagen Flexibilité : Offre Location longue durée sans engagement, possibilité de résilier à tout moment, changer de véhicule sous réserve d'acceptation du nouveau dossier par Volkswagen Bank. Tout loyer commencé est dû. Offre réservée aux particuliers **entre le 01/04/2022 et le 30/04/2022 et immatriculation avant le 30/09/2022**, chez les distributeurs en France métropolitaine participants et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank Gmbh – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22. 3 ans d'entretien, garantie et assistance inclus. Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse.

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



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

N°106

Du 7 au 20 avril 2022


Peugeot 3008/**P. 16**

SOMMAIRE

Découvrir

10 Peugeot : l'exception Stellantis
1008 : est-elle viable?
208 et 508 : des restylages à l'opposé
308 crossover : va-t-il cannibaliser la berline?
3008 : un renouvellement délicat
18 **Kia Niro**

Comprendre

26 Guerre en Ukraine : les conséquences

Conduire

36 **DS 4** E-Tense 225 ch
48 **Maserati Grecale** 2.0 330 ch
52 **Volkswagen T-Roc** 1.0 TSI 110 ch
56 **Peugeot 308 SW** PureTech 130 ch/
Hyundai i30 SW 1.0 T-GDi Hybrid 120 ch/
Toyota Corolla TS 1.8 Hybride 122 ch
64 **Skoda Enyaq Coupé iV** 80 204 ch
68 **Lexus NX** 350h 244 ch
70 **Jeep Renegade** 1.5 Turbo T4 130 ch
74 Le chef des essais vous répond

Vibrer

76 Reportage : l'art du silence
chez **Renault**
82 Formule 1 : **Ferrari** redore son blason
84 Rétro : **Ford Capri** (1981)

S'offrir

88 Configurateur : **Kia EV6**
92 Occasion : **Mercedes Classe S**
95 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
103 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces


Volkswagen T-Roc/**P. 52**


Kia Niro/**P. 18**


DS 4/**P. 36**


Lexus NX/**P. 68**


Skoda Enyaq Coupé iV/**P. 64**

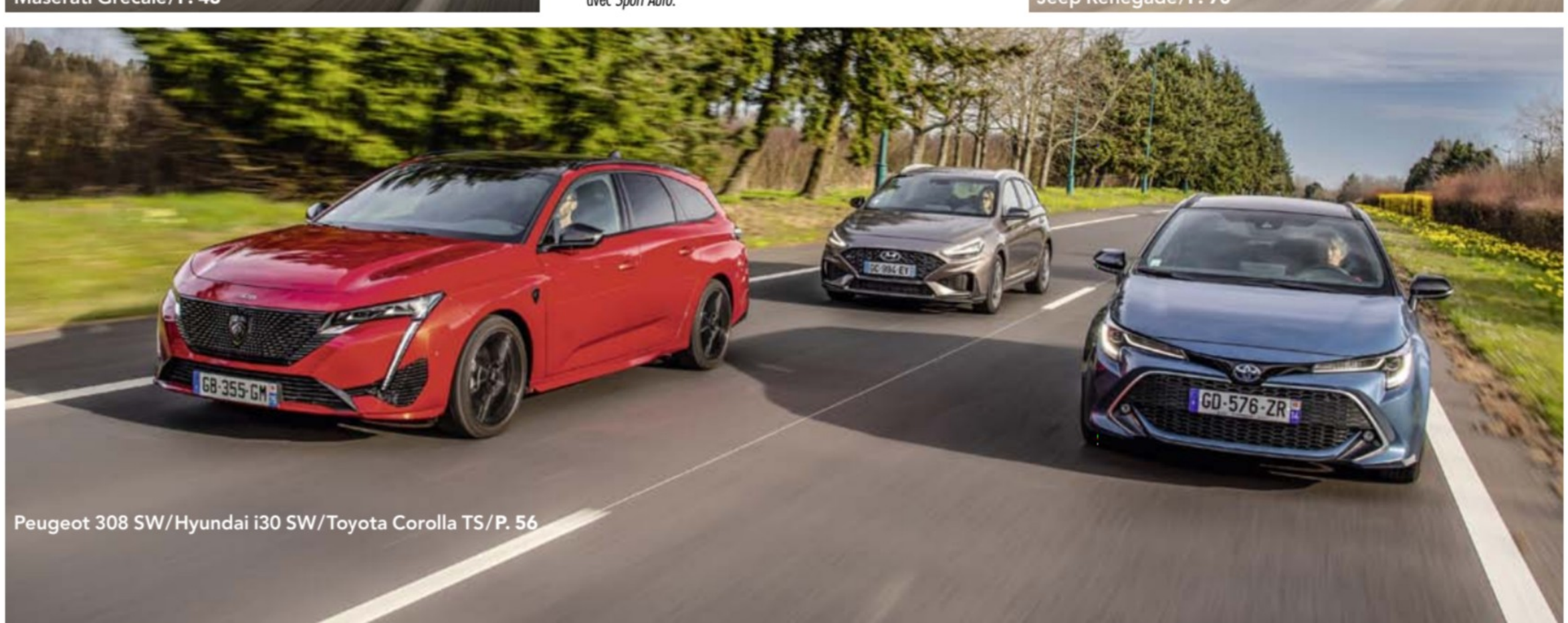

Maserati Grecale/**P. 48**


Jeep Renegade/**P. 70**

MESURES **Auto-Journal** SUR CIRCUIT D'ESSAIS

Nos deux techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Montlhéry, les vraies performances de plus de 450 modèles : consommations, reprises, accélérations…

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


Peugeot 308 SW/Hyundai i30 SW/Toyota Corolla TS/**P. 56**

SiliGom

Roulez en toute Sérénité

C'EST L'ANNIVERSAIRE SILIGOM !

DU 4 AVRIL AU 7 MAI 2022

JUSQU'À

120€

REMBOURSÉS POUR L'ACHAT DE PNEUS*



Continental

GOODYEAR

TVA 100% OFFERTE !*

SUR LES PNEUS ÉTÉ KUMHO TYRE

Better, All-Ways



-30%

SUR LES DISQUES & PLAQUETTES*



OFFRES DE FOLIE PNEUS ET ENTRETIEN AUTO,

RDV SUR SILIGOM.FR

*Voir détails des offres dans les centres siligom participants et sur siligom.fr



ABONNEZ-VOUS !
Retrouvez toutes nos offres p. 34 et sur www.kiosquemag.com



LAURENT VILLARON

PRINTEMPS CONTRARIÉ

Il commençait bien, ce vendredi 25 mars au ciel printanier. Dans la boîte mail, le communiqué de clôture de Rétromobile annonçait que la barre des 100 000 visiteurs avait été franchie. Quand la voiture "à pistons" n'est plus en odeur de sainteté, que chacun est encore prudent face au fameux virus, rassembler tant d'amateurs pour admirer de belles carrosseries redonne de l'espoir.
Espoir cependant malmené par les messages électroniques, lus sur les panneaux autoroutiers plus tard dans la journée : pour cause de pic de pollution, seuls seraient admis à circuler en Île-de-France durant le week-end les véhicules dotés de vignettes Crit'Air 0, 1 et 2. Voilà qui laissait énormément de monde sur le carreau… et était susceptible de dérouter certains automobilistes de la région, partis en week-end avec une voiture n'entrant pas dans la liste. En toute logique, ils se trouvaient dans l'impossibilité de rentrer chez eux le dimanche soir. Ou alors, à pieds.
En dépit du ciel toujours limpide, un petit nuage commençait à se former dans ma tête. J'étais en effet inscrit depuis des mois à la Traversée de Paris hivernale, déambulation festive d'environ 700 véhicules de collection dans la capitale. Après une annulation préfectorale *in extremis* en janvier, pour cause de variant Omicron, le rendez-vous avait été reporté au dimanche 27 mars. Je me demandais alors quel regard pourraient porter sur ce cortège les propriétaires de voitures des années 2000, interdits de circuler, quand nos antiquités se pavaneraient dans Paris. La réponse tomba à 19 h 56, par un mail notifiant l'interdiction de l'événement par la préfecture. Passé le moment de déception (et d'infinie compassion pour l'organisateur), je pouvais comprendre la cohérence de la décision. En revanche, je continue de m'interroger sur le ratio contrainte/efficacité de la circulation différenciée en plein week-end, période où le trafic est naturellement faible. Sans compter qu'à ce jour, aucune étude n'a mesuré la baisse de pollution générée par ces interdictions.
Codicille distrayant : dès le lundi, la préfecture de police de Paris s'est vantée, sur les réseaux sociaux, d'avoir verbalisé quelques collectionneurs qui avaient bravé l'interdiction pour se réunir dans Paris. Non, pardon : pour *"rassemblement sauvage de véhicules anciens"*. Voilà bien, en effet, une mission risquée et difficile (*"sauvage"*, tout de même !), qui méritait cette autoglorification publique.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Je m'étonne d'une inexactitude dans votre article sur la DS 9. Vous évoquez *"le confort de la suspension pilotée Active Scan, la DS 9 n'ayant rien à envier à une Classe E dotée de suspension pneumatique"*, mais dans le tableau des données techniques vous citez la *"suspension pneumatique"* parmi les équipements de série. Que je sache et à mon grand regret, aucune DS n'est équipée de suspension pneumatique.

Bernard Doulcier

En effet, rien de pneumatique dans la suspension pilotée, certes très confortable, de la DS 9. Désolé pour cette erreur qui a échappé à notre vigilance.

Dans votre dossier Occasion du n° 1 105, vous présentez les 18 SUV *"pour ne pas se tromper"*. Mais à aucun moment vous n'y citez le Peugeot 3008, ce qui est d'une partialité absolue. Je suis propriétaire de ce modèle et je peux vous dire que les professionnels me font des propositions de reprise tout à fait intéressantes, car ils connaissent bien sa valeur de revente.

Michel Cretin

Pas de partialité dans cette mise à l'écart du 3008, mais précisément la volonté de présenter le meilleur rapport prix/prestations aux acheteurs potentiels. Le 3008 est une telle star du marché de l'occasion que ses prix se sont envolés, ce qui le rend moins intéressant que les modèles que nous présentions.

SHUTTERSTOCK

Peugeot : l'exc

Peugeot tient une place à part au sein de Stellantis. Ni généraliste, ni premium, la marque navigue entre Fiat, Citroën, Opel d'un côté, et le pôle premium des DS, Lancia et Alfa Romeo de l'autre. Sa montée en gamme réussie, elle doit désormais régler quatre problématiques d'ici 2025.

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

Si on se contente de sortir sa calculette et de comptabiliser les ventes de l'année 2021, on ne peut que saluer la performance de la marque Peugeot, notamment face à Renault à qui la marque sochalienne a chipé la première place des ventes en France, avec sa 208 face à la Clio. Et surtout, elle devient numéro 1 des ventes, toujours en France, pour la première fois. Et ce, grâce au trio 208, 2008 et 3008. L'année en cours verra la 308 prendre son envol sur le marché, alors que sa silhouette 308 crossover doit être dévoilée prochainement. Ajoutons-y la troisième génération de 3008 qui sera révélée l'an prochain, pour conforter l'idée que rien ne peut arrêter Peugeot, en dehors des soubresauts

eption Stellantis

dûs aux livraisons hachées de microprocesseurs, des fluctuations du marché et des doutes d'une partie de la clientèle envers l'électrique. Une situation que tous ses concurrents vivent également. Il est clair que Peugeot a de belles cartes en mains. Pour autant, il reste quatre problématiques à régler, et non des moindres. À commencer par la Peugeot qui doit prendre place en dessous de la 208. Il faut aussi s'occuper de la gamme actuelle, avec notamment une 508 qui arrive tout juste à entrer dans le top 50 (48e place) avec 8 507 exemplaires vendus. Ensuite, l'arrivée du crossover sur base de 308 ne va-t-elle pas freiner l'expansion de la berline ? Enfin, Peugeot ne doit pas se louper avec le successeur du phénomène 3008. Ce n'est pas l'heure de la sieste pour le Lion.

Peugeot vs Renault : le duel

Peugeot monte sur la plus haute marche du podium des ventes françaises en 2021, avec près de 17 000 voitures d'avance sur Renault. Même classement pour les ventes en Europe. Pour autant, si Peugeot n'a pas pu compter sur sa 308 renouvelée cette année, Renault a de son côté lancé – ou va lancer – de nouvelles armes, comme sa Mégane E-Tech électrique et son nouvel Austral, et multiplie, aux côtés des voitures électriques ou hybrides rechargeables, des variantes hybrides non rechargeables, technologie où Peugeot est encore absent.

	France 2021	Europe 2021
Peugeot	285 929	649 514
Renault	268 951	638 198
Groupe Stellantis	560 413	2 124 269
Groupe Renault	395 773	1 028 925



LES 4 PROBLÉMATIQUES À RÉGLER

N° 1 Accès à la gamme
La 1008 est-elle viable ? P. 10

N° 2 Soutenir les 208 et 508
Des restylages antinomiques P. 12

N° 3 La berline 308 déjà en danger
308 crossover : le cannibale ? P. 14

N° 4 Succéder à une icône
Un renouvellement délicat pour le 3008 P. 16

PROBLÉMATIQUE N° 1 : L'ACCÈS À LA GAMME

La Peugeot 1008 est-elle viable ?

Avec l'arrêt de la production de la 108, Peugeot ne peut laisser l'accès à sa gamme à la seule 208 à 17 000 €. Mais contre toute attente, la future "petite" Peugeot pourrait faire fi du prix d'appel, au profit d'un concept aguicheur.



En mars, la petite Peugeot 108 était encore disponible sur la page officielle du constructeur, avec un paiement mensuel ou au comptant avec une remise. Il est donc encore possible d'accéder à la gamme Peugeot pour moins de 12 000 €. Mais dépêchez-vous, car le cousin Citroën a d'ores et déjà annoncé l'arrêt de la production de la C1 (cousine de la 108), expliquant que si "*près de 1,2 million de C1 ont été produites depuis 2005*", il est temps de prendre en compte "*la forte évolution des conditions de circulation en ville et une accélération de la transition énergétique.*" Citroën ne propose désormais que son Ami (2,41 m à partir de 6 990 €) ou sa C3 (3,99 m à partir de 14 890 €) pour accéder à la marque. Mais si Citroën pourra compter à moyen terme sur sa future C3 de 2023, dont la genèse a été dictée par un objectif de prix d'accès canon, Peugeot n'a pour l'heure que ses vélos et ses scooters électriques, voire le hub de mobilité globale Free2move de Stellantis, pour convaincre les clients d'entrer dans son univers. Car la 208 de 4,05 m n'est accessible que moyennant 17 000 €. 4,05 et 17 000 : ces deux chiffres laisssent augurer d'un espace suffisant pour l'arrivée d'une "petite" Peugeot. Il ne faut pourtant pas espérer un engin dépouillé, minimaliste et spartiate. Les temps ont changé ! Il n'est pas question de produire une "petite" 208, qui coûterait cher à fabriquer et que Peugeot devrait vendre à un bas prix.

Snober VW et Toyota

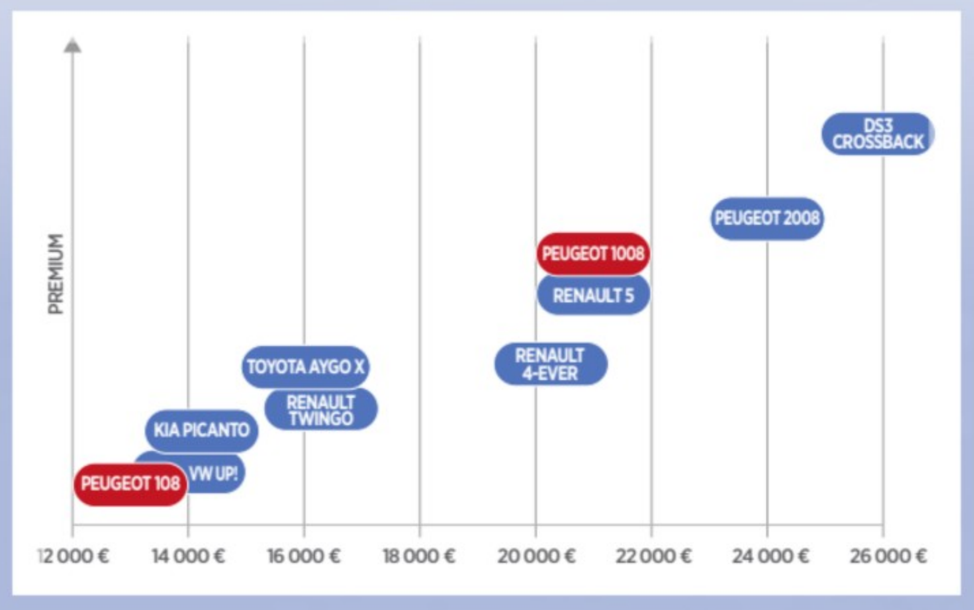
En outre, il faut désormais raisonner non plus par marque, mais par groupe. Et dans le groupe Stellantis, Peugeot a une place à part. La firme sochalienne est-elle obligée de couvrir ce segment des petites berlines d'entrée en gamme ? Non, il y a Fiat, voire Citroën pour cela. Ce qu'on demande à Peugeot, c'est d'asseoir sa montée en gamme plutôt réussie jusqu'alors, avec un modèle plus compact que la 208, certes, mais offrant un design et des caractéristiques bien différentes. En clair, un crossover basé sur la petite plate-forme électrique du groupe, capable d'intéresser des clients plutôt aisés, et habillé d'un design aguicheur. Le tout à un prix à mi-chemin entre l'entrée de gamme de la 208 et celle de la DS 3 Crossback (à partir de 25 600 €). Ainsi, une petite Peugeot électrique à 22 000 € pourrait batailler face aux futures Renault 5/Nissan Micra électriques ou ID.2 de Volkswagen, tout en délaissant les rivales de l'actuelle 108 : Volkswagen Up! (12 000 €), Kia Picanto (12 090 €), Toyota Aygo X (13 990 €) ou Renault Twingo (14 800 €). D'autant que Renault va délaisser sa Twingo aux scores de ventes honorables pour la R5 électrique. Il n'y aura donc pas de future 108 mais plutôt un crossover 1008, concentré de 3008 en un peu plus de 4 mètres de longueur, loin des 4,30 m de la 2008. Tout est prêt, que ce soit la plate-forme évoluée de la CMP actuelle, disponible en multi-énergie et donc en 100 % électrique, ou le concept de crossover, maîtrisé d'abord dans le segment supérieur avec le 3008 *(voir page 16)*. La 1008 serait donc viable si elle ambitionne d'autres objectifs que celui d'être un simple tarif d'appel pour accéder à la gamme ! Elle resterait dans cet univers Peugeot qui tutoie celui du premium. Avec un prix en rapport…

La plate-forme STLA Small pourra accueillir une nouvelle génération de voitures crossovers 100 % électriques, comme la 1008.



Positionnement

Petite, mais pas bon marché



Peugeot proposerait un véhicule compact aux côtés du duo 208-2008, mais pas un véhicule à bas coût. Parmi les 14 marques du groupe, d'autres labels s'occuperont de ce territoire. La montée en gamme des produits Peugeot impose une voiture qui se situerait dans une fourchette de prix de 20000 à 23000 €. Soit juste en dessous des 2008 et DS 3 Crossback.

PEUGEOT 1008

À partir de 22 000 € *

Commercialisation : 2025 *

* Estimation.



STELLANTIS

Concept HR-1

Déjà, en 2010...

Le concept-car HR-1, dévoilé lors du Mondial de 2010, est une proposition de Peugeot pour contrer le lancement de la ligne DS en 2009, chez Citroën. Ce petit SUV deux portes de 3,70 m repose sur la base de la DS 3, avec un empattement court (2,31 m). Ce concept HR-1 connu sous le nom de projet DC (premium DistinCtif) a bien été planifié pour un lancement commercial au 4e trimestre 2014, afin d'accompagner le coupé RCZ. La variante cabriolet du HR-1 (projet DCC) est même programmée pour 2016. Mais dès 2011, le groupe PSA est en crise et le projet est remplacé par le programme AR7 d'une 208 cabriolet 4 places, qui elle non plus ne verra pas le jour. Fin du premier acte. Le deuxième en 2025 ?

PROBLÉMATIQUE N° 2 : SOUTENIR LES 208 ET 508

Des restylages antinomiques

Les prochains restylages des 208 et 508 sont à l'opposé l'un de l'autre. Peugeot ne doit pas écorner sa poule aux œufs d'or avec la première, tandis qu'il s'agit d'accompagner la fin de vie de la seconde avec un dernier coup de boost.



Nouvelle identité

Le restylage de la 208 aura lieu peu de temps avant l'arrivée de la troisième génération de 3008. La petite Peugeot devrait déflorer la nouvelle identité lumineuse avec un *soft-nose* redessiné dans l'esprit de celui du futur SUV de Peugeot. Au-delà de la nouvelle prestance de la 208 restylée, c'est surtout sous le capot et à bord que les modifications seront les plus notables. Si Peugeot commercialise depuis longtemps son moteur essence 3 cylindres de type EB2, il ne lui a pas échappé que Renault associe la micro-hybridation à ce type d'architecture mécanique (pour l'heure sur l'Austral).

Plus de puissance

Le constructeur sochalien va profondément modifier son 3 cylindres en l'accouplant notamment à une boîte de vitesses dotée d'une petite machine électrique capable de proposer (enfin !) une version essence micro-hybride 48 V, face à la Renault Clio E-Tech qui conserve son moteur atmosphérique de plus grosse cylindrée (4 cylindres de 1,6 litre), mais qui pourrait plus tard passer au 3 cylindres 1.2 turbo pour mieux contrer la Peugeot. Éternel marquage à la culotte entre les deux protagonistes. À bord, c'est du côté du système multimédia que l'évolution sera la plus marquante puisque la 208 devrait récupérer une grande partie du système d'exploitation de la 308. Quant à l'e-208, les informations officielles en provenance de l'usine de Tremery confirment la production du nouveau moteur électrique, issu des travaux menés par PSA et Nidec, qui devrait développer 145 ch au lieu des 136 actuels.

Le chant du cygne

Question : la 508 aura-t-elle une remplaçante ? C'est peu probable... Début mars, il était possible de profiter d'une remise de 4 000 € pour une commande de 508 sur stock et même d'un prix remisé d'accès à la gamme abaissé à 34 750 €. Il n'est pas facile de vendre des voitures aujourd'hui, mais il semble encore plus délicat de vendre des berlines, même si la 508 affirme haut et fort son statut de coupé cinq portes. Élégante, elle s'appuie sur une offre moteurs qui fait la part belle au... diesel, avec trois puissances (130, 160 et 180 ch) et quatre versions. Deux motorisations essence suivent avec 180 et 225 ch, auxquelles s'ajoutent la version hybride rechargeable de 225 ch et la phénoménale PSE de 360 ch et quatre roues motrices.

Multimédia "plus"

Le restylage sera-t-il l'occasion de redistribuer les cartes de cette offre ? Sans doute, même si la plate-forme de la 508 n'est pas encore à même d'accepter une version 100 % électrique. Pourtant, avec la future plate-forme STLA Medium, une potentielle future 508 pourrait adopter des motorisations de 170 à 245 ch, voire 450 ch en empruntant la machine électrique la plus puissante du groupe ! Mais entre le papier et la réalité, il est fort probable que la 508 s'appuie sur son restylage puissant, avec refonte de la proue et intégration du nouveau système d'infodivertissement, pour terminer une carrière éphémère. Toutefois, Peugeot ne laissera pas ce créneau vacant avec un potentiel (très) grand frère du crossover 308…

PEUGEOT 508
À partir de 35 000 €*
Commercialisation : 2023
* Estimation.

Le restylage de la 508, avec une amélioration de son infodivertissement, prolongera sa carrière jusqu'en 2025.



PROBLÉMATIQUE N° 3 : LA BERLINE 308 DÉJÀ EN DANGER

308 crossover, le cannibale ?

4008, 308 Crossover, 408 ou autre ? L'appellation du nouveau Peugeot SUV dynamique sera bientôt officialisée.

Peugeot n'est pas le premier – ni le dernier – à s'attaquer au segment des crossovers dynamiques. Cette troisième silhouette de la 308, après la berline et le break, sera industrialisée en fin d'année. De quoi faire trembler la berline !

Peugeot peut dire merci aux États-Unis ! C'est dans l'optique de s'attaquer au marché d'outre-Atlantique que le programme de renouvellement de la 308 a reposé sur trois silhouettes distinctes et ambitieuses : la berline, commercialisée depuis l'année dernière, le break SW qui l'est depuis ce début d'année, et cette version crossover "coupé" qui déboulera en fin d'année dans l'univers des SUV dynamiques. À la création de la nébuleuse Stellantis, Peugeot a perdu son ticket d'entrée aux États-Unis (Alfa Romeo est là pour ça) mais a heureusement conservé cette silhouette. Mieux, les designers ont pu la dessiner avec plus de liberté qu'escompté : ils ont récupéré les grandes roues de 72 cm de la cousine premium DS 4 et l'empattement de la variante 308 SW. Deux solutions qui permettent de créer un bel équilibre et des proportions idéales ! C'était open bar pour les magiciens du Caran d'Ache qui ont pu s'éclater, sans (trop) de contraintes, et esquisser une silhouette longue d'environ 4,60 m, à mi-chemin entre la 308 (4,37 m) et la 508 (4,75 m). Pourtant, Peugeot n'est pas le premier sur ce marché du crossover coupé. Et si nous taquinons le constructeur parce qu'il s'est fait griller la politesse par la Renault Arkana (beaux résultats commerciaux l'an dernier), c'est parce que nous craignons aussi que ce crossover puisse gêner la mise en place de la berline 308 sur les marchés européens. Car ce produit va étendre l'offre Peugeot dans l'univers des SUV, portant le nombre



PEUGEOT 308 CROSSOVER

À partir de **36 000 €***

Présentation : **été 2022**

* Estimation.



La folie du "dynamique"

Le futur 308 crossover ne sera pas le premier sur le territoire des SUV au style dynamique ou "coupé". Il va entrer dans un club pas si fermé que ça, avec près d'une quarantaine de propositions. Même Alpine *(silhouette ci-contre)* va y aller avec son projet Crossover GT. Dans la liste non exhaustive page de droite, Jeep n'apparaît pas, alors que Hyundai laisse le territoire à son cousin Kia. Les plus assidus restent les constructeurs allemands avec la silhouette Sportback mise à toutes les sauces chez Audi, BMW avec ses X2, X4, X6 et Mercedes avec ses coupés de la série GL.

Conçu sur la base de la 308 et de la Citroën C5 X, il empruntera à celle-ci ses grandes roues et son empattement.



de silhouettes à quatre (2008, crossover 308, 3008 et 5008), siphonnant du même coup le potentiel de clientèle de la berline.

Diesel or not diesel ?

Certes, l'ambition de Peugeot est d'aller puiser ses clients dans le vivier des concurrents, mais la crainte est réelle ! Techniquement, cette nouvelle silhouette ne reposera pas sur la plate-forme eVMP du prochain 3008 *(voir page 16)* mais sur celle du break 308 SW, avec une offre de motorisations classique (essence de 130 ch, hybrides rechargeables de 180 et 225 ch, on s'interroge encore sur le diesel…) et donc une absence de version à quatre roues motrices. Effectivement, la 308, comme la DS 4, ne bénéficie pas du train arrière multibras autorisant l'implantation d'une machine électrique supplémentaire, contrairement au 3008 hybride. Le 308 crossover devrait être un peu plus cher que son rival français Renault Arkana, conçu sur une plate-forme dérivée de celle de la Clio et non de la Mégane, rivale de la 308.

Tous les crossovers coupés

Presque tous les constructeurs en auront un dans leur gamme

	Urbain	Compact	Routier	Haut de gamme
Alpine		Crossover GT		
Aston Martin				DBX
Audi		Sportback Q4-Q3-Q5	e-tron Sportback	Q8
BMW		X2	X4	X6
Citroën		C4 Sportcitycross*		
Cupra			Formentor	
DS				DS 9 ASL*
Ferrari				Purosangue
Ford	Puma		Mustang Mach-E	
Honda		H-RV		
Jaguar				I-Pace
Kia		X-Ceed	EV-6	
Lamborghini				Urus
Land Rover			Evoque	
Lexus		UX-NX 300e	RZ	
Lotus				Eletre
Mazda		MX-30		
Mercedes			GLC-GLE coupé	
Nissan	Juke		Ariya	
Peugeot		308 crossover		
Porsche				Cayenne coupé
Renault		Arkana-Austral coupé*		
Skoda			Enyaq coupé	
Smart	#1			
Toyota		C-HR	bZ4X	
Volkswagen	Taigo	ID.5		

* Modèle potentiel

PROBLÉMATIQUE N° 4 : SUCCÉDER À UNE ICÔNE



3008 : un renouvellement délicat

Il fut un temps où Peugeot avait les chocottes de renouveler ses icônes : la 205 a dû attendre 15 ans avant d'être remplacée ! Désormais, c'est avec assurance que le Lion mue et mute. Le futur 3008 est sur les rails de son industrialisation.

Que feriez-vous à la place de Peugeot ? Vous tenez un bijou dans vos mains – le 3008 – mais la concurrence pousse. Il vous faut à nouveau faire évoluer ce joyau. Alors ? Vous changez tout, au risque de perdre l'âme du produit, ou vous y allez par petites touches pour ne pas l'esquinter, au risque de vous faire larguer par vos rivaux ? Pour Peugeot, le prochain 3008, qui sera révélé en 2023, ajoute un peu de piment à ces réflexions : le nouveau patron du design, Matthias Hossann, a sans doute eu l'intention de modifier un produit né sous l'ère de Gilles Vidal, parti chez Renault. Sauf que Matthias était déjà là lors de la genèse de ce prochain 3008. Difficile de modifier son propre travail… Autre impératif, le 3008 doit faire vivre la nouvelle identité Peugeot apparue avec la toute récente berline 308. Pas question de la jeter déjà aux orties. Et puis il y a la nouvelle plate-forme que le 3008 doit inaugurer. Bien qu'elle ait été renommée eVMP, celle-ci est une profonde évolution de l'actuelle, qui apporte un changement majeur avec la possibilité de fournir, en plus des versions thermiques, une version 100 % électrique.

Cap sur 2030 !

Lorsque vous mettez tous ces ingrédients dans le shaker, qu'en ressortez-vous ? Sans doute un design plus abouti avec un gommage de certaines lignes devenues caricaturales, notamment sur les flancs, plus souples. Plus de finition dans les détails, avec un effort réalisé au niveau du vitrage latéral, plus affleurant. Enfin, une face avant à mi-chemin entre celle de l'actuel 3008 et celle du prochain crossover. Et pour bien marquer que cette voiture ira tutoyer dans sa vie les années 2030, elle adoptera une modification de la signature lumineuse.

LE RENAULT AUSTRAL
face au futur Peugeot 3008

Les atouts de l'Austral

- Retard comblé
- Multiples versions hybrides non rechargeables
- Banquette coulissante
- 4 roues directrices

Les faiblesses de l'Austral

- Pas d'hybride rechargeable
- Un nom à se faire
- Un style suffisamment amélioré ?





RENAULT

Renault à la charge !

Avec son Austral, remplaçant de l'actuel Kadjar, Renault va combler son retard face à la référence 3008 : motorisations essence disponibles en micro-hybride et hybride non rechargeable, plate-forme moderne, habitacle généreux avec un choix de matériaux audacieux, système OpenR Link qui se personnalise comme un smartphone, quatre roues directrices disponibles et banquette coulissante. Commercialisé à l'automne, l'Austral a plus d'un an pour séduire. Peugeot sourit-il jaune de voir arriver cet arsenal badgé du losange, sachant que le nouveau 3008 débarquera sur le marché en 2023 ? Il est de toute façon trop tard pour réagir. Beau duel en perspective.

La nouvelle eVMP est capable d'offrir des motorisations essence, des hybrides simples et rechargeables et une chaîne de traction 100 % électrique. Elle adoptera également une nouvelle boîte de vitesses e-DCT 8 avec une petite machine électrique intégrée, lui permettant d'offrir l'architecture micro-hybride qui fait défaut aujourd'hui à la gamme. Quant au diesel, nous prendrons des pincettes, car la nouvelle norme Euro 7, dont l'application devrait coïncider avec l'arrivée du 3008 en 2023, demande des investissements qui posent question sur un marché où la part du diesel dégringole et où la rentabilité reposera certainement sur le seul bloc 2.0 BlueHDi, le plus coûteux. Quant au futur 3008 électrique, il sera disponible en deux configurations (traction ou quatre roues motrices) avec une ou deux machines électriques. Lors de la présentation du plan Push to Pass, les puissances de 340 ch maxi et une autonomie variant de 400 à 650 km ont été révélées. Notons que le 3008 sera assemblé à Sochaux, devenue "l'usine du futur" après des investissements de 200 millions d'euros. La direction du site précisait le mois dernier que les ateliers "*sont plus compacts et le flux est optimisé avec un fort appui du digital. Ces nouvelles installations ont été conçues pour accueillir aussi bien la production de véhicules thermiques qu'hybrides et demain électriques, tout en garantissant la performance du site. Et donc son activité future*". Y'a plus qu'à…

L'avis de *L'Auto-Journal*

Nouveau crossover 308, prochaines 208 et 508 restylées et futur 3008 seront les dernières nouveautés à recevoir sous leur capot des motorisations thermiques. Stellantis a été clair le 1er mars en annonçant lors de son plan stratégique que *"nous préparons les conditions pour atteindre 100 % de véhicules électriques vendus en Europe et 50 % aux États-Unis à l'horizon 2030."* La potentielle 1008 est déjà en ligne avec cet objectif. Faut-il craindre la volonté des concurrents allemands de pousser vers le thermique à carburant synthétique, pour reculer la date de fin de vie de ce type de motorisation ? Si le curseur de 2035 venait à être repoussé pour les thermiques, Peugeot ne serait pas le seul à être pris au piège du tout-électrique…

Une affaire de style

En l'occurrence, l'affaire en question n'est pas mystérieuse. La robe que revêt le nouveau Niro se voit de loin…

Par **Jean Bourquin** Photos **Yann Lefebvre**



Le mobilier intérieur est sobre, en contraste avec la ligne extérieure.

Le Niro ne ressemble à rien de connu tant il multiplie les artifices esthétiques. C'est l'effet recherché.



Le nouveau Niro est plus imposant que son prédécesseur.


L'habitabilité est en progrès, à en croire Kia. À vérifier…

Autant commencer par les fondamentaux. Acte 1, le Niro des temps modernes occupe plus de place au sol que son prédécesseur, tant en longueur qu'en largeur (4,42 x 1,83 m, contre 4,36 x 1,81 m auparavant). Son empattement s'allonge de 2 cm (2,72 m au total), et sa hauteur varie en fonction de la motorisation choisie (1,57 m au maximum). Acte 2, ce SUV de classe intermédiaire reste fidèle à ses principes, à savoir l'électrification tous azimuts. Partielle ou totale. Dans le premier cas, les versions hybrides simples et hybrides rechargeables recourent au même 4 cylindres 1.6, soutenu dans ses efforts par une boîte robotisée à 6 rapports. L'hybride simple délivre 141 ch cumulés en association avec un électromoteur de 43 ch, et l'unité rechargeable porte l'affaire à 183 ch avec l'appui d'un ensemble électrique riche de 83 ch. La motorisation tout électrique fournit quant à elle 204 ch. Comptez 463 km d'autonomie, d'après Kia. Acte 3, suspension (solution à quatre bras à l'arrière) et direction sont repensées, faut-il le préciser ? Acte 4, avalanche d'assistants à la conduite il y a. Le détail plus tard… Acte 5, Kia évite les effets visuels tapageurs à l'intérieur. Marquée par un écran central point trop envahissant (c'est une qualité, avis tout personnel), la planche de bord est sobre d'aspect et, par là même, fonctionnelle. ➛



EXT. NUIT - QUELQUES SECONDES AVANT LE DÉPART DU GRAND PRIX

La tension est palpable dans les stands comme sur la grille de départ. À l'extinction des feux, les pilotes s'élancent mais contre toute attente

TOUT RESTE A ECRIRE

LA NOUVELLE SAISON DE FORMULE 1™ EST A SUIVRE EN DIRECT ET EN EXCLUSIVITE SUR *CANAL+*

CANAL+

Le logo F1 FORMULA 1, les dénominations F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX et toutes les marques qui y sont associées sont des marques déposées de Formula One Licencing B.V., une société du groupe Formula One. Tous droits réservés.

BETC – SOCIETE D'EDITION DE CANAL PLUS, S.A.S. au capital de 95 010 000 € – 420 624 777 RCS Nanterre – Sièges sociaux : 50, rue Camille-Desmoulins – 92863 Issy-les-Moulineaux Cedex 9. GOLD AND GOOSE/ICON SPORT
S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 100 000 000 € – 329 211 734 RCS Nanterre – GROUPE CANAL+





❶ Beaucoup de touches = beaucoup d'assistants. ❷ Des formes géométriques partout, jusque sur les rétroviseurs. ❸ L'écran central n'est pas envahissant. C'est bien.

Les commandes de l'installation audio et de la climatisation sont physiques. Elles permutent, via le bouton idoine.

Un impératif : trancher sur le commun de la catégorie

De sobriété, il n'est guère question lorsque l'on observe le Niro de l'extérieur. Des angles vifs multipliés à souhait, des lignes tendues mêlées à des courbes larges, une poupe découpée en plusieurs étages, des feux en forme de boomerang posés haut à la verticale et, par-dessus tout, des montants arrière dits "flottants", sculptés en relief sur la carrosserie. Pour la partie visible, dans les faits : l'ensemble certes complexe n'en demeure pas moins cohérent. *"Nous avons une philosophie du design que nous avons nommée Opposite United*[1]", soutient Karim Habib, responsable du design de la marque. Et de poursuivre : *"On vit dans un monde complexe, et dans ce monde complexe, il y a beaucoup de contrastes. Il y a des tensions qui ne s'associent pas naturellement entre elles. C'est un peu l'idée."* Quand nous faisons remarquer qu'il n'existe pas d'unité visuelle entre les modèles badgés Kia, Karim Habib répond : *"Nous n'édifions pas l'identité visuelle de Kia selon des motifs répétés que vous allez retrouver sur différents modèles. Notre identité s'établit selon des principes qui seront les mêmes, mais exécutés de façon distincte."* Le concept-car EV9 *(ci-contre)* confirme le propos.

(1) "L'alliance des contraires", traduit la branche française du constructeur coréen.



Kia EV9

L'effet waouh



L x l x h : 4,93 x 2,06 x 1,79 m. Au format US…

Un concept-car réaliste qui annonce un prochain modèle de série. Réaliste, mais pas moins spectaculaire…

"Waouh…" Telle est l'intense réflexion qui vint à l'esprit de l'auteur de ces lignes au moment de découvrir, de visu, l'EV9. L'engin produit son petit effet… Par ses dimensions, pour commencer. C'est long, c'est large et, surtout, c'est haut, au niveau du sommet du crâne de l'auteur susmentionné. En prime, et à l'exact opposé du Niro, c'est exécuté de la manière la plus simple qui soit, à l'exemple de la ligne de toit rectiligne de bout en bout, posée à plat. L'EV9, pour autant, répond aux principes de design propres à Kia, ceux que Karim Habib qualifie d'alliance des contraires. Arêtes et formes plus douces s'entremêlent sur les flancs, le fait est. L'habitacle, enfin, appartient toujours à l'univers futuriste des concept-cars, par certains aspects seulement. La sobriété de sa conception le rend en effet très réaliste. Un volant, un écran, on frise la nudité. *"Avec la génération des véhicules électriques qui arrive, on dessine non seulement les objets mais aussi l'espace. Et ça, c'est assez fascinant."* Karim Habib va être servi… Pour la partie technique, quelques indiscrétions donnent 600 ch délivrés par deux électromoteurs. Le modèle de série extrapolé de ce concept-car sera commercialisé en Europe dès l'année prochaine, c'est acquis. Il offrira sept places.



PEUGEOT

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 ou sur https://www.peugeot.fr/marque/politique-environnementale/wltp.html. OPEn - Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

Pensez à co-voiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De A à Z

Par **Jean Bourquin**

Mercedes

AMG SL Roadster Pour rappel à la suite de l'essai de la voiture publié dans le numéro 1100 de *L'Auto-Journal*, la Mercedes-AMG SL Roadster reçoit un V8 4.0 biturbo de 585 ch privé de tout soutien électrique. Il convient de le préciser, de nos jours… Une boîte robotisée à 9 rapports exploite la harde libérée et les 4 roues sont motrices. Voici le prix. **AMG SL Roadster 63 4Matic+ :** 190 750 €. Malus plein pot, sans surprise.



DENIZ CALAGAN

Mercedes-AMG SL Roadster



MERCEDES

Mercedes EQE

EQE Voici le pendant tout électrique de la Classe E, fort logiquement nommé EQE. À titre indicatif, les deux routières occupent la même place au sol en longueur (4,95 m pour l'EQE, un centimètre de moins pour la "E"). Dans l'immédiat, l'EQE a droit à deux motorisations, monomoteur au cœur de la gamme et bimoteur pour l'unité d'élite. **EQE 350+** (monomoteur 292 ch, roues arrière motrices) : 79 300 ou 83 150 € sous les livrées Electric Art et AMG Line. Comptez respectivement 645 et 642 km pour les autonomies annoncées par le constructeur. **AMG EQE 43 4 Matic** (bimoteur 476 ch, 4 roues motrices) : 118 100 €. Mercedes donne 523 km pour l'autonomie maximale. Bonus hors sujet dans tous les cas de figure.

Nissan

Ariya Trois combinaisons motorisation/finition : la gamme du SUV électrique de classe intermédiaire Ariya (4,60 m en longueur) va à l'essentiel. Elle se découpe en deux déclinaisons monomoteurs auxquelles s'ajoute leur semblable bimoteur, comme détaillé dans le tableau ci-dessous. Le nouvel arrivant ne se refuse pas grand-chose, au reste. Compteurs digitaux et écran central regroupés dans un même ensemble, interface smartphone sans fil, chargeur par induction de l'appareil, navigateur GPS, sièges électriques, projecteurs à LED, jantes alliage de 19 pouces et tutti quanti au bas de l'échelle : on peut s'en contenter. La livrée Evolve améliore l'ordinaire avec l'affichage tête haute, le volant réglable électriquement et le toit ouvrant panoramique pour ne citer que ces éléments. Le chargeur embarqué de 7,4 kW est fourni de série dans les trois cas. Celui de 22 kW est facturé 1 000 € sur les versions équipées de la batterie de 87 kWh.



NISSAN

LA GAMME **NISSAN ARIYA**

Puissances/Batteries/Transmissions	Autonomie	Bonus	Versions	Prix
Monomoteur				
218 ch/63 kWh*/roues avant motrices	403 km	2 000 €	63 kWh Advance	46 400 €
242 ch/87 kWh*/roues avant motrices	520 km	2 000 €	87 kWh Evolve	57 400 €
Bimoteur				
306 ch/87 kWh*/4 roues motrices	493 km	0 €	87 kWh e-4ORCE Evolve	60 400 €

* Capacités utiles.

PRÊT PERSONNEL AUTO À IMPACT

De nos jours, même un prêt auto doit avoir le sens des responsabilités

À La Banque Postale, lorsque nous vous accordons un Prêt personnel Auto ou un Prêt personnel Véhicule Vert[1], nous finançons en parallèle des projets de compensation carbone, quel que soit le type de véhicule financé.

LA BANQUE POSTALE
Citoyenne

labanquepostale.fr

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ.
VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

(1) Offre réservée aux particuliers pour la souscription d'un Prêt personnel Auto ou d'un Prêt personnel Véhicule Vert uniquement, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus.
Prêteur : La Banque Postale Consumer Finance – S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 2 200 000 €. 1 avenue François Mitterrand 93212 La Plaine Saint-Denis CEDEX. RCS Bobigny n° 487 779 035.
Distributeur/Intermédiaire de crédit : La Banque Postale – S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 6 585 350 218 €. 115 rue de Sèvres 75275 Paris CEDEX 06. RCS Paris n° 421 100 645.

QUELLES CONSÉQUENCES SUR L'INDUSTRIE AUTOMO

PRODUCTION PERTURBÉE PAR MANQUE DE COMPOSANTS, PRÉSENCE DE STELLANTIS ET RENAULT EN RUSSIE REMISE EN QUESTION, BAISSE DU MARCHÉ AUTOMOBILE EN EUROPE ET EN FRANCE, AUGMENTATION DES PRIX DES VOITURES NEUVES… TELLES SONT LES PERSPECTIVES SUITE À LA GUERRE EN UKRAINE.

Par **Bertrand Gay**

Le conflit entre la Russie et l'Ukraine va probablement avoir des répercussions parfois significatives sur le marché français. Cela concerne à la fois l'approvisionnement en composants, comme les faisceaux électriques, nécessaires pour produire des voitures, mais également les stratégies industrielles des constructeurs.

LES CONSÉQUENCES POUR STELLANTIS ET RENAULT

Les deux constructeurs sont concernés à des degrés différents. Faible sur le marché russe, Stellantis y dispose d'une usine à Kaluga, en collaboration avec Mitsubishi. Ce site produit des véhicules utilitaires, tels que le Peugeot Expert ou le Citroën Jumpy. Pour répondre à un marché européen du véhicule utilitaire en forte demande, Stellantis s'apprêtait à produire de plus en plus de ces véhicules. Le groupe, qui a investi près de 550 millions d'euros à Kaluga pour la production de véhicules, de moteurs et de



Renault détient 69 % d'AvtoVAZ, le constructeur des Lada. La capacité de production de l'usine de Togliatti en Russie est de 650 000 unités par an.

DMITRIY KASA / AFP

BILE



Stellantis vient d'investir 550 millions d'euros dans son usine russe de Kaluga.

STELLANTIS

boîtes de vitesses, aimerait bien que la situation se détende. L'an dernier, Kaluga a produit 11 500 véhicules. La capacité annuelle de l'usine est de 125 000 unités (Peugeot, Citroën, Opel et Mistubishi). L'enjeu de volumes n'est donc pas majeur mais l'investissement sera difficile à rentabiliser.

Pour le groupe Renault, la situation russe est plus préoccupante. D'une part, la marque Renault produit à Moscou des voitures destinées uniquement aux marchés russe et alentours. Il s'agit des Renault Logan, Kaptur (avec un K), Arkana, Duster et d'une version de ce dernier sous la marque Nissan*.

Le 23 mars dernier, Renault a décidé de suspendre *"les activités de l'usine de Moscou"*, a indiqué le constructeur. Cela fait suite aux pressions du président ukrainien sur le groupe Renault et sur TotalEnergies. Par ailleurs, Renault a *"rappelé qu'il met déjà en œuvre les mesures nécessaires pour respecter les sanctions internationales"*. Cet arrêt de production pourrait coûter à la marque Renault sa cinquième place du marché russe.

QUELLE STRATÉGIE POUR LADA ?

Mais un dossier plus important encore préoccupe le groupe Renault : il s'agit d'AvtoVAZ, le constructeur des Lada. En effet, après une montée au capital progressive au cours des quinze dernières années, Renault détient 69 % d'AvtoVAZ. Ce constructeur dispose de deux usines en Russie, dont celle de Togliatti où Renault a investi environ 1,2 milliard d'euros depuis dix ans. Lada est numéro un du marché russe avec 27 % de part de marché et y a vendu 385 000 véhicules l'an dernier, soit 14 % des ventes mondiales du groupe. AvtoVAZ a réalisé en 2021 un chiffre d'affaires de 2,9 milliards d'euros, soit environ 6 % des revenus totaux de Renault, et une marge opérationnelle de 247 millions d'euros. Sous les marques Renault et Lada, la Russie constitue le second marché mondial du groupe Renault avec 482 000 véhicules vendus.

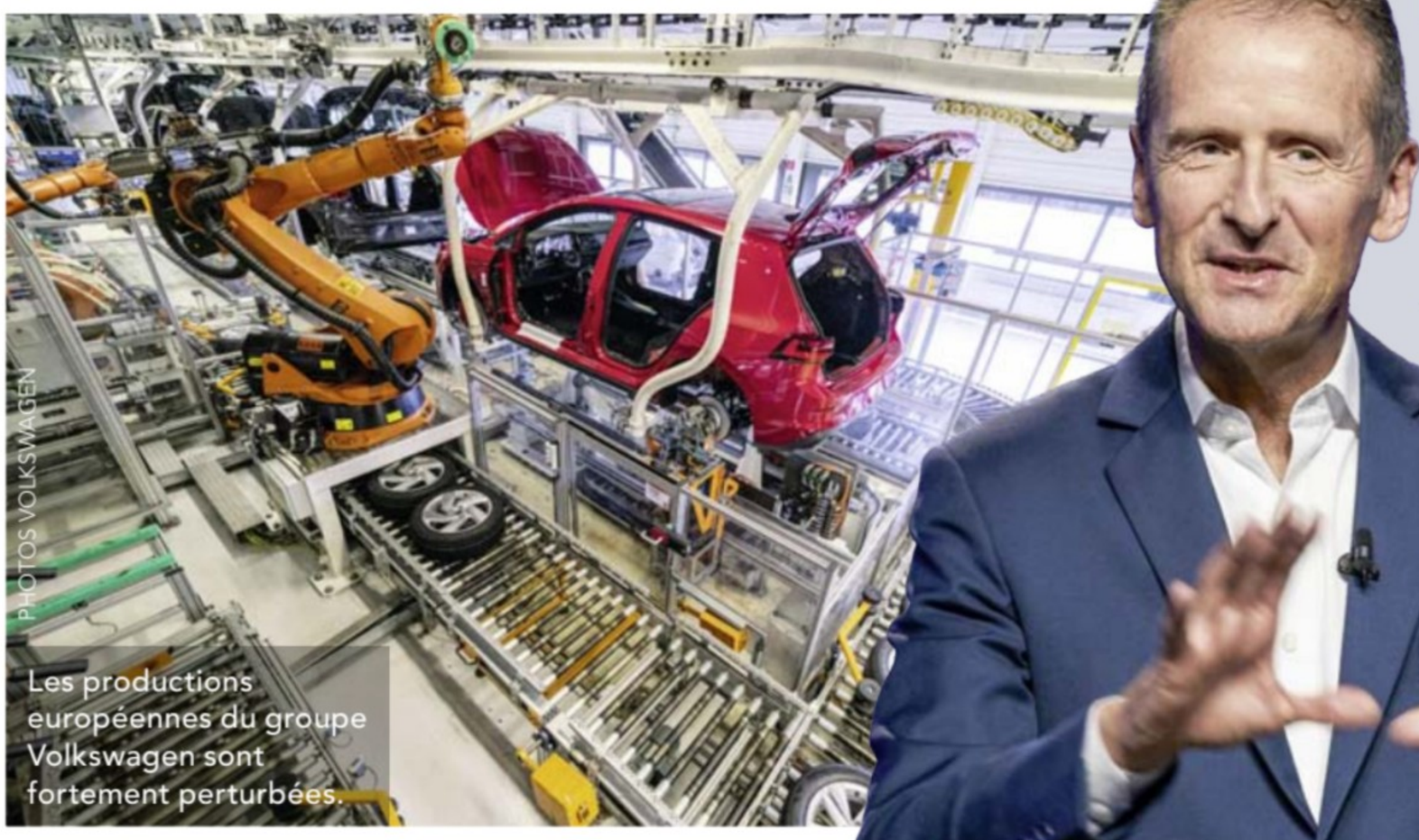
Dans le plan Renaulution présenté l'année dernière, Renault avait affirmé ses ambitions pour la marque Lada. Industriellement, celle-ci doit se rapprocher des technologies Renault et former une *business unit* avec Dacia. La gamme Lada, encore disparate techniquement, doit converger vers les technologies issues de Dacia et les deux marques vont adopter une unique plate-forme. Pour les deux, le plan prévoit une rationalisation de l'offre, de 18 à 11 carrosseries différentes et le lancement de six nouveaux modèles d'ici à 2025, dont une toute nouvelle génération de Lada Niva. Outre l'avenir de la marque Lada au sein du groupe Renault, se pose la question de la rentabilité des futures Dacia au cas où le partage des investissements actuellement en cours ne se réalise par comme prévu.

> *"Le groupe organise la relocalisation (de la production de faisceaux électriques) dans d'autres pays."*
>
> **Herbert Diess, président de Volkswagen**

Quelles peuvent être les hypothèses pour Lada ? L'éventail est large, allant d'un arrêt temporaire de production avec redémarrage progressif jusqu'à une saisie-nationalisation d'AvtoVAZ par les autorités russes. Cette hypothèse des nationalisations d'entreprises occidentales fait partie des "scénarios noirs" envisagés par le MEDEF.

Financièrement, le groupe Renault indique d'ores et déjà réviser ses objectifs financiers pour 2022. Il estime que sa marge opérationnelle sera de 3 % du chiffre d'affaires, au lieu des 4 % prévus initialement. De plus, Renault va enregistrer dans ses comptes du premier semestre une charge exceptionnelle de 2,195 milliards d'euros correspondant à la valeur totale de ses actifs situés en Russie.





PHOTOS VOLKSWAGEN

Les productions européennes du groupe Volkswagen sont fortement perturbées.

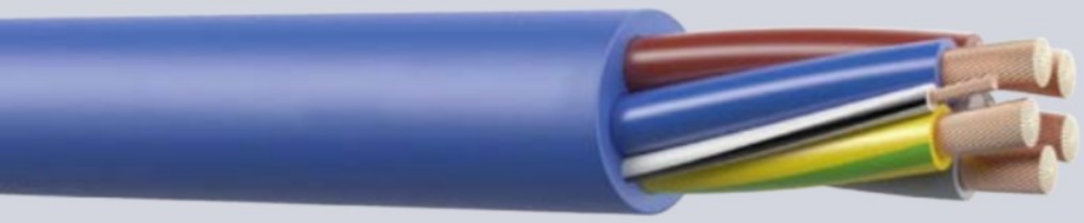
LES DIFFICULTÉS DE PRODUCTION

De nombreux sous-traitants, tout particulièrement des producteurs de faisceaux électriques, se trouvent dans la partie ouest de l'Ukraine. Il s'agit notamment des deux usines de l'allemand Leoni, qui y emploie 7 000 personnes, et dont les principaux clients sont BMW et le groupe Volkswagen. Mi-mars, les usines de câblage de Leoni et de ses concurrents fonctionnaient à environ 40 % de leurs capacités. Rappelons que la production de faisceaux électriques est un process extrêmement manuel et que les femmes y constituent une majorité de la main-d'œuvre. Mais de nombreuses familles sont parties se réfugier en Pologne, en Hongrie ou en Slovaquie. ➔



PHOTOS LEONI

Le câbleur Leoni emploie 7 000 personnes en Ukraine. Ses principaux clients sont BMW et le groupe Volkswagen.





ALEXEY MAISHEV/AFP

Les ambitions de Renault sur le marché russe sont remises en question.

Les productions locales sont donc fortement perturbées. Or 45 % des faisceaux électriques produits en Ukraine ont pour destination l'Allemagne et la Pologne. Mais celles-ci sont, en trois à cinq mois, localisables dans un autre site industriel et Leoni y travaille actuellement en collaboration avec les constructeurs. Ainsi, Herbert Diess, président du groupe Volkswagen a indiqué : *"Le groupe organise la relocalisation et la mise en place de capacités supplémentaires de production dans d'autres pays. Ce n'est pas trop compliqué de relocaliser, mais ça prendra du temps."*

À moyen terme, ces perturbations devraient s'estomper. En attendant, BMW et les marques du groupe Volkswagen ont réduit leurs productions et ce dernier a même indiqué décaler la commercialisation de sa nouvelle ID.5. Les marques de Stellantis et du groupe Renault sont moins impactées par ce sujet car leurs approvisionnements en faisceaux électriques sont un peu plus diversifiés, notamment au Maroc et en Tunisie.

La guerre en Ukraine conduit l'institut S&P Global Mobility à revoir sa prévision de production mondiale pour 2022 en l'abaissant de 2,6 millions de véhicules. Ce chiffre tient compte d'une dégradation des marchés russe et ukrainien pour un million de véhicules ainsi que de la perte de production liée au manque de faisceaux électriques et à un manque de matériaux critiques tels le palladium, dont la Russie produit 40 % des besoins mondiaux, ou le néon ukrainien. Ces deux éléments sont nécessaires pour produire des semi-conducteurs.

VERS DES VAGUES DE PERTURBATIONS ADDITIONNELLES

Ces perturbations s'ajoutent aux difficultés issues du manque de semi-conducteurs, de perturbations logistiques et de résurgence de cas de Covid-19 en Chine, occasionnant des fermetures d'usines. À ces causes s'ajoutera le retour de l'indisponibilité des faisceaux électriques, causant un nouvel à-coup. Les productions européennes vont rester fortement perturbées en cette année 2022 et l'arrêt de la fabrication du Renault Master à Batilly près de Metz mi-mars et le ralentissement de l'usine de moteurs et de boîtes de vitesses de Cléon l'illustrent parfaitement. Aux difficultés rencontrées depuis un an s'ajoute le conflit en Ukraine. L'arrêt qu'a connu la production de l'utilitaire Master a été généré par l'absence d'un module de lève-vitres produit par l'équipementier allemand Kostal, à proximité de Kiev.

Ces productions au ralenti vont peser sur les résultats financiers des constructeurs. Outre Renault, qui a abaissé sa prévision de marge d'un point, BMW vise désormais une marge comprise entre 7 et 9 % en 2022. Le constructeur bavarois souligne que la situation instable ne lui permet pas d'être plus précis mais Nicolas Peter, directeur financier de BMW, a estimé : *"Nous sommes très confiants dans le fait d'être sur une bonne voie pour atteindre nos objectifs en visant le haut de la fourchette."* ■

* Les Renault Kaptur et Arkana produites en Russie ne sont pas les voitures vendues en France. Notre Captur est produit en Espagne tandis que l'Arkana provient de Corée du Sud.



VITALIY BELOUSOV/AFP

Stellantis a produit 11 000 véhicules à Kaluga en 2021.

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Une nouvelle vague de difficultés s'abat sur l'industrie automobile européenne. Le groupe Renault voit sa stratégie bousculée par les événements et sa présence industrielle en Russie remise en question. Les pénuries d'approvisionnement vont se résoudre petit à petit, mais l'acheteur français devra néanmoins patienter pour prendre possession de la voiture commandée. Et ce conflit va appuyer le mouvement à la hausse des prix des voitures neuves.

A brand of passion*

La légende continue

« La plus grande chose que j'ai accomplie dans ma vie est de rendre la course automobile plus sûre. Je dis toujours : "Pour terminer premier, en premier, il faut terminer!". C'était un sport extrêmement dangereux. Heureusement, les temps ont changé et je suis fier d'avoir contribué à cette prise de conscience. Le sport automobile n'a jamais été aussi sûr et en même temps passionnant à regarder.

Grâce à des marques comme ELF, le sport automobile a gagné en reconnaissance et ELF a été l'une des premières sociétés à le rendre glamour. »

C'est ma légende.

Sir Jackie Stewart – Triple champion du monde de Formule 1.

*Une marque de passionnés.

elf.com

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

elf



Une nouvelle Civic qui ressemble peu ou prou à la précédente Civic, c'est rare. Avec quelques centimètres en plus. Une compacte toujours plus décompactée.



Mobilier sobre et épuré. L'écran central (10,2 pouces) n'est plus encastré dans la planche de bord, entre autres nouveautés.

PHOTOS : HONDA

HONDA CIVIC : HYBRIDE, POINT BARRE

La nouvelle Civic viendra en Europe, c'est acquis. Avec une solution hybride simple sous le capot. Simple, c'est vite dit…

La rumeur disait faux. Flashback. Honda ferme son usine britannique l'an dernier. Pas de chance, c'était là qu'était fabriquée la Civic à nous autres destinée. La production de la nouvelle mouture migre en partie aux États-Unis, et ce faisant, tout laissait à penser que la Civic ne serait plus distribuée en Europe. Raté. Au reste, le modèle réservé à nos marchés viendra du Japon…

Réservé est le mot. La Civic "européenne" reçoit une motorisation hybride simple (c'est-à-dire non rechargeable) dite e:HEV, laquelle n'est accordée qu'à elle.

La Civic en tenue civile n'a droit qu'à une seule motorisation en Europe, hybridée selon une formule propre à Honda. 184 ch cumulés à l'œuvre sous le capot.

La onzième génération de la plus emblématique des Honda circule dans divers endroits de la planète depuis plus d'un an déjà, convient-il de préciser. La parenthèse fermée, la Civic adopte une solution hybride composée d'une unité thermique et de deux électromoteurs (un pour la propulsion, l'autre servant de générateur), au même titre que les Jazz, HR-V et CR-V. Le bloc essence est un 4 cylindres 2.0 doté de l'injection directe et d'un cycle Atkinson, et le tout libère 184 ch cumulés sur les roues avant. La transmission est assurée par un dispositif de type CVT. Honda, au final, annonce des émissions de CO_2 limitées à 110 g/km, une valeur qui met la Civic hors de portée du malus en France. À noter, cette motorisation sera la seule disponible chez nous. Enfin, presque. Promis juré, Honda nous enverra une Civic Type R équipée d'un moteur thermique. Joli cadeau.

Compacte, mais pas trop…

Chose rare s'agissant de Honda, la nouvelle Civic garde l'aspect général de sa devancière. Elle en profite, cela étant dit, pour s'allonger encore en peu plus, son classement parmi les familiales compactes relevant de la pure théorie. Comptez 4,55 m en longueur. L'empattement, lui, gagne 3,5 cm (2,74 m au total). Le bénéficiaire supposé de l'opération est le volume habitable, ce qui reste à vérifier.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
automne 2022

Prix :
à partir de 35 000 € *

Concurrente :
Toyota Corolla 180h Hybride, avec 18 cm en longueur en moins…

* Estimation.

GAMMES

Disparitions en série

Rubrique nécrologique chargée en ce début de printemps. Les modèles suivants, de fait, n'ont pas passé l'hiver.

Citroën Grand C4 SpaceTourer

La version longue du monospace compact siglé Citroën, ex-C4 Picasso, quitte la scène trois ans après la disparition de la déclinaison courte. De remplacement il n'est pas question, et il n'y a donc plus de monospace dans la gamme Citroën. La fin d'une histoire commencée en 1994 avec l'Évasion.

JEAN BRICE LEMAL



C'était l'un des rares monospaces encore en activité.

Ferrari F8

Le coupé F8 Tributo et le cabriolet F8 Spider (V8 4.0 biturbo de 720 ch) ne sont plus disponibles à la commande. Ferrari honore à ce jour les dernières réservations, et on en restera là. Ce best seller, à l'échelle de la marque, né en 2019, est sacrifié sur l'autel de l'électrification de la gamme. Sa disparition marque la fin d'une longue lignée de Ferrari équipées de V8 100% thermiques placés en position centrale arrière.

YANN LEFEBVRE



Trois ans d'une belle carrière, et puis s'en va.

NISSAN



Remplaçante il y a, mais elle n'est pas pour nous.

Nissan GT-R

À dire vrai, nous ne comprenions pas pourquoi cette sportive née en 2007 était toujours là, tant elle faisait tache dans le paysage automobile français (V6 3.8 biturbo de 570 ou 600 ch au dernier épisode). L'expression n'a rien de péjoratif dans notre propos, bien au contraire… L'avalanche de taxes a précipité son départ hors de notre territoire, pour faire court, avant l'arrêt définitif de la production l'an prochain. La remplaçante de la GT-R sortira d'usine dans la foulée, mais la probabilité de la voir débarquer en France est quasi nulle.

HECKMANN



Elle laisse un grand vide dans la gamme Renault.

Renault Talisman

Renault a mis fin à la production de la Talisman au début de l'année. Les derniers exemplaires encore en stock de cette excellente voiture doivent pouvoir se négocier à des prix très amicaux… Pour mémoire, la Talisman née en 2015 occupait à elle seule les places laissées vacantes par la Laguna et la Vel Satis. Bilan de l'opération, la gamme Renault ne retient plus ni berline familiale ni grande routière à ce jour. Une première depuis la nuit des temps.

PATRICK PLEU/DPA/MAXPPP



"Je suis impatient de remettre les premières voitures fabriquées par la giga-usine de Berlin-Brandebourg demain."

Elon Musk,
patron de Tesla, la veille de l'inauguration de l'usine mentionnée le 22 mars dernier.

C'est la première usine automobile à ouvrir ses portes en Europe de l'Ouest depuis l'installation de Toyota en France, il y a 21 ans. Ni à l'Est ni au Maghreb, entendez par là, mais en Allemagne, à Grünheide dans le sud-est de Berlin. L'expression giga-usine n'est pas usurpée. Le site s'étend sur 300 hectares, emploie dès aujourd'hui 3000 salariés (12000 à terme*) et est en mesure de produire 500000 voitures par an. Les premiers exemplaires sortis de chaîne du SUV Model Y ont été livrés le 22 mars, comme indiqué.

** Offres d'emploi disponibles sur le site www.tesla.com.*



YANN LEFEBVRE

500 713

C'EST LE NOMBRE DE TESLA MODEL 3 ÉCOULÉES DANS LE MONDE EN 2021.

Parmi les voitures électriques les plus vendues à l'échelle de la planète, suivent la citadine chinoise Wuling HongGuang Mini (424143 unités), le SUV Tesla Model Y (410517), la berline chinoise BYD Han (86901), la Renault Zoe (77122), la citadine chinoise Changan Benni E-Star (76454) et la Volkswagen ID.3 (76314). Le constructeur qui réalise le plus gros carton reste Tesla (936172), suivi par les conglomérats SAIC (Chine, 609730), Volkswagen Group (451131), BYD (Chine, 323143), Renault-Nissan-Mitsubishi (236000) et Hyundai Group (216562). Environ 4,5 millions de voitures électriques ont trouvé preneur dans le monde en 2021, ce qui représente 6% du marché global.

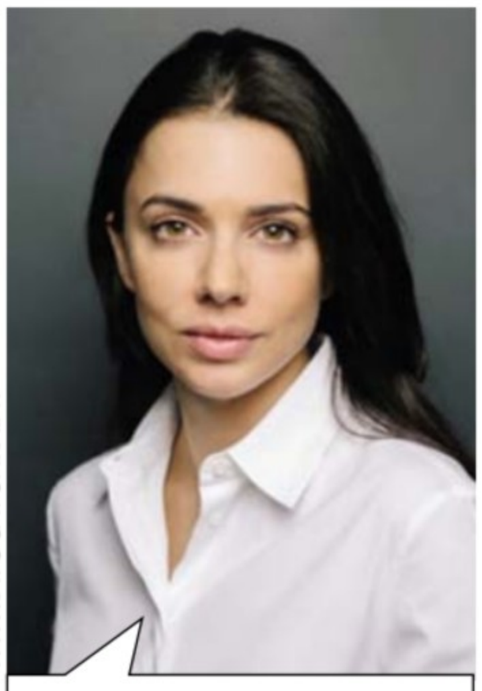
128 050



RENAULT

C'EST LE NOMBRE DE VOITURES PRODUITES EN CORÉE PAR RENAULT SAMSUNG MOTORS (RSM) EN 2021, DONT LES ARKANA ET LES KOLEOS EXPORTÉS EN EUROPE.

Les chaînes continuent de tourner, mais plus sous le label RSM. Le géant de l'électronique Samsung, qui détenait 20% de la coentreprise, se retire de l'affaire. La nouvelle entité industrielle se nomme désormais Renault Korea Motors (RKM). Renault, pour autant, ne se retrouve pas Gros-Jean comme devant, seul en Corée. Le groupe chinois Geely vient en renfort, à en croire le magazine économique *Challenges*. Selon nos confrères, RKM produira à terme des véhicules basés sur la plate-forme du SUV Volvo XC40. Pour rappel, Volvo est la propriété du consortium précité.



WWW.AVOCAT-SPIRA.FR

"J'ai de plus en plus de consommateurs de CBD qui se retrouvent dépistés positifs."

Laureen Spira,
avocate en droit routier.

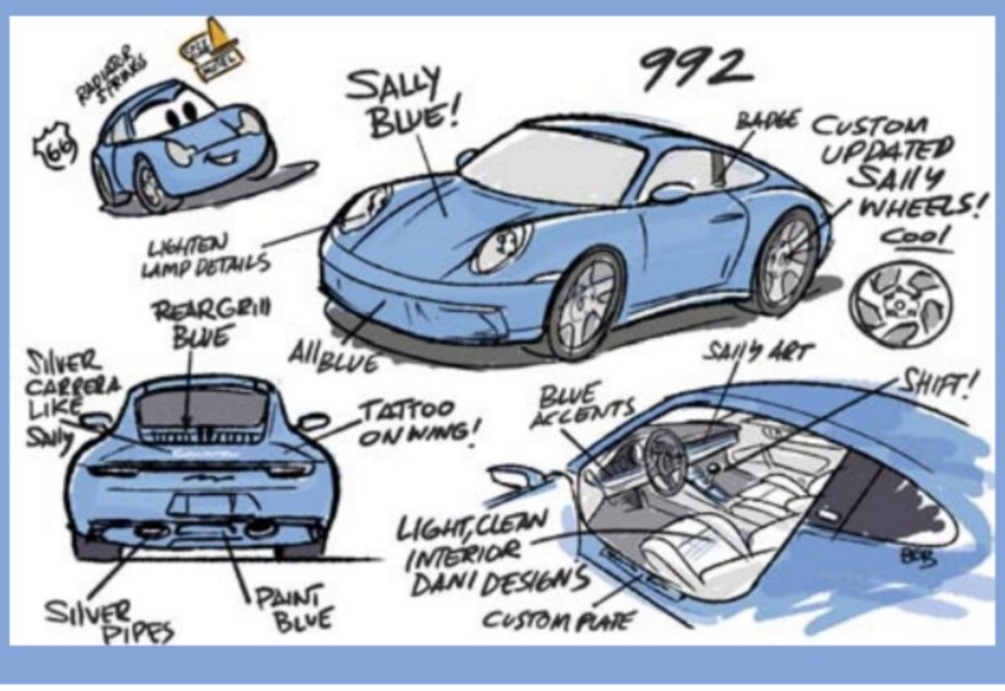
Le cannabidiol n'est pas reconnu comme un produit stupéfiant par les autorités françaises. Le CBD, selon l'appellation courante, est de ce fait légal depuis un arrêté daté du 31 décembre 2021. Mais pour les automobilistes, il y a un mais… Le CBD laisse des traces de THC dans l'organisme, certes résiduelles, détectables toutefois par les forces de l'ordre lorsqu'elles procèdent à des dépistages sur les bords des routes. À la clé, 6 points en moins, suspension ou annulation du permis si jugé nécessaire, jusqu'à 4500 € d'amende et possiblement deux ans de prison. Le cas échéant, le recours à un avocat est conseillé.

CINÉMA

De la fiction à la réalité



Quand un personnage de fiction prend forme en chair et en os. En caoutchouc et en structure métallique, plus précisément. Il est ici question de Sally Carrera, avocate de la ville de Radiators Springs et grande copine du héros Flash McQueen dans la franchise Cars distribuée par les studios Pixar. Une Porsche 911 type 996 personnifiée dans un film d'animation, faut-il le rappeler ? Porsche, justement, éditera un exemplaire unique de Sally Carrera avec l'accord de Pixar, en partant d'une 911 type 992 (la génération en cours) reproduite à l'identique. Avec les yeux sur le pare-brise en moins, toutefois. Et pour cause : la voiture pourra prendre la route, après sa mise aux enchères à une date indéterminée à ce jour. La recette de la vente sera reversée à des organisations caritatives.







PHOTOS : PORSCHE

HISTOIRE

La Collection Schlumpf réunit les Bugatti d'après-guerre

Retour en arrière, à grands traits. Le constructeur Bugatti sort exsangue de la Seconde Guerre mondiale. En 1950, malgré tout, Roland Bugatti, le second fils du fondateur Ettore, relance la production en partant de la base technique qui soutenait les Bugatti Type 57 lancées avant le conflit. Le modèle répond à l'appellation Type 101, et sera fabriqué à sept exemplaires jusqu'à la vente de l'entreprise en 1963. Ces sept Bugatti d'après-guerre sont aujourd'hui exposées à la vue du grand public depuis le 15 mars, à Mulhouse. Déplacement recommandé.

Musée national de l'automobile
Collection Schlumpf
17, rue de la Mertzau, Mulhouse (Haut-Rhin)



Sept exemplaires différents les uns des autres. Autant de chefs-d'œuvre.

XAVIER DE NOMBEL

ASTON MARTIN

Douze tours d'honneur

Des électromoteurs, du lithium-ion, des chargeurs embarqués et des autonomies réalistes à des degrés divers : c'est devenu notre pain quotidien. C'est l'air du temps, corrompu de temps à autre par des réfractaires qui ont du mal à s'y plier. Aston Marin est de ceux-là. La Vantage reçoit son dernier V12, en guise de tour d'honneur avant la refonte substantielle du modèle programmée en 2023. La fiche signalétique fait saliver. 5,2 litres de cylindrée, deux turbos, 700 ch, 753 Nm de couple, boîte automatique à 8 rapports, roues arrière motrices, freins en carbone-céramique, 0 à 100 km/h expédié en 3,5 s et 320 km/h en vitesse de pointe : nous prenons. Ben non! Les 333 exemplaires ont déjà tous trouvé acquéreur, à des prix non communiqués.





Un V12 en dernier acte, avant de quitter la scène.

PHOTOS : ASTON MARTIN

Les chiffres du marché européen en février 2022



804 028

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 (Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse) en février (- 5,4% par rapport à février 2021).

15 %

La hausse des ventes au Royaume-Uni en février. Parmi les marchés majeurs positifs, suivent l'Espagne (6,6%), l'Allemagne (3,2%) et l'Italie (2,4%). La Suède et la France sont négatives (respectivement - 7,4% et - 13%).

24,1 %

La part de marché de Volkswagen Group en Europe 31 en février. Suivent Stellantis (20,4%), Hyundai Group (9,5%), Renault Group (8,9%), BMW Group (7,4%) et Toyota Group (7,1%).

1 625 250

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 durant les deux premiers mois de l'année (- 3,9% par rapport à la même période en 2021).



CHRISTIAN MARTIN



FLORIAN GROUT

COLLECTION

La voiture ancienne pète la forme

Les 100 000 visiteurs qui ont parcouru les allées du Salon Rétromobile en mars dernier, à Paris, en sont la preuve vivante : l'attrait pour les voitures anciennes ne diminue pas. À cette occasion, la compagnie d'assurances Hiscox a publié un très instructif rapport intitulé *L'Observatoire des voitures de collection et collectionnables*. Utile précision, celui-ci ne prend en compte que les automobiles soumises à la carte grise dite de collection dans le premier cas, gratifiées d'une plaque d'immatriculation "moderne" au format AA-001-AA. L'étude, donc, recensait au début de cette année 208772 véhicules ainsi définis en état de circuler sur les routes françaises. Dans le détail, les cinq voitures immatriculées en collection les plus répandues sont la Citroën 2CV (23136 exemplaires), la Volkswagen Coccinelle (8309), la Renault 4 (7403), la Fiat 500 (4695) et la MGB GT (4141). 2002 Citroën DS et 779 Renault Alpine comblent de bonheur leurs heureux propriétaires.

L'Observatoire des voitures de collection et collectionnables en France
Rapport disponible en PDF sur le site www.hiscox.fr

OFF

Honda reprend l'offensive

Il n'y a pas que la nouvelle Civic dans la besace de Honda *(voir page 30)*. Le constructeur japonais lancera le cousin tout-électrique du SUV HR-V en 2023, accompagné la même année de la prochaine génération du CR-V équipée, notamment, d'un module hybride rechargeable. Un inédit SUV en mode hybride simple s'intercalera entre les deux par la taille.

Audi Q9 : c'est parti

En Chine, dans l'immédiat, où plusieurs exemplaires de ce mastodonte circulent sans tenue de camouflage. Ce concurrent des BMW X7 et Mercedes GLS brûle de l'essence via un 4 cylindres 2.0 turbo, sans autre choix possible, semble-t-il. Commercialisation en Europe encore incertaine.

BMW rachète Alpina



ALPINA

BMW prend les commandes du préparateur indépendant Alpina, lequel a le bon goût de corser encore un peu plus les Béhèmes sportives. Cette saine activité cessera le 31 décembre 2025. Pour la suite, la mission impartie à cette nouvelle division de BMW demeure classée secret défense. La rumeur fait état d'un possible passage des BMW électriques sous label Alpina.

LE PRINTEMPS DE L'AUTO

À partir de **-50%**

SUR LES TITRES AUTOMOBILES

L'AUTO-JOURNAL
SANS ENGAGEMENT

1 jeudi sur 2
+ 1 n° Spécial Salon/an
+ les versions numériques

AUTO PLUS
SANS ENGAGEMENT

1 n°/semaine + 2 guides/an
+ 2 hors-séries/an + l'accès au site Auto Plus Premium
+ les versions numériques

AUTO PLUS CLASSIQUES
SANS ENGAGEMENT

1 n° tous les 2 mois
+ 2 hors-séries/an
+ les versions numériques

SPORT AUTO
SANS ENGAGEMENT

1 n°/mois
+ 1 Guide F1/an
+ les versions numériques











+ VOS CADEAUX

La montre Chrono

Avec ses nombreuses fonctionnalités et son bracelet en gomme souple et léger, la montre Chrono est parfaite pour toutes vos activités sportives ainsi que pour votre quotidien.

Alarme. Chronomètre. Rétro-éclairage de l'écran. Aiguilles luminescente. Affichage LCD des heures, minutes et secondes ainsi que de la date. Boitier alliage avec plaquage noir. Dos en acier. Bracelet Gomme.



& 1 cadeau surprise

Visuels non contractuels.

LES AVANTAGES DU PRÉLÈVEMENT

SANS ENGAGEMENT

Je résilie à tout moment sans frais sur simple demande à mon service client.

MOINS CHER

Je profite d'un tarif avantageux par rapport au kiosque.

SOUPLESSE

J'étale mes paiements tous les mois sans frais.

PAIEMENT SÉCURISÉ

entre ma banque et la société éditrice des magazines auto.

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

JE CHOISIS L'OFFRE D'ABONNEMENT, REMPLIS L'IBAN ET INDIQUE MES COORDONNÉES

☐ **L'Auto-Journal** SANS ENGAGEMENT I **50% de réduction**
1 jeudi sur 2 dont 1 n° Spécial Salon par an pour **seulement 4,99 €**/mois pendant 3 mois puis 6,99 €/mois (au lieu de ~~9,97 €~~*).
 # M042 # D1380849

☐ **Sport Auto** SANS ENGAGEMENT I **50% de réduction**
Chaque mois + 1 Guide F1 par an pour **seulement 3,99 €**/mois pendant 3 mois puis 5,90 €/mois (au lieu de ~~7.97 €~~*).
 # M041 # D1047372

☐ **Auto Plus** SANS ENGAGEMENT I **81% de réduction**
Chaque semaine + 2 guides pratiques/an + 2 hors-séries/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium et ses nouveaux services pour **seulement 3 €** le premier mois puis 8,50 €/mois (au lieu de ~~15,86 €~~*).
 # M040 # D1353093

☐ **Auto Plus Classiques** SANS ENGAGEMENT I **50% de réduction**
Tous les 2 mois + 2 hors-séries/an pour **seulement 3,60 €** les 2 mois puis 5,50 €/tous les 2 mois (au lieu de ~~7,24 €~~*).
 # M058 # D1353101

+ VOS CADEAUX



La montre Chrono + un cadeau surprise

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

IBAN :

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez EMAS société éditrice d'Auto Plus, d'Auto Plus Classiques, L'Auto-Journal et Sport Auto à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de EMAS. Créancier : EMAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

Date et signature obligatoires

Le :

Vous souhaitez régler par carte bancaire ?
Rendez-vous sur **kiosquemag.com/bons-plans/PrintempsAuto**
c'est rapide, simple et 100% sécurisé !

Pour y accéder rapidement flashez ce QR code avec votre mobile !

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.

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

HABILE SÉDUCTRICE

De l'avis de tous, la DS 4 a le style et les arguments pour titiller le gratin allemand. Elle y ajoute une pointe d'électricité, histoire de vivre avec son époque. Voilà qui est prometteur. À l'épreuve de la route, du temps et du 10 000 km de *L'Auto-Journal*, la belle réserve toutefois quelques surprises.

Par **Mélina Priam** Photos **Tibo**



La DS 4 n'a rien d'une sportive. Son truc, c'est le confort. Pour autant, elle n'est pas pataude et affiche en fait un équilibre routier très plaisant.

C'est au pied du col du Lautaret que les choses sérieuses commencent ! Évidemment, les 12,4 kWh de la batterie du système hybride se sont volatilisés depuis longtemps, quelque part à la sortie de Paris… N'ayant pas encore fait complètement connaissance avec notre compagne, je ne me suis guère préoccupée de savoir comment s'opérait la gestion des réserves énergétiques. Certes, sur l'autoroute A6, il lui est bien arrivé de rouler en mode hybride, et même d'auto-régénérer sa batterie, dans les descentes par exemple, pour réutiliser cette énergie immédiatement lors d'une relance. Mais globalement, puisque au démarrage la DS 4 privilégie automatiquement le mode électrique si le niveau de charge le permet, je l'ai laissée épuiser sa batterie. Erreur ! C'était pourtant agréable au petit matin de circuler en silence dans les rues pour aller récupérer Tibo avant de prendre la route. Mais, au moment d'attaquer ladite montée, elle ne peut plus compter que sur son moteur thermique. 180 ch, cela reste une puissance confortable pour réaliser l'exercice, mais même vides, les batteries pèsent leur poids. La DS 4 E-Tense de 225 ch – enfin, pas tout le temps, donc ! – doit porter sa surcharge pondérale au sommet : pas loin de 300 kg de plus qu'une



Inutile de préciser que sa poupe ne favorise pas la visibilité arrière.



Le gabarit (4,40 m) et l'encombrement ne sont pas toujours faciles à appréhender, le diamètre de braquage n'est pas spécialement court.



La DS 4 chausse grand ! Les livrées Rivoli adoptent du 19 pouces de série. C'est déjà bien et vous économiserez les 1 000 € réclamés pour cette surmonte en 20 pouces.

“SES LIGNES SONT VRAIMENT INTÉRESSANTES. LES DESIGNERS ONT HABILEMENT EU RECOURS À DES ASTUCES DE STYLE POUR LA FAIRE PARAÎTRE MOINS MASSIVE.”

Tibo, photographe



DS 4 PureTech de… 180 ch. Mais elle est vaillante, et surtout étonnamment bien servie par un châssis à l’équilibre remarquable. Entendons-nous bien, la DS 4 E-Tense n’est pas sportive pour deux sous, et, en ce qui me concerne, je préfère sa cousine de Sochaux, qui affiche une pointe d’agilité supplémentaire. Mais compte tenu de son blason, sa mission consiste à jouer la carte du confort. Ce qu’elle fait de manière admirable, sans pour autant se laisser embarquer par sa masse dans les virages. Elle n’est guère sujette au roulis. Même pas besoin d’enclencher le mode Sport ; les fameuses suspensions pneumatiques pilotées, qui “lisent” la route en amont via une caméra pour réagir au mieux, font réellement du bon boulot ! J’avoue avoir été agréablement étonnée – je ne suis pas la seule – par son toucher de route, à la fois tout en souplesse et douceur, mais ni mou ni pataud. Finalement, je crois même qu’il pourrait avoir ma préférence par rapport à celui de la 308 pour un voyage au long cours.

La montée du Lautaret n’est clairement qu’une formalité ; le plaisir de conduite est même au rendez-vous !

Mais le manque de discrétion du PureTech, lorsqu’il se retrouve seul à la manœuvre, vient quelque peu ternir le tableau. Surtout, pour grimper de manière alerte, la DS 4 a besoin de carburant. Même sous la torture, je ne vous révélerai pas les chiffres de consommation instantanée que j’ai vus s’afficher. Batterie vide, elle n’a en effet d’autre choix que de taper dans le réservoir de sans-plomb. Certes, en descente, elle se rattrape. En adoptant une conduite fluide et en jouant du frein moteur, la récupération d’énergie fonctionne à plein. Mode Brake (bouton B au niveau du sélecteur de position de la boîte de vitesses), elle s’accentue encore. Il ne faut pas avoir la fibre plus écolo qu’un autre pour trouver gratifiant de voir augmenter le pourcentage de kilomètres effectués en zéro émission indiqué sur l’instrumentation de bord. Mais cette bonne action est au prix d’une drôle de sensation. Tibo, qui a pris le volant, me fait remarquer, à juste titre, que la récupération d’énergie perturbe le ressenti du freinage. Rien de dangereux, celui-ci reste efficace, mais en descente, cela ne met pas en confiance. La DS 4, trop soucieuse sans doute de vouloir reprendre le plus de kilowatts possible, semble hoqueter en donnant des petits coups de frein supplémentaires : pas très agréable ! Globalement, ce n’est pas sur un parcours montagneux, pas plus que sur l’autoroute, que cette DS 4 E-Tense vous fera réaliser des économies, ni préservera la nature. D’ailleurs, notre ➛

De série à partir de Performance Line + (sinon 1 200 €), les phares Matrix LED Vision gèrent le passage codes-phares automatiquement et n’éblouissent pas les autres automobilistes.



Il n’y a pas qu’elle qui a besoin de faire des pauses pour recharger les batteries !





DOUBLE COMMANDE
Pour obtenir cette présentation épurée, la DS 4 use de boutons 2 en 1 et les… cache! Celui-ci permet de régler les rétroviseurs et la hauteur de l'affichage tête haute. Son accès derrière le volant n'est pas pratique.



PARAMÉTRAGE OBLIGATOIRE
Le pavé tactile permet de créer six raccourcis. Bien, sur le papier! Pour l'apprécier, il faut passer du temps (à l'arrêt!) à le paramétrer. Il assure aussi la reconnaissance d'écriture, mais elle est encore hasardeuse.



DOUBLE CLIC
Attention à ne pas se mélanger les pinceaux entre régulateur de vitesse adaptatif et conduite semi-autonome de niveau 2. C'est le même bouton qui les active (un clic ou deux clics).



COUP DE CHAUD
Le chargeur sans fil, c'est bien! Mais attention au risque de surchauffe si vous laissez votre smartphone en permanence dans l'emplacement (ce qui est souvent le cas, car les rangements manquent un peu).

LA BEAUTÉ DU GESTE
Pour accéder en direct à certaines fonctions, des boutons physiques ont été conservés : ouf! Un soin tout particulier a été porté à leur style et à leur matière. Mais les jolies commandes pour ajuster le flux d'air ne sont pas fonctionnelles : nous n'avons jamais réussi à l'orienter comme nous l'aurions souhaité.

MON CHOUCHOU!
Ce bouton est un raccourci vers les aides à la conduite. Après (là encore!) paramétrage, il permet par exemple de couper l'AFIL. Ce dernier manquant de finesse dans ses réactions, beaucoup auront tendance à le déconnecter. Comme il se reconnecte à chaque démarrage, il y a des chances que ce bouton devienne le plus utilisé.

Le désordonné chic

Au premier coup d'œil, oui, elle flatte : la DS 4 mérite bien les louanges déjà formulées dans nos pages. Dessin original et élégant de sa planche de bord, matériaux raffinés, sens du détail de style – la barrette de commandes sous l'écran illustrant les deux à la fois en est le plus bel exemple –, mais… certains plastiques moins flatteurs subsistent encore dans l'habitacle (bas de contre-portes, autour des aérateurs arrière). Et des défauts d'ajustement du mobilier chagrinent sur une auto de ce prix. De plus, le design, c'est bien, mais moins quand il ne prime pas sur la fonction comme c'est, hélas, le cas des commandes d'aérateurs.
Les rangements, surtout leur taille, en pâtissent aussi. Enfin, malgré de gros progrès par rapport aux précédentes DS, l'ergonomie reste, disons… spéciale ! Il faut vraiment prendre le temps de se familiariser avec l'interface multimédia, parce que l'accès à certaines fonctions répond parfois à une logique que nous n'avons pas encore tout à fait saisie après plus de six semaines de pratique.

LENTE À LA DÉTENTE
La boîte automatique à 8 rapports est une bonne alliée, mais sa commande qui remplace en théorie avantageusement feu le gros levier n'est pas naturelle à manier. Elle manque de réactivité, il faut parfois s'y reprendre à deux fois pour enclencher la marche arrière.



L'instrumentation numérique est bien sûr paramétrable, mais l'écran n'est finalement pas très grand et moins spectaculaire que chez certaines rivales. En fait, l'ensemble formé avec l'affichage tête haute a été pensé pour se compléter.



L'ambiance lumineuse fait partie des détails qui ont été particulièrement soignés. Évidemment, il est possible de choisir la couleur et l'intensité.

première journée, à notre arrivée à Bologne, se solde par une consommation de 8,2 l/100 km, et surtout pas moins de trois arrêts. En plus de ne pas être économique au long cours, la DS 4 E-Tense n'est pas très endurante. La faute à son (tout) petit réservoir de sans-plomb. C'est franchement pénible de devoir s'arrêter aussi souvent qu'avec une bonne voiture électrique ! Heureusement, l'arrêt est plus court. Sauf s'il vous prend l'envie de recharger aussi la batterie. Ce qui, sur un long trajet, n'a guère d'intérêt. Nos mesures confirment que, batterie vide, la DS 4 E-Tense est portée sur la picole : elle consomme jusqu'à 1,2 l/100 km de plus que son homologue 100 % thermique de 180 ch. Pourtant, consommer moins est bien un des arguments avancés par les as du marketing ! C'est au quotidien, sur de courts trajets urbains et périurbains que cela devient possible. Là, oui, la DS 4 est un modèle du genre ! À condition bien sûr d'avoir pris soin de recharger sa batterie. Avouons-le : ce ne sera pas notre cas tout au long de notre périple principal, même le soir à l'hôtel.

Pour avoir passé du temps avec elle, nous avons pu largement apprécier les qualités de la DS 4 en ville ou sur de courtes distances.

Circuler sans faire de bruit (et surprendre les passants, intrigués), sans consommer la moindre goutte d'essence est assez jouissif. Plaisir assez furtif,

"CET INTÉRIEUR OPÉRA EST CENSÉ INCARNER LE SUMMUM DU CHIC. JE TROUVE POURTANT CELUI EN ALCANTARA DE LA DS 4 PERFORMANCE (MOINS CHÈRE DONC) PLUS CLASSE."

Cyril Biotteau, essayeur

qui ne dure, hélas, qu'une quarantaine de kilomètres. Mais si vos trajets quotidiens n'excèdent guère cette distance, banco ! Là, oui, il est possible de ne pas passer par la station-service pendant des semaines. Et même si vous dépassez de quelques kilomètres ce seuil, pas de panique. En étant un brin malin et en comprenant bien le mode de fonctionnement de votre DS 4, c'est-à-dire en usant habilement des modes hybride, électrique mais aussi e-charge *(lire encadré p. 43)*, votre budget peut y gagner sur l'année. Tout dépend donc de l'usage de chacun et des efforts consentis pour aider à consommer moins.

Idem pour ce qui est d'apprécier pleinement les nombreuses fonctionnalités proposées à bord. Sur notre version ultra-chic Rivoli, tout est là : les aides à la conduite dernier cri, y compris la conduite semi-autonome de niveau 2, et un ensemble multimédia de pointe qui promet de rendre moult services



❶ Ce n'est pas si loin, la Croatie, mais avec la DS 4 E-Tense, il faut s'arrêter souvent. Son réservoir de 40 l seulement limite fortement l'autonomie.
❷ Silencieuse en mode électrique, le passage en mode hybride ou en mode thermique manque parfois de transparence et s'effectue bruyamment.



DU BON USAGE DU MODE ÉLECTRIQUE

Comme c'est désormais la coutume, la DS 4 dispose de différents modes de conduite qui modifient les réglages de réponse moteur, direction, suspension… Sport et Confort sont prédéfinis – pas de possibilité comme chez Audi, BMW ou Mercedes de se concocter "sa" DS 4. Mais avec une DS 4 E-Tense, ce sont surtout les modes Hybrid et Electric qu'il faut maîtriser pour espérer faire quelques économies à l'usage. Et aussi la fonction e-charge, accessible depuis l'écran tactile central. En effet, inutile par exemple de rester en Electric, mode par défaut au démarrage si la charge de la batterie est suffisante, si vous partez pour un trajet autoroutier. Dans ce cas-là, mieux vaut basculer en Hybrid. Et si par exemple vous savez que vous allez entrer dans une agglomération à destination, il est intéressant d'utiliser e-charge pour préserver la batterie et l'autonomie électrique. Encore plus si vous devez aller dans une zone ZTL ou ZFE… Le mode e-charge peut aussi être utilisé pour recharger la batterie en roulant. Mais cela a peu d'intérêt car la surconsommation est importante : un bon litre et demi aux 100 km!

au quotidien et de faciliter l'organisation des longs trajets. À condition tout de même de bien vouloir (re)passer par la case apprentissage et paramétrage. Inutile de s'en cacher, au départ, nous nous sommes dit : *"Allez, ça va le faire! On la connaît déjà, cette DS!"* Ben non en fait… Pour ne citer qu'un exemple : le fameux petit écran tactile permettant de créer des raccourcis pour certaines actions. Si vous ne prenez pas la peine de paramétrer lesdits raccourcis, il ne sert tout simplement à rien. Et cela ne se fait pas en cinq minutes, autant vous prévenir. C'est même un peu compliqué, heureusement que les tutoriels vidéo sont là. Mais une fois effectué, alors oui, c'est utile. Cela va beaucoup plus vite pour entrer une destination récurrente comme votre lieu de travail, ou sélectionner votre radio préférée. Vous me direz que vous n'avez pas besoin du GPS pour aller au boulot tous les matins, vous savez où c'est! Si ce n'est que le système tient compte du trafic et, ça, ce n'est pas bête. Pour certains (ou certaines), l'ergonomie de la DS 4, bien que nettement plus intuitive que celle des autres modèles de la marque, mais aussi sa propension au tout-tactile imposent de revoir ses habitudes. Ici, point de commandes physiques pour ajuster la température de la climatisation ; le bouton Start est au milieu de ➛

High-tech

Toujours plus de fonctions



DEUX, VOIRE TROIS, POUR LE PRIX D'UN

Grâce à Apple CarPlay et Android Auto, les applications de votre smartphone s'affichent sur l'écran central. Ce qui permet de choisir son GPS. Celui de la DS 4, assez pertinent, est parfois sujet à quelques bugs!



TUTORIEL MALIN

Personne ne lit plus les manuels d'utilisateur. Sauf qu'à l'heure où les fonctions se multiplient à l'infini, il est difficile de s'y retrouver. L'aide intégrée du système multimédia est fort utile. Elle propose des tutoriels vidéo. À consulter à l'arrêt!



PROFILS VARIÉS

La DS 4 mémorise 8 profils. Pour accéder aux réglages des écrans, il faut faire un appui long sur celui du centre. Puis faire défiler les pages (*scroller* en langage Millenial!), glisser et positionner les icônes (les *widgets*!). Mieux vaut le savoir sous peine de chercher dans l'onglet Paramètres. Oui, c'est du vécu!



UN 2E CONDUCTEUR

La DS 4 Rivoli reçoit une conduite autonome de niveau 2 (Drive Assist) qui fonctionne plutôt bien mais manque de finesse. Le maintien au centre de la voie est parfois… fluctuant, et le régulateur de vitesse adaptatif a des réactions brutales et intempestives ou… pas de réaction si la situation est soudaine. Prudence, donc!



À DISTANCE

Recharger! Recharger! Encore recharger pour faire des économies. Voilà la règle avec une hybride rechargeable. Il est possible de planifier le moment opportun depuis l'écran, ou même depuis son salon ou ailleurs via l'appli MyDS.



OPTIMISATION MAXI

Le mode e-charge, qui préserve la charge de sa batterie, voire permet de la recharger en roulant grâce au moteur thermique (mais au prix d'une surconsommation sévère), propose différents graphiques d'analyse pour optimiser ses phases de roulage selon les différents modes.

Elle a du style, c'est sûr, mais elle est salissante! Ses plis, ses angles, ses creux ramassent vite les salissures et la poussière.



L'e-charge permet préserver la charge de la batterie pour un usage ultérieur ou de recharger en roulant grâce au moteur thermique. Mais ce second usage n'a pas d'intérêt car la surconsommation est importante.

la console et, comme les lève-vitres sont très en avant sur la contre-porte, la molette de réglage des rétros a été priée d'aller se planquer derrière le volant. Il faut s'y faire… Mais une fois vos marques prises, c'est une bonne copine, cette DS! Deux ou trois bémols tout de même. Je vous invite à ce titre à relire l'excellent "10 000 km" de Guy L'Hospital en Peugeot 308 *(L'AJ nº 1103)*. Son aide au maintien dans la voie souffre des mêmes travers que celui de sa cousine, à savoir une correction assez brutale et autoritaire de la trajectoire. Un caractère partagé, cela va de soi, avec le système de conduite semi-autonome qui, sans cela, et sans les alertes intempestives et criardes qui vous enjoignent à tenir le volant, alors que vous ne l'avez pas lâché, fonctionne assez bien. Dans ce domaine, DS a encore des leçons à prendre auprès de… Tesla, pour ne citer qu'elle.

Autre sujet d'agacement, pour nous en tout cas : la taille du coffre.

313 dm³, est-ce bien raisonnable pour une berline compacte de tout de même 4,40 m? Non! Bien sûr, c'est comme les kilos en trop : *"C'est la faute de la batterie."* Oui, mais quand même, messieurs dames de chez DS… À titre de comparaison, une Renault Zoe (4,09 m), qui doit elle aussi trimballer des batteries, propose 325 dm³ ; et une Peugeot e-208, 310 dm³. Vous pensez sans doute que la DS se soucie plus de ses invités



Sur de longs trajets, recharger la batterie sur une borne n'est pas "rentable" : trop de temps perdu pour peu d'économie de carburant. Mais, au quotidien, oui! Il est préférable de s'équiper d'une borne, car sur une prise domestique une recharge complète réclame 5 h 45!



Oui, elle est confortable! Mais parfois sa suspension DS Active Scan Suspension, qui utilise une caméra pour lire la route, se laisse surprendre.



Batterie vide, la DS 4 est gloutonne. Difficile de consommer moins de 8 l/100 km. Seul salut : user et abuser du mode électrique au quotidien.

à bord que de leurs bagages – ils n'ont qu'à voyager léger! Mais allez dire ça à un photographe, vous! C'est vrai pour ceux qui sont assis à l'avant… À l'arrière, désolée, mais la DS 4 est étriquée. Si vous attendez d'elle une quelconque vocation de petite familiale, vous serez déçu! En revanche, pour un(e) célibataire ou jeune couple, son habitacle aux airs de cocon douillet et raffiné est bien agréable. Tout comme ses sièges enveloppants, chauffants, et même massants. Pour sûr, la DS 4 dispose de bien des attributs du haut de gamme et flatte les sens. Encore que certains plastiques durs se glissent çà et là, mais ils se font discrets. De même, certains détails de finition mériteraient d'être plus soignés, surtout au vu du chèque réclamé. Mais l'ensemble dégage une harmonie, un savant mélange d'originalité et d'élégance, qui contribue à donner cette touche chaleureuse à l'habitacle et qui fait tant défaut à bien des allemandes. La DS 4 est définitivement une séductrice. Elle est loin d'être exempte de défauts, certains sont même très agaçants, mais elle a le don de vous les faire oublier. ■

"LE SILENCE À BORD LORS DES LONGS TRAJETS EST VRAIMENT TRÈS APAISANT : UN RÊVE!"

Sylvain Cambier, responsable du convoyage

PLUS
Confort de suspension
Comportement routier
Style et présentation

MOINS
Petit coffre
Temps d'apprentissage de l'interface multimédia





❶ Embarquer la batterie se paie par une perte nette de 50 dm³, le caisson de basse du système audio Focal n'arrangeant rien. Le coffre de la DS 4 n'étant déjà pas grand (371 dm³ sur la version thermique), il devient carrément petit (313 dm³) sur l'E-Tense !
❷ Non pas que les passagers soient à l'étroit, mais il n'y a pas plus d'espace que cela. Du fait du dessin de la banquette et de l'accoudoir escamotable dans le dossier, la place centrale reste inconfortable.

EN DIGNE HÉRITIÈRE

Évoquer une DS sans parler suspensions, c'est… péché ! Celles de la DS 4 E-Tense sont bien entendu de haut vol et DS en garde jalousement l'exclusivité au sein du groupe Stellantis. La version électrifiée a les honneurs du système DS Active Scan Suspension (1 100 € sur les motorisations 100 % thermiques) qui repose sur l'utilisation d'une caméra, laquelle interagit sur les suspensions pilotées. Placée en haut du pare-brise, elle "lit" les irrégularités de la route en amont et envoie les informations à un calculateur qui les retranscrit dans le bon ordre, afin d'adapter le réglage des suspensions en conséquence. Avec quatre capteurs d'assiette et trois accéléromètres, chaque roue est gérée indépendamment pour affiner au maximum. En résulte un confort évidemment remarquable. En tout cas sur les plus grosses déformations, que la DS 4 semble survoler. En revanche, sur les irrégularités plus sèches et courtes, telles que nids-de-poule ou raccords sur autoroute (certes très marqués sur les autoroutes italiennes que nous avons longuement arpentées), elle se laisse parfois aller à des réactions assez fermes. Un petit contrôle chez l'ophtalmo pourrait peut-être arranger ça !

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★☆

La DS 4 n'est pas sensationnelle, mais son homogénéité, sa douceur et son confort en font une agréable compagne de route. Nous aurions toutefois apprécié des aides à la conduite moins "mère fouettarde" et une régénération au freinage plus transparente, notamment sur routes de montagne.

SÉCURITÉ ★★★★½

Rien à redire. Dans cette version Rivoli, la DS 4 offre tous les dispositifs de sécurité dernier cri, y compris la conduite semi-autonome de niveau 2. S'ajoutent un éclairage adaptatif performant, un freinage efficace, une tenue de route dans la même veine *(voir nos tests p. 46-47)* et une note maximale au crash-test de l'EuroNCAP.

PERFORMANCES ★★★☆☆

Jamais à la peine, elle se montre toutefois moins véloce que ses 225 ch le laissent espérer. Dès qu'elle n'a plus le boost électrique, elle perd un peu de sa superbe en performances. Normal : avec 1 700 kg à tracter, le PureTech, même fort de 180 ch, doit cravacher dur.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★☆

Aucun doute, c'est une DS ! Toutefois, notre version, chaussée de grandes roues de 20 pouces, réagissait parfois assez sèchement sur certaines irrégularités. Il est préférable de rester sur la monte d'origine. Le moteur thermique et les transitions électrique-hybride-thermique manquent de discrétion.

HABITABILITÉ ★★★☆☆

Sans être à l'étroit, les passagers n'ont pas plus de place que cela au vu du gabarit de l'auto. Et les faibles surfaces vitrées accentuent l'impression de se sentir engoncé ; le toit ouvrant est salutaire. Surtout, la batterie ampute le coffre d'une bonne part de son volume : il n'est pas plus grand que celui d'une citadine.

QUALITÉ ★★★★☆

Au premier coup d'œil, les beaux matériaux, raffinés et mis en valeur, flattent l'œil et n'ont rien à envier aux références allemandes. Un examen plus approfondi laisse apparaître hélas des plastiques plus quelconques, des défauts de finition et d'ajustement qui n'ont pas leur place sur une auto à 50 000 €.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT ★★½☆☆

Pas peu fier, à juste titre, de sa compacte, DS y va fort en tarif ! Pour autant, la "4" avance un rapport prix-équipements plus favorable que ses rivales d'Audi, BMW et Mercedes. Reste qu'une voiture française au prix d'une allemande chic demeure un tabou pour beaucoup.

COÛT À L'USAGE ★★☆☆☆

Avec une moyenne (batterie vide) de 8,2 l/100 km, la DS 4 n'est pas la reine de l'économie. Loin de là ! Le budget carburant dépend beaucoup de l'usage que chacun fait de l'hybride. Pour le faire baisser, il faut rouler au maximum en électrique, donc recharger souvent.

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Si vous attendez de la DS 4 E-Tense les qualités d'une familiale facile à vivre ou si vous espérez faire des économies, oubliez ! Mais elle a d'autres atouts, à commencer par son confort de suspension, son agrément de conduite, et cet habitacle chaleureux : un cocon plus douillet que pratique !

Nos fiches techniques

LA TECHNIQUE

La DS 4 ne fraie qu'avec l'ensemble hybride rechargeable le plus puissant du groupe. Le 1.6 PureTech de 180 ch est secondé par un moteur électrique de 110 ch alimenté par une batterie de 12,4 kWh. Pour rouler en électrique, il ne faut pas oublier de recharger la batterie bien sûr!

Moteur		
Puissance cumulée	■	225 ch (1)
Couple maxi	■	250 Nm à 1750 tr/mn + 320 Nm (élec.) (2)
Type		4 cyl. en ligne, turbo essence + 1 électrique
Cylindrée / puiss. fisc.		1598 cm³ / 10 CV
Batterie / capacité	■	lithium-ion / 12,4 kWh

(1) Puissance maxi : 180 ch à 6000 tr/mn (thermique) + 110 ch (électrique). (2) Couple cumulé : 360 Nm.

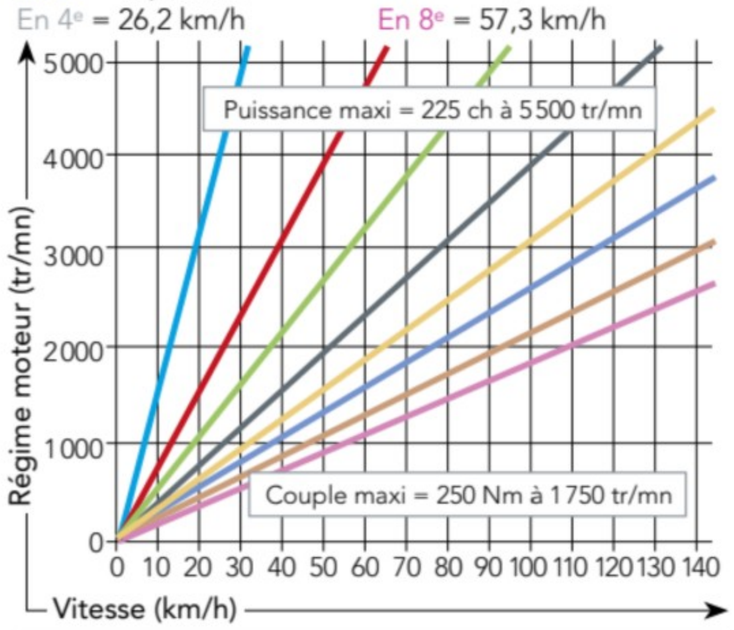
Transmission	
Type	aux roues avant
Boîte / nbre de rapports	automatique / 8

➜ Diagramme des vitesses

Pour optimiser l'efficience de l'ensemble hybride et fonctionner de concert, la boîte automatique EAT8 est placée au cœur même de l'ensemble hybride. Elle est donc elle-même électrifiée et son mode de fonctionnement est adapté à la technologie. Agréable, elle manque d'un soupçon de rapidité.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1re = 7,6 km/h
En 2e = 13 km/h
En 3e = 19,8 km/h
En 4e = 26,2 km/h
En 5e = 31,3 km/h
En 6e = 38,5 km/h
En 7e = 47,7 km/h
En 8e = 57,3 km/h



Châssis		
Direction		à crémaillère, assistance électrique
Diam. braquage	■	11,3 m
Suspensions AV		type McPherson
Suspensions AR		essieu souple
Freins AV / AR		disques ventilés / disques
Pneumatiques		245/40 R 20
Roue de secours		kit anticrevaison

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,40 / 1,83 / 1,49 / 2,68 m
Poids / tractable freiné	1768 / 1400 kg

LA CONDUITE

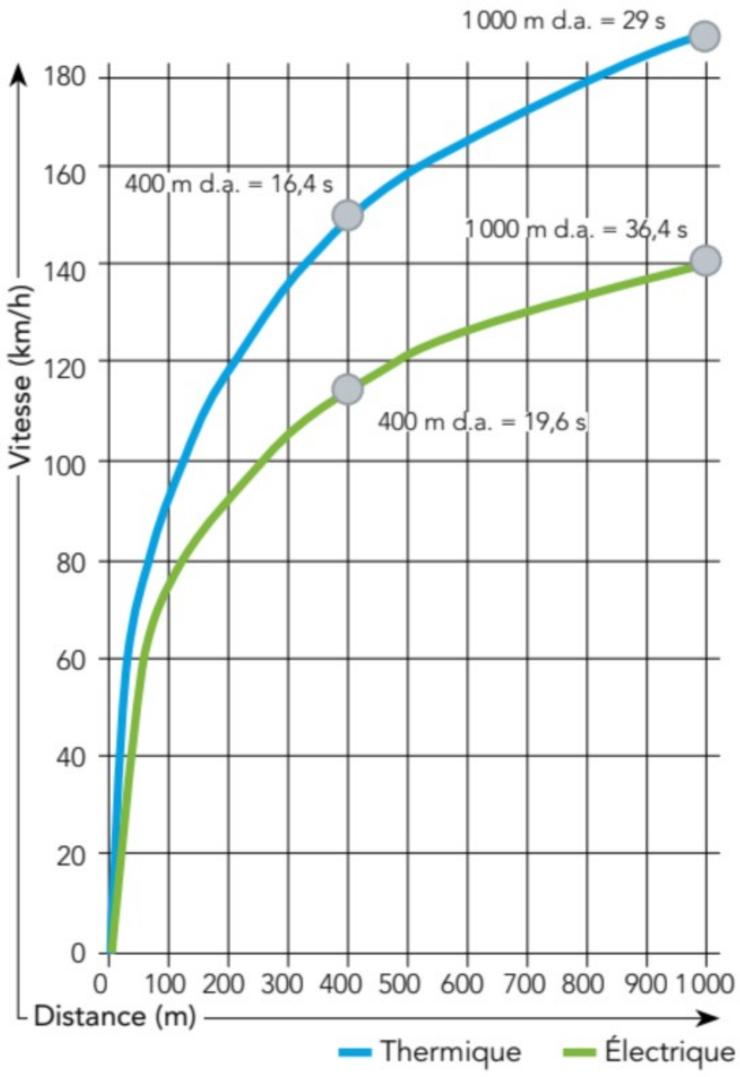
Malgré une puissance qui peut paraître confortable, la DS 4 n'a pas la fibre sportive. Elle privilégie le confort. Pour autant, elle n'est pas pataude ; son comportement est sain, serein, genre "force tranquille"! Finalement, elle se révèle homogène et pousse à une conduite détendue.

Performances		
1000 m d.a. / électrique	■	29 / 36,4 s
400 m d.a. / électrique	■	16,4 / 19,6 s
0 à 100 km/h / électrique	■	8,6 / 14,6 s
Vitesse maxi / électrique	■	233 (3) / 135 km/h

(3) Donnée constructeur.

➜ Courbe d'accélération

La DS 4 n'est pas un poids plume ! Malgré ses 225 ch, elle est plutôt du genre force tranquille que petite nerveuse… Mais c'est largement suffisant, et cela colle bien à la philosophie de l'auto et à une voiture hybride.



Reprises		
90 à 130 km/h en Drive / élec.	■	6,6 / 17,8 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en Drive) / élec.	■	11,2 / 16,3 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en Drive) / élec.	■	378 / 505 m

Freinage		
Depuis 50 km/h	■	10 m
Depuis 90 km/h	■	31 m
Depuis 130 km/h	■	64 m

➜ Tests sécurité AJ

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. La DS 4 freine plutôt correctement sur le mouillé, même si son poids lui joue des tours, allongeant nettement les distances d'arrêt par rapport au sec : normal. Comme sur le test de changement de file, c'est la remise en ligne sur le 2e changement d'appui qui lui pose problème : elle échoue à partir de 60 km/h.

VERDICT ■



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. La DS 4 décroche à 52 km/h, une vitesse normale sur cet exercice. Avant cette limite, elle sous-vire plutôt progressivement, et au lever de pied l'arrière glisse légèrement. Un comportement qui ne surprendra pas un conducteur un tant soit peu expérimenté.

VERDICT ■



PHOTOS : YANN LEFÈBVRE

ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 et 120 km/h. Comme bien des voitures désormais, la DS 4 a besoin de son ESP dès 90 km/h pour se remettre en ligne : rien de méchant. Mais son intervention va crescendo au fur et à mesure que la vitesse augmente. À 110 km/h, même avec l'ESP, elle ne parvient pas à se remettre en ligne et échoue.

VERDICT ■

FACE À LA CONCURRENCE

		Peugeot 308 PHEV 225 ch GT Pack	Mercedes Classe A 250 e 218 ch AMG Line
Puissance maxi (ch)	Technique	225	218
Couple maxi (Nm à tr/mn)	Technique	250 à 1750 + 320 Nm (élec.)	230 à 1800 + 330 Nm (élec.)
Type moteur	Technique	4 cyl. en ligne, turbo ess. + 1 élec.	4 cyl. en ligne, turbo ess. + 1 élec.
L / l / h / empattement (m)	Technique	4,37 / 1,86 / 1,45 / 2,68	4,42 / 1,80 / 1,46 / 2,73
0 à 100 km/h (s)	Conduite	7,5	7
Vitesse maxi (km/h)	Conduite	235*	235*
90 à 130 km/h en Drive (s)	Conduite	6	6,1
Prix / bonus (€)	Budget	45550 / 1000 (27 g CO_2/km)	46300 / 1000 (20 g CO_2/km)
Conso moyenne (l/100 km)	Budget	7,5	6,6
Le verdict de *L'Auto-Journal*		★★★★☆	★★★★☆

YANN LEFEBVRE



ADRIEN CORTESI



La DS 4 doit surveiller deux fronts : en interne face à une encombrante Peugeot 308, devenue elle aussi plus chic, qui dispose de la même motorisation mais reste un peu plus mesurée en tarif. L'ennemi vient aussi de l'extérieur avec les vraies marques de luxe, à l'instar de la Mercedes Classe A 250 e, moins bien équipée, mais pas plus chère et plus performante et efficiente.

* Données constructeurs.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

EN CHIFFRES

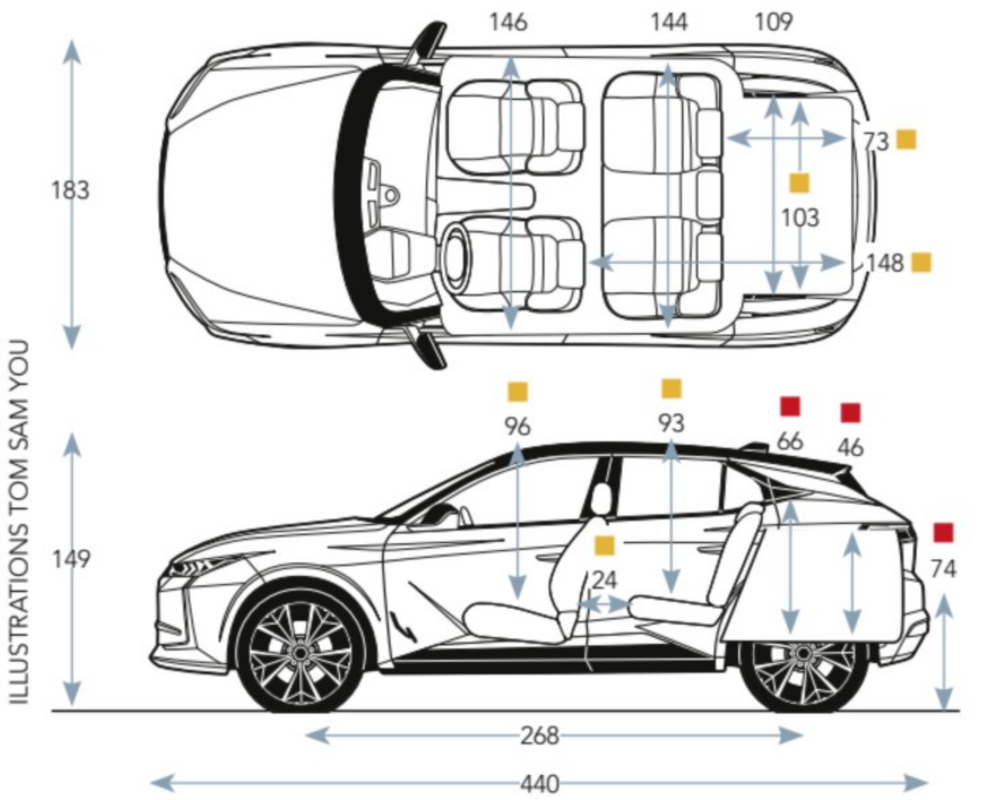
MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

LA VIE À BORD

Une fois de plus chez DS, le design prime sur les aspects pratiques. Sans être étriquée, la DS 4 n'est pas des plus spacieuses, surtout en rapport de son gabarit tout de même considérable. Les passagers arrière ont juste ce qu'il faut de place. En outre, cette version E-Tense doit loger la batterie : le coffre en fait les frais. 313 dm^3, ce n'est pas plus grand qu'un coffre de bonne citadine. En prime, le seuil de chargement est digne de celui d'un SUV!

Coffre		
Volume de coffre	■	313 dm^3
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	42,1 / 64,5 / 67,7 dB

Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS TOM SAM YOU

→ Test éclairage AJ

Type de projecteurs	LED
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 80 m)	86 lux / 22 lux



PILOU

Les DS 4 Performance Line et Rivoli reçoivent le système d'éclairage ultra-performant Matrix LED (1 200 € sur les autres), lequel, comme le corroborent les valeurs relevées, assure un éclairage très efficace. Le faisceau lumineux s'adapte et s'oriente en permanence selon la situation (météo, type de route, circulation…) pour offrir une visibilité et un confort de vue au conducteur, sans éblouir les autres automobilistes. Un vrai plus!

VERDICT ■

→ Test climatisation AJ

La régulation de la température est bonne et la soufflerie discrète. Mais devoir passer par l'écran en agace plus d'un. Nous n'avons pas non plus été convaincus par les commandes, certes jolies, des aérateurs : impossible d'orienter le flux d'air à notre guise!

VERDICT ■

LE BUDGET

Il faut avoir le cœur bien accroché pour voir une compacte française dépasser les 50 000 €! La DS 4 affiche en effet des tarifs dignes des rivales allemandes haut de gamme. Mais dans la mesure où elle en a les attributs et où, en prime, elle a tendance à ajouter plus d'équipements, pourquoi aurait-elle des scrupules? Il n'empêche… Ce qui donne mal à la tête est de choisir sa DS 4 tant la gamme est compliquée. À chaque finition correspondent un style et une ambiance : sportif sur Performance Line et Performance Line +, "charismatique" selon DS pour Rivoli et Trocadero, et "baroudeur" pour les Cross.

Prix	■	**47 500 €**
Bonus (CO_2)	■	1 000 € (32 g/km) (5)
Prix du modèle essayé (4)		54 590 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(4) Avec bonus et options inclus. (5) Si moins de 50 000 €. Au-delà, 0 €.

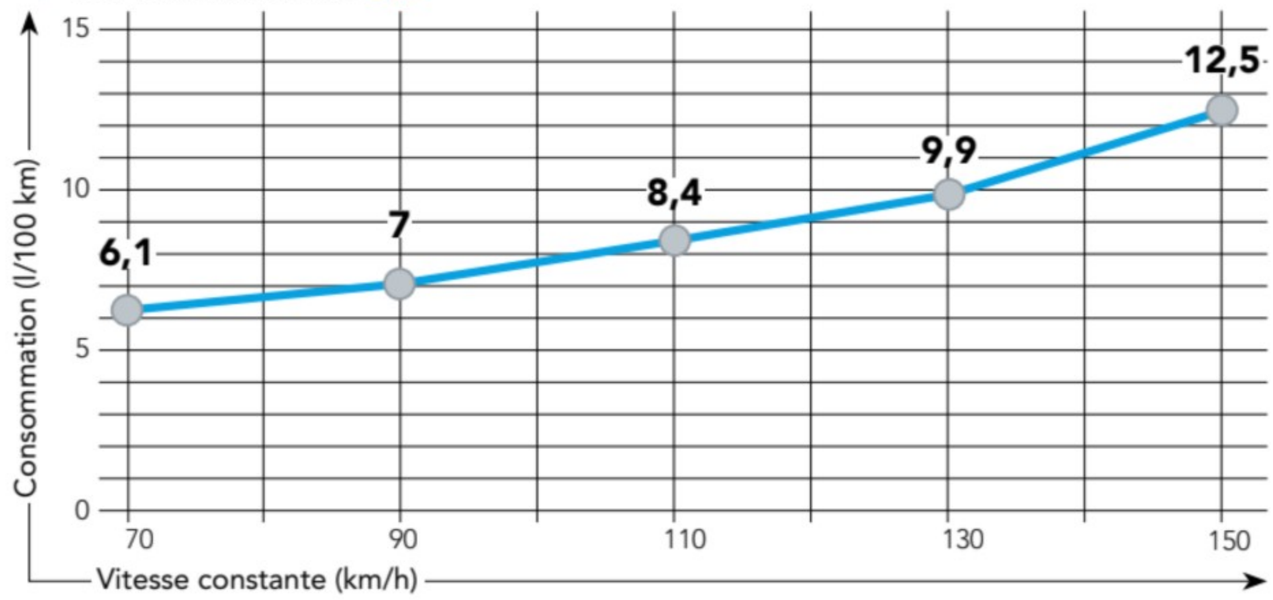
Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL active, aide park. AV/AR + cam. recul, assist. frein. d'urgence + dét. piétons, banquette 1/3-2/3, Bluetooth, clim auto bizone, cond. semi-auton. niv. 2, ESP, dét. pluie/lum., full LED, instrum. de bord num., jantes all. 19 pouces, lect. panneaux, régul./lim. vit. adaptatif, surv. angles morts, susp. active et pilotée par caméra, syst. multim. écran tactile 10 pouces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/2 prises USB, volant réglable haut./prof…

Options

Aide au parking + 360° Vision	550 €
Attelage démontable	950 €
Chargeur smartphone induction	250 €
Hayon électrique	400 €
Intérieur cuir Gris Galet & Brun / Opéra	2 550 / 3 750 €
Pack DS Night Vision (inclus 360° Vision)	1 550 €
Pack Easy Access + : 360° Vision + hayon élec. + rétro ext. jour/nuit et projection logo DS au sol…	1 100 €
Pack sièges AV chauffants et élec. côté conducteur	1 100 €
Pack sièges AV électriques, chauffants et massants	2 000 €
Pare-brise / volant chauffant	400 / 200 €
Peinture métallisée ou spéciale	790 à 900 €
Système hi-fi Focal Electra	1 000 €
Toit noir / ouvrant électrique	300 / 950 €

→ Test consommations L'AJ



Moyenne (l/100 km)	■	8,2
Autoroute (l/100 km)	■	8,4
Ville (l/100 km)	■	8,7
Route (l/100 km)	■	7,4
Autonomie (km) / élec.	■	487 / 38
Autonomie élec (km) ville / route / autoroute	■	40 / 36 / 39
Capacité réservoir (l)	■	40
Chargeur embarqué	■	3,7 kW
Tps de charge secteur / Wallbox 3,7 / 7,4 kW	■	5 h 45 / 3 h 30 / 1 h 40

Lorsque la pile est vide, le 1.6 PureTech a besoin de "coco" pour faire avancer une DS 4 qui trimballe ses 300 kg de plus. Bilan : le budget carburant s'avère considérable. Sauf à rouler le plus souvent en électrique, donc plutôt en ville, ou au moins en hybride, batterie chargée. Mais ce qui est surtout agaçant, c'est la faible autonomie lors des longs trajets à cause du petit réservoir.

VERDICT ■

LA GAMME

Moteurs / Prix (en €)

		CV	Malus	Bastille	Bastille +	Performance Line	Trocadero (7)	Performance Line +	Rivoli (7)
Ess.	1.2 PureTech 130 ch EAT8	7	230 à 310 € (136 à 140 g/km CO_2)	30 100 €	31 100 €	33 800 €	36 300 €	38 000 €	39 800 €
Ess.	1.6 PureTech 180 ch EAT8	10	740 à 1 074 € (147 à 151 g/km CO_2)	–	–	36 300 €	38 800 €	40 500 €	42 300 €
Ess.	1.6 PureTech 225 ch EAT8	13	818 à 1 761 € (148 à 157 g/km CO_2)	–	–	–	–	43 100 €	44 900 €
Dies.	1.5 BlueHDi 130 ch EAT8	7	0 à 100 € (126 à 130 g/km CO_2)	–	32 100 €	34 800 €	37 300 €	3 900 €	40 800 €
Hyb.	E-Tense 225 ch EAT8	10	Bonus 1 000 € (30 à 32 g/km CO_2) (6)	–	38 800 €	41 500 €	44 000 €	45 700 €	**47 500 €**

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

(6) Si moins de 50 000 €. Au-delà, 0 €. (7) Version Cross disponible + 600 €.

VENT NOUVEAU CHEZ MASE

Il s'est fait attendre, mais le nouveau "petit" SUV Maserati Grecale, du nom d'un vent méditerranéen, entend bien souffler des clients aux Porsche Macan et compagnie. Pour y parvenir, il a peaufiné les détails. Mais souffler n'est pas toujours jouer…

Par **Mélina Priam** Photos **Adrien Cortesi**

RATI

D'après le sieur Jean de La Fontaine, *"on a souvent besoin d'un plus petit que soi"*. En 2022, dans le secteur automobile, cela se traduit par moins puissant, moins gourmand, plus vertueux, hybride, électrique… Tout cela pour faire baisser l'empreinte carbone globale de chaque constructeur, et éviter de lourdes sanctions financières. Pour les plus prestigieux, c'est une gageure. Mais tous s'y sont mis – pas le choix ! –, notamment pour préserver les "bijoux de famille" : un V12 pour l'un, une sportive iconique pour l'autre… Tous se sont aussi mis aux SUV : il faut suivre la tendance. Maserati n'a pas été dans les premiers, mais après avoir redoré son trident grâce à sa sculpturale MC20, la marque de luxe, désormais dans le giron du groupe Stellantis, vise à retrouver un volume de ventes moins confidentiel, et surtout une rentabilité qui siéra à Carlos Tavares. Cette mission, c'est donc au "petit" nouveau, le Grecale, qu'elle incombe ! Toutefois, la notion de SUV compact, voire *"urban"*, nous a-t-on glissé à l'oreille, et de "premier prix" n'est pas la même pour tous. Chez Maserati "petit", c'est 4,85 m, soit 15 cm de moins que le grand frère Levante, mais 15 cm de plus qu'un Porsche Macan, le rival tout désigné, ou qu'un… Alfa Romeo Stelvio, auquel le Grecale emprunte sa plate-forme technique. Et surtout, 75 450 € avant les malus écologique et poids, soit 92 960 €. Tout est relatif, donc !

Et tout ça pour un modeste 4 cylindres de 300 ch ! Oui, mais…

Un 4 pattes micro-hybridé par un système d'alternateur, qui récupère l'énergie, une batterie de 48 V, qui la stocke et alimente l'eBooster qui la renvoie au moteur pour lui donner un coup de main. Malgré ses efforts le système n'échappe pas au malus, mais fait néanmoins de son mieux pour éviter la peine capitale des 40 000 €. Et, dans le cas de notre ➛

LE GRECALE MISE SUR LE CONFORT, L'HABITABILITÉ, LE CHARME, LE RAFFINEMENT, L'EXCLUSIVITÉ. ET ÇA MARCHE •••

version d'essai Modena, le 2.0 passe à 330 ch et 86 000 €, ce qui fait cher le cheval supplémentaire. Toujours pas de quoi filer le grand frisson pour autant. Avec la promesse d'atteindre les 100 km/h en 5,3 s sans trop dépasser les 9 l/100 km, beaucoup, pourtant, s'en contenteraient. Mais d'une Maserati, nous attendons autre chose.

Pour séduire, le Grecale tire sur d'autres ficelles que celles de la puissance et de la sportivité, même si la version Trofeo et son V6 de 530 ch réjouiront sans doute les plus gourmands et les plus fortunés. Mais c'est une autre histoire. Notre partenaire du jour mise sur le confort, dans le plus pur esprit grand tourisme hédoniste cher à la marque, l'habitabilité – heureusement puisque c'est l'un des plus encombrants de la catégorie –, le charme, le raffinement, l'exclusivité. Et ça marche ! S'il se contente d'un 4 cylindres, au moins prend-il soin, par exemple, d'en travailler la sonorité. Principalement en mode Sport bien sûr, mais pas que ! Au démarrage, le ronronnement parvient à donner l'illusion d'une certaine noblesse. Tous ne peuvent pas en dire autant. Pour cette première prise en main, Maserati ne nous a pas gâtés. Les abords de Milan ne sont pas déplaisants, mais un parcours urbain n'est pas le terrain de jeu idéal d'un SUV de 4,85 m au profil dynamique, chaussé de pneus hiver de surcroît. Pour ce que nous avons pu en juger, le Grecale fait disparaître les irrégularités de la route comme un enfant gourmand gobe les œufs de Pâques. Tout en gardant une pointe d'agilité qui ne vire jamais à une quelconque vivacité. Précisons que nous avions les honneurs de la suspension pneumatique (2 820 € sur Modena).

Le Grecale, c'est surtout une ambiance ! Et pas n'importe laquelle, s'il vous plaît.

Ligne fluide, matériaux nobles, finition léchée, détails soignés et, plus inédit, technologie embarquée et aides à la conduite en veux-tu en voilà font leur entrée à bord en grande pompe. Maserati retourne notamment sa veste sur la question de l'affichage tête haute, dispositif jusqu'ici refusé à la MC20, mais qui prend place à bord du SUV. Autre exemple significatif : l'horloge numérique. Elle trône en vedette sur le tableau de bord. À la fois objet décoratif,







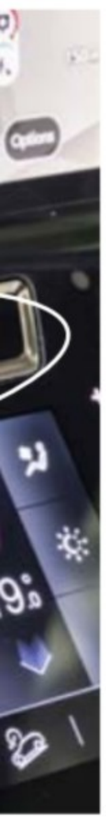
Première Maserati "tout-tactile", le Grecale adopte un double écran qui se prend en main assez facilement. L'ambiance luxueuse est à la hauteur des attentes, à quelques détails près.



PLUS
Confort
Habitabilité
Ambiance

MOINS
Prix "Maserati"
Malus important
Quelques plastiques durs

La transmission intégrale peut renvoyer jusqu'à 50 % du couple sur le train avant. Le reste du temps, le Grecale évolue en mode propulsion. Sans jamais se départir de son assurance et en demeurant au top du confort.





❷



❸

❶ L'emplacement des boutons pour sélectionner les positions P, R, N ou D/M, entre les deux écrans, n'est pas très pratique en manœuvre. Mais la boîte de vitesses fait un super boulot et les grandes palettes au volant sont agréables. ❷ Il a le sens de l'accueil ! Du moins pour deux à l'arrière. La place centrale reste inconfortable à cause de l'imposant tunnel de servitude et du dossier très vertical. ❸ La micro-hybridation fait perdre 35 dm³ de volume de chargement par rapport au coffre de la version Trofeo. Il reste tout de même 535 dm³ : pas mal !

touche de luxe, elle peut se faire plus utile, ou disons ludique, en jouant les boussoles ou en mesurant les G encaissés à bord. Le Grecale cède aussi au tout-tactile, mais d'une manière, là encore, qui lui est propre. Certains seront peut-être déçus qu'il ne joue pas la surenchère en adoptant un écran XXL. Non, il préfère en avoir deux, positionnés l'un au-dessus de l'autre. Pour éviter de se perdre en menus et sous-menus et pour retrouver ses petits plus vite, paraît-il ! Il n'en reste pas moins qu'il faut savoir à quoi chacun sert. Question d'habitude. Idem pour les boutons qui sélectionnent les positions de la boîte. Le principe ne nous a guère convaincus : primo, l'emplacement, entre les deux écrans, n'est pas idéal. Deuzio, les commandes manquent de réactivité et de rapidité en manœuvre. Heureusement, pour compenser, les deux grandes palettes au volant font de l'œil au conducteur, tout comme les molettes sur le volant, à droite pour lancer l'engin, à gauche pour choisir son mode de conduite. Avec tout cela, nous en oublierions presque les boutons d'ouverture de portes empruntés à la… Fiat 500. Mais comme ils sont jolis… Décidément, quels charmeurs, ces Italiens ! ■

CAP SUR L'ÉLECTRIQUE



"L'hybride rechargeable ne nous semble pas le meilleur compromis pour un SUV", nous a-t-on lancé au détour d'une réponse à nos nombreuses questions. Mais il faut bien faire baisser cette foutue empreinte carbone. Banco donc sur l'électrique. Maserati a annoncé son plan d'électrification et, autant s'y préparer, en 2030, toutes les voitures du Trident seront électriques. D'ici là, en 2025, tous les modèles auront une déclinaison 100 % électrifiée. Le Grecale Folgore, patronyme donné à ces versions, débarquera courant 2023, juste après la nouvelle GranTurismo, qui sera dévoilée en fin d'année et aura l'honneur d'être la première Maserati électrique de l'histoire.

MASERATI GRECALE
2.0 330 ch Mild Hybrid Modena

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	330 ch à 5750 tr/mn
Couple maxi	■	450 Nm à 2000 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale		1995 cm³/NC
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		automatique/8
Châssis		
Diamètre de braquage		NC
Pneumatiques AV-AR		255/45-295/40 R 20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,85/1,958/1,67/2,91 m
Poids/tractable freiné		1895 kg/NC
Performances		
0 à 100 km/h	■	5,3 s
Vitesse maxi	■	240 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	535 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**86000 €**
Malus écologique (CO_2)	■	17490 à 26257 € (199 à 210 g/km)
Malus poids (+ de 1800 kg)	■	950 €
Prix du modèle essayé (1)		116080 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
Affichage tête haute, 6 airbags, dém. sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR + cam. de recul, Bluetooth, clim 3 zones, dét. pluie/lum., diff. à glissement limité, frein. auto urg., instr. num., full LED, jantes 20 pouces, réglages des modes de conduite, régul./lim. vitesse, sellerie cuir, sièges AV élec. Sport chauffants, susp. adaptative, syst. multimédia avec écran tactile/GPS connecté/prises USB/Apple CarPlay et Android Auto/système audio…

Options
Étriers de freins rouges, bleus ou jaunes (240 €), finition fibre de carbone (3528 €), peint. métall./3 couches (1104/3132 à 9000 €), pack ass. conduite Plus Avancé (AFIL active + conduite semi-auto + phares Matrix LED + rég. vit. adapt… : 5748 €), syst. audio Sonus Faber (2520 €), susp. pneum. (2820 €), toit pano (1716 €)…

Consommations		
Mixte	■	8,8 à 9,3 l/100 km
Réservoir	■	64 l
Note EuroNCAP		**En cours**
Pays de fabrication		**Italie**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Il n'a pas la sportivité ni la précision d'un Porsche Macan et il est hors de prix malus inclus. Mais il a une âme, du charme, une forme d'exclusivité que seules certaines marques italiennes savent encore cultiver. En prime, il est spacieux et dans l'air du temps en matière de technologies embarquées.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

FAUTE AVOUÉE ET CORRIGÉE

De l'aveu même des responsables de la communication de la marque, le T-Roc cru 2017 ne répondait pas aux standards de qualité perçue de Volkswagen. Ce restylage de mi-parcours est donc l'occasion de rectifier le tir. Un minimum, vu les prix en constante augmentation.

Par **Alan Froli** Photos **Adrien Cortesi**

C'était peut-être un détail pour vous, mais pour nous, la planche de bord du T-Roc, intégralement constituée d'un plastique dur, brillant et sonnant creux, ça voulait dire beaucoup ! Et c'était surtout synonyme de travail bâclé. D'un SUV dérivé de la Golf, au mobilier autrement plus valorisant, il y avait de quoi être déçu. À l'époque, nous avions évidemment crié au scandale. À raison, puisque la marque avoue aujourd'hui que certains clients se sont plaints de cette baisse de qualité perçue. Bien sûr, de nombreux amateurs de SUV urbains sont passés outre au moment de signer le bon de commande, quand d'autres n'ont même rien remarqué d'anormal. Le T-Roc a connu un joli succès (1 million de voitures vendues dans le monde) et c'est en France le petit SUV étranger le plus vendu. Mais Volkswagen a entendu les mécontents et revu sa copie à l'occasion de ce restylage. D'autant que le T-Roc doit également faire face à un concurrent interne encombrant, le Taigo, au profil élégant et plus cossu à bord : un comble ! Redessinée, la planche de bord est moulée dans un matériau d'aspect mat, tendre à cœur, aussi agréable à l'œil qu'au toucher. Mieux, les contre-portes avant s'habillent désormais de tissu. Dommage qu'il n'en soit pas de même à l'arrière…

Autre intérêt de ce "nouveau" modèle : sa dotation enrichie.

Dès l'entrée de gamme Life, l'instrumentation numérique de grande taille (20,3 cm en diagonale, comme l'écran tactile), les projecteurs full LED gérant automatiquement les pleins phares, et le système d'accès et démarrage mains-libres sont de la partie. Mais ce ne sont pas des cadeaux. Au premier abord, le tarif n'augmente "que" de 730 € par rapport à l'année-modèle 2021. Mais à 27 990 € minimum, nous sommes bien loin des tarifs de →

2017, année durant laquelle un cœur de gamme à peine moins équipé ne réclamait que 24 300 €. À la vue de cette inflation, certains clients risquent de tourner les talons pour se rendre dans les showrooms voisins, où ils trouveront, entre autres, des Peugeot 2008 et Renault Captur aussi généreux ou presque, pour respectivement 1 500 et 2 500 € de moins. Cela dit, le T-Roc avance de nombreux arguments, au premier rang desquels ses multiples aspects pratiques. Cubique, il dispose de grandes ouvertures arrière et d'un bel espace intérieur. Son compartiment à bagages est même l'un des plus importants de la catégorie. De fait, l'absence d'une banquette coulissante, proposée par le Captur ou même par son petit frère T-Cross, n'est pas trop pénalisante. Par ailleurs, les gros chargements sont facilités par un plancher de coffre relevable au niveau du seuil et des dossiers rabattus. Et, contre 215 €, le dossier du siège avant peut se replier totalement pour embarquer des objets de plus de 2 m. Les passagers apprécient également les places arrière accueillantes, en particulier la banquette large, confortable et bien creusée, ainsi que les deux prises USB-C et les buses d'aération, rares dans la catégorie. Les trajets sont d'autant plus agréables que l'amortissement s'avère prévenant sur les cicatrices de la chaussée, et l'insonorisation poussée.



Sur la route, le T-Roc s'apprécie pour la douceur de ses commandes, sa discrétion mécanique et son amortissement prévenant. Si le train avant manque de précision et de volonté, l'arrière est stable.







L'avis d'Alan Froli

Le T-Roc a tout bon, mais je préfère un Puma ou un Captur, aux châssis plus sympas et fonctionnant l'un à l'éthanol, l'autre au GPL.

50% *Quotient Émotionnel*

Si la présentation apparaît un peu austère faute de touches de couleur, le mobilier paraît plus haut de gamme qu'avant avec une planche de bord moussée et du tissu sur les contre-portes avant.



PLUS
Moteur alerte et discret
Espace intérieur
Équipements

—

MOINS
Tarif
Pataud en virage
Détails de finition



❶ Le T-Roc s'illustre également pour ses écrans de bonne résolution, assez lisibles. Sur cette entrée de gamme, celui du système multimédia intègre le GPS, pour 669 €. ❷ La commande de climatisation est inédite, avec des touches désormais tactiles. Esthétique, mais peu pratique quand on tâtonne pour regarder la route.

Le 3 cylindres 1.0 TSI de 110 ch qui constitue l'entrée de gamme fait d'ailleurs preuve d'une discrétion exemplaire. Il n'est pas sujet aux vibrations, sa sonorité reste contenue en toutes circonstances, y compris en accélération. C'est simple : on dirait un "4 pattes".

Pour ne rien gâter, il se montre suffisamment performant.

Y compris en sixième, à condition d'éviter de le faire évoluer sous 1 800 tr/mn. Nous lui reprocherons juste un léger temps de réponse du turbo à la remise des gaz, ou quand on décompose la montée des rapports. Enfin, selon nos premiers relevés à l'ordinateur de bord, il sait se contenter d'environ 7,2 l/100 km en moyenne. Pour 2 440 € supplémentaires, le T-Roc peut recevoir le 1.5 TSI de 150 ch, à peine plus gourmand grâce notamment au système de coupure de la moitié de ses 4 cylindres à faible charge, et plus performant (150 ch) et confortable à l'usage. Mieux, il donne accès à la rapide boîte DSG, à 2 130 € tout de même ! À défaut d'être enthousiasmant dans les virages – le train



❶ Les places arrière constituent un des atouts du T-Roc. Spacieuses au niveau des jambes comme en largeur, dotées d'aérateurs et de prises USB, elles invitent au voyage. ❷ Le coffre affiche un volume parmi les plus généreux de sa catégorie, et un double fond réglable en hauteur.



avant du T-Roc manquant de réactivité et de précision –, le comportement routier est sécurisant avec un freinage puissant et un postérieur stable, y compris lors des évitements d'urgence. D'autre part, son diamètre de braquage réduit facilite les manœuvres. Pour plus de sensations, la finition R-Line, incluant une direction plus directe et une suspension sport limitant le roulis, est recommandée. Il est aussi toujours possible d'opter pour la suspension pilotée (1 270 €), rare dans la catégorie, pour ajuster l'amortissement au gré des envies. ■

Coûteuse luminothérapie !

La version cabriolet du T-Roc est toujours disponible moyennant… 6 155 € de plus, à moteur et finition équivalents (sur une gamme moins étendue). L'auto affiche une belle rigidité capote ouverte et le couvre-chef, parfaitement étanche aux bruits d'air et 100 % électrique, s'ouvre en une quinzaine de secondes. Les deux places arrière, étroites, au dossier vertical et difficiles d'accès capote en place, ne sont fréquentables que sur de courtes distances.



ULI SONNTAG

VOLKSWAGEN T-ROC
1.0 TSI 110 ch Life

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	110 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■	200 Nm à 2 000 tr/mn
Type		3 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale		999 cm³ / 6 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		manuelle / 6
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,9 m
Pneumatiques		215/60 R 16
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,24 / 1,82 / 1,59 / 2,59 m
Poids / tractable freiné		1 301 / 1 300 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	10,8 s
Vitesse maxi	■	185 km/h
Coffre		
Volume de coffre (1)	■	474 dm³

(1) Mesure *L'AJ.*

LE BUDGET

Prix	■	**27 990 €**
Malus écologique (CO_2)	■	230 € (136 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		28 920 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL, aide au parking avec radars AV/AR, clim auto bizone, frein. urg. auto, dét. pluie/lum., instr. num. 8 pouces, jantes 16 pouces, LED, régul. vit. adapt., volant cuir multifonction, syst. multimédia avec écran tactile 8 pouces/Apple CarPlay ou Android Auto/prises USB-C…

Options
Cam. recul (330 €), AFIL active avec centrage dans la voie + surv. angles morts (925 €), peinture métallisée (700 €), instr. 10,25 pouces (445 €), toit noir (560 €)…

Consommations		
Mixte	■	6 l/100 km
Réservoir		50 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Avec un mobilier désormais plus cossu, le T-Roc coche la case qui lui manquait. Toujours spacieux, pratique, confortable, doux à l'usage et assez alerte, même avec ce "petit" moteur de 110 ch, c'est un bon choix dans la catégorie, du moins quand on a les moyens…

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PEUGEOT 308 SW
PureTech 130 ch EAT8 GT Pack

LE CHOIX DE

Notre marché est, à tort ou à raison, inondé de SUV. Ce n'est pas pour autant qu'il faut porter des œillères, surtout quand on est chargé de famille. Peugeot ne délaisse pas les breaks et son nouveau 308 Station Wagon se confronte ici aux Toyota Corolla Touring Sport, hybride, et Hyundai i30 SW, aussi micro-hybridé. Le break français, pur thermique, peut-il faire la différence ?

Par **Arthur Matal** Photos **Arnaud Saunier**



LA SAGACITÉ

Les constructeurs automobiles traversent actuellement une période pour le moins délicate. L'approvisionnement difficile de certaines pièces détachées impose l'arrêt de chaînes de production et laisse entrevoir des délais de livraison à rallonge. Ils doivent également interpréter la future évolution de la réglementation concernant les moteurs à explosion et leurs rejets polluants, que les ingénieurs se donnent grand mal à limiter. Mais leur quête première reste de séduire une clientèle de plus en plus volatile entre les marques. Et surtout, il ne faut négliger personne. Sur les dix véhicules les plus vendus l'année dernière en France, quatre étaient des SUV, le reste, des citadines – il y a encore des amateurs, certes moins représentés, d'autres carrosseries. Parmi lesquelles les… breaks, pétris de qualités de surcroît. Aujourd'hui joliment dessinés, confortables, silencieux et offrants des capacités d'emport considérables, ils n'ont rien à envier aux SUV et font même dans la discrétion assumée. Peugeot, qui surfe sur les succès de ses 2008 et 3008, n'oublie pas le genre avec une élégante déclinaison Station Wagon de sa nouvelle 308. Plus long de 27 cm, le break possède un volume de coffre supérieur de 137 dm^3 qui devrait contenter les familles. Le modèle étant proposé en essence, diesel et hybride rechargeable, nous avons opté pour une version polyvalente, PureTech de 130 ch, secondée par la boîte automatique EAT8. Hyundai livre son i30 SW avec, entre autres, le 1.0 T-GDi essence de 120 ch, disposant d'une micro-hybridation censée abaisser les consommations. Toyota, ponte de l'hybride non rechargeable, ne propose son Touring Sport (TS) qu'avec ce type de motorisation, en 122 ch ou 184 ch. La première est la plus adaptée à ce comparatif.

SUR LA ROUTE

Ceux qui connaissent la 308 ne seront pas dépaysés au volant du break et retrouveront l'habitacle très moderne avec son instrumentation de bord en 3D si caractéristique, mais toujours plus ou moins lisible selon votre morphologie. Dommage, car les sièges ergonomiques AGR hérités de chez Opel assurent un maintien et un confort parfait. Sur la route, le break se révèle aussi prévenant que la berline et offrirait même peut-être une once de dynamisme supplémentaire. Son train arrière plus maintenu garantit une très bonne maîtrise des mouvements de caisse et affiche de fait un compromis ➛

confort/tenue de route assez remarquable dans la catégorie. Sous le capot, nous retrouvons une vieille connaissance : le PureTech de 130 ch est en effet l'un des moteurs les plus présents au sein de la vaste galaxie Stellantis. Très discret et peu sujet aux vibrations, il se marie parfaitement à la transmission automatique traditionnelle (convertisseur) à 8 rapports qu'il n'est plus nécessaire de présenter non plus. Douce et progressive, elle laisse toutefois échapper parfois quelques à-coups de transmission à froid, sans que ce soit plus perturbant que cela. Les performances du tandem, sans être sensationnelles, garantissent tout de même un bel agrément et surtout des reprises assez toniques.

En effet, c'est la plus puissante et la moins hybridée de nos trois protagonistes qui se révèle la plus performante. À ce petit jeu, sans être pour autant un avion de chasse, la sochalienne distance assez nettement ses deux concurrentes du jour.

Sur l'exercice du 90 à 130 km/h en Drive, la 308 réclame 9,4 s quand la Corolla impose 11,4 s et la Hyundai 11,6 s.

Cela étant, la Toyota ne démérite pas, et ce, malgré sa motorisation hybride et surtout sa transmission e-CVT qui n'offre pourtant pas l'allant, encore moins la fluidité et la rapidité, des deux autres boîtes (automatique et robotisée à double embrayage pour l'i30). Les occupants retrouveront avec plus ou moins de bonheur le râle persistant du moteur en cas de sollicitation prononcée de la mécanique. Mais heureusement, dans des proportions plus ténues que par le passé. L'hybridation de la Toyota se fait pardonner à très basse vitesse en faisant silence. Cette technologie est en effet la seule ici à pouvoir rouler sans le moindre bruit, en mode électrique, sur quelques centaines de mètres au moins : plutôt agréable de bon matin, pour un réveil tout en douceur. Sur route, cette Corolla dispose d'un train avant assez incisif, mais sa direction très légère se montre assez avare en sensations. Ajoutez-y un amortissement trépidant à basse vitesse, plutôt typé confort à plus haute vitesse cependant, et vous obtenez une partition non dénuée d'intérêt mais nettement moins bien maîtrisée que celle de la Peugeot.

Et la Hyundai dans tout cela ? Sensiblement moins puissante, elle ferme logiquement la marche en ➔



Parfaitement présentée et construite, la planche de bord de cette 308 impressionne. Seule pèche l'ergonomie des compteurs, qui ne seront pas totalement visibles de tous.

PEUGEOT 308 SW

❶ L'instrumentation numérique n'offre pas une lisibilité parfaite. Le mode 3D est désactivable via l'écran central.

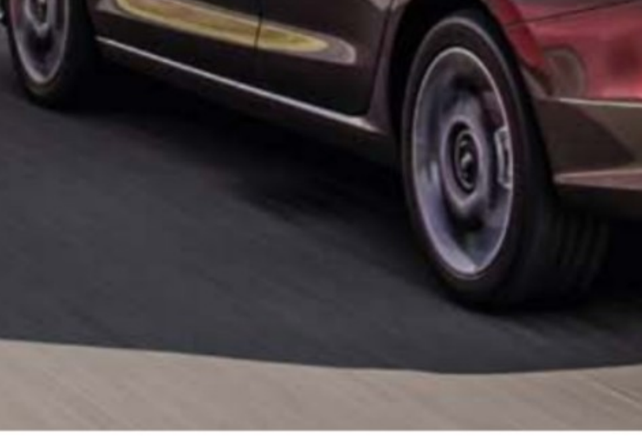
❷ Le contacteur de vitesses, qui libère de l'espace, est facile à manier et va être généralisé sur toutes les Peugeot.





SANS ÊTRE UN AVION DE CHASSE, LA 308 SW DISTANCE ASSEZ NETTEMENT EN PERFORMANCES SES RIVALES DU JOUR •••





HYUNDAI i30 SW

❶ Pas de problème de lisibilité ici, le combiné mêlant numérique et analogique est très facile à lire et pas obstrué par le volant.

❷ Le chargeur à induction, livré de série, est parfaitement positionné pour une utilisation spontanée.



Si l'ergonomie est facile à appréhender et les ajustages sont précis, quelques plastiques manquent en revanche de cachet.



TOYOTA COROLLA TS

❶ Comme la Hyundai, elle propose des compteurs plus conventionnels que la Peugeot, et c'est tant mieux!

❷ La commande de boîte de vitesses dispose d'un levier classique. Cette e-CVT impose une conduite douce.



La Corolla offre une position de conduite très agréable, mais on regrette la dureté des sièges. La finition est de bonne facture, entre la Peugeot et la Hyundai.

reprises mais se place entre ses deux adversaires en accélérations. Vraiment très discret à la mise en route, son petit 3 cylindres rend 10 ch tout net à celui de la Peugeot, mais son association avec la boîte à double embrayage distille une belle douceur de conduite à défaut de réactivité. La gestion de la transmission se révèle plutôt placide et ne pousse pas vraiment à cravacher la mécanique. L'amortissement, assez ferme dans l'ensemble, contribue, à l'inverse, à un comportement rigoureux qui fait preuve d'une jolie neutralité bien aidée par des Michelin Pilot Sport 4 très accrocheurs et peut-être un peu surdimensionnés par rapport à sa modeste cavalerie…

VIE À BORD

S'il y a bien un domaine où les Hyundai et Toyota surclassent la Peugeot, c'est dans la lisibilité parfaite de leur combiné d'instrumentation, mêlant numérique et analogique avec réussite. L'ergonomie plus "naturelle" de l'i30 facilite aussi la prise en main. La Peugeot, tout en écran tactile et effets 3D, en met plein la vue, mais oublie un peu vite qu'une partie de sa clientèle n'est pas née avec un smartphone entre les mains et que le maniement de l'écran aux sous-menus trop nombreux rebutera les moins expérimentés. La 308 marque en revanche de "gros" points en qualité de présentation. Ses matériaux bien choisis et ses assemblages précis sont nettement plus classes. À l'inverse, la coréenne fait usage de trop de plastiques durs. Avec

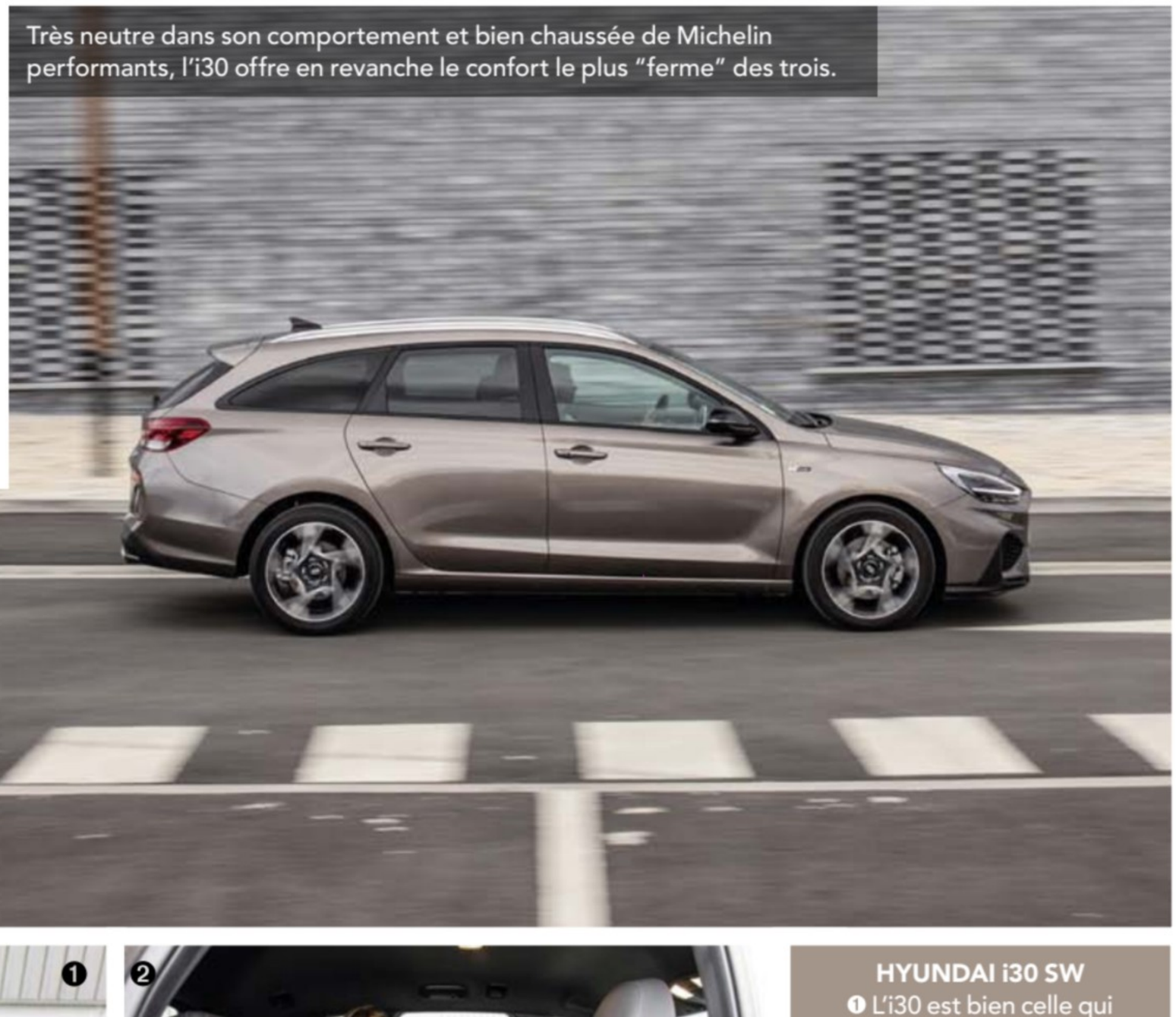
NICOLAS SOLER





PEUGEOT 308 SW

❶ Le coffre est logeable avec ses formes régulières. Reste que selon nos mesures, il propose le plus petit volume.
❷ La largeur aux coudes est certes limitée, mais la 308 SW offre la banquette la plus plate, facilitant l'accès pour le 5e passager.



Très neutre dans son comportement et bien chaussée de Michelin performants, l'i30 offre en revanche le confort le plus "ferme" des trois.

HYUNDAI i30 SW

PLUS
Moteur inaudible
Habitabilité
Garantie cinq ans

MOINS
Consommation
Qualité des plastiques
Confort ferme

NICOLAS SOLER





HYUNDAI i30 SW

❶ L'i30 est bien celle qui offre la meilleure largeur aux coudes et cela s'en ressent à l'intérieur. Paradoxalement, l'espace aux jambes est le plus limité des trois.
❷ Avec 546 dm³, le volume est à peine supérieur à celui de la Peugeot (534 dm³), mais l'i30 mesure 5 cm de moins en longueur. Elle gère donc mieux l'espace.



PEUGEOT 308 SW

PLUS
Présentation originale
Confort de suspension
Agrément de la boîte auto

—

MOINS
Tarif très élevé
Ergonomie des menus
Habitabilité arrière en retrait

Mêlant confort et comportement routier de premier ordre, la 308 SW fait partie des breaks les plus plaisants à mener.

un revêtement en similicuir sur la planche de bord, la Corolla paraît plus cossue, mais son ergonomie est moins évidente que celle de la Hyundai.

En revanche, si la Peugeot soigne vraiment la présentation, elle oublie un peu l'espace intérieur.

Elle ne brille pas vraiment à ce chapitre, même si, contre toute attente, sa place centrale est la plus utilisable, notamment en comparaison de la Corolla, et si la garde au toit est largement suffisante. Son coffre est aussi le moins grand des trois. Heureusement, ses formes régulières permettront d'en emporter plus qu'il n'en faut. Avec 534 dm³ contre 546 dm³ pour la Hyundai et un généreux 592 dm³ pour la Toyota, nos trois protagonistes reçoivent presque mieux les bagages que les passagers arrière. Car la japonaise pèche également sur l'accueil de sa 5e place, à l'arrière, qui se montre très inconfortable, un désagréable bourrelet sur l'assise empêchant de s'installer correctement. Dommage, car elle ménage une largeur aux coudes suffisante et le plus d'espace pour les jambes. L'inverse de la Hyundai, qui présente l'espace aux jambes le moins généreux des trois mais une largeur importante (la meilleure) pour que les passagers ne jouent pas trop des coudes. Un dernier mot sur l'insonorisation et prime à la nouveauté, la seule 100 % thermique pourtant : la Peugeot garantit une ambiance sonore très bien maîtrisée à bord sur autoroute, suivie de près par la Corolla. ➛





NICOLAS SOLER

TOYOTA COROLLA TS

❶ Le coffre, avec ses 592 dm³, propose un volume digne de la catégorie supérieure. Ses concurrents ne peuvent pas lutter. ❷ Si la Corolla offre un bel espace aux jambes, la 5e place est particulièrement inconfortable. L'exemplaire illustrant ce sujet était une 184 ch, la 122 ch ne disposant pas de toit vitré.



TOYOTA COROLLA TS

PLUS
Consommation
Habitabilité/volume du coffre
Tarif étudié

—

MOINS
Confort à basse vitesse
5e place à oublier
Boîte CVT désagréable

Malgré sa direction légère, le train avant de la Corolla est incisif, mais l'amortissement est moins conciliant à basse vitesse.

L'i30 ferme la marche, la faute probablement à ses pneumatiques très accrocheurs qui génèrent des bruits de roulement bien présents.

BUDGET

Les excellentes et très complètes prestations de la 308 SW se paient au prix fort ! Affiché à plus de 36 000 € en finition haut de gamme GT Pack, notre exemplaire d'essai, bardé d'options, dépasse même symboliquement les 40 000 € avec la sellerie cuir optionnelle et le toit ouvrant. Proposée à près de 2 000 € de moins, la Corolla offre en prime un an de garantie en plus. Surtout, sa technologie hybride fait la différence à la pompe. Avec une consommation très frugale de 5,5 l/100 km en moyenne contre 6,7 l/100 km pour la 308, elle se positionne favorablement au chapitre budget, surtout en ce moment où le prix de l'essence flambe. La Hyundai tente aussi d'abattre ses dernières cartes sur ce chapitre. Affichée à 33 140 € en livrée haute N-Line, l'i30 SX ne manque de rien à bord et ajoute une garantie cinq ans, kilométrage illimité qui vous met-tra à l'abri. Malheureusement, toutes ces bonnes annonces sont à nuancer en jetant un œil à ses consommations. Avec 7,2 l/100 km de moyenne, sa motorisation micro-hybride ne répond pas aux attentes avec respectivement 0,5 l/100 km de plus que la Peugeot et 1,7 l/100 km de plus que la Toyota ! Dommage, sans cette contre-performance, elle aurait remporté sans peine ce chapitre. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE :
1re PEUGEOT 308 SW
2e TOYOTA COROLLA TS
3e HYUNDAI i30 SW

VIE À BORD :
1re TOYOTA COROLLA TS
2e HYUNDAI i30 SW
3e PEUGEOT 308 SW

BUDGET :
1re TOYOTA COROLLA TS
2e HYUNDAI i30 SW
3e PEUGEOT 308 SW

LES EXCELLENTES PRESTATIONS DE LA 308 SW SE PAIENT AU PRIX FORT ! LA COROLLA TS, MOINS CHÈRE, EST AUSSI BIEN PLUS FRUGALE, CE QUI N'EST PAS LE CAS DE LA HYUNDAI i30 SW •••



PEUGEOT 308 SW PureTech 130 ch EAT8 GT Pack
HYUNDAI i30 SW 1.0 T-GDi Hybrid 48 V 120 ch N-Line
TOYOTA COROLLA TS 1.8 Hybride 122 ch Collection
EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

	Peugeot 308 SW	Hyundai i30 SW	Toyota Corolla TS
Moteur/Transmission			
Puissance maxi	130 ch à 5500 tr/mn	120 ch à 6000 tr/mn	cumulée : 122 ch (1) (2)
Couple maxi	230 Nm à 1750 tr/mn	172 Nm à 1500 tr/mn	142 Nm à 3600 tr/mn + 163 Nm (élec.)
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, essence + électrique
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm³/7 CV	998 cm³/6 CV	1798 cm³/4 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	robot. à double embrayage/7	eCVT/-

(1) Batterie lithium-ion. (2) 98 ch à 5200 tr/mn (thermique) + 72 ch (électrique).

Châssis			
Diamètre de braquage	11,2 m	11,3 m	11,8 m
Pneumatiques	225/40 R 18	225/45 R 17	225/45 R 17
Dimensions/Poids			
L/l/h/empattement	4,64/1,86/1,45/2,74 m	4,59/1,80/1,48/2,65 m	4,65/1,79/1,44/2,70 m
Poids/tractable freiné	1446/1400 kg	1425/700 kg	1454/750 kg
Performances			
1000 m d.a.	32 s	33,4 s	34,4 s
0 à 100 km/h	10,7 s	11,3 s	12,6 s
90 à 130 km/h en Drive	9,4 s	11,6 s	11,4 s
Vitesse maxi	200 km/h	180 km/h	170 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	9/30/64 m	10/31/63 m	10/34/69 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	25 cm	24 cm	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	144/141 cm	147/144 cm	145/143 cm
Volume de coffre AV/AR	534 dm³	546 dm³	592 dm³
Niveau sonore			
À 90/130 km/h	38,7/65,3/68,6 dB	36,2/67,9/70,2 dB	47,9/65,5/69,2 dB

LE BUDGET

Prix	**36250 €**	**33140 €**	**34600 €**
Malus écologique (CO_2)	150 € (132 g/km)	210 € (135 g/km)	0 € (112 g/km)
Prix du modèle essayé (3)	40750 €	33770 €	36100 €
Garantie	2 ans, km illimité	5 ans, km illimité	3 ans, km illimité

(3) Malus et options inclus.

Équipements communs

7 airbags, aide parking AR, antibrouillards, Bluetooth, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, instrumentation numérique, jantes en alliage 18 pouces (17 pouces sur l'i30 et la Corolla), phares LED, système multimédia avec écran tactile compatible Android Auto et Apple CarPlay/GPS/prise USB, volant cuir…

Options

Accès et démarrage sans clé	série	série	série
Affichage tête haute	indisponible	indisponible	1500 € (pack Techno)
Caméra de recul	série	série	série
Peinture métallisée	850 €	630 €	série
Volant chauffant	série	série	indisponible
Chargeur à induction	série	série	1500 € (pack Techno)
Régulateur de vitesse	série (adaptatif)	série	série
Sellerie cuir	1700 €	série (cuir/Alcantara)	série (mi-cuir)
Sièges AV chauffants	série (massants et AGR)	série (électriques)	série
Toit ouvrant ou panoramique	1100 €	série	indisponible

Consommations			
Moyenne	6,7 l/100 km	7,2 l/100 km	5,5 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,7/6,4/6 l/100 km	7,5/6,9/7,1 l/100 km	4,7/5,4/6,4 l/100 km
Autonomie/réservoir	791 km/53 l	684 km/50 l	781 km/43 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles (4)**	**5 étoiles (4)**	**5 étoiles (4)**
Pays de fabrication	**France**	**République tchèque**	**Royaume-Uni**

(4) Résultat des versions berline.

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

TOYOTA COROLLA TS

Une fois de plus, la raison l'emporte : la Toyota arrache la victoire d'une courte tête face à une 308 SW plus agréable à conduire mais vraiment trop chère. La Corolla avance aussi une meilleure habitabilité et surtout des consommations extrêmement basses, argument décisif par les temps qui courent. La Hyundai paie, elle, à l'inverse, ses consommations plus élevées et son confort "ferme".



bon/ moyen/ mauvais dans sa catégorie

UN SUV ÉCLAIRÉ

Comme les autres, le SUV électrique Skoda cède à la mode. Il s'habille en coupé, et cherche à séduire avec son toit panoramique vitré. À part cela, guère de changements.

Par **Mélina Priam** Photos **Florian Grout**

Déjà “has been”, les SUV ? Pour rester dans le coup, la dernière mode leur impose d’adopter une ligne fuselée. Encore plus lorsqu’ils sont électriques. L’Audi Q4 a sa version Sportback, la Volkswagen ID.4 son ID.5, le cousin tchèque Skoda Enyaq a donc son Coupé ! Tant pis s’il est un poil contradictoire de singer une sportive pour un engin haut sur pattes dépassant allègrement les 2 tonnes. Ce qui compte, c’est de paraître plus sportif, pas de l’être ! Plus lourd (de 75 kg selon Skoda pour notre version d’essai 80), le Coupé est même moins vif au démarrage que l’Enyaq. Pour le reste, sa fiche technique et strictement identique à celle de l’Enyaq classique. Et même si c’est au Coupé que revient l’honneur d’être la première Skoda électrique badgée RS, le label sportif de la marque *(voir encadré p. 66)*, il ne faut nullement attendre de lui un tempérament dynamique.

Avec 204 ch, notre Enyaq Coupé iV 80 n’a même pas ce petit côté sensationnel propre aux voitures électriques à la puissance instantanément disponible.

Il faut dire une fois de plus qu’avec 2 100 kg à propulser, le rapport poids/puissance n’impressionne pas. Pour autant, cela ne fait pas de lui un engin déplaisant à mener. Non, simplement, il n’aime guère être bousculé et préfère une conduite (très) sereine et (très) apaisée. Sans cela, prévoyez quelques comprimés pour le mal des transports à bord ! D’une part, les suspensions contiennent assez difficilement les mouvements latéraux, de l’autre, l’amortissement peine à gommer certaines irrégularités. Trop souple ou trop raide ? Peut-être les deux à la fois : trop souple en détente, trop raide en compression ! Précisons à la décharge de notre Enyaq Coupé que les routes secondaires italiennes très dégradées ont grandement contribué à ce ressenti. Et les très imposantes jantes de 20 pouces de notre modèle aussi ! Sur un asphalte plus homogène, nul doute que nous n’aurions pas eu l’impression d’être ballottés de gauche à droite et de haut en bas de la sorte ! Nous vous aurions alors davantage loué l’insonorisation remarquable de l’engin. Dès lors, si les sensations de conduite sont peu ou prou les mêmes, pourquoi préférer →





LANCEMENT DÉCALÉ

Avec une machine électrique de 300 ch, un châssis rabaissé de 15 mm à l'avant et 10 à l'arrière, des réglages plus dynamiques et un look plus musclé encore, l'Enyaq Coupé iV RS, première Skoda RS électrique, promet un tempérament bien plus sportif. Il devait ouvrir le bal des livraisons de Coupé au printemps, avant le reste de la gamme à la rentrée. Mais la triste actualité géopolitique a changé la donne. Skoda a dû stopper sa production, les câbles électriques des Enyaq étant fabriqués par un équipementier ukrainien. À l'heure où nous écrivons, impossible de dire quand on pourra commander un Enyaq Coupé. Qu'on apprécie ou pas son style, espérons que ce soit très vite !



le Coupé à l'Enyaq ? Ou l'inverse d'ailleurs. Pour la ligne, et rien d'autre ? Presque.

Entre les deux carrosseries, outre la poupe tronquée, les nuances sont ténues, mais certaines ne sont pas anodines.

Le coffre perd, selon Skoda, 15 dm^3 : trois fois rien ! De plus, il reste bien assez grand et pratique, avec notamment un double fond compartimenté qui permet de ranger les câbles de recharge. Seul reproche : un seuil de chargement haut, même pour un SUV. Plus notable dans le cas d'une voiture électrique, le Coupé hérite d'un nouveau logiciel du système d'infodivertissement. Outre quelques fonctionnalités supplémentaires ou améliorées, comme l'affichage tête haute avec la réalité augmentée, cette évolution influe sur la gestion de la batterie. Elle régule désormais la température de celle-ci à un niveau inférieur, ce qui vise à améliorer son efficacité et sa durée de vie. Ainsi le Coupé annonce une autonomie très légèrement en hausse de quelques kilomètres. À vérifier… Et pas de quoi fouetter un chat, puisque les Enyaq "tout court" recevront aussi cette mise à jour. Comme ils seront tous désormais en capacité de recharger jusqu'à 135 kW en courant continu (sauf la version de base 50). Les temps d'attente sur borne rapide baissent ainsi de quelques minutes. Un net avantage pour un SUV familial électrique, qui était facturé en option au lancement de l'Enyaq.

Mais alors, que reste-t-il au Coupé ? Son toit panoramique vitré XXL, pardi ! Celui-là, l'Enyaq n'y a pas droit, même en option. Et pour le coup, c'est un vrai plus pour l'agrément. Pas de conduite, hélas, mais de voyage pour les passagers arrière. D'ailleurs, ils ne perdent rien au change puisque











LES PETITES ASTUCES SKODA

Skoda tient à sa réputation et à ses petits détails pratiques. Au parapluie caché dans la contre-porte conducteur et à la raclette de pare-brise pour les froids matins d'hiver, l'Enyaq ajoute un faux plancher compartimenté pour ranger facilement les câbles de recharge et même ce joli petit sac pour les transporter !



SKODA ENYAQ COUPÉ iV 80 204 ch

EN CHIFFRES



Identique à celle de l'Enyaq classique, la présentation mise sur des matériaux écologiques. Ici, l'intérieur Lodge, avec une sellerie en laine et bouteilles plastique recyclées.



❶ Skoda promet qu'il n'y a aucun changement pour les passagers arrière. C'est vrai qu'ils ne manquent pas de place et profitent de l'absence de tunnel de servitude. ❷ La ligne de toit fuyante fait perdre 15 dm³ au coffre. Il reste assez grand, mais le seuil de chargement est haut!

Skoda promet un espace disponible inchangé à bord, y compris sur le plan de la garde au toit. Et au niveau des jambes, c'est royal! Le seul pénalisé dans l'affaire reste le conducteur, qui doit composer avec une piètre visibilité arrière, surtout avec trois têtes qui dépassent dans le rétroviseur. Heureusement, les aides à la conduite sont là! Il se console aussi avec un poste de pilotage bien pensé, une ergonomie relativement intuitive, même si tout ou presque passe par l'écran tactile central, lui aussi XL (13 pouces). Il faudra un peu de temps pour s'en approprier toutes les possibilités, mais cela ne devrait pas être trop compliqué, tant son fonctionnement se rapproche de celui d'une tablette. Il prendra aussi un réel plaisir à retrouver sa voiture tous les matins grâce à l'ambiance à bord agréable et à la présentation soignée, digne des SUV haut de gamme. Cela étant, l'Enyaq, Coupé ou pas, impose des tarifs en conséquence. Pour l'instant, la guerre en Ukraine ayant un impact direct sur la production *(lire l'encadré "Lancement décalé")*, Skoda France n'a pas annoncé les prix du Coupé. Mais ceux-ci devraient se situer autour de 2000 € de plus: pas si cher que cela pour un toit panoramique… ■

204 CH POUR 2 TONNES BIEN TASSÉES! CE QUI COMPTE, C'EST DE PARAÎTRE PLUS SPORTIF, PAS DE L'ÊTRE ●●●

PLUS
Habiltabilité préservée
Détails pratiques
Ambiance et finition

—

MOINS
Comportement pataud
Tarif en hausse
Peu sensationnel

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	204 ch
Couple maxi	■	310 Nm
Type		Synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale		5 CV(1)
Transmission		propulsion
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Baterie/capacité nette (brute)	■	lithium-ion/77 (82) kWh

(1) Enyaq iV 80

Châssis		
Diamètre de braquage	■	NC
Pneumatiques AV-AR		235/50 - 255/45 R 20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,66/1,88/1,62/2,77 m
Poids/tractable freiné		2100/1400 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	8,8 s
Vitesse maxi	■	160 km/h
Coffre		
Volume de coffre	■	570 dm³

LE BUDGET

Prix	■	52500 € (2)
Bonus écologique (CO_2)	■	2000 € (0 g/km)(3)
Prix du modèle essayé(4)		62500 €(2)
Garantie	■	2 ans, km illimité

(2) Estimation *L'AJ*. (3) Jusqu'au 30/06. 1000 € à partir du 01/07. (4) Options et bonus inclus.

Équipements de série ■
7 airbags, AFIL active, aide park. AV/AR + cam. recul, Bluetooth, câble Mode 3 Type 2, clim bizone, frein. auto urg. piétons/cyclistes, instr. num. 5,3 pouces, jantes 19 pouces, LED matriciels AV, rég./lim. vitesse, rétros photosensibles/élec., volant chauff., syst. multim. écran tactile 13 pouces/GPS/Android et Apple/USBc…

Options (5)
Affich. tête haute (900 €), Crystal face (680 €), intérieur Lodge (635 €), jantes 20 pouces (695 €), pack Confort (accès et dém. sans clé, induction, détect. fatigue, insonorisation renforcée : 880 €), pack Drive Assist + (régul. vit. adapt., conduite auton. niveau II, surv. angles morts : 1100 €), peinture métal. (635 €)

(5) Options de l'Enyaq.

Consommation/Autonomie/Charge		
Consommation mixte	■	15,8 kWh/100 km
Autonomie WLTP (cycle mixte)	■	jusqu'à 545 km
Chargeurs AC/DC		11/135 kW
Temps de charge 3,6/11/135 kW	■	23 h/7 h 30/29 mn (de 10 à 80%)

Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**République tchèque**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Contrairement à ce que suggère sa ligne, l'Enyaq Coupé n'est ni plus performant, ni plus dynamique que son double SUV classique. Les nuances? Un coffre à peine plus petit, des logiciels de dernière génération, mais surtout, finalement, un grand toit panoramique vitré qui illumine un habitacle flatteur.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

COUSIN CHIC

En version 350h, le Lexus NX est hybride non rechargeable. Ce SUV luxueux et suréquipé, cousin technique du Toyota RAV4, promet la même sobriété que celui-ci, mais en plus chic et plus… cher.

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

L'avis de Cyril Biotteau



Les heures passées à son volant m'ont laissé une impression très agréable… en conduite coulée.

70%
Quotient Émotionnel

À 2 OU 4…

… roues motrices ! Quand elles sont 4, les roues arrière sont uniquement entraînées par le moteur électrique de 54 ch. Il ne s'agit donc pas d'une "vraie" transmission intégrale, mais cela limite le CO_2 en plus (entre 6 et 16 g/km seulement) et évite un encombrant tunnel entre les jambes du passager central arrière. Et les accélérations sont plus toniques (de 1 s au 0 à 100 km/h) grâce à une meilleure motricité. Les 1 500 € réclamés en plus restent raisonnables, surtout si vous habitez à la montagne.



GRAND LUXE !

Outre le grand écran central tactile de 14 pouces qui en jette, la qualité de présentation est flatteuse. C'est le minimum, vu le tarif ! Mais ce qui impressionne le plus sur ce NX Executive, c'est l'équipement pléthorique : tout y est de série, de la peinture métallisée au toit vitré panoramique, en passant par les jantes de 20 pouces ou l'affichage tête haute. Sans oublier toutes les aides à la conduite. Ne reste qu'une seule option : le crochet d'attelage.



COUSINAGE

Contrairement au NX 450h qui est rechargeable (309 ch), le NX est un hybride simple. Il reprend les éléments techniques (châssis et moteurs retravaillés) du Toyota RAV4. L'ensemble hybride de 244 ch (222 ch sur le RAV4) lui assure des accélérations comparables, mais pas mieux, la faute à un poids plus élevé notamment du fait d'une meilleure insonorisation. Celle-ci atténue les braillements du moteur en charge dus à la transmission à variation continue, laquelle se montre en revanche toujours aussi douce en conduite coulée.

UN APPÉTIT TRÈS RAISONNABLE

Pour un engin de 244 ch de la taille d'un Audi Q5, la moyenne de 6,7 l/100 km constatée est une prouesse. C'est moins qu'un Q5 40 TDI Quattro de 204 ch aux performances analogues (6,8 l/100 km) ou qu'un GLC 220d 4Matic (7,6 l/100 km). Du côté des hybrides essence, la plupart sont rechargeables sauf les Tucson et Sportage, plus petits et moins luxueux, et nous avons mesuré leur consommation à 7,1 l/100 km pour chacun. Bravo à Lexus, qui utilise le savoir-faire de Toyota à très bon escient.

69

MESURES **Auto-Journal** SUR CIRCUIT D'ESSAIS

LEXUS NX
350h 244 ch
4WD Executive

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	244 ch (1)
Couple maxi	239 Nm à 4300 tr/mn + élec. AV 270/AR 121 Nm
Type	4 cyl. en ligne, ess. + 2 élec. synchrones à aimants permanents
Cylindrée/puissance fiscale	2487 cm³/10 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	variation continue/-

(1) Puissance maxi : 190 ch à 6000 tr/mn (therm.) + 182 et 54 ch (électriques AV et AR).

Châssis	
Diamètre de braquage	12,4 m
Pneumatiques	235/50 R 20
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,66/1,87/1,67/2,69 m
Poids/tractable freiné	1840/1500 kg
Performances	
1000 m d.a./0 à 100 km/h	29,7/8,8 s
90 à 130 km/h en Drive	7,6 s
Vitesse maxi	196 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/66 m
Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/146 cm
Volume de coffre	497 dm³
Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	44,7/64/67,5 dB

LE BUDGET

Prix	**68790 €**
Malus écologique (CO_2)	540 € (145 g/km)
Malus au poids	650 € (3)
Prix du modèle essayé (4)	69980 €
Garantie	3 ans ou 100000 km

(3) Poids d'homologation : 1865 kg. (4) Options et malus inclus.

Équipements de série
8 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL active, conduite auto niv. 2, sièges AV élec. chauffants et ventilés, sell. cuir, syst. multim. écran tactile 14 pouces/GPS/Android et Apple…

Option
Attelage amovible (1400 €).

Consommations	
Moyenne	6,7 l/100 km
Ville/route/autoroute	5,9/6,5/7,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	820 km/55 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Japon**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Aussi luxueux, voire plus, que le trio allemand (Q5, X3 et GLC) et aussi high-tech, ce NX s'en distingue grâce à cette version hybride non rechargeable, moins performante mais étonnamment sobre. Ajoutez un équipement pléthorique pour un tarif pas si prétentieux, le cocktail est réussi !

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

DANS LE SENS DU COURANT

Jeep poursuit l'électrification de sa gamme. Le Renegade se décline désormais en version e-Hybrid. Le moteur se voit épaulé d'une hybridation légère 48 V pour permettre à la marque italo-américaine de rester dans la course des SUV compacts.

Par **Charles Thouluc** Photos **Yann Lefebvre**

Sur le marché ultra-concurrentiel du SUV, Jeep n'amuse pas le terrain. Désormais membre de la grande famille Stellantis (Fiat, Chrysler, PSA, Opel…), la marque, légendaire dans le milieu du 4x4, adapte ses modèles aux nouvelles normes environnementales. Un parti pris pas forcément au goût des crapahuteurs purs et durs mais qui s'impose en 2022, au risque de se voir sortir de la scène. Pour montrer patte blanche sans faire trop grimper la note, la solution de la micro-hybridation est en train de faire des émules. Déjà décliné en 4xe, hybrides rechargeables de 190 et 240 ch, le Renegade e-Hybrid pointe le bout de son capot. Il hérite d'un 4 cylindres essence turbo-compressé, fort de 130 ch, épaulé par une boîte robotisée à double embrayage à 7 rapports. Et c'est cette dernière qui intègre le moteur électrique de 15 kW (20 ch) et 55 Nm de couple, alimenté par une petite batterie de 48 V qui soutient, à l'accélération principalement, les efforts du moteur thermique. Ici, pas de batterie à recharger! Le moteur s'en… charge tout seul à la décélération et de façon plus efficace encore au freinage grâce à un système de récupération de l'énergie cinétique, comme sur tous les ensembles hybrides simples ou micro-hybrides.

Contrairement à nombre de ses concurrents, l'e-Hybrid Jeep permet tout de même d'évoluer en 100% électrique. Certes, uniquement sur quelques mètres au démarrage, ou en vitesse de croisière lorsque les conditions s'y prêtent (sur du plat, avec le vent dans le dos), ou lors des manœuvres de parking. C'est peu, moins qu'une hybride rechargeable, mais plus que sans aucune hybridation. Pour le moment, Renegade et Compass, modèle plus chic de la catégorie supérieure, sont les premiers bénéficiaires.

Au cours d'un premier galop d'essai, au volant du modèle d'entrée de gamme, nous avons remarqué une certaine efficacité de ce système. Bien que la consommation moyenne de 5,8 l/100 km annoncée par Jeep paraisse optimiste, les 7,1 l/100 km relevés à l'ordinateur de bord sont prometteurs. D'autant que notre parcours varié, avec de la ville, de la route et même de l'autoroute, n'était pas du tout avantageux. En revanche, l'agrément se révèle perfectible. Dans certaines phases de conduite, à basse vitesse notamment, de petits à-coups se ressentent →

L'avis de Charles Thouluc



Quel charme ! J'adore. Mais pas avec ce moteur e-Hybrid. Et encore moins à ce prix !

60% *Quotient Émotionnel*

Le riche équipement de cette finition Upland est satisfaisant. Mais la qualité des matériaux et l'ergonomie sont un peu moins convaincantes.

au niveau de la transmission. À cela s'ajoute un changement des rapports lent. Y compris lors des manœuvres, pour passer de la marche arrière en première, il y a un petit temps d'attente agaçant. Autres regrets : le freinage, difficile à doser, peut se montrer brutal si le conducteur n'y prend pas garde et le moteur manque de tonus à l'accélération. Même en conduite de tous les jours, il faut souvent insister sur la pédale d'accélérateur pour avoir un minimum de répondant. Pour preuve : 10 s pour effectuer le 0 à 100 km/h n'ont rien d'une performance sportive. Pourtant, le poids (1 495 kg, avec un conducteur de 75 kg, selon le constructeur) reste contenu comparé aux 1 935 kg d'un Renegade 4xe ! Certes, sur routes sinueuses, son dynamisme n'égale pas celui d'un Peugeot 2008, mais son comportement sain inspire confiance et rend ce petit SUV relativement agréable à mener à condition de ne pas trop se soucier du confort, hélas. Ses suspensions manquent de douceur et les passagers subissent toutes les imperfections de la route.

À l'intérieur, aucun changement majeur, mais le Renegade sait recevoir. Son habitabilité correcte permet à deux passagers de se sentir à l'aise à l'arrière, et l'assise légèrement surélevée soutient bien les cuisses. Grâce à un petit espace sous les sièges avant, les pieds glissent sur



❶ Jeep ne cède pas (encore) au 100 % numérique. Le compte-tours *(à gauche)* et le tachymètre restent fidèles aux aiguilles. ❷ La boîte de vitesses à double embrayage compte 7 rapports et c'est elle qui abrite le petit moteur électrique de 20 ch du système micro-hybride.



PLUS
Consommation
Style original
Habitabilité correcte

—

MOINS
Tarif
Confort de suspensions
Agrément moteur-boîte



Forme cubique et calandre de Willys modernisée apportent toujours beaucoup de sex-appeal au Renegade, même après huit ans de carrière.



❸ L'accès se montre un peu étroit au bas des portières pour le passage des pieds. Mais une fois à bord, les occupants disposent d'assez d'espace pour être à l'aise. ❹ Avantage de la micro-hybridation sur l'hybride rechargeable : elle ne pénalise pas le volume de coffre. Avec 351 dm³, sa capacité de chargement est identique à celle d'une version thermique.





Ce Renegade e-Hybrid est loin d'être passionnant à conduire. Mais il se fait pardonner avec une consommation raisonnable.

quelques centimètres pour détendre un peu les pattes lors d'un long voyage et compenser un espace aux jambes dans la moyenne. Le coffre affiche, lui, un volume de 351 dm³ (donnée constructeur) : suffisant pour une petite famille. Mais il faut de bons biceps au moment de soulever les valises à cause du seuil de chargement élevé.

À l'avant, le style commence à dater : la planche de bord est bien habillée d'un plastique moussé, mais le design paraît un peu vieillot. La barre de maintien originale, en face du passager, donne le ton "baroudeur", mais ce n'est plus vraiment dans l'air du temps. Surtout, l'ergonomie pèche avec un écran central de 8,4 pouces (de série sur les finitions Upland et S; 7 pouces sur les autres) positionné trop bas qui oblige à quitter la route des yeux pour le consulter. De plus, les menus du système multimédia ne sont pas toujours intuitifs et le GPS est encore lent à calculer le bon itinéraire.

Le tarif du Renegade e-Hybrid débute à 26 300 €, mais pour la version Upland il faut ajouter 9 850 € ! La remise sans condition de 1 800 € accordée par Jeep au lancement n'est pas de refus. Mais il reste encore 34 475 € en comptant les 125 € de malus à débourser : un prix élevé face à des concurrents tels le Ford Puma 1.0 mHEV (125 ch) de 2 000 € moins cher ou le Suzuki Vitara 1.5 Hybrid (129 ch) facturé… 8 500 € de moins ! Maigre consolation, la dotation comprend un large panier d'équipements de série : ouverture et démarrage mains-libres, phares full LED, aide active au maintien dans la voie, aide au stationnement avant et arrière, régulateur de vitesse adaptatif… Mais, à ce prix-là, heureusement ! ■

JEEP RENEGADE
1.5 Turbo T4 130 ch BVR7 e-Hybrid Upland

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance	■	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple	■	240 Nm à 1 500 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée / puissance fiscale		1 469 cm³ / 7 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		robotisée double embrayage / 7
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11 m
Pneumatiques		215/60 R 17
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,24 / 1,81 / 1,69 / 2,57 m
Poids / tractable freiné		1 495 / 1 450 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	10 s
Vitesse maxi	■	191 km/h
Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	351 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**36 150 €**
Malus écologique (CO_2)	■	125 € (131 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		39 555 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR, antibrouillards, Bluetooth, clim auto bizone, détecteurs de pluie/luminosité, gestion codes/phares auto, phares full LED, barres de toit, jantes alu 17 pouces, lecture des panneaux, plancher de coffre amovible, régul. vitesse adaptatif, rétros électriques rabattables élec., syst. multimédia avec écran tactile de 8,4 pouces/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/prises USB, vitres et lunette arrière surteintées, volant cuir réglable en hauteur/profondeur…

Options
Caméra de recul + surveillance des angles morts + park assist (750 €), hi-fi premium (500 €), peinture métallisée ou coloris spécifique (650 €), roue de secours galette / normale (200 / 300 €), sièges AV et volant chauffants + dégivrage des essuie-glaces avant (700 €), toit ouvrant panoramique CommandView / MySky (1 300 / 1 500 €).

Consommations		
Mixte	■	5,8 l/100 km
Réservoir	■	48 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Italie**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Avec sa bouille en clin d'œil à la Jeep Willys, le Renegade cultive sa singularité. Son moteur e-Hybrid réjouit par sa sobriété, mais son agrément déçoit à cause de son manque de fluidité et de ses performances très moyennes. De plus, les suspensions pénalisent le confort. Et le tarif élevé de cette version ne plaide pas en sa faveur.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur autojournal.fr


CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital


YANN LEFEBVRE

Quand Audi va-t-il remplacer son Q5 ?

Possédant un Audi Q5 V6 TDI de 2016, et voulant changer pour un Q5 Hybrid rechargeable, je voudrais savoir si le modèle actuel va être renouvelé et dans combien de temps ? Car je trouve que le tableau de bord est un peu démodé par rapport à un Q3 ou un Q8. ***J.-P. G.***

La deuxième génération de Q5, commercialisée depuis 2017 (restylée en juin 2020), devrait être remplacée d'ici 2024. Il faut cependant rester prudent, car l'orientation prise par le constructeur pour basculer vers l'électrique à l'horizon 2026 (pour les nouveaux modèles) mais aussi les multiples crises pourraient remettre en question certaines certitudes. Ce que l'on sait d'ores et déjà, c'est qu'un Q6 e-tron (100 % électrique) devrait faire son apparition en 2023 et que des prototypes de Q5 tournent sur la même plate-forme que la future A4. Ce dernier devrait profiter de moteurs essence, diesel et hybride. Présentation possible fin 2023.

E85 : modèles usines ou boîtiers ?

Mon contrat de LOA se termine prochainement et au vu du tarif du carburant, je souhaiterais renouveler mon futur véhicule en bioéthanol ou GPL. Quelle est la différence entre un moteur d'origine flexfuel et un moteur thermique classique avec boîtier ? Y a-t-il des boîtiers (ou du moins des spécialistes) mieux que d'autres ou à éviter ? ***N. L.***



JEAN-FRANÇOIS FREY/PHOTOPQR

Seuls Ford et Jaguar Land Rover proposent des modèles flexfuel dans leur gamme. L'adaptation est faite en usine, ce qui permet au constructeur d'adapter les injecteurs et les sièges de soupape ainsi que d'effectuer une calibration spécifique pour adapter les paramètres d'injection et d'allumage, gage d'un fonctionnement optimal été comme hiver. Surtout, le modèle reste garanti dans sa globalité. Avec un boîtier, le constructeur ne garantit que les pièces qui n'entrent pas en contact avec l'E85. Toutefois, le fabricant de boîtier prend, dans ce cas, à son compte, la garantie des autres pièces. Parmi les fabricants de boîtiers homologués et reconnus : Biomotors, Borel, FlexFuel et eFlexFuel.


PILOU

Une voiture électrique comme booster ?

Par ces temps de froid qui mettent à mal les batteries de nos véhicules, est-il possible de mettre en route, moteur allumé s'entend, un véhicule thermique à partir d'un véhicule électrique ? Cela présente-t-il des risques ? ***G. P.***

Les voitures électriques sont en général équipées d'une batterie de servitude 12 V accessible, sans risque d'électrocution. Il est donc possible d'utiliser le courant basse tension de la première pour aider au démarrage de la seconde. Toutefois, mieux vaut éviter ce type de manœuvre car le réseau haute tension, bien que sérieusement isolé, n'est jamais très loin et reste autrement plus dangereux. D'autre part, les batteries de servitude des voitures électriques sont souvent de plus faible ampérage et se déchargent plus rapidement.

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**

GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

les 10 et 24 avril

Allons Voter !

MÊME SI CE NE SONT PAS VOS NUMÉROS FÉTICHES,

RETENEZ LE 10 ET LE 24

L'élection présidentielle se déroulera les 10 et 24 avril 2022.
Flashez le QR code pour retrouver toutes les informations
sur elections.interieur.gouv.fr

LA LOI DU

Contrairement à une idée répandue, une voiture électrique fait du bruit. Et les acousticiens doivent redoubler d'ingéniosité pour rendre cette sonorité agréable. Bienvenue au pays des chambres anéchoïques, le centre technique Renault à Aubevoye, dans l'Eure, là où la Mégane E-Tech a poussé son premier cri…

Par **Guy L'Hospital** Photos **Antonin Weber/Hans Lucas**

SILENCE

Avec l'arrivée des voitures électriques, délestées des moteurs thermiques, des conduits d'admission et d'échappement et des sondes traditionnels, vous pensez sans doute, comme moi jusqu'à présent, qu'acousticiens, designers sonores et experts électromagnétiques se tournent les pouces, confortablement installés sur des chaises longues dans leurs chambres anéchoïques du centre technique Renault d'Aubevoye, en Normandie. Oubliez l'image, mais pas vos chaussures de sécurité, et suivez-nous pour une visite guidée.

Avant sa commercialisation, la seule Mégane E-Tech a nécessité plus de 200 séances d'essais pour vérifier sa compatibilité électromagnétique, soit tout de même 20 % de plus qu'un modèle thermique. Ceci pour contrôler l'ensemble du spectre, le comportement de la voiture face aux ondes extérieures et s'assurer que les siennes n'engendraient pas de perturbations sur son passage. Parmi les nouveaux tests, tout ce qui concerne les opérations de charge, bien évidemment. Un travail réalisé dans plusieurs chambres semi-anéchoïques ainsi que dans une "full" anéchoïque avec sol isolé et voiture montée sur pont. Ces véritables cages de Faraday, étanches aux champs électromagnétiques, sont étudiées pour annuler les réflexions des ondes. L'une d'elles dispose d'un banc à rouleaux pour simuler un véhicule roulant jusqu'à 120 km/h. Des vérins actionnent les pédales : en effet, pendant les phases de mesures, personne ne peut pénétrer dans la chambre. *"Ici, nous travaillons en fin de cycle, souvent sur des véhicules de présérie, car on parle de validations. En revanche, nous passons pratiquement toutes les versions et finitions, afin d'être certain du comportement*

"Sur une voiture électrique, ce sont les bruits de roulement qui dominent."

Thomas Antoine, expert acoustique et vibrations



Thomas Antoine analyse les derniers enregistrements.



Les deux techniciens préparent la Mégane E-Tech dans la chambre semi-anéchoïque.

Différences de sonorité à bord entre Zoe *(à gauche)* et Mégane E-Tech *(à droite)*. L'absence de zones rouges montre les progrès réalisés.

MESSAGES AUDIO

Franck Belon est une des oreilles d'or du groupe Renault et travaille sur l'audio, la téléphonie et les interfaces homme-machine (IHM). Son métier ? Proposer des sons pour accompagner une fonction : ouvrir une porte, bouger un siège, interagir avec le système multimédia… Il y a par ailleurs des choses plus hédoniques, comme la "welcome sequence", qui accueille le conducteur lorsqu'il entre dans la voiture. Le message, c'est un peu *"Bienvenue chez Renault"*, mais c'est aussi *"Voilà ce qu'est capable de faire le système audio"*, précise le spécialiste audio.

des différents équipements", explique Xavier Bunlon, qui est expert compatibilité électromagnétique et antennes.

UN TRAVAIL DE… GÉNÉTICIENS

Avant cela, le service acoustique et vibrations a multiplié les tests pour transformer l'habitacle de la nouvelle berline électrique de Renault en véritable cocon. Pour Stéphane Barrelet, à la tête du service, *"les douze ans d'expérience que nous avons dans le véhicule électrique restent notre force. Par rapport à la Zoe – pourtant « best in class » en matière de confort sonore –, nous avons clairement amélioré les prestations sur la Mégane E-Tech"*. Ce que confirme Thomas Antoine, expert leader acoustique et vibrations *(écoutez notre podcast sur autojournal.fr)* : *"L'acoustique, c'est un travail de généticiens. Il faut savoir très tôt ce que veut le client, ce que l'entreprise veut proposer à ses clients, établir des cahiers des charges et mettre tout en œuvre pour y arriver."*

Dans la chambre semi-anéchoïque consacrée à l'acoustique, qui permet d'effectuer des essais statiques jusqu'à 120 Hz, Alain Cellarier, spécialiste châssis isolation, vérifie que les micros omnidirectionnels sont bien positionnés sur les côtés, sous le capot moteur, au niveau des pneus, avant de lancer une procédure d'essais. *"Ici, on va qualifier l'isolation de la voiture,* explique l'acousticien. *On va faire du bruit d'un côté pour récupérer les niveaux de l'autre côté grâce à des micros. En fait, pour mesurer l'insonorisation de cette Mégane E-Tech, on va inverser les rôles. On va générer un bruit blanc à l'intérieur, grâce à une chambre de compression (entre 80 et 100 Hz, soit le niveau sonore d'une discothèque),* ➔

Les micros omnidirectionnels sont placés sur le moteur, sur les pneus et sur le côté de la voiture.

L'acoustique est complexe. En plus des courbes et chiffres, il faut une analyse subjective pour qualifier la sonorité plus ou moins plaisante.

“Nous avons mis au point trois sonorités différentes pour l'avertissement piétons.”

Louis-Ferdinand Pardo, spécialiste acoustique



Pour répondre aux normes d'homologation, Louis-Ferdinand Pardo s'apprête à effectuer une mesure de bruit extérieur.

et effectuer des mesures au niveau du moteur et des pneumatiques. Ainsi, il sera possible de contrôler la capacité de la voiture à filtrer les bruits de roulement et de sifflement mécanique. C'est une mesure réciproque : on inverse bruit et récepteur. La physique fait que le résultat est le même, mais la mise en œuvre est bien plus simple.”

Dans la salle de contrôle, les techniciens analysent les multiples niveaux et les plages de fréquences. En effectuant des tris sur les différents points, ils sont capables d'isoler un bruit et de faire remonter l'information aux bureaux d'études. *“D'une manière générale, lorsque la voiture est ici, on ne doit plus avoir ce genre de problème,* prévient Alain Cellarier. *Il est vrai que l'essentiel du travail a été réalisé en amont. À ce niveau-là, on entre en phase de validation. Si défaut il y a, il faut cerner l'origine, la pièce, la fréquence. On peut alors proposer un remède et des optimisations à l'ingénierie.”*

DES BRUITS PROPRES À L'ÉLECTRIQUE

Sur les voitures électriques, le moteur est moins rayonnant, et ce sont les pneumatiques qui ont tendance à dominer. Comme les voitures sont plus lourdes, ceux-ci sont davantage mis sous contrainte. Les sources de bruit changent, et il faut isoler différemment. *“Sur la Mégane E-Tech, on a placé une mousse entre la batterie et le plancher,* explique Thomas Antoine. *C'est typiquement une solution pour faire mieux qu'une voiture classique en utilisant la batterie, qui est un élément massique, pour la faire participer à l'isolation. En faisant cela, on met moins d'isolant en intérieur plancher et on traite l'intérieur habitable plus par absorption. C'est plus léger, c'est peut-être moins efficace en isolation, mais l'efficacité de l'isolation, c'est la batterie qui s'en charge.”*

Pour les bruits d'air, c'est essentiellement le vitrage latéral qui, aujourd'hui, peut être feuilleté et offrir une fonction d'isolation supplémentaire. Un choix qui n'a pas été retenu par Renault pour sa Mégane E-Tech. Le design entre aussi en ligne de compte, par la forme des montants et des poignées (affleurantes sur la Mégane) ou les rétroviseurs, qui peuvent générer des flux plus ou moins bruyants. L'étanchéité est également très importante. Les joints de porte peuvent être affleurants, simples ou doublés. Et cela change beaucoup de choses. Enfin, un habitacle plus absorbant contribue à baisser le niveau de bruit aérodynamique.

“La première des choses est de réussir à mettre sur la route une voiture silencieuse et sans vibrations. Sur l'électrique, partir d'une plate-forme native est un avantage indéniable”, assure Stéphane Barrelet, qui insiste sur le fait qu'*“avec l'électricité, les problèmes acoustiques restent complexes, mais la complexité change. On aborde davantage des notions de design sonore. Pour faire une analogie, ce n'est plus une question de luminance mais de couleur”*. À l'avenir, les nouveaux modèles électriques du groupe Renault bénéficieront de véritables signatures acoustiques. *“C'est déjà le cas avec cette nouvelle Mégane,* ajoute le responsable du service acoustique et vibrations. *Nous sommes les seuls à proposer trois sonorités différentes pour l'alerte extérieure lorsque la voiture roule en dessous de 30 km/h. Demain, nous irons sans doute encore plus loin, avec une expérience immersive offrant plusieurs sonorités à l'accélération.”*

À bord d'une Zoe “prototype”, nous partons avec Louis-Ferdinand Pardo, expert acoustique life on board, pour tester quelques sonorités, plus ou moins réussies. *“On peut créer des sonorités liées à l'accélération et aller jusqu'à l'univers de la science-fiction. Bien sûr, nous n'allons pas imposer cela au conducteur, mais ça peut être une expérience, un moment qu'il sélectionne. Ces nouveaux synthétiseurs offrent des possibilités insensées. On peut contrôler que le chauffeur ne s'endort pas, et lorsqu'il cligne des yeux, lancer un son dynamisant. À l'inverse, lorsqu'il est stressé, lui proposer une sonorité plus cool.”* Ces nouveaux sons guident aussi le conducteur sur sa conduite, plus ou moins économique. Pour Louis-Ferdinand, *“nous ne sommes qu'au début de l'histoire. Pour la véritable révolution sonore, il va falloir attendre les premiers modèles sportifs chez Alpine”*. Nous mettons nos tympans en alerte… ■



Plus de 200 séances de validation ont été nécessaires pour vérifier le comportement de la voiture face aux ondes électromagnétiques.

Grâce à des dièdres qui absorbent les ondes, la chambre semi-anéchoïque évite les réflexions sonores qui faussent la mesure.

AUBEVOYE EN CHIFFRES

- **620** hectares
- **33** pistes spécifiques (anneau de vitesse, centre-ville, moyenne montagne, forte pente…)
- **60 km** de pistes
- **2** souffleries climatiques
- **44** bancs d'essai
- **11** bancs différents
- **18** enceintes corrosion





Il n'y a pas que des acousticiens dans les chambres anéchoïques. Certaines sont réservées aux contrôles des champs magnétiques, pendant les phases de recharge par exemple.



Chef de service Validation système énergétique et électronique, Stéphane Coumert dispose de trois chambres anéchoïques : "immunité", "mutisme" et "radiofréquence".

FERRARI REDORE SON

Totalement hors du coup ces deux dernières saisons, la Scuderia Ferrari a parfaitement su profiter de la nouvelle réglementation technique pour se relancer en Formule 1. Son doublé signé à Bahreïn a mis fin à une disette de 45 courses sans victoire !

Par **Alain Pernot**



DPPI

La joie intense de Charles Leclerc *(casque n° 16)* et de Carlos Sainz *(casque noir et rouge)* à Bahreïn.

Elle faisait plaisir à voir, la joie qui s'est emparée du stand Ferrari à l'arrivée du premier grand prix de la saison… Non seulement Charles Leclerc, l'auteur de la pole position et du meilleur tour en course, s'est imposé avec autorité, mais ce succès a été, en prime, complété par la deuxième place atteinte par son équipier Carlos Sainz. Difficile d'imaginer une entrée en matière plus fracassante ! Pour un peu, on se serait cru revenu à la fin de l'été 2019 quand l'équipe italienne avait, d'un coup, remporté trois grands prix (deux pour Leclerc, un pour Vettel) face à une équipe Mercedes médusée. À une différence près : il a été avéré que ces coups d'éclat avaient été obtenus grâce à une interprétation trop libre du règlement technique. Cette situation très embarrassante avait donné lieu, en février 2020, à un accord secret aussi incroyable qu'inédit entre la Fédération internationale de l'automobile et l'équipe italienne. Échappant à tout déclassement, celle-ci se voyait tout de même obligée de conformer ses moteurs à un usage plus classique. Dans un contexte où les développements techniques étaient très limités par le règlement, il en a résulté deux saisons de galère. Dommage pour les nerfs du talentueux Charles Leclerc, contraint à ronger son frein à un stade crucial de sa carrière…

Le fait de ne pas jouer les premiers rôles en 2020 et 2021 aura au moins eu une vertu : celle de permettre à Ferrari de se concentrer sur 2022. La Scuderia a mis toute son énergie dans la préparation de la nouvelle réglementation technique, entrée en vigueur cette saison. Présentée le 17 février dernier, cette superbe F1-75 incarne clairement de grosses attentes du côté de Ferrari. Président de la marque qui fête ses 75 ans cette année (d'où l'appellation de la monoplace 2022), John Elkann s'était alors



XAVI BONILLA / DPPI

Avec ses larges pontons latéraux et son moteur revigoré, la Ferrari F1-75 semble très bien née.

BLASON



FOTO COLOMBO IMAGES

Leclerc et Sainz ont signé à Bahreïn le 85e doublé de la Scuderia.

montré très clair : *"Menée par Mattia Binotto, l'équipe a la responsabilité devant les tifosi de renouer avec la victoire pour enfin combler toutes nos attentes."* Autrement dit : le directeur de l'équipe, qui cumule aussi de manière insolite la casquette de directeur technique, n'a pas le droit à l'erreur ! Ça tombe bien : la F1-75, qui présente un concept technique assez différent des autres monoplaces avec ses pontons plus larges, s'est rapidement montrée performante lors des essais d'avant-saison. Au point d'apparaître, aux yeux de nombreux observateurs, comme la favorite. Un statut que l'ingénieur suisse a immédiatement réfuté : *"Je pense que nous ne sommes pas l'équipe la plus forte. Nous sommes toujours un outsider, pas un favori."*

Les deux premiers grands prix de la saison le confirment : Ferrari est de retour parmi les équipes de pointe.

Certes, dans la foulée de la démonstration de Bahreïn, Charles Leclerc et Carlos Sainz ont dû se contenter des 2e et 3e places au Grand Prix d'Arabie saoudite, derrière le champion du monde Max Verstappen, mais cela s'est joué à rien. Les deux monoplaces semblent vraiment très proches en performances. De quoi nourrir les espoirs les plus fous chez les tifosi…

Reste à voir comment évoluera la relation entre Charles Leclerc et Carlos Sainz au cours de la saison. Les deux hommes ont noué l'an dernier une belle complicité dans un contexte difficile sur le plan sportif. Très vite, le pilote espagnol était parvenu à parfaitement s'intégrer au sein de la Scuderia. Avec une honnêteté peu habituelle, il avait reconnu s'être inspiré de certaines caractéristiques du pilotage de son équipier pour tirer le meilleur parti de sa monoplace. Cela lui a plutôt réussi puisqu'il a devancé Leclerc de deux places au classement final du championnat 2021. Parviendront-ils à préserver cette entente s'ils se retrouvent en confrontation directe ? Ce sera l'une des clés de la saison. Le Français Laurent Mekies, directeur sportif de l'équipe italienne, y veillera. L'enjeu est de taille : la Scuderia n'a pas remporté de titre mondial depuis le sacre de Kimi Räikkönen en 2007. Loin de se projeter dans de telles perspectives, Mattia Binotto s'efforce de calmer le jeu : *"Je pense que nous devons attendre au moins quatre ou cinq courses avant d'évaluer le potentiel réel de chaque voiture. Il y a tant à apprendre, à assimiler et à adapter avec le nouveau règlement…"* Allez expliquer ça aux tifosi ! ■



En ce début de saison, les Ferrari et les Red Bull sont au coude à coude.

DPPI


Mattia Binotto, le directeur de la Scuderia, peut respirer !

F. GOODEN / DPPI



C'était en ***août 1981*** *dans* L'Auto-Journal…

EN MESURES

L/l/h :
4,43 / 1,43 / 1,32 m

Poids : 1 213 kg

Puissance :
160 ch DIN à 5 700 tr/mn

1 000 m d.a. :
30,4 s

V. max. :
199,9 km/h

Consommation à 90 km/h :
8,05 l/100 km

Faut-il le préciser ? Comme la Ford Mustang américaine, la Capri est une authentique propulsion au caractère très survireur !

LA FORD CAPRI 2.8 *À L'ESSAI*

En 1964, Ford USA lance la Mustang, un coupé populaire, avec le succès que l'on sait. Ford Allemagne va transposer la recette à l'Europe pour proposer la Capri. Un coupé aux mœurs relativement sages qui devient véritablement sportif avec ce gros 2,8 l…

Par **André Costa** (1981) / **Thomas Riaud** (2022)

Extraits…

■ "Si nous devons à Ford les monstrueuses Mark IV, qui triomphèrent au Mans, et aussi les belles GT 40, qui hantent encore – parfois à l'état de réplique – les rêves d'une cohorte d'amateurs, il n'en demeure pas moins que les voitures de série étudiées à Detroit s'avèrent souvent d'envergure plus modeste."

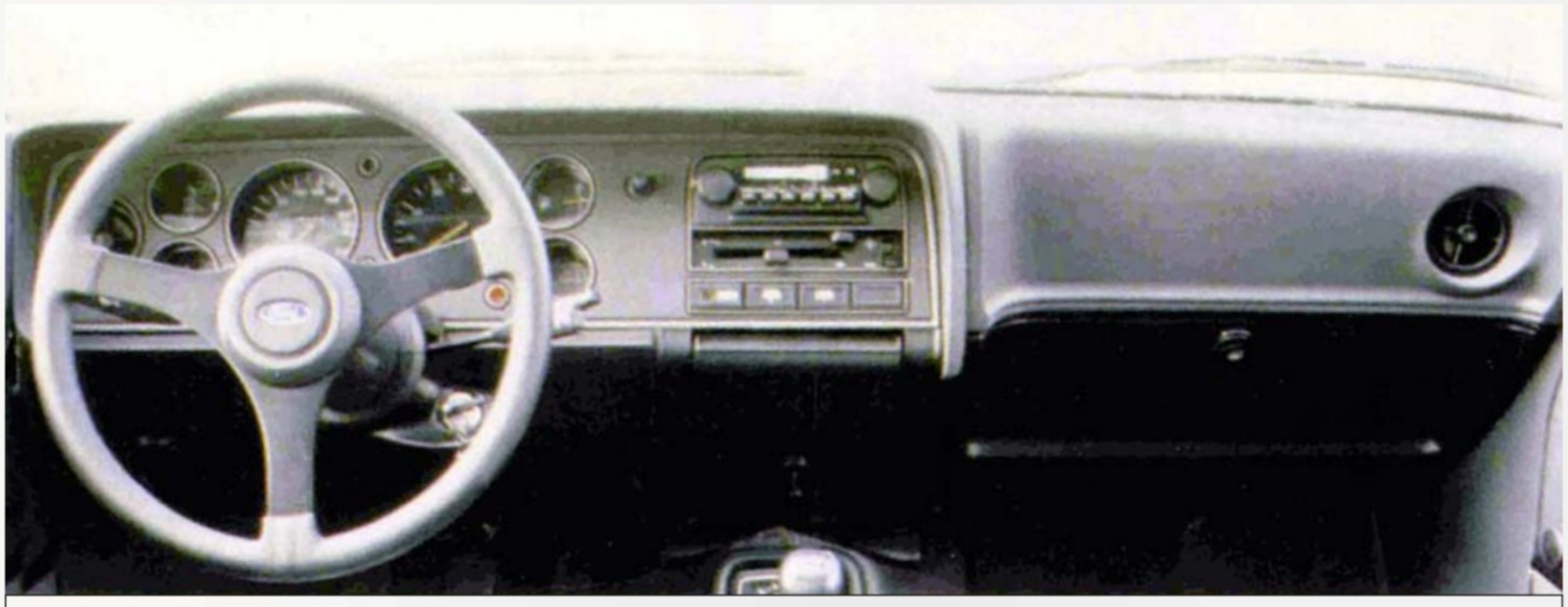
■ "Avant de rédiger le présent rapport d'essai, j'ai voulu revenir neuf ans en arrière, afin de relire l'essai publié dans ces colonnes en mai 1972 à propos de la Ford Capri 2600 RS."

■ "En ce temps-là, la vitesse était encore libre, mais j'allais de massacre en massacre, assassinant plus d'un passant aux 100 km…"

■ "Sur l'autoroute, entre Avallon et Fontainebleau, ladite 2600 RS alignait sans vergogne 194,5 km/h de moyenne, tandis qu'il semblait difficile, sur des nationales secondaires, de réaliser, toute honte bue, moins de 130 km/h de moyenne."

■ "Comme me le faisait récemment remarquer mon excellent ami Gérondeau, rien n'est plus tenace que la mauvaise foi… à part la sottise, bien entendu."

■ "Quoi qu'il en soit, la 2600 RS était en 1972 une voiture extraordinaire. Neuf ans plus tard, qu'en est-il de la nouvelle Capri 2,8 l?"



La planche de bord de la Capri n'est pas d'une esthétique inoubliable, mais elle comporte tout ce que l'on est en droit d'attendre d'un modèle "sport" !

" De temps à autre, le géant assoupi de Detroit se réveille. Entre deux siestes, il nous propose cette fois la Capri 2,8 l injection. "

⬆ *Ses qualités*

BONNES PERFORMANCES

"Propulsée sur l'anneau de vitesse de Montlhéry avec deux personnes à bord, la 2,8 l nous a fourni une vitesse non corrigée de 199,9 km/h. Cela signifie que les 200 km/h peuvent être réellement dépassés dans les meilleures conditions."

TENUE DE ROUTE SATISFAISANTE

"Avec sa suspension raidie et ses grosses jantes en alliage larges de 7 pouces sur lesquelles se montent des pneumatiques 205/60 VR 13, la 2.8 réalise, en dépit de la rusticité de sa suspension, le miracle d'établir un compromis fort acceptable entre une bonne tenue de route et un confort suffisant."

DIRECTION RÉUSSIE

"Assez stable en ligne droite – un peu moins lorsque la qualité du revêtement se dégrade –, la voiture est servie par une direction assistée douce et précise, quoique légèrement trop démultipliée à mon goût."

⬇ *Ses défauts*

RÉGLAGE DE BASE SOUS-VIREUR

"Il faut déjà aller vite pour que le pilote enregistre des pertes d'adhérence dans les virages serrés. Là, le réglage de base étant sensiblement sous-vireur, le train avant peut avoir tendance à continuer plus ou moins tout droit."

ÉCARTS DE FREINAGE

"La stabilité au freinage à très grande vitesse n'est pas absolue, bien que, l'habitude aidant, on ait tendance à laisser la voiture louvoyer seule puisque, en tout état de cause, ses écarts sont sans grande importance."

PAS DE LÈVE-GLACES ÉLECTRIQUES NI DE BLOCAGE AUTOMATIQUE DES PORTIÈRES

"La 2.8 « jouerait » les hauts de gamme avec plus de naturel si elle était équipée de lève-glaces électriques et d'un blocage central des portières."



❶ À côté du nom du modèle prennent place la cylindrée du moteur et l'indication "injection", signe de modernité.
❷ La Capri 2.8 bénéficie, de série, d'excellents sièges signés Recaro assurant confort et bon maintien dans les virages.
❸ Les contre-portes reçoivent un motif à carreaux écossais identique à celui habillant les sièges.





" Les pilotes friands de conduite acrobatique apprendront plus ou moins facilement à faire glisser l'arrière à la demande. "





❶ En MK1 ou comme ici en MK2, la Capri affiche un profil élégant de coupé fast-back. ❷ Pour optimiser la rétrovision en cas de pluie, le hayon gagne un essuie-glace arrière. ❸ Cette version de la Capri coiffe la gamme de l'époque avec un noble V6 2.8 à injection de 160 ch.



Extraits…

■ "En promenant la Capri 2.8 sur les petites routes de la Dobroudja méridionale, chères à *L'AJ*, à 120 km/h de moyenne, je n'ai pas dépassé 13,2 l aux 100 km."

■ "L'arrière est facile à faire glisser à la demande, la suspension arrière acceptant sans rechigner ce genre de fredaine, bien qu'elle ne soit pas équipée du pont à glissement limité qu'on serait en droit de souhaiter dans les cas extrêmes."

■ "Sur route glissante, pluie ou neige, la 2.8 ne fera certes pas oublier qu'elle est une propulsion arrière. Sa mobilité demeure généralement intacte, mais son arrière se fera frétillant en diable, surtout si le pied droit est un peu lourd."

■ "Tangage et roulis en virage sont réduits au minimum, et l'éprouvante sécheresse de la 2600 RS est bel et bien oubliée."

■ "Intérieurement, je tirerai en premier lieu un coup de chapeau aux baquets Recaro proposés de série. Ils assurent un excellent maintien, tout en facilitant la conduite à haute vitesse."

■ "Si le tableau de bord n'est pas un modèle de gaieté ou d'opulence, il comporte néanmoins ce qu'on est en droit d'attendre, dont une boîte à gants verrouillable avec éclairage."

■ "Rapide, nerveuse, souple, assez silencieuse et relativement sobre, la 2.8 offre aux convives une carte plutôt appétissante."

Vu d'aujourd'hui



Par **Thomas Riaud**

Les coupés n'ont plus la cote, et chez Ford, les derniers représentants de l'espèce se nommaient Cougar et Puma. Et le Puma, justement, s'il nous est revenu, c'est sous les traits d'un petit… SUV, signe que l'on a bien changé d'époque. Pour retrouver chez Ford un coupé, un vrai, il faut regarder vers la branche américaine, qui produit toujours l'inoxydable Mustang. Un modèle au charisme intact, assassiné chez nous par une fiscalité idiote et punitive…

KIA EV6

La toute récente voiture de l'année 2022 n'a pas que son design atypique pour elle : la charge ultra-rapide fait aussi partie de ses atouts, aux côtés d'un équipement riche et d'une belle habitabilité. Tour d'horizon.

Par **Cyril Biotteau** Photos **Arnaud Saunier**

La Kia EV6 fait tourner les têtes : c'est son premier atout, à moins que ce ne soit la curiosité due à des proportions qui la font hésiter entre berline, break et SUV. Ce modèle 100 % électrique partage sa plate-forme avec la cousine de chez Hyundai, l'Ioniq 5, mais, contrairement à cette dernière, ne propose qu'une taille de batterie : 77,4 kWh. En revanche, comme sa cousine, elle dispose dès l'entrée de gamme d'un chargeur ultra-rapide qui permet de passer en théorie de 10 à 80 % de charge en 18 minutes ! De quoi appréhender différemment les problèmes de charge… La gamme EV6 comporte pour l'instant deux motorisations de 229 et 325 ch, et Kia a déjà annoncé sa version sportive GT de 585 ch donnée pour 3,5 s au 0 à 100 km/h : un chrono explosif ! Pour cette version, il faudra toutefois attendre le second semestre 2022. Les deux motorisations actuelles sont disponibles avec trois niveaux de finition au choix, le premier étant déjà bien équipé même si, c'est dommage, la pompe à chaleur n'est pas disponible de série. Dommage également que certaines aides à la conduite soient en option, ce qui fera sortir certaines versions de la zone des 2000 € de bonus si vous les cochez. Bonne nouvelle en revanche : la fameuse garantie 7 ans est bien présente, comme d'habitude chez Kia.

LA GAMME

	Moteur / Prix	Air Active	Air Design ❤	GT-Line ❤	GT	Bonus écologique
Électrique	229 ch	47 990 €	51 790 €	55 790 €	-	2000 € (0 g/km CO_2)(1)
	325 ch ❤	51 990 €	55 790 €	59 790 €	-	2000 € (0 g/km CO_2)(1)
	585 ch ❤	-	-	-	66 990 €	0 € (0 g/km CO_2)(1)

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

La Kia EV6 partage sa plate-forme avec sa cousine la Hyundai Ioniq 5 mais dispose d'une batterie plus importante.

❤ NOS COUPS DE CŒUR



Le grand double écran façon Mercedes fait son effet et la planche de bord moderne est globalement bien présentée.



La poupe de l'EV6 hérite d'un design particulier qui ne laisse pas indifférent : quelques jours à bord nous ont valu beaucoup de regards intrigués !

LA TRANSMISSION

RÉDUCTEUR 1 RAPPORT, 2 OU 4 ROUES MOTRICES

Comme presque toutes les électriques, il n'y a pas de boîte de vitesses à proprement parler sur l'EV6, y compris sur la version GT. La 229 ch dispose d'un moteur électrique sur l'essieu arrière, et les deux plus puissantes ajoutent un second moteur sur l'essieu avant qui fait passer la voiture en 4 roues motrices. L'EV6 propose aussi un réglage de la récupération d'énergie au lever de pied allant de la roue libre à la conduite "One Pedal", avec beaucoup de "frein moteur" jusqu'à l'arrêt : un plus très agréable.

L/l/h/empattement : 4,68/1,88/1,55/2,90 m (GT-Line et GT : 4,70/1,89/1,55/2,90 m)

MOTEUR ÉLECTRIQUE	229 ch	325 ch ❤	585 ch(1) ❤
Puissance maxi (ch)	229	325	585
Couple maxi (Nm)	350	605	740
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	190	190	260
0 à 100 km/h (s)	8,1	5,5	3,5
90 à 130 km/h en Drive (s)	6	4,6	NC
Budget			
Capacité batterie	85,2 kWh bruts/77,4 kWh nets		
Autonomie WLTP/mesurée (km)	504/391	484/385	424/-

(1) Chiffres constructeur.

LES MOTEURS

229 ch

Dans cette version, l'EV6 est une propulsion. Elle utilise un moteur synchrone à aimants permanents qui fournit déjà 350 Nm de couple, suffisants pour animer correctement les 2 t mesurées de l'engin avec moins de 30 s pour le 1 000 m départ arrêté. C'est avec ce moteur que l'EV6 affiche la meilleure autonomie, mesurée par nos soins à presque 400 km réels en moyenne (310 km sur autoroute) par une journée à 2 °C : vous pourrez faire mieux en été ! Cette version dispose en tout cas comme les autres d'un chargeur capable d'encaisser 230 kW, parmi ce qui se fait de mieux sur le marché actuellement, et de raccourcir les temps de recharge… si vous trouvez des bornes assez puissantes !

325 ch ❤

Cette fois, l'EV6 devient une 4 roues motrices, et heureusement, car il s'agit de faire passer plus de 600 Nm au sol ! Les accélérations sont au rendez-vous avec 5,5 s mesurées pour le 0 à 100 km/h et 26,1 s pour le 1 000 m d.a., alors que la voiture dépasse les 2,1 t. Autrement dit, ce gros bébé cache bien son jeu. Cerise sur le gâteau, l'autonomie reste quasi identique à la version 229 ch !

585 ch ❤

Ce sera la friandise de la gamme, la sportive inattendue au vu de la silhouette de l'EV6 : avec 3,5 s annoncées pour le 0 à 100 km/h, cette EV6 va boxer dans la même catégorie qu'une Audi RS e-tron GT ou une BMW i4 M50, mais dans les deux cas en moins cher, plus habitable et mieux équipé. La Tesla Model 3 Performance fait également partie des rivales potentielles avec une meilleure autonomie WLTP, mais moins de place et d'équipement. Reste à savoir quelles sensations cette EV6 GT donnera à son volant et comment elle digérera toute cette cavalerie…

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags dont 1 central avant, accès à bord et démarrage sans clé, aide active au maintien en ligne, Android Auto, Apple CarPlay, câble de recharge pour prise domestique, câble de recharge type 2 (32A), caméra de recul, chargeur à induction pour smartphone, climatisation automatique bizone, combiné d'instruments numérique 12,3 pouces, écran central tactile 12,3 pouces, feux avant 100% LED, frein de parking électrique, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, GPS connecté, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs extérieurs chauffants et rabattables électriquement, rétroviseur intérieur automatique jour/nuit.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Air Active	Air Design ❤	GT-Line ❤	GT
Affichage des angles morts sur le combiné avec clignotant	-	-	-	Série
Affichage tête haute	-	-	Série	Série
Aide au stationnement avant	-	Série	Série	Série
Caméra 360°	-	-	-	Série
Conduite autonome de niveau 2	-	1 100 €	2 000 €(1)	Série
Éclairage d'ambiance personnalisable	-	Série	Série	Série
Feux avant matriciels	-	-	Série	Série
Hayon électrique	-	Série	Série	Série
Jantes alliage 19 pouces	Série	Série	Série	-
Jantes alliage 21 pouces	-	-	-	Série
Peinture métallisée	-	-	-	-
Pompe à chaleur et recharge bidirectionnelle	1 400 €	1 400 €	1 400 €	1 400 €
Sellerie cuir artificiel	-	Série	-	-
Sellerie mixte suédine/cuir artificiel	-	-	Série	-
Sellerie suédine	-	-	-	Série
Sièges avant réglables électriquement	-	-	Série	-
Sièges avant ventilés	-	Série	Série	-
Sièges avant et arrière chauffants	-	Série	Série	Série
Surveillance des angles morts	-	-	-	-
Système audio 6 HP	Série	Série	-	-
Système audio haut de gamme 14 HP	-	-	Série	Série
Toit vitré panoramique	-	1 300 €(2)	1 300 €(2)	Série
Volant chauffant	-	Série	Série	Série

(1) Comprend la caméra 360°, l'affichage des angles morts sur le combiné avec clignotant et la détection de trafic arrière lors des manœuvres.
(2) Comprend les jantes alliage 20 pouces.











❶ Grâce à un empattement de 2,90 m, la place aux jambes à l'arrière est royale! ❷ Le volume de coffre atteint 490 dm^3 à l'avant, secondé par un "frunk" (coffre avant) symbolique de 15 dm^3 sur les versions 4WD. ❸ La détection des angles morts avec affichage sur le combiné lorsque vous déclenchez le clignotant est une bonne idée, mais il faut piocher dans le pack optionnel d'aides à la conduite (avec la conduite autonome de niveau 2) pour l'obtenir… ❹ L'écran central tactile de 12,3 pouces se montre agréablement réactif. ❺ Le "levier de vitesses" est en fait une molette qui dégage de la place sur la console centrale.

LES FINITIONS

AIR ACTIVE

L'entrée de gamme est déjà bien équipée puisqu'elle reçoit plusieurs éléments agréables comme l'accès et le démarrage mains-libres, la clim bizone, le régulateur adaptatif ou encore la caméra de recul. Les roues sont déjà de 19 pouces. Bref, cette entrée de gamme n'est pas bas de gamme…

AIR DESIGN
(AIR ACTIVE + 3 800 €) ❤

Ce deuxième niveau reçoit des équipements dignes d'une voiture de luxe avec des sièges avant chauffants et ventilés, ou des poignées de porte affleurantes qui "sortent" quand vous approchez. C'est également le premier niveau auquel vous avez accès (mais en option) à la conduite autonome de niveau 2.

GT-LINE
(AIR DESIGN + 4 000 €) ❤

Si les deux premiers niveaux de finition ne se différencient pas extérieurement, la GT-Line a droit à des boucliers spécifiques à l'avant et à l'arrière pour la rendre plus dynamique visuellement. Les tours de roues ne sont plus en plastique noir mais peints couleur carrosserie, de même que les bas de caisse. En plus de ces éléments extérieurs, le pédalier devient en aluminium, tout comme les seuils de porte. Ajoutez encore des feux avant matriciels, un affichage tête haute, des sièges avant à réglages électriques et un système audio haut de gamme, et vous avez une voiture très bien équipée.

GT

Ce niveau est spécifique à la motorisation 585 ch. Il reprend les éléments de la GT en y ajoutant des jantes de 21 pouces, toutes les aides à la conduite de série, un toit ouvrant et des sièges baquets, qui ne sont plus en revanche ni électriques ni ventilés. Toutes les peintures sont disponibles au choix sans aucun supplément.

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**



C'est de profil que l'EV6 sème le trouble : sa silhouette générale de berline contredit sa hauteur de 1,55 m, digne de certains SUV. Cette EV6 est un crossover par excellence !



L'EV6 accepte la charge très rapide jusqu'à 230 kW : de quoi passer de 10 à 80 % en 18 minutes selon Kia ! Cette trappe de recharge se situe au niveau du feu arrière droit.

LES PRINCIPALES OPTIONS

POMPE À CHALEUR (1 400 €)

Quel dommage qu'elle ne soit pas de série : elle peut faire gagner 10 % d'autonomie en plus (soit environ 40 km !) lorsqu'il fait froid en réchauffant l'habitacle, avec un coût énergétique moindre par rapport à un chauffage classique ! Elle n'est proposée qu'en association avec ce que Kia appelle la "fonction V2L", c'est-à-dire une prise 230V aux pieds des passagers arrière qui peut servir à recharger une autre voiture électrique (jusqu'à 3,6 kW). Pas sûr que cette prise soit bien utile, mais la pompe à chaleur, si !

CONSEILLÉE PAR L'AJ

PACK STYLE

(1 300 € SUR AIR DESIGN ET GT-LINE)

Ce pack comprend à la fois un toit ouvrant et des jantes de 20 pouces au lieu de celles de 19 pouces de série. Problème : les roues plus grosses font perdre en autonomie (environ 20 km de moins selon Kia), notamment à cause d'un moins bon Cx avec des 255/45 R 20 à la place des 235/55 R 19. Sans parler d'un confort moindre. Bref, à éviter, sauf si vous ne pouvez pas vous passer de toit ouvrant…

DÉCONSEILLÉE PAR L'AJ

NOTRE CHOIX

Kia EV6 325 ch Air Design

(55 790 € hors options, bonus écologique 2 000 €)

Si la version 229 ch n'est pas à éviter, nous préférons celle de 325 ch, qui procure un gros gain en performances. Choisissez-la en Air Design, déjà bien équipée, et qui vous permettra de disposer de l'option pompe à chaleur et d'une peinture de votre choix, tout en restant sous les 60 000 €, c'est-à-dire dans la zone des 2 000 € de bonus. Et si vous avez quelques mois devant vous (2e semestre), l'EV6 GT, avec ses 585 ch, à 66 990 €, présente sur le papier un rapport prix-prestations alléchant !

LES TEINTES

Peintures métallisées (650 €, gratuites sur GT)



Bleu Pacifique (peinture gratuite sur toute la gamme)



Gris Comète (disponible uniquement sur Air Active et Air Design)



Gris Cosmique (disponible uniquement sur Air Active et Air Design)



Blanc Glacier (disponible uniquement sur Air Active et Air Design)



Jaune Passadena (disponible uniquement sur Air Active et Air Design)



Vert Amazone (disponible uniquement sur Air Active et Air Design)



Bleu Saphir (disponible uniquement sur Air Active et Air Design)



Rouge Magma



Noir Ébène

Peinture nacrée (750 €, gratuite sur GT)



Blanc Nacré

Peinture mate (950 €, gratuite sur GT)



Gris Comète mat

LES JANTES



Jantes alliage 19 pouces Gris Métallisé (série sur Air Active et Air Design)



Jantes alliage 19 pouces Gris Anthracite (série sur GT-Line)



Jantes alliage 20 pouces Noir Laqué (1 300 € en option groupée avec le toit ouvrant sur Air Design et GT-Line)



Jantes alliage 21 pouces (série sur GT)

MERCEDES CLASSE S

Votre envie de limousine est plus forte que tout ? Pourquoi pas. La Mercedes Classe S est l'un des modèles les plus emblématiques de la catégorie. Mais si les années qui passent la rendent accessible en occasion, attention aux coûts d'entretien. Par **Didier Laurent**

Vaste, statutaire, technologique, proposée en deux longueurs, la Mercedes Classe S, c'est *la* limousine par excellence. Celle à l'arrière de laquelle s'assoient les grands patrons et les stars de notre monde. En deuxième main, ces voitures, qui sont souvent renouvelées par les flottes en recherche d'exclusivité, se trouvent à des tarifs "normaux", très loin de leur prix en neuf qui fait mal aux yeux. Comme elles sont de qualité supérieure, elles sont promises à un bon vieillissement, bénéficient d'une finition luxueuse et d'un équipement pléthorique. Leurs motorisations, le plus souvent nobles, sont alléchantes. Sur le marché de l'occasion, on trouve principalement des diesels, mais les versions à essence ne sont pas en reste, et vous dénicherez également quelques livrées hybrides rechargeables. Objectivement, cette grande routière au long cours, trop encombrante pour être à l'aise en zone urbaine, s'accommode très bien du diesel, et se veut la plus économique sous cette forme. Une chose est sûre, au volant comme à l'arrière vous vivrez une expérience automobile délicieuse. Mais considérez le prix d'achat comme un ticket d'entrée, et n'oubliez pas que vous achetez une voiture de très haut de gamme. Sinon, votre concessionnaire vous le rappellera au moment de la révision, quand il vous présentera la facture…

	MERCEDES CLASSE S	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	400	333	8,4 (1)	Un V6 turbo de 333 ch, apparu en 2015. Si la cote est moyenne, pourquoi pas. Mais il ne met pas tellement la voiture en valeur. Il est assez doux.
Essence	500 / 560	455 / 469	8,7 (1) (500)	Un grand classique, avec un moteur V8 sous le capot, certainement la meilleure affaire en essence. Fiabilité d'assez bon niveau.
Essence	600	530	11,5 (1)	Un V12 sous le capot de cette livrée uniquement proposée en version longue, soit 5,27 m. Un véhicule rarissime et emblématique de la série.
Essence	63 AMG	612	8,9 (1)	Un mythe pour beaucoup, et une relative discrétion pour cette supersportive. Un V8 biturbo avec un tempérament de feu, et un équilibre mécanique qui frôle la perfection.
Essence	65 AMG	630	16,4	V12 biturbo sous le capot, près de 300 000 € en neuf… et forcément tout ce qui va avec en coût de fonctionnement et d'entretien. Elle permet de témoigner que de telles versions ont existé en Europe…
Essence	400 Hybrid / 450 EQ Boost	306 / 367	6 (1) / 8,1 (1)	Un V6 3,5 l atmosphérique avec un générateur électrique pour abaisser la consommation, puis un V6 biturbo 3 l. Le second est meilleur sur toute la ligne.
Hyb. rech.	500 Hybrid / 560 e	442 / 476	12,6 (500 Hybrid batterie vide)	367 ch essence + 122 ch en électrique pour la 560 e, qui remplace avantageusement la 500 Hybrid en 2017. Une bonne proposition dans le monde d'aujourd'hui.
Diesel	300 BlueTEC Hybrid	204	4,4 (1)	Un petit 4 cylindres diesel avec un petit système hybride qui lui permet d'être sobre comme un chameau. Mais aussi un peu mou : il a disparu dès la fin 2015.
Diesel	**350 BlueTEC/D**	**258 / 286**	**8**	**Elle passe à 286 ch au restylage de 2017, mais gagne aussi une transmission à 9 rapports contre 7 précédemment. C'est un 6 cylindres qui vaut le détour et qui convient parfaitement à la voiture. Cette version existe aussi en transmission intégrale 4Matic.**
Diesel	400 D	340	5,6 (1)	Une exécution plus musclée et le retour d'une appellation qui habillait autrefois un V8 diesel. Ici il s'agit de la reprogrammation du 6 en ligne, apparue au restylage.

(1) Données constructeur.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 42 000 € (1)

Diesel : à partir de 39 000 € (1)

Hybride rechargeable : 45 000 €

Génération : septième

Commercialisation : juillet 2013

Restylage : septembre 2017

Type de carrosserie : berline de luxe

Nombre d'exemplaires en circulation : 2 664

(1) Moins de 100 000 km.



THOMAS ANTOINE / ACE-TEAM

NOTRE CHOIX

Mercedes 350 BlueTEC/D Executive

de 2018

1er prix prospecté : **55 000 €**

90 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	286 ch à 3 400 tr/mn
Couple maxi	600 Nm à 1 200 tr/mn
Type	6 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2 925 cm³/17 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/9

Châssis

Diamètre de braquage	11,9 m
Pneumatiques	245/45 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement (limousine)	5,14/1,91/1,50/3,04 m (5,27/1,91/1,50/3,17 m)
Poids/tractable freiné	2 153/2 100 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	27,2 s
0 à 100 km/h	6,4 s
90 à 130 km/h (en Drive)	6 s
Vitesse maxi	250 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/64 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	29 cm (42 cm sur limousine)
Largeur aux coudes AV/AR	155/154 cm
Volume de coffre	534 dm³

LE BUDGET

Assurance(1) : 1 392 €	Carte grise(2) : 496,50 €

Consommations

Moyenne	8 l/100 km
Ville/route/autoroute	9,3/7,7/7 l/100 km
Autonomie/réservoir	875 km/70 l

Coût de l'entretien

Amortiss. AV(3) (4)	3 474 €		Distribution	chaîne	
Amortiss. AR(3) (4)	2 898 €		Embrayage	BVA	
Disques AV(3)	380 €		FAP	2 953 €	
Disques AR(3)	350 €		Pneus(3)	342 €	
Plaquettes AV(5)	149 €		Feu AV	2 053 €	
Plaquettes AR(5)	136 €		Feu AR	373 €	
Filtre à air(6)	101 €		Bouclier AV(7)	664 €	
Filtre à huile	20 €		Bouclier AR(7)	742 €	

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) Amortisseurs pneumatiques. (5) Le jeu. (6) Référence comprenant deux filtres. (7) Boucliers non peints.

LE BILAN FIABILITÉ

Pour une voiture aussi technologique, qui embarque autant de fonctionnalités, le taux d'avaries est correct. Les gros pépins mécaniques, très coûteux, sont assez rares. Les défauts d'origine électronique sont les plus nombreux, qu'ils concernent la partie logicielle, les câbles ou les connecteurs.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

SYSTÈME COMMAND

L'infodivertissement demande des mises à jour en nombre, et selon des versions qui se suivent. Si trop d'étapes ont été oubliées, il est possible que tout le système soit à remplacer, et ce, pour un coût élevé. Ou alors il faudra accepter, par exemple, de se passer d'un système de navigation à jour ou de connectivité Bluetooth.

SUSPENSIONS PNEUMATIQUES

Quelques cas de défaillances ont été rapportés sur les exemplaires souvent les plus anciens, et la réparation coûte très cher. Rien à faire si ce n'est vérifier que l'entretien a été scrupuleusement suivi par le ou les anciens propriétaires de la voiture.

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE

Elle peut être victime d'à-coups de fonctionnement, voire de lenteur dans les passages. C'est souvent un problème d'origine électronique, qui se règle par une reprogrammation. Mais les problèmes sont nettement moins nombreux qu'avec les Classe S de génération précédente.

MOTEURS 350 D ET 400 D

Divers endroits peuvent être victimes de fuites d'huile (joints ou carter inférieur). Les concessionnaires connaissent généralement la question, mais c'est un point à documenter au moment de l'achat. Par ailleurs, consommation d'huile pouvant augmenter à partir de 90 000 à 100 000 km. Mais rien d'exagéré compte tenu des caractéristiques de ce 6 cylindres en ligne.

ÉCRANS ARRIÈRE ET TÉLÉCOMMANDE

Il est parfois impossible d'activer la commande à distance sur les modèles équipés d'écrans au dos des sièges avant. Il faut procéder à une identification manuelle de la télécommande ou passer par une concession, qui va la synchroniser.

LES RAPPELS

MAJEURS

FAISCEAU DE CÂBLES (OCT. 2016)

Sur 255 voitures produites en janvier 2016, il se peut que la distance entre le faisceau de câbles de l'alterno-démarreur et le système d'échappement soit insuffisante au regard des recommandations techniques du constructeur. Sur les véhicules concernés, il convient de remplacer le faisceau de câbles démarreur-boîte de vitesses-alternateur.

BOÎTE À PRÉ-FUSIBLES (SEPT. 2017)

Sur un peu moins de 100 voitures fabriquées entre juillet et octobre 2017, en cas de collision importante plusieurs fonctions automatiques (déverrouillage des portes, feux de détresse, appel d'urgence) pourraient rester inopérantes. Il faut corriger la commande d'un élément pyrotechnique dans la boîte à fusibles, et effectuer un nouveau codage du calculateur airbag.

DIRECTION ASSISTÉE (DÉC. 2017)

Sur quelques voitures construites entre décembre 2016 et janvier 2017, le transistor monté dans le calculateur de la direction ne répond pas au cahier des charges de fabrication. En après-vente, les concessionnaires remplacent la direction assistée électrique.

CEINTURES DE SÉCURITÉ (FÉV. 2019)

Sur 85 voitures produites entre juillet et août 2018, les contacteurs de certaines boucles de ceinture pourraient ne pas avoir été fabriqués selon le cahier des charges du constructeur. En après-vente, les boucles de ceinture des sièges avant et arrière doivent être remplacées.

SOUFFLET DE DIRECTION (MARS 2019)

Sur près de 500 voitures produites entre décembre 2017 et février 2018, le soufflet de direction est mal positionné. Les concessionnaires doivent corriger la position du soufflet et effectuer une mise à jour du logiciel du calculateur EPS (direction électrique).

BOUCHONS AU CŒUR DU MOTEUR (JUIN 2020)

Sur un petit peu plus de 100 voitures construites entre septembre 2017 et octobre 2018, deux bouchons positionnés dans le compartiment moteur pourraient ne pas répondre aux exigences de charge maximale lors d'une forte pression d'huile. Les deux bouchons doivent être contrôlés et remplacés, si nécessaire, par de nouvelles références.

SYSTÈME D'URGENCE E-CALL (OCT. 2021)

Sur 197 véhicules produits entre février 2018 et juin 2019, le système d'appel d'urgence pourrait ne pas fonctionner lors d'un accident. Les concessionnaires ont pour mission d'actualiser le logiciel du module de communication (calculateur Hermes) sur les voitures concernées.

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

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 €				

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

SÉRIE 1

116i	6	M	75	25 450
118i	7	M	75	29 600
120i	9	M	240	35 500
128ti	16	M	1 761	47 150
M135i xDrive	19	M	3 784	53 250
116d	6		0	28 200
118d	7		0	32 500
120d	10	M	75	39 000

Surcoût Edition Sport : "base" + 5 000 €
Surcoût M Design : Edition Sport + 690 €
Surcoût M Sport : M Design + 2 410 €

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	1	B	900	7 390

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	16 150
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6		0	19 800
1.5 BlueHDi 100 ch Feel	5		0	20 150

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	19 650
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	240	24 550
1.5 BlueHDi 110 ch Feel Pack	6		0	23 600
1.5 BlueHDi 120 Shine Auto.	6	M	100	27 750

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	21 800
1.2 PureTech 130 ch Feel	7		0	25 800
1.2 PureTech 155 ch Shine Auto.	8	M	190	31 650
1.5 BlueHDi 110 ch Live	6		0	24 100
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack Auto.	7		0	31 100
ë-C4 136 ch Feel	4	B	6 000	36 300

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	32 300
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	6	M	50	34 500

Surcoût Shine : Feel + 2 650 €
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 350 €

NOUVEAU 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 €

E-BERLINGO TAILLE M

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 €

E-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	17 690

Surcoût Confort Plus : Confort + 1 500 €

SANDERO

1.0 SCe 65 ch Essentiel	4		0	10 490
0.9 TCe 90 ch Confort	5		0	13 790
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	12 490

Surcoût Confort : Essentiel + 2 000 €

SANDERO STEPWAY

0.9 TCe 90 ch Essentiel	5		0	13 990
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	14 190

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	19 450
1.3 TCe 150 ch Confort EDC	8	M	330	21 750
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	14 990
1.5 dCi 115 ch Essentiel	6		0	17 590

Surcoût Confort : Essentiel + 2 660 €
Surcout Extreme : Confort + 2 450 €
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

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

E-Tense 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 €				
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	16 190
Surcoût Dolcevita : Cult + 1 500 €				
Surcoût (RED) : Dolcevita + 1 500 €				
Surcoût Dolcevita Plus : Dolcevita + 2 000 €				
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 + 3 000 €				
ABARTH 595C				
Surcoût : berline + 2 500 €				
500 E				
23,8 kWh Action	3	B	6 000	25 400
42 kWh Icône	3	B	6 000	30 900
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 €				
PANDA				
1.0 BSG 70 ch	4		0	12 290
Surcoût City Life : "base" + 1 500 €				
Surcoût Sport : City Life + 1 300 €				
PANDA CITY CROSS				
1.0 70 ch BSG	4		0	15 290
0.9 TwinAir 85 ch 4x4	5	M	1 629	20 490
Surcoût (RED) : "base" + 800 €				
Surcoût Plus : "base" + 1 100 €				
PANDA 4X4				
0.9 TwinAir 85 ch	5	M	1 629	17 890
500X				
1.0 FireFly Turbo T3 120 ch (500X)RED	6	M	400	25 290
1.5 FireFly 130 ch Hybrid (500X)RED DCT	7	M	75	29 790
1.6 MultiJet 130 ch Sport	7	M	170	31 290
Surcoût Sport : (500X)RED + 1 500 €				
Surcoût Sport Pack : Sport + 1 500 €				
Surcoût Sport Plus : Sport Pack + 1 500 €				
NOUVELLE 500X DOLCEVITA				
Surcoût : SUV + 3 000 €				
Surcoût Yach Club Capri : Sport Pack + 3 900 €				

TIPO CROSS				
1.0 FireFly Turbo 100 ch Pack	5	M	75	20 990
1.5 FireFly Turbo 130 ch Hybrid Pack DCT	7		0	25 990
1.6 MultiJet 130 ch Plus	7		0	27 490
Surcoût Plus : Pack + 2 000 €				
Surcoût RED : Plus + 800 €				
NOUVELLE TIPO CROSS SW				
Surcoût : 5 Portes + 1 000 €				

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 S R-Dynamic	11		NC	53 590
P300e S R-Dynamic	11		0	61 040
D200 S R-Dynamic	11		NC	56 400
Surcoût SE : S R-Dynamic + 80 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 3 450 €				
Surcoût Black R-Dynamic : SE R-Dynamic + 860 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 3 740 €				
XE				
P250 R-Dynamic Black	15		NC	57 795
D200 MHEV R-Dynamic Black	11		NC	56 855
Surcoût HSE R-Dynamic : R-Dynamic Black + 1 635 €				
F-PACE				
SVR	47	M	40 000	110 040
P400e R-Dynamic Black	19		NC	84 665
D200 SE R-Dynamic	11		NC	70 400
D300 SE R-Dynamic	19		NC	79 880
Surcoût SE R-Dynamic Black : R-Dynamic Black + 90 €				
XF				
D200 HSE R-Dynamic	11		NC	67 245
F-TYPE COUPÉ				
P450 R-Dynamic Black	34		NC	104 890
R	50	M	40 000	130 220
F-TYPE CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 940 €				
I-PACE				
EV400 S	10		0	81 200
Surcoût Black : S + 5 640 €				
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 S R-Dynamic	11		NC	54 875
P300e S R-Dynamic	11		NC	60 190
D200 S R-Dynamic	11		NC	56 710
Surcoût SE : S R-Dynamic + 2 450 €				
Surcoût Bronze Collection : SE + 255 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 600 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 5 000 €				
Surcoût Autobiography R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 7 545 €				
DISCOVERY SPORT				
P200 Flex Fuel S	11		NC	52 265
P300e S R-Dynamic	11		NC	59 905
D200 S R-Dynamic	11		NC	56 620
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 540 €				
Surcoût SE : S R-Dynamic + 1 620 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 540 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 4 585 €				
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 SE R-Dynamic	19		NC	86 930
D200 SE R-Dynamic	11		NC	75 810
D300 SE R-Dynamic	19		NC	83 870
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 835 €				
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
P440e SE	24		0	134 100
P510e HSE	28		0	150 300
D250 SE	14	M	26 691	122 600
D350 HSE	23	M	29 006	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 €				
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				
250 Progressive Line	NC	B	2 000	54 700
350 AMG Line 4Matic	NC		0	64 650
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €				

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

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 COUPE				
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 €				
NOUVELLE MG5				
Autonomie Standard Comfort	NC	B	6 000	32 490
Autonomie Etendue Comfort	NC	B	6 000	35 490
Surcoût Luxury : Comfort + 1 500 €				
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 Kiiro : 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	38 200
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 €				
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	23 250
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7		0	26 250
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		0	27 350
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	24 350
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7		0	28 800
Hybrid 180 ch Edition	8	B	1 000	35 550
1.5 Diesel 130 ch Edition	7		0	28 750
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	31 600
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	35 700
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	6	M	150	44 200
2.0 Diesel 174 ch GS Line	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 Equilibre	4		0	15 600
E-Tech Authentic	3	B	5 926	21 950
Surcoût Equilibre : Authentic + 2 500 €				
Surcoût Urban Night : Equilibre + 2 300 €				
Surcoût Techno : Equilibre + 1 300 €				
ZOE				
R110 Equilibre	4	B	6 000	32 100
R135 Techno	4	B	6 000	35 300
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 Equilibre	5	M	150	23 100
1.3 Mild Hybrid 140 ch Techno	7	M	100	27 700
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techno EDC	8	M	125	30 200
1.0 TCe 100 ch GPL Evolution	5		0	24 750
E-Tech Hybride 145 ch Equilibre	5		0	28 200
E-Tech Hybride Rechargeable 160 ch Techno	5		0	36 350
Surcoût Evolution : Equilibre + 1 3550 €				
Surcoût Techno : Evolution + 1 700 €				
Surcoût Rive Gauche : Techno + 2 000 €				
Surcoût R.S. Line : Techno + 2 000 €				
Surcoût Iconic : R.S. Line + 1 500 €				
MÉGANE				
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M	125	28 150
1.3 TCe 160 ch R.S. Line EDC	8	M	190	34 400
R.S. EDC	19	M	12 012	44 000
E-Tech hybride rechargeable 160 ch Evolution	5		0	38 100
1.5 Blue dCi 115 ch Evolution	6		0	30 150
Surcoût Techno : Evolution + 1 950 €				
MÉGANE ESTATE				
Surcoût : berline + 1 000 €				
MÉGANE E-TECH				
EV40 130 ch Standard Charge Equilibre	4	B	6 000	35 200
EV40 130 ch Super Charge Evolution	4	B	6 000	41 200
EV40 130 ch Optimum Charge Evolution	4	B	6 000	42 700
EV60 220 ch Super Charge Equilibre	4	B	6 000	40 200
EV60 220 ch Optimum Charge Equilibre	4	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	30 800
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	150	34 150
E-Tech 145 ch Zen	5		0	32 300
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 €				
1.3 TCe 160 ch Evolution EDC	8	M	1 276	42 800
2.0 Blue dCi 185 ch Initiale Paris X-Tronic 4x4-i	10	M	6 724	51 400
Surcoût Initiale Paris : Evolution + 4 300 €				
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 Equilibre	5	M	1 276	25 500
1.3 TCe 130 ch Techno	7	M	1 276	28 500
1.5 Blue dCi 95 ch Equilibre	5	M	260	26 900
1.5 Blue dCi 115 ch Techno	6	M	898	29 400
Surcoût Techno : Equilibre + 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 €				
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

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

SMART

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

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
1.2	7	M 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 €			
NOUVELLE GR 86			
2.4	15	M 16 950	33 900
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 115 ch Life	6	0	32 260
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M 50	36 470
Surcoût Style : Life + 2 220 €			
Surcoût Style Exclusive : Style + 4 820 €			
Surcoût R-Line : Style + 4 130 €			
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 €			

Sport auto Classiques

SUR LA ROUTE DES VOITURES DE COLLECTION

DOSSIER SPÉCIAL

Tout savoir et comprendre sur les Ferrari v8

RENCONTRE AVEC UN PASSIONNÉ

Yvan Mahé nous fait découvrir sa collection de voitures de course

YOUNGTIMER

Découvrez l'essai de la Mercedes 190 Evolution 2

LE GUIDE PARFAIT

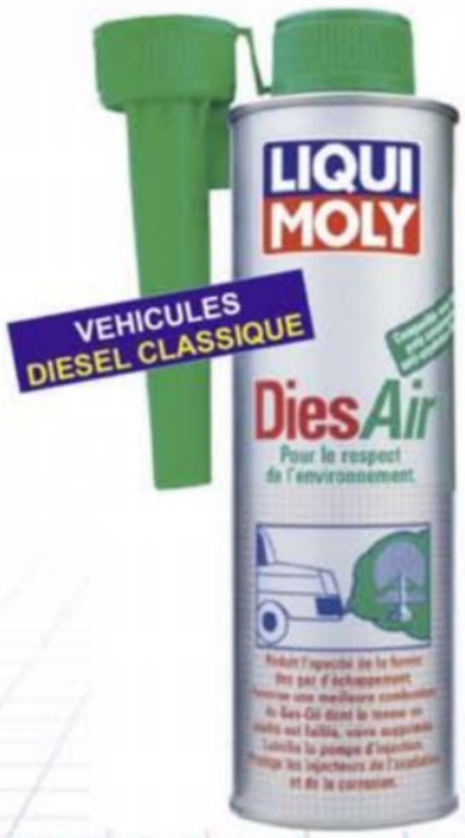
Pour être dans la peau de James Bond avec une Aston Martin db5

EN VENTE DÈS LE 13 AVRIL

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 »



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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° FR020282-1

4.7/5
AVIS CLIENTS
NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 4165 AVIS*



Ancien Moderne

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

Rétro - Qualtro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.RETRO.FR

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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1107



LAND ROVER

1er essai : Range Rover

C'est le pionnier, le seigneur des SUV de luxe ! Plus de 50 ans qu'il promène sa noble carrosserie sur toutes les contrées. Pour rester le roi, il se réinvente pour la 5e fois et c'est sur les routes américaines à sa (dé)mesure que nous sommes allés l'essayer.

Dossier ; les voitures hybrides et électriques

Elles sont partout, elles sont branchées et il devient difficile de résister. Encore faut-il faire le bon choix ! *L'Auto-Journal* vous dit quelles voitures hybrides ou électriques acheter, et pourquoi.



FLORIAN GROUT


YANN LEFEBVRE

La BMW Série 2 Active Tourer face à la Mercedes Classe B

C'est un comble ! Alors que les monospaces ont presque été inventés par les constructeurs français (merci Renault), désormais les allemands sont quasiment les seuls à y croire encore. Le petit nouveau de BMW aura t-il le dernier mot sur son rival à l'étoile ?

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 : avril 2022
Prix de vente : 4 €
Date de parution : 7 avril 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

Enfin ! Il existe un moyen raisonnable de se faire plaisir

MG EHS Luxury, le SUV familial hybride rechargeable.

À partir de

399 € TTC /mois (1)

1er loyer ramené à 0 € TTC
Bonus Écologique (2) de **1 000 €** déduit
LLD 48 mois

- **0 € d'apport personnel**
- Jusqu'à 52 km d'autonomie en mode 100% électrique *
- Principaux équipements de série : caméra 360°, toit ouvrant panoramique, sellerie cuir Bader noir avec sièges avant électriques chauffants, aides à la conduite MG Pilot...



MG Recharge yourself

mgmotor.fr

EURO NCAP ★★★★★ TEST 2019

7 ANS DE GARANTIE OU 150 000 KM

Recharge yourself = Rechargez-vous

Garantie 7 ans (ou 150 000 km) sur le véhicule, incluant le système électrique et le bloc d'alimentation (batterie haute tension). Plus d'informations sur www.mgmotor.fr
Modèle testé en décembre 2019 ayant obtenu 5 étoiles au test Euro NCAP. Version concernée : MG HS 1.5L essence RHD. * Résultat du test combiné dans le cadre du protocole de test WLTP.

Modèle présenté : MG EHS Luxury avec option peinture métallisée. 1er loyer de 1 000 € TTC ramené à 0 € TTC après déduction du Bonus Écologique (2) de 1000 €, suivi de 47 loyers de 409€ TTC.

(1) Exemple pour un MG EHS Luxury neuf hors option en Location Longue Durée sur **48 mois** et **40 000 km**. 1er loyer de 1 000 € TTC ramené à 0 € TTC après déduction du Bonus Écologique (2) de 1 000 €, suivi de 47 loyers de **399 € TTC**. Déduction faite d'une remise sans condition de 2 000 € TTC. (2) Informations disponibles sur service-public.fr. Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande entre le 03/01/2022 et le 30/04/2022 dans le réseau participant, sous réserve d'acceptation définitive par Sofinco, marque et département de CA Consumer Finance, loueur, SA, au capital de 554 482 422 €, 1 rue Victor Basch - CS 70001 - 91068 Massy Cedex, 542 097 522 RCS Évry. Intermédiaire d'assurance inscrit à l'ORIAS sous le n° 07 008 079 (www.orias.fr). Ce financement en Location Longue Durée n'est pas soumis à la réglementation du crédit à la consommation. Conditions sur mgmotor.fr. Cette publicité est conçue par SAIC Motor France SAS au capital social de 2 000 000 €, 25 Quai du Président Paul Doumer, 92400 Courbevoie, RCS Nanterre n° 888.573.896, qui agit en tant qu'intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance. Cet intermédiaire apporte son concours à la réalisation d'opération de crédit sans agir en qualité de loueur. **Consommation (cycle mixte WLTP) Gamme EHS : 1,8 l/100 km.** Règlement 2018/1832. Valeurs au 02/12/2020 susceptibles d'évolution. Plus d'informations sur le site www.mgmotor.fr

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

MG Archipel Autos - VIRY CHÂTILLON
129 Ave du Général de Gaulle
01 86 57 00 20

MG Archipel Autos - MONTROUGE
97 Ave Aristide Briand
01 86 57 00 10

NOUVELLE ŠKODA

FABIA

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

ŠKODA

À PARTIR DE

159€/MOIS*

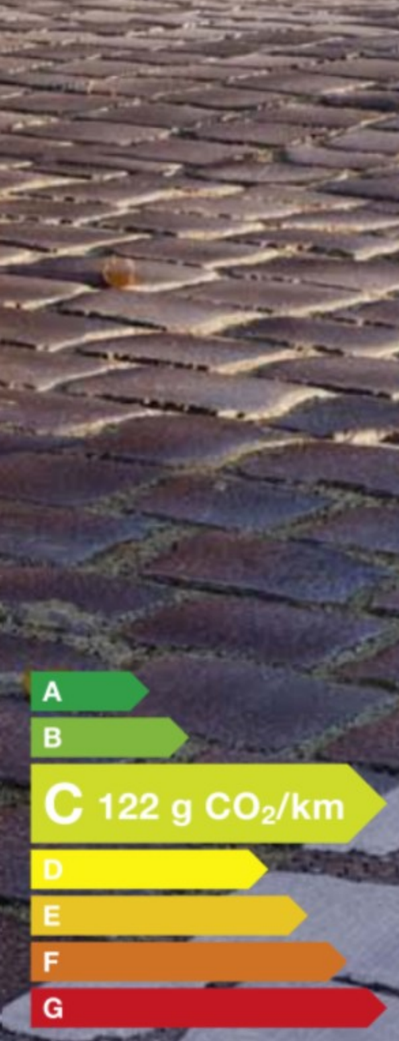
LLD SUR 37 MOIS / AVEC APPORT

Modèle présenté : Nouvelle FABIA Style 1.0 TSI 95ch BVM à 289€/mois avec options, avec 1er loyer majoré de 2 000€ et 36 loyers de 289€, remise de 2 500€ déduite. Offre valable du 01/04/2022 au 31/05/2022.

* Exemple pour une Nouvelle FABIA Ambition 1.0 TSI 95ch BVM en Location Longue Durée de 37 mois et pour 30 000 km maximum, 1er loyer de 2 000€ et 36 loyers de 159€, remise ŠKODA de 2500€ deduite. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200€ - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 11, avenue de Boursonne - B.P. 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex.

Gamme NOUVELLE FABIA : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : WLTP : 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.



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