SEPM TOP ventes

Du 21 avril au 4 mai 2022

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1107

URBAN SPHERE (CONCEPT)

Un espace gigantesque !

A6 E-TRON (2024)

Jusqu'à 700 km d'autonomie

NOUVEAUTÉ

SMART #1

Changement d'échelle... et de prix !

A4 (2023)

Plus de fluidité et d'élégance

SPÉCIAL AUDI

Le thermique résiste !

DOSSIER ESSAIS

HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES

NOS 8 MEILLEURS CHOIX DU MOMENT

TESLA MODEL 3

HYUNDAI IONIQ 5

FERRARI 296 GTB

TOYOTA YARIS CROSS

KIA SPORTAGE

FACE-À-FACE

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER VS MERCEDES CLASSE B

Les derniers monospaces ?

L 14595 - 1107 - F: 4,00 €

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

BMW iX3
100 % ÉLECTRIQUE.

DÈS 495 €/MOIS*.

AVEC MAJORATION DU 1ER LOYER DE 5 300 €.

*Exemple pour une BMW iX3 Inspiring. 36 loyers de 495 €/mois, et avec majoration du premier loyer de 5300 €.
Bonus écologique de 2000 € (sous réserve d'éligibilité conformément au décret en vigueur) déduit.
Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30000km incluant l'extension de garantie. Assurance perte financière à souscrire par l'intermédiaire de BMW Finance ou auprès de l'assureur de votre choix, sous réserve d'en justifier. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une BMW iX3 Inspiring dans les concessions BMW participantes jusqu'au 30/06/2022 et sous réserve d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles 343 606 448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07 008

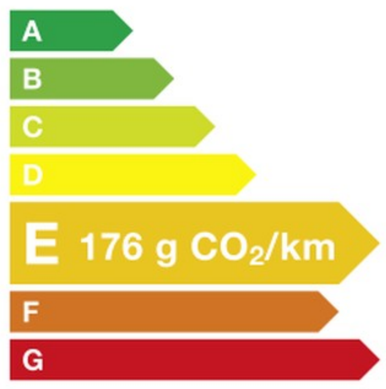
Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

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

883. Consommation d'énergie électrique : 18,5 kWh/km - autonomie en cycle mixte : 461km - autonomie en ville : 574km - Norme WLTP. Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour ceux-ci (WLTP) de sorte que la mesure de la consommation de carburant et d'émissions de CO_2 est plus réaliste que celle de l'ex procédure NEDC.

CUPRA *FORMENTOR*

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



CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 245 ch DSG7 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 7,6 - 7,8. Émissions de CO_2 WLTP (min - max g/km) : 173 - 176. Valeurs au 04/02/2022, susceptibles d'évolution. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Volkswagen Group France – S.A. au capital de 198502510€ – 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832277370. **Rendez-vous sur cupraofficial.fr**

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

N°1107

Du 21 avril
au 4 mai 2022

SOMMAIRE

Kia Sportage/**P. 56**

Audi A6 e-tron Avant/**P. 16**

Smart #1/**P. 22**

Toyota Yaris Cross/**P. 51**

Ferrari 296 GTB/**P. 66**

Découvrir

12 Audi, le renouveau
Les futures thermiques : **A4 et Q5**
Les futures électriques : **A6-Q6 e-tron**
Le futur monospace : **Urban Sphere**
22 **Smart #1**

Comprendre

26 Les géants de l'informatique se lancent dans l'automobile

Conduire

34 **Land Rover Range Rover** P530 350 ch 1st Edition
40 **BMW Série 2 Active Tourer** 218i 136 ch / **Mercedes Classe B** 180 136 ch
48 Électriques et hybrides : L'AJ vous conseille
Dacia Spring 44 ch (p. 50)
Toyota Yaris Cross Hybride 116h 116 ch (p 51)
Hyundai Ioniq 5 170 ch/58 kWh (p. 52)
Volkswagen ID.3 204ch/58 kWh (p. 54)
Kia Sportage 1.6 T-GDi 230 ch Hybride (p. 56)
Lynk&Co 01 261 ch (p. 62)
Tesla Model 3 Propulsion 283 ch (p. 64)
Ferrari 296 GTB 830 ch (p. 66)
68 **Skoda Karoq** 1.5 TSI 150 ch
72 Les Experts: **Peugeot 308** PHEV 225 ch
74 Le chef des essais vous répond

Vibrer

76 Reportage : **le Rallye des Gazelles**
82 Endurance: **Alpine** monte en puissance
84 Rétro: **Volkswagen Scirocco** (1981)

S'offrir

88 Configurateur: **DS 4**
92 Occasion: **Mazda CX-3**
95 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
103 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces

Land Rover Range Rover/**P. 34**

BMW Série 2 Active Tourer/ Mercedes Classe B/**P. 40**

Skoda Karoq/**P. 68**

Rallye Aïcha des Gazelles/**P. 76**

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 *L'Auto-Journal Évasion & SUV*

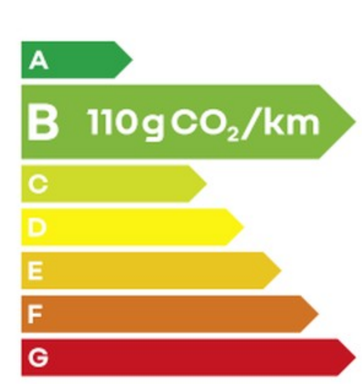
NOUVEAU

RENAULT ARKANA E-TECH HYBRIDE

249€ 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 mild hybrid

modèle présenté : nouveau Renault arkana e-tech hybride r.s. line 145 avec option peinture métallisée à 327€/mois[3], sous condition de reprise, 1er loyer de 3 200€, pack sérénité Renault inclus pour 1€/mois[2]. (1) exemple pour nouveau Renault arkana e-tech hybride zen 145 hors options. (1)(3) locations longue durée, hors assurances facultatives, sur 49 mois et 40 000 km maximum. offres sous condition de reprise d'un véhicule roulant. sous réserve d'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 deux 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 nouveau Renault arkana e-tech hybride neuf du **01/04/2022 au 30/04/2022. gamme nouveau Renault arkana : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) : 4,8/5,9. émissions co_2 min/max (g/km) (procédure wltp) : 108/133.**

© s.staub

Renault recommande Castrol

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

ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 75 et sur www.kiosquemag.com

LAURENT VILLARON

LA GROSSE ERREUR

Il n'y a pas si longtemps, toutes les voitures pouvaient nous convenir. Quels que soient nos besoins, n'importe laquelle se montrait suffisamment polyvalente pour assurer nos usages de base.
À moins de le faire exprès, d'acheter un cabriolet deux places quand on était en charge de famille, par exemple, impossible de faire une grosse boulette. Sinon, aller bosser tous les jours, s'échapper quelques week-ends par an, partir en vacances à plusieurs, 95 % des voitures disponibles sur le marché en étaient capables. Avec plus ou moins de bonheur, certes. Ensuite, il était question de style, de confort, d'espace à bord, de performances, de comportement et d'économies, dans l'ordre qui convenait à chacun. Puis, au final, de la petite étincelle qui faisait pétiller nos yeux quand on la voyait.
Mais ça, c'était avant. Avant l'électrification, ses possibilités variables et ses contraintes. Dans notre dossier de cette quinzaine, nous ne nous hasardons pas à prétendre que telle voiture ou telle technologie soit meilleure que toutes les autres, dans l'absolu.
En revanche, les différentes catégories d'hybrides et d'électriques imposent de soigneusement penser à l'utilisation que chacun pourra en faire. Trajets fréquents mais assez courts, avec des possibilités d'évasion de temps en temps ? Voyez les hybrides rechargeables. Pas mal d'urbain et de périurbain dans vos déplacements, quelques trajets longs dans l'année, mais pas de possibilité de recharge à domicile ni au bureau ? Les hybrides non rechargeables seront bien plus adaptés. À l'inverse, si des bornes vous sont facilement accessibles, que vous avez les moyens et ne traversez pas la France tous les quatre matins, vous pouvez tenter le pur électrique. En sachant que les longues balades estivales ne seront pas forcément simples. Quant aux vrais gros rouleurs, abonnés aux longues distances et aux badges de télépéage, à moins d'accepter de payer beaucoup plus en carburant, même avec une hybride simple ou rechargeable, le diesel continuera de cocher toutes les cases. Avant qu'il ne soit totalement banni. Conclusion ? Le risque de faire une grosse erreur n'a jamais été aussi important, d'autant que les messages publicitaires vous vendent du rêve, de la technologie, du mieux-disant environnemental. Mais oublient de rappeler les contraintes liées à ce nouveau monde. C'est un peu pour ça qu'on est là, aussi…

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Je suis étonné de votre manque de réaction aux mesures dictatoriales de l'État envers les automobilistes ! Taxe carbone, absolument inadmissible, radars de plus en plus nombreux, et inefficaces, ne servant qu'à enrichir l'État, etc. Et pourtant, en cette période électorale, c'était le moment pour sensibiliser les candidats.

Hervé Doruch

Nous ne manquons pas, que ce soit dans cette page ou dans nos enquêtes, de mettre le doigt sur les mauvaises manières de l'État envers les automobilistes, de souligner certaines dérives fiscales ou réglementaires. Notre rôle, nous semble-t-il, est de vous informer, de décrypter les raisons de ces mesures, de vous aider à vous forger une opinion éclairée. Ensuite, s'il s'agit de militer, la balle nous paraît plutôt dans le camp des associations, voire des partis politiques.

Je n'arrive pas à trouver d'essai comparatif des débuts de gamme des citadines. Ces versions qui ne sont jamais disponibles ni visibles dans les concessions, avec la première finition et la motorisation la plus basse.

Gérard Quantin

Nous comprenons votre frustration. Malheureusement, les versions d'entrée de gamme que vous évoquez ne sont pas plus disponibles dans les parcs presse des constructeurs qu'elles ne sont visibles dans les concessions. Difficile, voire impossible, dans ces conditions, de monter un grand comparatif de ces modèles.

BMW MOTORRAD

AVANT AVANT-GARDISTE.

NOUVEAU BMW CE 04 100% ELECTRIQUE

À PARTIR DE 11 250€*, BONUS ÉCOLOGIQUE DE 900€ DÉDUIT**
JUSQU'À 130 KM D'AUTONOMIE.

PERMIS 125 CM³ A1 PERMIS B FORMATION 7H

ACCESSIBLE A2 PERMIS

MAKE LIFE A RIDE

#NowOnEarth

*Exemple pour un BMW CE 04 Lightwhite. Offre réservée aux particuliers dans les concessions participantes jusqu'au 30/07/2022. **Voir conditions sur service-public.fr

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

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

BMW

LE GRAND 8 DE KOONS

Depuis toujours, BMW nourrit une étroite relation avec les artistes contemporains. En 2010, Jeff Koons avait déjà revisité une M3. Le plasticien qui ne cache pas sa passion automobile s'est plus récemment intéressé à la dernière Série 8. *"Je voulais qu'à travers cette voiture, le plaisir de conduire soit ressenti au même niveau par le pilote et par ses passagers. Nous avons ainsi développé des techniques que j'aimerais incorporer à mon art,"* a-t-il déclaré depuis son atelier new-yorkais, sur la 10e Avenue. Près de 200 heures de peinture ont été nécessaires pour appliquer plus de dix couleurs extérieures, avec une forte dominante de jaune et de bleu. Le cockpit arbore aussi une large touche multicolore avec de forts contrastes autour du bleu et du rouge qui ne sont pas sans rappeler l'univers des super-héros. THE 8 X JEFF KOONS devrait être produite à 99 exemplaires. Organisée chez Christie's à New York, la vente caritative du premier exemplaire a permis de récolter 475 000 $.

Audi joue la bipolarité

Audi annonce un plan intensif de nouveaux modèles mus par la fée électricité. Derrière ce discours décarboné, l'arrivée de nouveautés thermiques qui font de la résistance n'est pas pour autant occultée.

Par **Christophe Bonnaud**

Le Salon de Pékin, qui devait se tenir jusqu'au 21 avril, ayant été annulé, Audi a perdu l'écrin pour dévoiler son nouveau concept-car Urban Sphere. Vous le retrouverez heureusement à la fin de ce dossier. Outre la Chine, le constructeur allemand a également eu des soucis avec les États-Unis. Le constructeur y a connu un sérieux coup de mou en 2015 à la suite de l'affaire du dieselgate. Mais sept ans après, le cycle de la reconquête est enclenché, avec la promesse de produire, sur place, des véhicules électriques : nouvelle famille ID. du côté de Volkswagen, et famille e-tron du côté d'Audi. La fée bleue sait faire des miracles en nettoyant les restes de la marée noire de ce dieselgate. Dans ce monde pur, propre et un tantinet utopique, les ingénieurs et designers Audi qui planchent sur le développement de modèles thermiques ne sont pas au chômage pour autant. Les règles concernant ces futures voitures aux États-Unis ne sont pas identiques à celles de l'Europe, qui veut bannir le thermique de l'offre dès 2035. Audi ne proposera alors sur l'ancien continent que des modèles 100 % électriques. Mais les États-Unis et la Chine ne sont pas contre le cycle à quatre temps, les pistons et les bielles. Ainsi, Audi fait partie de ces constructeurs qui travaillent encore sur des nouveautés dotées de chaînes de traction thermiques hybrides qui seront vendues également en Europe, en attendant la possible sentence de 2035. Une aubaine ? La marque accueille par ailleurs auprès d'elle, depuis le début de cette année 2022, ses cousines Lamborghini et Bentley. Audi prend de l'envergure. Cette période de transition du thermique vers l'électrique n'a pas que des désavantages. Bienvenue dans ce monde bipolaire !

A4 et Q5 : pas de terme au thermique

En 2035, Audi ne vendra plus que des modèles électriques en Europe. D'ici là, le constructeur va dévoiler sa nouvelle gamme A4 et son futur Q5 100 % thermiques, avec même des diesels !

B10 : touché, mais pas coulé ! Le programme B10 de la prochaine génération d'Audi A4 fait de la résistance. La berline allemande sera la dernière berline de la marque à compter sur une offre de motorisations thermiques, souvent hybrides, voire… diesel ! En débarquant sur le marché dès 2023, cette nouvelle Audi aura devant elle un boulevard pour vivre (tranquillement ?) sa vie pendant que ses rivales tâcheront coûte que coûte de basculer vers le 100 % électrique. Audi ne serait-elle donc pas concernée par l'électrique ? Bien sûr que si, mais la marque ne met pas tous ses EV dans le même panier. Vous verrez dans les pages suivantes que l'offensive vers le 100 % électrique est une réforme clé de sa stratégie, mais que ses marchés (américain autant que chinois) imposent de persévérer dans l'étude de modèles 100 % thermiques. L'Europe en profitera dans cette période de transition entre 2023 et 2035. À défaut de reprendre la chaîne de traction électrique de la génération d'Audi A6 e-tron à venir *(p. 16)*, la prochaine A4 lui emprunte son design très pur, avec une calandre totalement ouverte.

Septennat en vue

Cette bouche plus généreuse que sur la précédente génération est encadrée d'optiques DEL Matrix sur les versions hautes. On remarque que le capot est de type "carrossier" (telle la Peugeot 508), plus complexe à mettre en œuvre mais présentant une qualité perçue bien supérieure à celle d'un capot

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

CARPIX

AUDI Q5

Présentation : fin 2023

Prix : à partir de 53 000 €*

* Estimation.

autoclave. L'A4 s'appuie toujours sur la plate-forme MLB, profondément modifiée pour accueillir deux versions hybrides : une non rechargeable 48 V et une rechargeable, dont l'architecture technique sera semblable à celle du Q5. Il s'agira d'un bloc 2,0 l essence, une machine électrique de 140 ch et une batterie de 11,3 kWh offrant une puissance cumulée de plus de 360 ch. Côté sportive, la RS 4 disposera d'une chaîne de traction hybride rechargeable sur la base du V6 de 3,9 l et d'une machine électrique, proposant une puissance nettement supérieure aux 450 ch actuels. La silhouette Avant sera conservée sur cette variante qui dépassera cette fois les 100 000 €.

Revenons à l'A4 berline, plus accessible, qui fournira une planche de bord semblable à celle des dernières créations e-tron, avec une dalle de 12,3 pouces et un module d'infodivertissement MIB-3 offrant notamment les services de l'assistant vocal Amazon Alexa. L'Audi A4 existera en trois silhouettes distinctes : la berline, l'Avant (break) et l'Allroad à transmission Quattro. L'Audi Q5 sera quant à lui vraisemblablement le dernier modèle Audi à proposer une chaîne de traction thermique, mais, paradoxalement, il vivra jusqu'au début des années 2030, puisqu'il serait révélé en fin d'année 2023 et que son espérance de vie sera d'au moins sept ans. Toujours dérivée de la plate-forme MLB, cette dernière génération de Q5 thermique adoptera les modifications de chaîne de traction inaugurées par l'A4, avec des micro-hybrides et une hybride rechargeable de 360 ch. Le design sera inspiré de celui des modèles électriques e-tron, avec, bien sûr, une calandre généreusement ouverte pour le refroidissement des moteurs essence et diesel, puisque Audi aurait homologué ce dernier avec la norme Euro 7 de 2023.

La nouvelle A4 arrive en fin d'année avec des moteurs thermiques hybridés. Sa plate-forme ne pourra pas accueillir de variante 100 % électrique.

EN BREF

Audi A3 Allstreet

Âgée d'à peine 2 ans, la nouvelle A3 veut diversifier son offre en s'appuyant sur une silhouette crossover et un accastillage faisant songer aux cousines Cross de chez Volkswagen. L'A3 Allstreet arrivera en été avec les mêmes motorisations que la berline.

Le Q9 dès l'an prochain

Avec son gros X7 et son potentiel X8, BMW est plus généreux en matière de place à bord que l'Audi Q7. Le constructeur allemand a trouvé la parade en préparant pour la Chine (et les États-Unis ?) le Q9, une sorte de Volkswagen Atlas reconditionné.

LES FUTURES AUDI ÉLECTRIQUES

Dans la famille A6-Q6 e-tron, je voudrais...

Berline, break et SUV : la gamme des prochaines Audi A6 et Q6 e-tron 100 % électriques est prête. Pour le SUV, la concurrence sera d'abord interne avec le prochain Porsche Macan EV.

PHOTOS AUDI

AUDI A6 E-TRON

Présentation : **2024**

Prix : à partir de **58 000 €***

* Estimation.

Le partage fait foi d'amour, de considération, de confiance et de respect. Enfin, il ne faut pas exagérer non plus! En développant la plate-forme PPE 100 % électrique capable de recevoir de multiples silhouettes, Porsche et Audi savaient dès le départ qu'ils devraient se partager le gâteau. Si les prochaines Audi A6 e-tron berline et Avant ne vont pas gêner le cousin de Stuttgart, le SUV Q6 e-tron va venir percuter de plein fouet le Macan 100 % électrique de Porsche. Si, pour Audi, la logique d'un SUV électrique entre l'actuel Q4 e-tron (plate-forme de Volkswagen ID.3) et le Q8 e-tron (l'actuel e-tron renommé) est claire, pour Porsche, l'offense est d'importance, car le Macan ne vivra à terme qu'en 100 % électrique. Il va falloir loger tout ce beau monde dans le groupe Volkswagen et faire avec! Aux côtés de la prochaine génération de Q5 thermique en approche, Audi va donc combler sa gamme avec une silhouette inédite de SUV Q6 e-tron 100 % électrique. Grand frère du Q4 e-tron, il s'appuiera sur la plate-forme PPE et non sur la MEB de Volkswagen comme le Q4. D'une longueur de plus de 4,80 m, il s'insérera idéalement entre le Q5 thermique de 4,70 m de long et le Q8 e-tron de 4,90 m. Techniquement, il empruntera ➛

3 questions à

MARKUS DUESMANN

PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE AUDI DEPUIS AVRIL 2020

***L'AJ* : Le pôle dans lequel vous êtes intégré au sein du groupe Volkswagen accueille désormais Bentley, Lamborghini et Ducati. Une chance ou une contrainte ?**

M. D. : Audi, Bentley et Lamborghini sont à présent prêts à affronter la concurrence de toutes parts dans les segments haut de gamme et de luxe. Lamborghini et Bentley ont clairement intérêt à bénéficier d'Audi dans la transition vers l'e-mobilité. Ces marques auraient du mal à réaliser seules les énormes investissements nécessaires.

***L'AJ* : Existe-t-il un risque de voir se diluer l'identité de chacune de ces marques ?**

M. D. : Chaque marque a une expertise qui lui est propre : Lamborghini, par exemple, dans la construction de voitures légères et supersportives, ou Bentley dans les intérieurs et le traitement du cuir et du bois de haute qualité. J'estime qu'il est crucial de considérer les différences des marques comme certaines de leurs plus grandes forces. Audi a sans doute tout à gagner dans ces domaines.

***L'AJ* : Peut-on chiffrer les gains potentiels liés à cette entité ?**

M. D. : Grâce à l'intégration précoce de Bentley et de Lamborghini dans le développement de leurs premiers modèles électriques, les synergies au sein du groupe de marques sont déjà en place. Nous nous attendons à ce qu'elles atteignent un montant de plusieurs centaines de millions d'euros au cours des prochaines années.

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

à la PPE des caractéristiques capables d'embarquer 100 kW de batteries pour une autonomie de l'ordre de 700 km. Évidemment, l'architecture 800 V apparue avec la Porsche Taycan reste de mise, avec une capacité de charge allant jusqu'à 270 kW. L'Audi Q6 e-tron laissera toutefois la priorité à la Porsche, qui sera dévoilée avant.

Puissance démoniaque

La prochaine berline A6 e-tron et le prochain break Avant e-tron bénéficieront aussi de la plate-forme commune PPE. Le break est généreux, avec 4,96 m de longueur. Son design semble avoir retrouvé quelques gènes de l'époque de la pureté du style Peter Schreyer, celui qui voulait que le design fût abouti lorsqu'on ne pouvait plus rien enlever. Pas de concept délirant sur l'A6 e-tron Avant, plutôt des recettes connues, comme celle du jonc alu qui habille le haut de la surface vitrée latérale et se termine en un becquet volumineux. Cette délimitation avec le pavillon noir permet d'abaisser visuellement la hauteur de la voiture. Idem pour les bas de caisse cintrés de noir pour cacher la rehausse du plancher due à l'implantation des batteries. Pas de révolution, mais le bonheur de sortir des codes du SUV. Le travail d'intégration de la rampe de feux OLED à l'arrière, avec un autre becquet qui la surplombe, est magnifique et n'est pas sans rappeler ce qu'a effectué Peugeot sur son break 308 SW… Le break A6 e-tron Avant offre deux tunnels dans le diffuseur arrière, concrétisant les recherches aérodynamiques toujours plus poussées sur les voitures 100 % électriques en quête de kilomètres d'autonomie supplémentaires. Même base mécanique que le futur Q6 e-tron, avec la possibilité d'une recharge de 300 km d'autonomie en seulement dix minutes. Avec sa berline A6 e-tron, sa silhouette Avant e-tron et avant elles son Q6 e-tron, Audi pose les bases solides du développement de sa gamme 100 % électrique avec des engins à la puissance démoniaque – jusqu'à 476 ch avec deux machines électriques. Sans oublier les variantes thermiques de l'actuelle A6, avec le restylage prévu cette année pour la maintenir au catalogue jusqu'en 2025, car il n'y a pas que l'Europe dans la vie d'Audi.

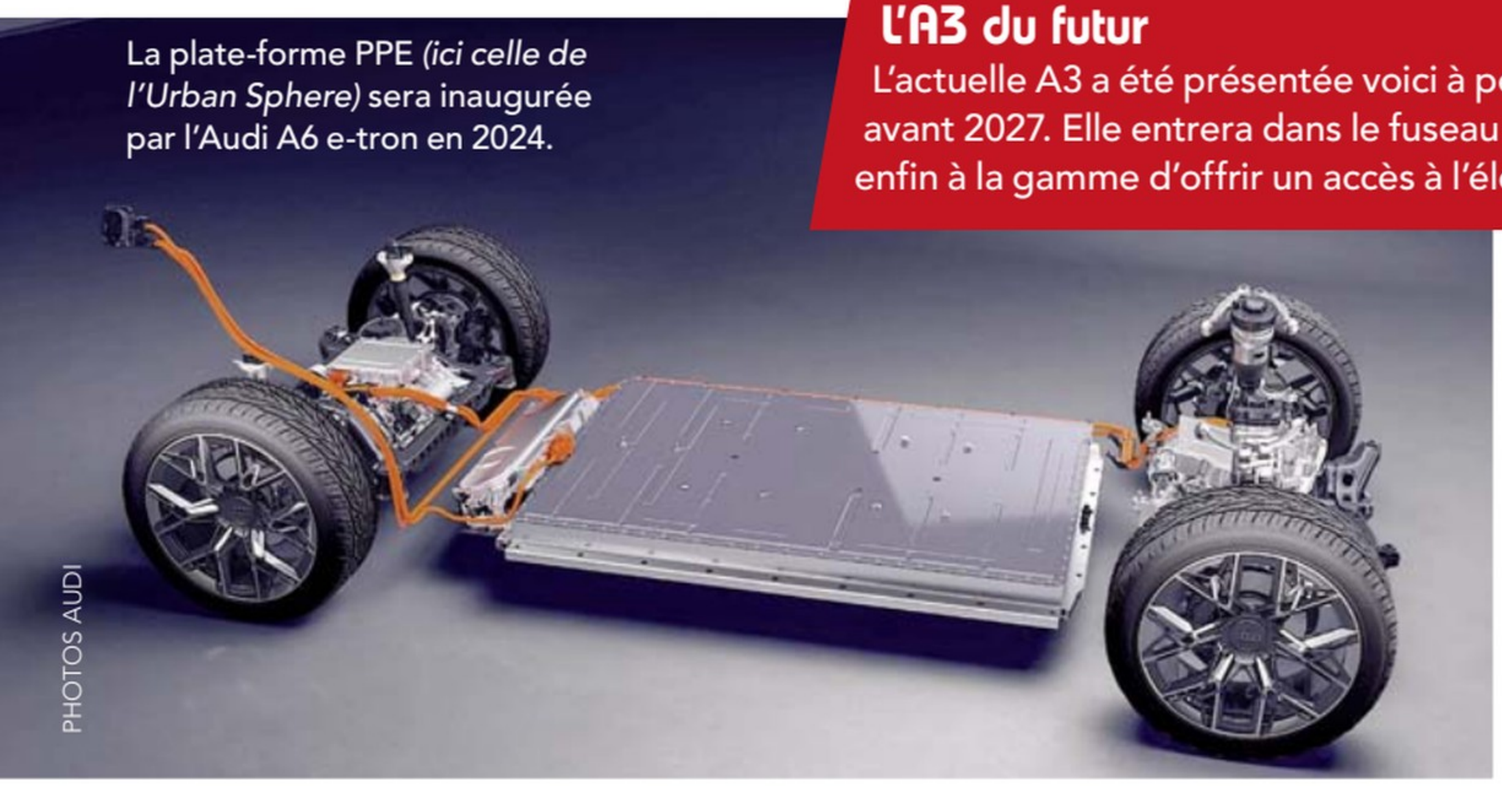
EN BREF

Les Q8 e-tron et Sportback

Audi a publié des photos de ses futures e-tron et Sportback restylées. Il s'agit du premier SUV 100 % électrique que le constructeur a mis en vente, voici deux ans. Attention, aux côtés de ces deux Audi 100 % électriques, le SUV Q8 thermique continuera sa route.

L'A3 du futur

L'actuelle A3 a été présentée voici à peine deux ans et ne sera donc pas renouvelée avant 2027. Elle entrera dans le fuseau temporel des Audi 100 % électriques et permettra enfin à la gamme d'offrir un accès à l'électrique plus abordable que l'actuel Q4 e-tron.



La plate-forme PPE *(ici celle de l'Urban Sphere)* sera inaugurée par l'Audi A6 e-tron en 2024.

PHOTOS AUDI

La silhouette break Avant sera reconduite en 2024 avec l'A6 e-tron 100 % électrique.

OFFRES D'AVRIL

-10% DE REMISE SUR VOTRE PREMIÈRE COMMANDE CHEZ SCREWFIX

AVEC LE CODE journal10*

DEWALT

Tour de rangement DeWalt TSTAK 2.0

- ✓ 1 Rangement roulant et 2 organiseurs
- ✓ Capacité de charge 50kg
- ✓ Poignée télescopique pliable
- ✓ Compatible TSTAK

Référence de produit: 989KY

Outillage | Quincaillerie | Securité

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

SCREWFIX

*Offre valable du 21/04/2022 au 04/05/2022 sur le montant total du panier pour toute première commande passée sur le site screwifx.fr. Le code de bon d'achat journal10 est limité à une seule utilisation par client. La taxe à l'importation (20%) et les frais de douane sont inclus dans le prix. Les conditions générales de vente de Screwfix Direct Limited (France) s'appliquent à toutes les ventes. Voir screwfix.fr/livraison Si vous avez des questions sur vos achats sur Screwfix.fr contactez-nous par téléphone au 08 00 99 16 41 (du lundi au vendredi de 8h30 à 17h, prix d'un appel local) ou par email à contact@screwfix.fr Screwfix Direct Limited, Numéro d'immatriculation 3006378, Trade House, Mead Avenue,Houndstone Business Park, Yeovil, BA22 8RT (Royaume-Uni).

L'urbaine des mégapoles

"Urban" : avec un nom pareil, on s'attendait à découvrir la future Q2. Mais avec une longueur supérieure à celle de l'A8 (!), ce grand monospace des temps modernes a pour vocation d'envahir les mégapoles chinoises.

Pourquoi concevoir une voiture aussi grande (5,51 m de longueur) si c'est pour accueillir seulement quatre passagers ? Une telle empreinte au sol, n'est-ce pas une hérésie ? Remettons ce mastodonte dans son contexte : il doit satisfaire le déplacement des chauffeurs ou conducteurs chinois dans les futures mégapoles asiatiques, comme celle du Grand Pékin, qui ambitionne d'abriter plus de 130 millions d'habitants, soit deux fois la population de la France ! Vu sous cet angle, on ne sera plus à quelques mètres près pour s'y déplacer ! Et cela fait la joie du designer extérieur, Florian Liese, qui s'est appuyé sur un empattement de 3,40 m (62 cm de plus que celui d'une Citroën C5X !) pour esquisser un volume épuré, caractérisé par un museau très court et une silhouette dynamique que l'on rapprocherait presque de celle d'un monospace. Le langage formel évolue et abandonne les lignes de care et ses plis de tôle pour des sculptures plus musclées. À l'avant, la calandre s'étire jusque sous les phares et intègre une partie de ceux-ci. Les vitres sont affleurantes (l'ADN d'Audi), et la hauteur de 1,78 m est cassée par une architecture nouvelle : le haut des portières est abaissé et surligné d'un jonc chromé, alors qu'au-dessus une seconde partie vient faire la jonction avec le pavillon, qui est intégralement vitré.

750 km d'autonomie

À bord, si l'Urban Sphere peut recevoir jusqu'à six personnes, il a été dessiné par l'équipe de Christian Becker en partant d'un concept pour quatre. Le gigantesque empattement permet d'implanter quatre fauteuils aux réglages d'aisance qui vont jusqu'à proposer des appuie-tête en deux parties, dont l'une peut se déployer en tournant vers votre joue pour que vous puissiez vous reposer dans un confort total. Pas besoin de toucher le bouton de climatisation implanté dans les portes, il répond à la commande gestuelle, et un simple mouvement suffit pour qu'il comprenne vos désirs. Ajoutons la projection des informations sur le bois de la planche de bord lorsque vous êtes en mode conduite (délégation de conduite de niveau 4), comme à bord du concept-car DS ASL dévoilé voici deux ans déjà. Techniquement, on trouve un système quatre roues directrices, une suspension pneumatique pilotée, deux machines électriques cumulant 400 ch, une batterie de 120 kWh ainsi qu'une autonomie de plus de 750 km – 300 km récupérés en seulement dix minutes avec une puissance de charge de 270 kW. C'est l'Audi A6 e-tron qui inaugurera cette plate-forme PPE, mais le constructeur précise qu'il est prévu de l'étendre au segment du haut de gamme (Urban Sphere) et même à celui des compactes et petites routières, *"qui est le plus important pour Audi depuis des décennies"*. Tant mieux ! Redescendre sur terre avec des Audi capables de remplacer les A3 et future A4 thermiques par des silhouettes électriques de moins de 5,51 m n'est pas pour nous déplaire.

L'Urban Sphere repose sur un concept crossover break et monospace de 5,51 m de long.

Chaque platine de climatisation est à commande gestuelle.

PHOTS AUDI

En mode conduite, le volant se déploie, et les infos sont projetées sur le bois de la planche de bord.

La calandre Spaceframe se noie dans la carrosserie et se dote d'un éclairage actif.

À l'arrière, un confort digne d'une première classe long-courrier.

L'avis de **L'Auto-Journal**

Officiellement, Audi communique sur le passage au tout-électrique avec sa triplette de concept-cars "Sphere" et son duo d'A6 e-tron. Officieusement, les bureaux d'études continuent de travailler sur les chaînes de traction thermiques hybrides, car la Chine et les États-Unis en auront toujours besoin, bien après que l'Europe les aura condamnées. *"More and more EV product"* ("de plus en plus d'électriques"), oui, mais en parallèle, encore des produits thermiques excitants. Qu'il est bon de pouvoir s'offrir ce luxe financier dont les constructeurs français semblent exclus ! Le groupe Volkswagen – et par voie de conséquence Audi –, à l'origine du dieselgate, s'en sort donc plutôt bien !

Tout un concept

Personnalité et prestations haut de gamme sont au programme de la Smart rebootée par Daimler et Geely dans une nouvelle entreprise commune. L'histoire commence avec un petit SUV prometteur, mais autrement moins accessible.

Par **Nicolas Valeano**
Photos **Clément Choulot**

Bien loin de la minuscule citadine Fortwo et de ses dérivés, la Smart du renouveau a plutôt des caractéristiques à mettre en parallèle avec le projet de SUV Smart Formore, passé à la trappe il y a dix-sept années. Une carrosserie iconoclaste à l'époque, mais incontournable aujourd'hui pour le #1 (prononcer "hashtag one"), 100 % électrique et au gabarit très compact de 4,27 m. De quoi se positionner en face de modèles comme les Peugeot e-2008, Hyundai Kona ou encore Mini Countryman, même si ce dernier n'est proposé qu'en hybride rechargeable. Dans le cadre du joint-venture à 50-50 entre Daimler et le chinois Geely, la marque vit un redémarrage intégral qui vise à monter en gamme avec des modèles 100 % électriques à la personnalité affirmée, au ticket d'entrée (et à la rentabilité) bien plus élevé que par le passé. La base technique de ce SUV made in China est signée Geely avec sa nouvelle plate-forme électrique modulaire SEA (Sustainable Experience Architecture) partagée avec seize autres modèles sous sept marques différentes, dont Zeekr, qui inaugurera une usine dédiée.

Rondeurs et couleurs

Smart frappe fort avec une motorisation de 272 ch et 343 Nm de couple sur les seules roues arrière, promesse de belles performances malgré une masse considérable de 1 820 kg. La grosse batterie de 66 kWh autorisera 440 km d'autonomie, tandis que le chargeur embarqué de 22 kW de série permettra de repasser de 10 à 80 % en moins de 3 heures. La charge rapide

Le système d'infodivertissement sophistiqué semble un peu complexe au premier abord.

Un dérivé plus basique devrait suivre avec une batterie plus petite, tout comme une méchante version Brabus avec deux moteurs et plus de performances.

DC de 150 kW, bienvenue, baisse ce temps à moins de 30 minutes.

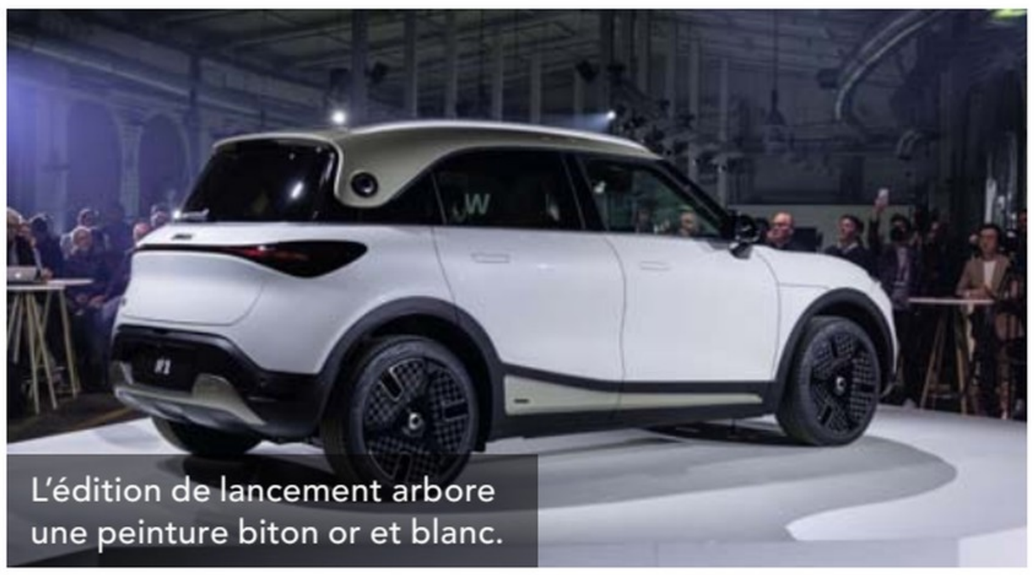
Les designers ont beau assurer laisser derrière eux les aspects mignons des gammes précédentes, le #1 donne l'impression d'être un gros jouet lorsque nous le découvrons sur la scène de sa première mondiale, à Berlin. Ses lignes lisses habillent une silhouette au capot marqué et à la lunette arrière très verticale. L'avant tout arrondi, les portes sans montants, la ligne de pavillon épaisse retombant sur les custodes et les phares et feux à LED reliés d'un trait de lumière : tout concourt à donner une personnalité affirmée, mais très douce à cette auto. L'habitacle n'est pas en reste avec la forme caractéristique de la planche de bord, prolongée d'une console centrale très haute renfermant des rangements et cachant un espace pour poser un sac entre les sièges. Difficile de juger la qualité des matériaux à bord d'une présérie dans laquelle nous n'avons pas eu le droit de nous asseoir, mais visuellement, ils font leur effet. La tablette tactile (12,8 pouces, HD) est de série sur les deux finitions lancées en France, complétée d'une instrumentation électronique de 9,2 pouces et d'un affichage tête haute. L'ambiance de nuit est assurée par 64 couleurs au choix et la bande-son passe par les treize haut-parleurs du système audio Beats. L'empattement de 2,75 m offre un bel espace arrière, modulable avec la banquette 1/3-2/3 qui coulisse sur 13 cm. De quoi jouer sur le volume de coffre, qui atteint 411 dm³ au maximum.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Originalité et aspect ludique sont bien perpétués avec cette Smart 2.0, séduisante et polyvalente avec son gabarit raisonnable, son habitabilité généreuse et son autonomie prometteuse. Mais s'il est trop tôt pour en connaître les prix, on peut s'attendre à un ticket d'entrée autour de 44 000 € pour les versions de lancement.

L'immense console centrale sépare les deux passagers avant.

Un bel espace modulable est réservé aux places arrière.



L'édition de lancement arbore une peinture biton or et blanc.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Ford

De à Z

Par **Jean Bourquin**

Fiesta Ford épure la gamme de la Fiesta, restylée à la fin de l'été 2021. Sans faire dans la dentelle. Primo, la carrosserie 3 portes disparaît. Secundo, la variante de 155 ch du bloc essence 1.0 EcoBoost micro-hybridé subit le même sort. Tertio, la finition de base Cool & Connect et la livrée la plus haute en gamme dite Titanium Vignale n'existent plus. Ce faisant, la gamme de la Fiesta débute désormais à 19 190 €, contre 16 990 € au précédent épisode. À ce propos, la finition d'entrée de gamme Titanium Business n'est pas réservée qu'à la seule clientèle professionnelle, contrairement à ce que son nom laisse entendre. Quarto, certains équipements ne sont plus disponibles, y compris en option, à l'exemple du toit ouvrant panoramique facturé 950 € auparavant. Pour le reste, l'écran central tactile de 8 pouces est servi d'office sur l'ensemble de la gamme. Le combiné d'instrumentation numérique (écran 12,3 pouces) réclame un supplément de 400 € sur les finitions ST-Line, ST-Line X et Active X. La sportive ST reçoit l'article de série.

Ford Fiesta

PHOTOS : ADRIEN CORTESI

LA GAMME FORD FIESTA

Motorisations et boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.1 75 ch BVM5	0 €	Titanium Business	19 190 €
1.5 EcoBoost 200 ch BVM6	1 074 €	ST	27 790 €
Essence hybridation légère			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch BVM6	0 €	Titanium Business / ST-Line / ST-Line X / Active X	21 790 / 22 790 / 23 890 / 23 890 €
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch BVR7	0 €	Titanium Business / ST-Line X / Active X	23 590 / 25 690 / 25 690 €
Essence + éthanol E85			
1.0 Flexifuel 95 ch BVM6	0 €	Titanium Business / ST-Line / ST-Line X / Active X	20 690 / 21 690 / 22 790 / 22 790 €

Kia

Niro Kia change tout, sauf l'ADN. Le nouveau Niro se soumet à l'électrification tous azimuts, comme son prédécesseur. Hybride simple (non rechargeable, entendez par là), hybride rechargeable, donc, et tout-électrique, ce qui donne, dans les faits, deux gammes distinctes l'une de l'autre. À finition correspondante, le Niro EV (l'électrique) fait en effet valoir un équipement de série plus étoffé que ce qu'offrent ses frères nourris en partie à l'essence. À titre d'exemple, la variante tout-électrique reçoit de série le combiné d'instrumentation numérique (écran 10,3 pouces) d'entrée de jeu. Sur les Niro HEV (hybride simple) et PHEV (hybride rechargeable), le même article fait son apparition au deuxième échelon. En ce qui concerne les deux hybrides, les livrées Motion et Active sont servies avec des jantes de 16 pouces. L'exécution Premium a droit de série à des jantes de 18 pouces, lesquelles réduisent l'autonomie maximale en cycle mixte en mode électrique à 59 km sur le Niro PHEV.

Kia Niro

Maserati

Maserati Grecale

PHOTOS MASERATI

Grecale Une motorisation, une finition, trois versions au total : ainsi se présente la gamme du SUV Grecale découvert à l'essai dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*. Au 4 cylindres 2.0 turbo micro-hybridé de 330 ch mis à l'épreuve dans notre dernier numéro s'ajoute donc la variante de ce même bloc "réduite" à 300 ch. Vient en complément un V6 3.0 biturbo qui n'a de l'hybridation aucune notion, riche de 530 ch. La chose équipe le très sportif coupé MC20, pour situer le niveau. Sans tout citer, le Grecale GT reçoit de série l'instrumentation numérique (écran 12,3 pouces), l'écran central de 12,3 pouces, la sellerie cuir et des jantes de 19 pouces. Celles-ci grimpent à 20 pouces sur le Grecale Modena, gratifié en prime de la climatisation automatique trois zones, de l'affichage tête haute, des sièges sport électriques et de la suspension adaptative. Amortissement pneumatique et jantes de 21 pouces pour le Grecale Trofeo.

LA GAMME MASERATI GRECALE

Motorisations, boîtes et transmission	Malus	Finitions	Prix
Essence hybridation légère			
2.0 turbo MHEV 300 ch BVA8 4x4	17 490 €	GT	75 450 €
2.0 turbo MHEV 330 ch BVA8 4x4	20 396 €	Modena	86 000 €
Essence			
V6 3.0 biturbo 530 ch BVA8 4x4	40 000 €	Trofeo	115 200 €

Mazda

CX-60 La gamme Mazda s'enrichit d'un nouveau SUV, lequel se situe au-dessus du CX-5 par la taille (4,75 m en longueur, contre 4,56 m pour le petit frère). Le CX-60, c'est son nom, est animé par un ensemble hybride rechargeable, une première s'agissant du constructeur japonais. Le module unit un 4 cylindres 2.5 de 261 ch à un électromoteur de 100 ch, ce qui donne une puissance cumulée de 327 ch exploités par une boîte automatique à 8 rapports. L'unité électrique est placée à hauteur des roues arrière, qu'elle a la charge d'entraîner. Transmission intégrale à la clé. Comptez 63 km d'autonomie maximale en cycle mixte en mode tout-électrique, dit Mazda.
CX-60 2.5 E-SkyActiv PHEV : de 52 650 à 58 050 € au rythme de quatre finitions. Bonus hors sujet.

Mazda CX-60

MICHAEL SCHNABEL

ROBIN TRAJANO

LA GAMME KIA NIRO HEV & PHEV

Motorisations et boîtes	Malus/Bonus	Finitions	Prix
Essence hybride non rechargeable			
1.6 GDi HEV 141 ch BVR6	Malus : 0 €	Motion / Active / Premium	31 790 / 33 390 / 36 590 €
Essence hybride rechargeable			
1.6 GDi PHEV 183 ch BVR6*	Bonus : 1 000 €	Motion / Active / Premium	37 990 / 40 190 / 42 790 €

* Autonomie maximale en mode électrique : 65 km.

LA GAMME KIA NIRO EV

Puissance/Batterie/Autonomie	Bonus	Finitions	Prix
Électrique			
Monomoteur 204 ch / 64,8 kWh / 463 km	6 000 €*	Motion / Active / Premium	41 990 / 43 990 / 45 590 €

* Bonus 2 000 € sur la finition Premium.

POURQUOI LES CONSTRU S'ALLIENT AUX GÉANTS DE L'IN

Les futures architectures électroniques de votre voiture vont radicalement changer votre vie à bord : connectivité en temps réel, téléchargement de fonctions à la demande, communication entre véhicules. Ce bouleversement technologique s'appuie sur les compétences des grandes entreprises de l'informatique.

Par **Bertrand Gay**

SHUTTERSTOCK

CTEURS FORMATIQUE

Les nouveaux équipements imposent une architecture électronique dernier cri.

MERCEDES BENZ

Sans être encore un "smartphone sur roues" comme certains la prévoient dans les années à venir, votre voiture fait appel à de plus en plus de logiciels installés dans de nombreux calculateurs électroniques. Ils pilotent le fonctionnement du moteur, de la boîte de vitesses automatique, de l'ABS et de l'ESP. En outre, une deuxième vague d'électronique investit désormais l'automobile et concerne les aides à la conduite, l'infodivertissement et la connectivité. Il ne s'agit plus là de systèmes mécaniques à pilotage électronique mais de nouvelles fonctions provenant directement de l'informatique.

DES PARTENARIATS NÉCESSAIRES

"Désormais une voiture comprend, dans ses différents calculateurs, entre 50 et 80 millions de lignes de code informatique", souligne un équipementier. L'architecture actuelle des partages de données, comprenant un calculateur par fonction, arrive à ses limites.

Le point de départ des réflexions se trouve dans l'automatisation de la conduite. Fin 2019, lors d'une conférence réservée aux membres de la Société des ingénieurs de l'automobile, Luc Bourgeois, expert leader assistances à la conduite et conduite autonome du groupe Renault, résumait la situation : *"La conduite autonome est la rencontre entre les constructeurs conventionnels et l'industrie du digital. La vérité sortira des partenariats entre ces deux mondes. Un système de conduite autonome réussi ne peut pas être conçu tout seul et viendra dans le cadre d'un écosystème."*

VERS UNE NOUVELLE ARCHITECTURE ÉLECTRONIQUE

Faire circuler un grand nombre d'informations entre les différents calculateurs de la voiture n'est plus possible en ajoutant de nouvelles fonctions les unes aux autres. Il convient donc de repenser à la fois l'architecture physique de l'électronique et la gestion des données qui y sont traitées. Pour cela, et avec des fonctions demandant des informations extérieures (navigation, aides à la conduite, connectivité), des partenariats avec le monde de l'informatique et des technologies de pointe sont devenus indispensables.

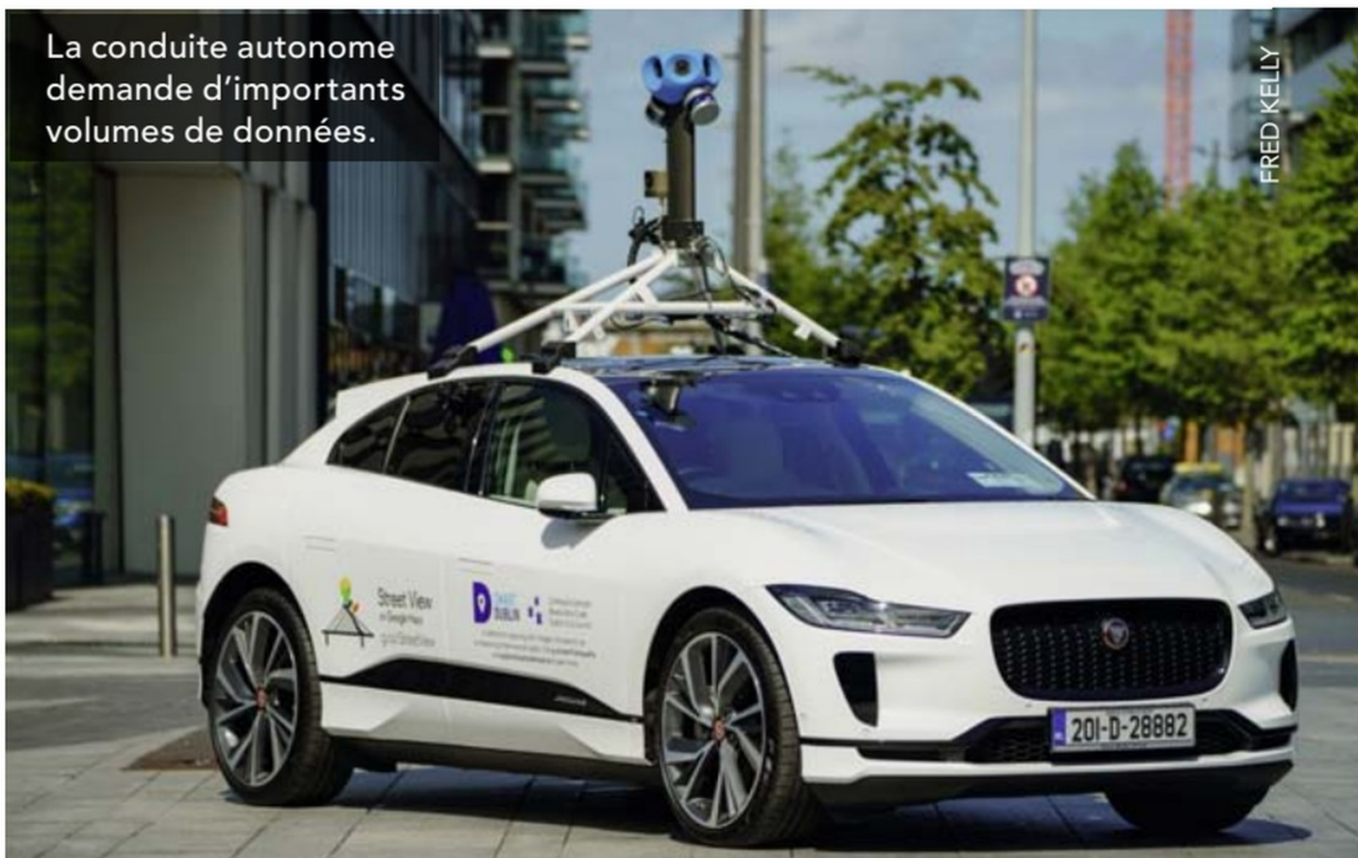
Pour tous les constructeurs et leurs équipementiers, l'idée d'une électronique centralisée s'est imposée. Elle héberge la puissance de calcul et permet de réduire le nombre de calculateurs et de câblages. Les futures générations de calculateurs centralisés tels que le ProAI de ZF seront capables de réaliser jusqu'à un million de milliards d'opérations par seconde dans la version la plus évoluée de celui-ci. La production de ce système sera lancée en 2024, mais la question des rythmes de développement différents entre l'industrie automobile et l'électronique de pointe reste posée, comme l'indique Torsten Gollewski, vice-président de ZF en charge de l'automatisation de la conduite : *"Il y a une nouvelle génération d'électronique sur puces tous les trois ou quatre ans. L'enjeu reste de les intégrer dans nos temps de développement en respectant nos cahiers des charges en termes de robustesse et de fiabilité."* Ces architectures offriront des temps de calcul plus courts pour l'actionnement des systèmes mécaniques. Cette rapidité donnera accès à des fonctions de confort plus performantes, telles que la navigation en temps réel, en communiquant avec les voitures alentour. Cette architecture de calcul sera également capable de réagir plus vivement lors de manœuvres d'évitement d'obstacles, telles que demandées dans le futur par EuroNCAP.

VENDRE DES FONCTIONS EN COURS DE VIE DE LA VOITURE

En séparant plus nettement l'électronique et les logiciels, de plus en plus actualisables en cours de vie de la voiture, les constructeurs espèrent se tourner vers le modèle économique des entreprises de l'informatique et de la téléphonie. L'achat de la voiture n'est qu'une première étape pendant l'usage de votre voiture, les constructeurs espèrent vous vendre des fonctions additionnelles ou améliorées. Mercedes, BMW et Audi se sont lancés sur ce marché et leurs systèmes de magasins virtuels vous proposent d'acheter des fonctions. Celles-ci n'existaient peut-être pas lors de l'achat de la voiture ou leur intérêt ne semblait pas évident à ce moment-là. L'exemple parfait est celui des sièges chauffants, dont les nappes sont physiquement présentes dans le siège mais seulement activées lors de l'achat de la fonction de novembre à avril par exemple, par abonnement ➛

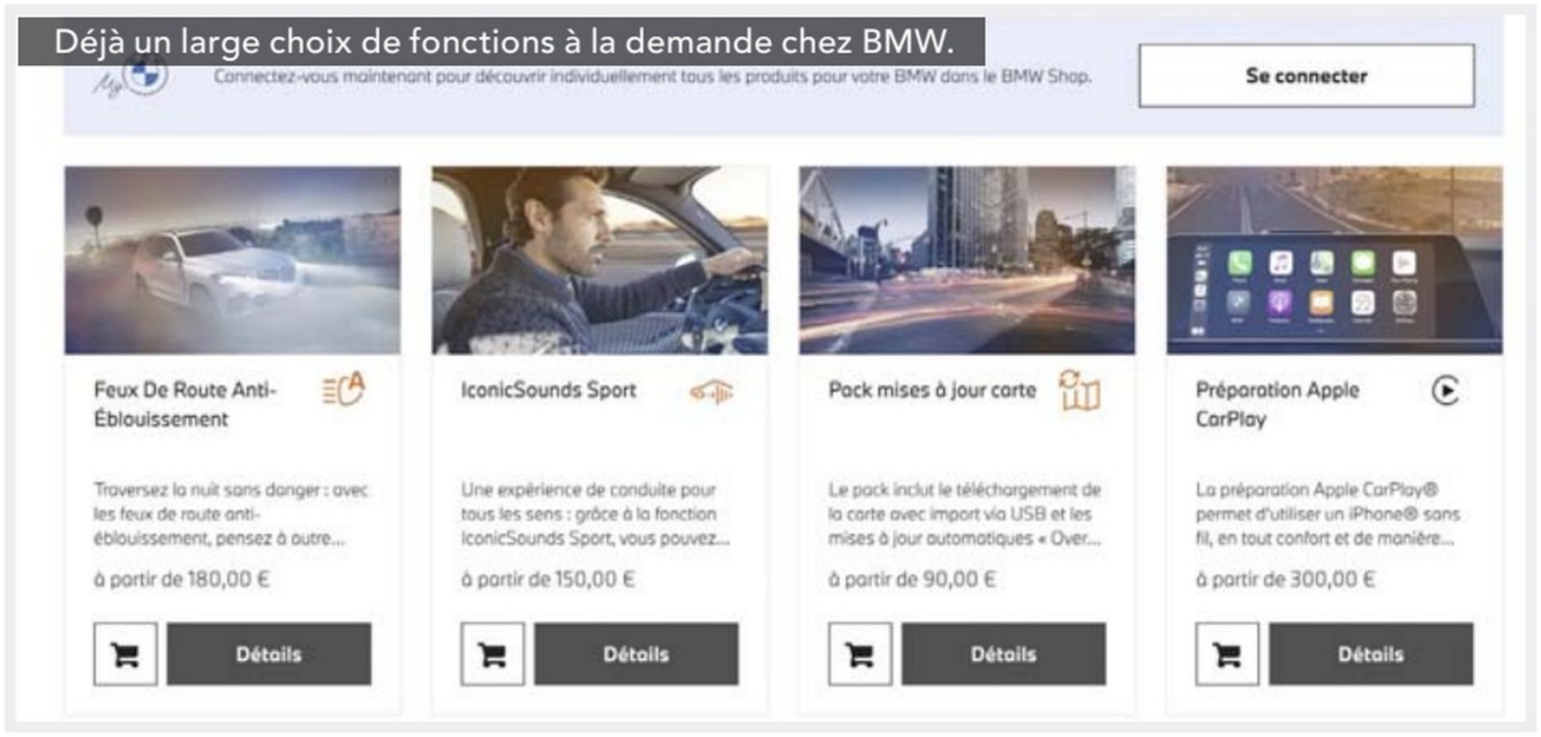
BMW

Les nouvelles fonctions et les mises à jour sont accessibles afin d'être téléchargées.



La conduite autonome demande d'importants volumes de données.

FRED KELLY



Déjà un large choix de fonctions à la demande chez BMW.

mensuel. Chez BMW, le ConnectedDrive Store permet d'acquérir des feux de route anti-éblouissement pour 180 €, des fonctions évoluées pour le régulateur de vitesse (890 €) ou une suspension adaptative (450 €). Ces trois fonctions sont acquises définitivement et ne demandent pas d'abonnement. Chez Audi, les fonctions à la demande concernent l'infodivertissement (navigation connectée, radio digitale) ou l'éclairage (feux Matrix LED, séquence lumineuse d'accueil). Les marques plus abordables testent cette idée, à l'image de Volkswagen qui propose aux propriétaires de Taigo en finition Life d'acquérir la navigation dans un second temps.

> *« La conduite autonome est la rencontre entre les constructeurs conventionnels et l'industrie du digital. »*
>
> **Luc Bourgeois, expert assistances et conduite autonome chez Renault**

QUELLES SONT LES INTENTIONS DES ACTEURS DE LA TECH ?

Les partenariats avec les grands acteurs de la technologie, qu'il s'agisse de Google, Amazon, Waymo, Nvidia ou Qualcomm, sont en cours de déploiement auprès de tous les constructeurs automobiles. Ces collaborations sont tirées par les besoins techniques de connectivité liés à l'infodivertissement et aux fonctions de sécurité. En termes commerciaux, les acteurs de la tech espèrent tirer parti de la connaissance des trajets et des habitudes des automobilistes et la transformer en données exploitables financièrement.

LA RÉPONSE DES CONSTRUCTEURS

Mais les constructeurs se donnent également la capacité de comprendre ce que les entreprises de la tech leur proposent. Voici pourquoi Stellantis a, l'an dernier, recruté Ned Curic, venu d'Alexa Automotive (Amazon), pour en faire son directeur technique. Par ailleurs, Stellantis estime que travailler avec Amazon peut à la fois accroître les compétences du constructeur tout en offrant un service additionnel à ses clients. *"Grâce à l'intelligence artificielle et aux calculs réalisés dans le cloud, nous allons améliorer l'expérience globale de nos clients et transformer le véhicule en espace de vie personnalisable tant pour les passagers que pour le conducteur"*, a indiqué Carlos Tavares, directeur général de Stellantis.

En pratique, Amazon et Stellantis développent ensemble les solutions logicielles de la plate-forme STLA SmartCockpit. Celle-ci utilisera les produits et solutions développées par Alexa Automotive. Le STLA SmartCockpit sera intégré sur les nouvelles voitures à partir de 2024.

Pour sa part, le groupe Volkswagen s'est doté d'une organisation spécifique, dénommée Cariad, pour le développement de ses logiciels. De plus, le groupe disposera de son propre cloud, en collaboration avec Microsoft, pour héberger ses données et logiciels.

Enfin, Mercedes vient d'inaugurer un centre de développement de logiciels. Il s'agit de passer d'une approche reposant sur de nombreux fournisseurs à une démarche visant à la maîtrise de la partie essentielle des logiciels présents dans les voitures de marque. *"Nous prenons la responsabilité de l'architecture et de l'intégration des logiciels. C'est notre principal objectif"*, a déclaré Magnus Oestberg, directeur des logiciels de Mercedes. *"Nous ne faisons pas tout nous-mêmes (nous accordons de la valeur aux partenariats) mais bien sûr, les parties qui sont les plus importantes pour nous, nous les faisons en interne."*

STELLANTIS

Stellantis s'achemine vers une reconception totale de la voiture avec de nouvelles architectures physique et logicielle.

DÉJÀ SUR LA MÉGANE E-TECH

La Renault Mégane E-Tech donne un premier exemple de collaboration entre un constructeur et Google. Le système d'infodivertissement OpenR Link repose sur la version dédiée à l'automobile d'Android OS. En plus de la navigation Google Maps et de Google Assistant, OpenR Link supporte de nombreuses applications conçues par des développeurs tiers sur Google Play. Ce système intègre les fonctions que l'on trouve sur un smartphone et une tablette, et la connexion Internet permet de disposer de mises à jour automatiques et de nouvelles fonctions pour le système multimédia et le véhicule lui-même.

Dans le domaine du matériel, ce système repose sur la troisième génération de la plate-forme Snapdragon Automotive Cockpit de Qualcomm. Pour Thierry Cammal, Alliance Vice President Software Factory de Renault : *"Travailler étroitement avec un leader de la technologie comme Qualcomm nous permet d'innover plus rapidement pour suivre les nouvelles tendances et répondre aux besoins en fonctionnalités sophistiquées."* Autrement dit, Renault intègre ainsi plus aisément et plus rapidement les dernières nouveautés. ■

Sur la Mégane E-Tech, Renault a choisi Google pour les logiciels et Qualcomm pour l'électronique.

ADRIEN CORTESI

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

La connectivité et les technologies issues du monde de l'informatique et de l'électronique de pointe ont amené les constructeurs à collaborer avec de nouveaux partenaires. En pratique, la voiture devient une base qu'il est possible de faire évoluer au fil de l'acquisition de fonctions additionnelles. Les automobilistes admettront-ils de devoir payer pour une mise à jour de leur logiciel de climatisation ? Rien n'est moins sûr !

JE SUIS UTILE

POUR SOUTENIR LES VICTIMES DE LA CRISE UKRAINIENNE

rendez-vous sur

infodon.fr/ukraine

INFO DON

ISOSKÈLE

ZONE ROUGE

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

Propulsion garantie, partant du constat que la M2 est bâtie sur le coupé sous label Série 2. Comme sa devancière. Rien ne change sur le fond…

Quatre sorties d'échappement, un diffuseur imposant et le spoiler de rigueur : une sportive de haute volée, habillée en fonction.

PHOTOS : SB MEDIEN

BMW M2 : UNE "M" COMME ON LES AIME

Premier constat, c'est un coupé. Et qui dit coupé dans la vaste gamme Série 2 dit propulsion. Une "M", une vraie, avec un 6 cylindres en ligne…

À en juger par les photos ci-dessus et ci-dessous, BMW se garde bien de différencier la M2 du coupé Série 2 standard. Certes, il y a 4 sorties d'échappement à l'arrière, lesquelles s'ajoutent à divers éléments de design qui signent la sportive de haute volée, mais la face avant reste peu ou prou la même en passant de la version en tenue d'athlète à ses semblables plus civilisées. En d'autres termes, la M2 n'adopte pas les nasaux hypertrophiés de la M3 sujets à polémiques sans fin.

Il n'y aura pas de polémique de quelque forme que ce soit, de toute façon.

Le 3 litres biturbo du tandem M3/M4 œuvre sous le capot. Avec quelques dizaines de chevaux en moins, ce qui devrait porter l'affaire aux alentours de 460 unités.

La M2 reste une propulsion, en bonne BMW qu'elle est, étant rappelé que l'on trouve de tout sous le label Série 2, y compris un monospace. La traction pour le Gran Coupé 4 portes et ledit monospace, la propulsion pour le Coupé et la transmission intégrale par intermittence, au gré du vent. À cet égard, il se dit ici et là que la M2 échappera à la transmission aux 4 roues comme alternative à la propulsion, contrairement aux M3 et M4. Autres bruits de couloirs persistants, le conducteur pourra profiter des menus plaisirs qu'offre une boîte de vitesses mécanique s'il le souhaite, chose refusée aux grandes sœurs précitées.

Une M2 plus musclée que sa devancière

Propulsion, ça, c'est fait. Une BMW en mode Sport qui se respecte, c'est également un 6 cylindres en ligne, et ça aussi, c'est au programme. En la circonstance, le 3 l biturbo en provenance directe des M3 et M4, encore elles, est appelé à reprendre du service. Avec une grosse poignée de chevaux en moins, pour bien marquer la hiérarchie entre les modèles. La harde devrait passer de 510 à 460 membres selon certains échos, sans plus de certitude à cette heure. La nouvelle M2, quoi qu'il en soit, sera plus charpentée que sa devancière, qui limitait sa puissance à 410 équidés. L'électrification, même légère, ne s'invite pas à la fête. Malus meurtrier en perspective, hélas…

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
automne 2022

Prix :
à partir de 75 000 € *

Concurrente :
Porsche 718 Cayman GT4 (420 ch)

* Estimation.

PEUGEOT

21 875

C'EST LE NOMBRE DE PEUGEOT 208 NEUVES IMMATRICULÉES EN FRANCE AU COURS DU PREMIER TRIMESTRE.

Cela représente 6 % du marché. Dans le Top 5 suivent la Citroën C3 (16 672, 4,6 %), la Renault Clio (15 771, 4,3 %), la Dacia Sandero (13 782, 3,8 %) et le Peugeot 2008 (12 673, 3,5 %). Le Renault Arkana pointe à la dixième place (7 569, 2,1 %). La Tesla Model 3 est le modèle exclusivement électrique le plus vendu (douzième place, 6 636, 1,8 %), suivi par la Dacia Spring (seizième place, 4 953, 1,4 %). 1 895 exemplaires du récent break Dacia Jogger ont trouvé acquéreur (quarante-sixième place, 0,5 %). 49 SUV figurent parmi le Top 100.

PRODUIT

Mitsubishi dégaine la Colt

"Mitsubishi ressort la Colt de la naphtaline" serait le titre le plus approprié… Il y a déjà eu, en effet, des Mitsubishi Colt par le passé (et une Chevrolet Beretta, cela dit en passant, commercialisée en France au début des années 90), née en 1962 pour la toute première génération. La dernière mouture date de 2012, remplacée par la citadine Space Star.

La forme de la Clio et le diamant au bout du capot. Colt chargée…

MITSUBISHI

Une appellation bien ancrée dans la tradition du constructeur japonais, donc, qui désignera au prochain épisode un clone libre de la Renault Clio – Mitsubishi et Renault sont alliés… "Libre" dans le sens où la nouvelle entrante revêtira une robe qui lui sera propre. La forme générale, la plate-forme et les motorisations, hybrides comprises, seront celles de la Clio. À voir ce qu'il en sera du traité intérieur. Commercialisation à l'automne 2023.

LANCIA

"D'ici à la fin de 2022, nous aurons un avant-goût du nouveau parcours qui nous conduira à devenir une marque crédible sur le marché premium."

Luca Napolitano,
directeur général de Lancia.

L'avant-goût en question est la prochaine Ypsilon, dévoilée sous forme de concept-car à la fin de l'année. Le modèle de série entrera en production en 2024, rapidement suivi par deux de ses semblables convertis au tout-électrique, rangés dans les catégories supérieures. Riche de sa gamme étoffée, Lancia est en toute logique appelée à sortir des frontières de l'Italie, où elle est aujourd'hui cantonnée. La marque sera présente, à terme, dans 60 villes européennes.

MONDIAL

Les défections s'enchaînent

Le Salon de Lyon a fermé ses portes le 11 avril, et ce fut un succès, à considérer les quelque 62 000 visiteurs qui ont arpenté ses allées durant cinq jours. Des avant-premières et de nouveaux modèles présentés en rangs serrés, c'est sûr, cela attire du monde. Preuve est faite, les constructeurs ne boudent pas les Salons de classe intermédiaire orientés vers la vente. En ce qui concerne les grands raouts internationaux, en revanche, l'appétence faiblit. Exemple parmi d'autres, BMW indique qu'il ne se rendra pas dans la capitale française du 17 au 23 octobre prochain, à l'occasion de la Paris Automotive Week (ex-Mondial de l'Automobile). La défection inclut Mini. Le groupe Volkswagen, qui avait snobé l'édition de 2018, la dernière en date, ne reviendra pas, et du côté de chez Stellantis, seul Peugeot devrait faire acte de présence. Citroën et DS ? Rien n'est moins sûr. Renault, Dacia et Alpine seront là… À suivre.

ZONE ROUGE

JOHN F.MARTIN

“GM et Honda partageront leurs meilleures technologies.”

Mary Barra,
directrice générale de General Motors.

General Motors et Honda l’ont fait savoir le 5 avril dernier. L’américain et le japonais développeront en commun une série de voitures électriques vendues à des prix qualifiés d’*“abordables”* par Mary Barra. Des citadines et des compactes, traduisons-nous sans plus de certitude, qui sortiront de chaînes au plus tôt en 2027. Le continent américain dans son ensemble et la Chine seront servis en premier. Le partenariat inclut la production de batteries de traction.

GAMMES

Ça bouge

Il y a du mouvement dans les gammes des constructeurs ces derniers temps, toutes informations que nous ne pouvons traiter, en l’état, dans notre rubrique “L’actualité de votre marque”.

• **Le SUV Alfa Romeo Tonale** est disponible à la commande sous une formule de lancement nommée Edizione Speciale. Un 4 cylindres 1.5 micro-hybridé de 130 ch œuvre sous le capot. Prix : 39000 €.

ALFA ROMEO

• **BMW** concède un an de recharge gratuite et illimitée sur les bornes du réseau de distribution Ionity à ses clients désireux d’acquérir l’un de ses modèles électriques. La citadine i3 et le SUV iX3 sont exclus de l’affaire. L’offre est valable jusqu’au 31 décembre 2022.

FABIAN KIRCHBAUER

• Le prix de la version d’entrée de gamme de la **Dacia Spring** a augmenté de 1000 € à la date du 1er avril. Comptez 18690 € en livrée Confort avant déduction du bonus de 5046 €. Les tarifs du break Jogger connaissent eux aussi une sévère inflation – 15490 € à ce jour, pour débuter.

JEAN-BRICE LEMAL

• **Ford** a mis fin à la production de la Mondeo (berline et break) destinée au marché européen. Pas de remplaçante, en tant que telle, attendue dans un avenir proche.

STEFAN VIEHBACHER

• **Jeep** supprime les motorisations 100 % thermiques (essence et diesel) accordées au Renegade et au Compass. L’offre moteurs se réduit, dans les deux cas, au bloc essence micro-hybridé de 130 ch et aux modules hybrides rechargeables de 190 et 240 ch. Les deux gammes seront redéfinies au début du mois de juin.

JEEP

• **La Peugeot 208** équipée de la boîte automatique EAT8 et sa variante tout-électrique abandonnent le levier de vitesses dit “cobra”. Prend place au même endroit le sélecteur attribué à la 308 en mode automatique. L’article prend la forme d’un poussoir à impulsion. Le 2008 et l’Opel Corsa sont servis à la même enseigne.

YANN LEFEBVRE

-62,9 %

RENAULT

C’EST LA BAISSE DU MARCHÉ AUTOMOBILE RUSSE ENREGISTRÉE EN MARS DERNIER, PAR RAPPORT AU MOIS DE MARS 2021.

Cela représente 55129 immatriculations, voitures particulières et véhicules utilitaires confondus. Le volume a baissé de 28,4 % sur l’ensemble du premier trimestre (277332 immatriculations). Dans un contexte marqué par l’écroulement du marché russe attendu, Lada reste la marque leader (52712 véhicules immatriculés au cours du premier trimestre, - 37 %), suivie par Kia (33658, - 35 %), Hyundai (30026, - 25 %), Renault (22392, - 26 %) et Toyota (16925, - 27 %). Le Renault Duster est le seul modèle à avoir vu ses ventes progresser durant la même période (8526, + 16 %).

HTTPS://LESALPINISTES.COM/

Les œuvres de Jean Rédélé, par centaines…

RENAULT

RASSEMBLEMENT

1 000 Alpine pour les 100 ans de Jean Rédélé

Jean Rédélé, le fondateur d'Alpine, aurait eu 100 ans le 17 mai prochain. En hommage à cette grande figure de l'automobile française, trois associations de collectionneurs organisent un rassemblement d'Alpine de toutes variétés et de tous âges sur le front de mer de la ville de Dieppe, le fief historique de la marque, les 18 et 29 mai. Deux parades sont prévues, et plusieurs pilotes ayant porté Alpine à son firmament en rallye marqueront l'événement de leur présence.

28 et 29 mai, Dieppe (Seine-Maritime).
Inscriptions sur le site www.1000alpine2022.fr pour les propriétaires d'une Alpine, moyennant 65 €.

Les chiffres du marché français en mars 2022

147 079

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en mars dernier (-19,5 % par rapport à mars 2021).

-14,3 %

C'est la baisse du marché de l'occasion enregistrée en mars (506 222 transactions). 99 390 Renault de seconde main ont trouvé preneur (-14 %). Suivent Peugeot (91 456, -14,7 %) et Citroën (54 774, -15,1 %).

210,4 %

La hausse des ventes de MG en mars. Les autres marques généralistes en progrès sont Cupra (90,5 %), Dacia (31,5 %), Honda (16,1 %), Alfa Romeo (15,8 %), Tesla (7,1 %), Kia (6,5 %) et Hyundai (1,9 %).

365 361

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au cours du premier trimestre (-17,3 % par rapport à la même période en 2021).

GROS DÉLIRE

Dans la joie et le bon Hummer

14 m en longueur, 6 m en largeur, 6,6 m en hauteur et un habitacle transformé en appartement de 60 m² : ce n'est pas un poisson d'avril. Ce Hummer H3 reproduit à l'identique sur la base d'un véhicule cargo de l'armée américaine est l'œuvre du cheikh émirien Hamad bin Hamdan Al Nahyan, milliardaire multirécidiviste en matière de gros délires automobiles. "Gros" est le mot, tant ses réalisations s'apparentent à des monstres posés sur 4 roues. Ça roule, figurez-vous. Jusqu'à 32 km/h, à l'aide de 4 moteurs diesel (un sur chaque roue, puissance totale non communiquée). Plusieurs vidéos de la chose circulent sur le Net. Tapez *"world's biggest Hummer"* – "le plus gros Hummer du monde".

OFF

Fiat : l'ami Topolino

Fiat distribuera sous son label un clone du quadricycle électrique Citroën Ami, sous une inédite formule découvrable toutefois. L'engin devrait s'appeler Topolino ("petite souris" en italien), en référence au surnom affectueux attribué à la Fiat 500 dès ses débuts en 1936. Commercialisation en 2023.

DeLorean est de retour

Cette fois, c'est la bonne. DeLorean dévoilera le 18 août prochain la version définitive de son modèle sans nom à ce jour, lointain héritier de la DMC-12 devenue héroïne de cinéma via la saga *Retour vers le futur*. En mode tout-électrique, c'est entendu. Patience…

DELAGE

Delage : ça sent bon

Le premier prototype de l'hypercar française Delage D12 roule. Et déjà les réservations affluent. Les 30 exemplaires programmés n'auront aucun mal à trouver preneur, selon les dires de Laurent Tapie, directeur de la marque Delage Automobiles. Prix de base estimé : 2 millions d'euros hors taxes.

Range forever

Le nouveau Range Rover promet une version 100 % électrique d'ici 2024, et d'ici là plusieurs hybrides rechargeables. Mais, pour lancer sa carrière, il s'en remet à un très classique V8 de 530 ch. On ne se refait pas…

Par **Guy L'Hospital** Photos **David Shepherd**

J'aime autant être honnête avec vous, certaines scènes de cet essai sont assez explicites et peuvent sans doute heurter la sensibilité de certaines personnes qui ne goûtent pas forcément la chose automobile. Pour les autres, que nous espérons nombreux, restez donc un moment. En contrepartie, je vous promets l'emploi de quelques superlatifs. D'ailleurs, par quel bout prendre le nouveau bébé du groupe Jaguar-Land Rover ? Il vous toise de ses deux mètres lorsque la suspension pneumatique étire ses ressorts au maximum. Il repose sur un empattement de 3 m, mesure un peu plus de 5 m de long (nous parlons bien ici de la version courte !) et lorsque les rétroviseurs ne sont pas rabattus, il dépasse les 2,2 m de large. Bref, dans le XV de la Rose, c'est ce qu'on appellerait un solide pilier de mêlée.

Pourtant, le nouveau Range n'est pas qu'une brute épaisse. Son style a été travaillé à la gomme. Toutes

Le V8 du nouveau Range n'est autre que le très connu 4.4 BMW.

À condition de bien considérer le poids en mouvement, le plaisir de conduite est au rendez-vous.

IL DÉPASSE LES 2,5 TONNES. POURTANT, LE RANGE SEMBLE À L'AISE SUR TOUS LES TERRAINS•••

les lignes, arêtes et même courbures qui n'avaient pas de sens ont été effacées. Le Range semble moulé d'un seul bloc avec des découpes d'ouvrants fines et affleurantes qui semblent s'effacer dès que le modèle roule. Le vitrage fait le tour de la voiture sans réelle coupure. C'est un effet d'optique puisque les montants de caisse sont toujours là pour former la coque autoporteuse solidement assemblée pour résister sans faiblesse à la torsion.

Sur cette coque vient se greffer le nec plus ultra des technologies automobiles.

Une véritable transmission intégrale avec différentiels à glissement limité et verrouillables, une suspension pneumatique, des barres antiroulis actives et, *last but not least*, des roues arrière directrices. Ce qui permet au nouveau Range Rover d'afficher des prestations exceptionnelles, en termes de franchissement bien sûr *(voir p. 38)* mais aussi et surtout sur la route. Son diamètre de braquage de 11,4 m (entre murs, seulement 10,9 m entre trottoirs) ferait baver bien des berlines beaucoup plus compactes. Et que dire de son aptitude à enchaîner les courbes ? Malgré ses 2,6 tonnes, chiffre qui va avoir son importance à différents niveaux, le Range n'est pas totalement fermé à une conduite dynamique. Surtout lorsqu'il est équipé, comme ici, du V8 biturbo emprunté à BMW et travaillé pour obtenir 530 ch. Il suffit de jeter un

œil à la fiche technique et aux mesures de performances (4,6 s pour passer de 0 à 100 km/h) pour quantifier l'apport des 700 Nm de couple en phases d'accélération et de relance. C'est pourtant sur ce point que le conducteur peut ressentir une légère frustration, le V8 n'émettant ni une sonorité typée BMW (une volonté et une chance pour un Range), mais il ne parvient pas à retrouver le feulement de l'ancienne version maison. Un détail vite oublié à la conduite. Sur les plus petites routes, il faut une certaine concentration pour apprécier les changements de trajectoire et garder un coup d'avance sur les phases de freinage. Car, si le Range impressionne par sa facilité de conduite, il faut composer avec une masse qui se rappelle à vous au premier excès de confiance.

De toute évidence, le Range Rover (même le V8 essence) n'ira pas se dégourdir les roues tous les matins. C'est sur longues distances, notamment sur autoroute, qu'il montre l'étendue de ses ➛

❶ Le chargeur à induction est caché sous un rangement occultable. ❷ Les caméras placées tout autour de la carrosserie permettent de reproduire des vues, très utiles en tout-terrain. ❸ À l'arrière, sur l'accoudoir, cet écran pilote la position des sièges, les écrans multimédias, le store…

LES FEUX ARRIÈRE VERTICAUX OLED POURRAIENT DÉSTABILISER LES FIDÈLES DU RANGE •••

Terrain Respons, le 4x4 pour les nuls

Le nouveau Range Rover est armé pour traverser le désert. Mais sa masse, son envergure et la fragilité de ses teintes spéciales qui peuvent dépasser les 10000 € devraient inciter son propriétaire à rester le plus souvent sur la route.
Si nécessaire, il peut se mettre à l'escalade. Et même de manière automatisée. Grâce à ses radars et caméras, associés aux différentes fonctionnalités du système Terrain Respons, il peut gérer descentes et montées sur les terrains les plus accidentés sans que son conducteur ait à actionner freins ou accélérateur. Reste une envergure très difficile à appréhender. Les multiples caméras sont ici indispensables.

capacités. Son confort de suspension reste hors de critique et les sièges électriques, massants et ventilés (de série sur cette finition 1st Edition) transforment l'habitacle en véritable spa. Sans surprise, aucune vibration, bruit de roulement ou résonance ne parvient à traverser. Malgré le vitrage entièrement feuilleté, quelques bruits d'air se manifestent à vitesse élevée. Mais d'une manière générale, le bien-être à bord n'a pas vraiment d'égal dans cette catégorie, sauf à aller se mesurer à Rolls Royce. À l'avant, l'écran central multimédia tactile à retour haptique permet de ne conserver des commandes physiques que pour la climatisation et les fonctions du Terrain Respons. Il est plutôt agréable à manipuler, doté de nombreuses fonctions connectées, d'un abonnement *data* offert la première année, mais les multiples actions nécessaires pour accéder à certaines fonctions peuvent faire regretter une ergonomie à l'ancienne, avec des bons gros boutons.

PLUS
Confort au-dessus du lot
Ambiance à bord
À l'aise sur tous terrains

—

MOINS
Masse importante
Fiscalité décourageante
Tarifs et options

Les boutons, vous les aurez sans aucun doute au moment de finaliser le paiement de votre nouveau jouet.
Car, aux 182400 € de ce P530 1st Edition, il va falloir ajouter les 40000 € de malus. Ça fait mal! Sans doute pas pour tout le monde et en tous cas pas avec la même intensité. Si vous avez la chance de posséder un portefeuille aussi épais que les tapis Bespoke SV du Range, sachez que vous êtes en passe de faire une excellente affaire. Car atteignant le malus maximal, vous êtes du coup exempté de malus au poids qui pénalise les versions diesel *(voir encadré page de droite)*. Une bonne nouvelle en appelant souvent un autre, il faut savoir que la version de lancement élaborée sur une base de finition Autobiography ne commet aucune faute de goût en termes d'équipements. Tout y est et aucun risque de tentation supplémentaire, la plupart des options de l'épais catalogue lui sont refusées.
Un mot sur la consommation ? Est-ce vraiment utile ? Disons que le Range est capable du pire et du… moins pire avec un minimum de 11 l/100 km dans des conditions très favorables à plus de 20 litres lorsque le conducteur force un peu sur l'accélérateur. Terminons en saluant la finition qui progresse génération après génération malgré la multiplication des matériaux. Enfin, l'honnêteté intellectuelle nous ordonne d'indiquer le message suivant : *"Évitez de manger trop gras, trop sucré, trop salé et, surtout, pensez à covoiturer!"* Avec le dernier Range, cela tombe sous le sens. Pour la première fois sur la version longue, il peut accueillir 7 personnes à bord. On le savait luxueux, ultra-confortable, puissant et hors de prix. Nous le découvrons altruiste. ■

LAND ROVER RANGE ROVER

P530 530 ch 1st Edition

EN CHIFFRES

❶ L'espace aux jambes, environ 30 cm, n'impressionne guère mais c'est dû à la profondeur de la confortable assise de banquettes. ❷ 800 dm³ de coffre. Le hayon et sa ridelle sont automatiques.

LAND ROVER

L'hybride rechargeable pourra parcourir plus de 100 km en électrique.

Diesel de transition avant l'hybride rechargeable

Au lancement, outre le V8 P530, le Range s'offre les services de deux 6 cylindres diesel MHEV (249 et 350 ch). Pas certain que ceux-ci, taxés au titre du malus écologique et du malus au poids à hauteur de 37 000 €, résistent à l'arrivée prochaine de deux versions hybrides rechargeables. Dotée chacune d'une batterie de 31,8 kWh (utiles), celles-ci devraient pouvoir parcourir plus de 100 km en 100 % électrique, tout en affichant des rejets de CO_2 d'environ 20 g/km. De quoi être exemptées de malus écologique. Trois éléments pourront sauver le V6 turbo diesel : son prix inférieur de 10 000 € à versions comparables, sa capacité de remorquage de 3 500 kg (contre 2 500 kg pour le PHEV) et le délai d'attente pour la version électrifiée qui dépasse déjà les 12 mois.

Le confort de suspension reste la qualité première du Range Rover.

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 530 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 750 Nm à 1 800 tr/mn
Type	V8 biturbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	4 395 cm³/44 CV
Transmission	aux 4 roues
Boîte/nombre de rapports	automatique/8
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,37 m
Pneumatiques	285/45 R 22
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	5,06/2,05/1,87/3 m
Poids/tractable freiné	2 585/3 500 kg
Performances	
0 à 100 km/h	■ 4,6 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h
Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 818 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 182 400 €
Malus écologique (CO_2)	■ 40 000 € (261 à 272 g/km)
Prix du modèle essayé (1)	233 569 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km

(1) Options et malus inclus (pas de malus au poids, le maximum de 40 000 € de malus écologique étant atteint).

Équipements de série ■

Affich. tête haute, assist. stationnement, cam. 360°, chargeur induction, clim. quadrizone, conduite semi-auton. niv. 2, hayon élec., infodivertissement AR 2 écrans 11,4 pouces, int. cuir perforé, LED, peint. métall., roues AR directrices, sièges AV élec. (24 positions), chauffants, ventilés et massants, susp. pneum. à barre antiroulis active, syst. multimédia AV 13,1 pouces audio Meridian Signature/radio num./Alexa/Apple et Android/Spotify, syst. Terrain Respons configurable à contrôle automatisé de la progression en tout-terrain, toit ouvrant pano…

Options

Crochet attelage élec. (1 500 €), jantes 23 pouces (1 210 €), pack Design Shadow (908 €), pavillon couleur contrastée (1 059 €), peint. Sunset Gold (9051 €)/biton (650/ 850/400 €), roue de secours temporaire (150 €)…

Consommation	
Mixte	■ 12 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	19,8/11 l/100 km
Réservoir	■ 90 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Royaume-Uni

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★★

Certes, nous jugeons ici une catégorie de voiture très particulière qui échappe bien souvent à la rationalité. Mais, même en restant très terre à terre, il faut reconnaître que le nouveau Range Rover sait tout faire et il le fait bien. Le prix ? Bien sûr mais pourquoi tout ramener à l'argent ?

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER 218i 136 ch M Sport
MERCEDES CLASSE B 180 136 ch AMG Line Edition*

Duel à contresens

Pionniers en matière de crossovers, BMW et Mercedes se sont intéressés tardivement aux monospaces. Manque de chance, ceux-ci disparaissent les uns après les autres au profit… des SUV! Munich et Stuttgart continuent pourtant de croire à la "voiture à vivre". Le Classe B, renouvelé il y a trois ans, se retrouve même avec un nouvel Active Tourer dans les pattes…

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

* Modèle photographié en finition Progressive Line Edition.

Avec des suspensions plus douces, la victoire était assurée au Série 2 Active Tourer, bien équilibré. Le Classe B privilégie le confort au dynamisme. Difficile de le reprocher à un monospace…

En dépit d'une direction au pouvoir informatif perfectible et d'une motorisation un tantinet sonore, l'Active Tourer s'avère plaisant.

Les constructeurs haut de gamme ne se sont guère empressés d'investir le marché des monospaces compacts au moment où ceux-ci connaissaient le succès. Pas assez prestigieux pour leur image ! Les juteux scores réalisés par les marques plus généralistes depuis la fin des années 1990 ont néanmoins encouragé Mercedes à tenter sa chance avec le Classe B, en 2005. Bien accueilli malgré son tarif élitiste, et renouvelé en 2012, le monospace étoilé a évidemment éveillé la curiosité de BMW, le rival de toujours, bien obligé de s'y coller à son tour, ces "frères ennemis" ayant pris pour habitude de se rendre coup pour coup. Le faire-part de naissance du Série 2 Active Tourer n'a toutefois été imprimé qu'en… 2014 ! Mieux vaut tard que jamais… Ironie de l'histoire, alors que les généralistes ont depuis quasi tous abandonné les monospaces au profit des SUV, les deux allemands seront bientôt les derniers à se quereller dans cette catégorie. Le troisième Classe B, lancé en 2019, retrouve sur sa route l'Active Tourer, deuxième du nom, dont les premiers exemplaires arrivent tout juste en concession. Le monospace, un produit de luxe ? Étonnant épilogue…

SUR LA ROUTE

En dépit de la renommée de leur blason et de leurs finitions aux dénominations vantardes (M Sport pour BMW, AMG Line chez Mercedes), aucune montée d'adrénaline ne se profile à l'idée de

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

❶ À l'instar de son compatriote, le nouveau BMW se dote d'une large dalle numérique et d'un système d'infodivertissement dernier cri. L'organisation des menus et les graphismes restent cependant moins lisibles que chez Mercedes. ❷ La boîte automatique ne fait plus appel au traditionnel levier mais à un petit curseur à impulsion, à l'extrémité de la console "flottante".

1

2

prendre les commandes de nos protagonistes du jour. Plastique passe-partout et 136 modestes équidés au crédit de ces versions essence "cœur de gamme" : ces deux-là n'ont clairement pas été conçus pour épater la galerie. Certains "béhémistes" de la première heure, qui ne jurent que par les 6 cylindres et les propulsions, se demandent d'ailleurs encore quelle mouche a piqué Munich pour oser un monospace mû par un 3 cylindres et ses roues avant… Le Série 2 Active Tourer fut en effet la première traction BMW, il y a huit ans déjà. Une architecture (plate-forme UKL) dont hérite la nouvelle mouture, sans évolution majeure. Faut-il s'en plaindre ? S'agissant d'un véhicule à vocation familiale, évidemment non. Même s'il est difficile de "s'amuser" à son volant – la copieuse épaisseur de ce dernier peut du reste s'avérer gênante pour de petites mains –, force est de constater que les ingénieurs munichois se sont échinés à lui octroyer un rassurant jeu de jambes. Un bel équilibre d'ensemble, bien que la direction à assistance variable manque de consistance autour du point milieu.

Le train avant du 218i nous est en outre apparu un chouia moins incisif que celui de la précédente génération. Ce qui n'a pas changé en revanche, c'est le manque de douceur de l'amortissement sur certains obstacles, accentué par les suspensions raffermies et les roues de 18 pouces de la version M Sport. Même avec les amortisseurs pilotés optionnels (700 €), saignées et plaques d'égout se manifestent parfois sèchement. ➛

MERCEDES CLASSE B

❶ Graphismes clairs et "piqué" remarquable : l'instrumentation numérique Mercedes fait référence. Pouvoir afficher des compteurs à l'ancienne est un plus pour les automobilistes attachés aux traditions ! ❷ Un vrai bonheur, cette commande de boîte au volant. Pouvoir passer du mode Drive en marche arrière d'un doigt lors des manœuvres se fait si naturellement qu'il devient difficile de s'en dispenser.

Comme chez BMW, le conducteur se régale de la présentation tirée à quatre épingles ainsi que de l'excellente position de conduite.

BMW A COMPLÈTEMENT CHAMBOULÉ L'ERGONOMIE DE SON MONOSPACE. FINI LA MOLETTE IDRIVE, PLACE À UN IMMENSE ÉCRAN TACTILE •••

Également doté d'un châssis sport et de jantes en 18 pouces, finition AMG oblige, le Mercedes gère bien mieux les irrégularités de la chaussée. De la ouate ! Cette grande douceur d'ensemble – que nous retrouvons avec une direction plus informative que celle du 218i – a toutefois son revers : le B 180 a tendance à "pomper" lorsque la route ondule. Le roulis comme le sous-virage sont aussi plus prononcés que sur le BMW dans les épingles et ronds-points. Rien de caricatural heureusement, ces phénomènes n'apparaissant que quand le commandant de bord se laisse aller à quelques excès, évidemment malvenus au volant d'une voiture conçue pour le transport de troupes. Notons par ailleurs l'excellente insonorisation mécanique, le 4 cylindres d'origine Renault (si, si !) s'égosillant nettement moins que le "trois pattes" BMW-Mini, un brin rugueux dans l'effort. En contrepartie, ce dernier, plus généreux en couple, assure de meilleures performances. D'autant que sa boîte automatique à double embrayage semble un peu plus réactive que celle de la "Benz" (7 vitesses dans les deux cas), d'une douceur irréprochable mais parfois un tantinet trop lente, notamment pour relancer en côte ou lors de dépassements.

Bref, les traditions sont respectées avec davantage de dynamisme chez BMW et de confort chez Mercedes ! Difficile pourtant, à ce stade, de parler de domination d'un camp sur l'autre, chacun y allant de son petit "plus" : un meilleur rayon de braquage côté Classe B et de plus courtes distances de freinage au crédit de l'Active Tourer, par exemple.

LA VIE À BORD

Oubliée la classique planche de bord du premier Active Tourer et son petit écran perché au centre : à l'instar des modèles électriques de la marque (iX, i4), cette seconde génération du monospace BMW cède aux sirènes du numérique, avec une immense dalle horizontale incurvée, composée de deux écrans juxtaposés de 10 pouces. Cette présentation très high-tech, assez épurée, n'est évidemment pas sans rappeler celle de son camarade de jeu, qui fut l'un des pionniers du genre, dans la foulée de la révolutionnaire Classe A dont il dérive. Effet "waouh" garanti dans les deux cas, mais il faut toujours un petit temps d'adaptation pour se familiariser avec les commandes de ces monospaces new age, rompus au tout-tactile. À ce petit jeu, léger avantage au Mercedes, chez qui il reste possible d'afficher une instrumentation traditionnelle à cadrans ronds, permettant de conserver ses bons vieux repères. Chose irréalisable sur l'Active Tourer, qui a fait le choix

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

❶ Les passagers arrière profitent de quelques centimètres de plus au niveau des genoux à bord du Série 2. La banquette coulissante reste hélas facturée 360 €. ❷ Le volume varie de 462 à 569 dm³ en fonction de la position de la banquette coulissante. Une valeur supérieure à celle du Classe B, mais relativement moyenne dans la catégorie.

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

PLUS

Performances et reprises
Comportement routier
Présentation soignée

—

MOINS

Confort ferme
Moteur sonore
Direction un peu floue

MERCEDES CLASSE B

❶ La banquette, pratique avec son dossier fractionnable 40/20/40 (idem chez BMW), a son revers : l'étroite place centrale ne peut satisfaire un adulte normalement constitué…

❷ La capacité de la soute à bagages du "B" (421 dm³) déçoit d'autant plus que la banquette coulissante, qui permet de gagner près de 100 dm³, figure sur la liste des options (450 €).

MERCEDES CLASSE B

PLUS

Douceur de conduite
Confort et insonorisation
Faible appétit

MOINS

Comportement peu dynamique
Boîte parfois hésitante
Politique des options

Monospaces peut-être, mais luxueux avant tout! Difficile en effet d'établir un bon de commande à moins de 40000 € sans se passer de quelques équipements indispensables…

de graphismes géométriques moins lisibles. Superbe éclairage d'ambiance également à bord du Classe B, les aérateurs circulaires prenant part au spectacle une fois la nuit tombée. La commande vocale s'avère en outre très performante et la boîte automatique se pilote du bout des doigts sans lâcher le volant, ce qui facilite les manœuvres de parking. Celle de la 218i (mini-levier à impulsions) loge toujours entre les sièges, au bout d'une très élégante console centrale suspendue, sous laquelle se cache un bel espace de rangement. Deux univers distincts, mais une même unité dans le soin porté aux assemblages et au choix des matériaux, de fort belle facture dans les deux camps. Nous n'en attendions cependant pas moins de ces deux constructeurs, dont la politique tarifaire ne peut s'accompagner du moindre faux pas en matière de finition !

Morphologie, dimensions intérieures, modularité : nos deux monospaces présentent là encore de troublantes similitudes…

Toutes les valeurs d'habitabilité relevées par nos techniciens nous livrent en effet des chiffres comparables, qu'il s'agisse de la garde au toit ou de la largeur aux coudes. Seule nuance, à l'avantage de la Bayerische Motoren Werke : un peu plus d'espace pour caser ses jambes à l'arrière. Mais leurs mensurations n'ont malheureusement rien d'exceptionnel dans la catégorie, pas plus que la capacité de leur coffre, bien inférieure à ce à quoi nous ont habitués les braves Citroën C4 SpaceTourer, Renault Scénic ou encore Volkswagen Touran, dont les carrières arrivent hélas à leur terme. Reste qu'avec 462 dm³, contre 421 dm³ pour le B 180, le monospace BMW, qui dispose en prime d'un plancher à double fond, correspond davantage aux attentes d'un véhicule familial. Rien de révolutionnaire non plus au chapitre des aspects ➛

NOUS AVONS BEAU NOUS FÉLICITER DU COMPORTEMENT ROUTIER DE L'ACTIVE TOURER, DIFFICILE DE NE PAS TOMBER SOUS LE CHARME DE SON TRÈS CONFORTABLE RIVAL •••

L'avis de Thierry Réaubourg

Caricaturale, cette calandre ! La conduite de cette BMW ne m'émeut pas davantage, malgré sa belle homogénéité…

50% *Quotient Émotionnel*

pratiques, BMW et Mercedes osant même facturer la banquette coulissante respectivement 360 € et 450 €. Banquette dont le dossier fractionnable en trois parties (40/20/40) présente malgré tout un indéniable intérêt. Et sans supplément, cette fois ! Las, quelle que soit l'adresse, la place centrale n'est pas dimensionnée pour le séant d'un adulte, l'imposant tunnel au plancher obligeant quant à lui à écarter les jambes. Une posture peu confortable sur long trajet…

LE BUDGET

Les clients de BMW et Mercedes ne se rendent jamais en concession dans l'optique de réaliser une bonne affaire. Ces monospaces en sont une énième illustration, avec un ticket d'entrée de l'ordre de 38 000 € pour des modèles de 136 ch en tenue sportive. Hors malus (autour de 300 € dans les deux cas), mais surtout hors options, sachant que celles-ci concernent hélas des équipements incontournables aujourd'hui. Moult citadines, au blason moins prestigieux, les proposent d'ailleurs de série… Comme le régulateur de vitesse adaptatif et l'aide active au maintien dans la voie, facturés 800 € à Munich. La clé mains-libres et les avertisseurs d'angles morts ? Pas d'autre choix que d'opter pour le pack Innovation à… 3 300 € (!), qui intègre aussi le GPS à réalité augmentée (très bien fichu, soit dit en passant), la caméra à vision 360° et l'affichage tête haute.

Gare au livret A chez Mercedes également, où la connexion Apple CarPlay et Android Auto vous délestera cette fois de 400 €, les vitres arrière surteintées de 450 €, le hayon électrique de 500 € et la climatisation bizone (pas de réglage gauche-droite de série !) de 600 €. Bien entendu, il faut encore passer à la caisse pour jouir de la conduite autonome de niveau 2, des sièges électriques chauffants, d'une sellerie en cuir ou d'un toit ouvrant panoramique.

Bref, pour un monospace haut de gamme digne de ce nom, tablez plutôt sur 42 000 à 45 000 €. Un peu moins porté sur le sans-plomb à la pompe, le B 180 prend néanmoins un petit avantage au chapitre budget. Seulement 0,3 l/100 km d'économisé en moyenne par rapport à un 218i déjà très peu gourmand, mais puisqu'il faut un vainqueur… ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : ÉGALITÉ

LA VIE À BORD : BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

BUDGET : MERCEDES CLASSE B

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER
218i 136 ch M Sport

MERCEDES CLASSE B
180 136 ch AMG Line Edition

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.

	BMW Série 2 Active Tourer	Mercedes Classe B
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	136 ch à 4400 tr/mn	136 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1500 tr/mn	200 Nm à 1460 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm³/7 CV	1332 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/7	automatique/7
Châssis		
Diamètre de braquage	11,5 m	11 m
Pneumatiques	225/50 R 18	225/45 R 18
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,39/1,83/1,58/2,67 m	4,42/1,80/1,57/2,73 m
Poids/tractable freiné	1530/1300 kg	1500/1800 kg
Performances		
1000 m d.a.	30 s	31,5 s
0 à 100 km/h	8,6 s	9,9 s
90 à 130 km/h en Drive	7,9 s	10,1 s
Vitesse maxi	201 km/h	211 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/64 m	10/32/66 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR (1)	33/20 cm	26/12 cm
Largeur aux coudes AV/AR	146/144 cm	145/144 cm
Volume de coffre (1)	462/569 dm³	421/520 dm³
Niveau sonore		
Ralenti/90/130 km/h	38,9/64,3/68,6 dB	40,8/64,1/68,4 dB

(1) Banquette coulissante reculée/avancée.

LE BUDGET

Prix	**38350 €**	**37250 €**
Malus écologique (CO_2)	330 € (141 g/km)	260 € (138 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	45480 €	44110 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

Équipements communs

6 airbags (+ genoux sur Classe B), AFIL, antibrouillards, clim auto, Bluetooth, châssis sport, dét. pluie/luminosité, frein. urg. auto, instrumentation numérique, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, phares LED (adaptatifs sur Classe B), radar de recul, rétro intérieur électrochrome, sièges sport, système multimédia avec écran tactile/GPS/prises USB, volant cuir multifonction…

Options

BMW Série 2 Active Tourer : banquette coulissante (360 €), conduite semi-autonome (1950 €), pack Drive Assist Plus (régul. vit. adapt. + avert. d'angles morts + avert. trafic transversal AR : 800 €), peinture métall. (890 €), sièges AV élec. (700 €), sellerie cuir (1350 €), toit ouvrant pano (1450 €)…
Mercedes Classe B : aff. tête haute (1200 €), Android Auto et Apple CarPlay (400 €), banquette coulissante (450 €), caméra 360° (500 €), clim auto bizone (600 €), conduite semi-autonome (1800 €), hayon électrique (500 €), peinture métallisée (750 €), sellerie cuir (1200 €), sièges AV chauff. (400 €), toit panoramique (1450 €)…

Consommations		
Moyenne	6,8 l/100 km	6,5 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,7/6,6/6,2 l/100 km	7,5/6,3/5,8 l/100 km
Autonomie/réservoir	661 km/45 l	661 km/43 l

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

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

MERCEDES CLASSE B

Difficile de départager ces monospaces bon chic bon genre, très onéreux une fois additionnées certaines options indispensables… Deux personnalités, deux caractères, mais une même conception de la vie à bord. Alors bien sûr, on peut préférer le nouvel Active Tourer pour son tempérament. Mais s'agissant de véhicules à vocation familiale, le douillet Classe B a notre faveur. Cerise sur le bretzel, il est aussi plus sobre…

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

Ces deux-là seront bientôt les derniers représentants de leur espèce, aucun successeur n'étant prévu pour les Citroën C4 SpaceTourer, Renault Scénic et Volkswagen Touran, dont les carrières touchent à leur fin.

Nos 8 modèles cho

POUR LA VILLE
DACIA SPRING P. 50

MOINS CONSOMMER SANS RECHARGER
TOYOTA YARIS CROSS P. 51

RECHARGER SANS ATTENDRE
HYUNDAI IONIQ 5 P. 52

ENVIE D'ESPACE
VOLKSWAGEN ID.3 P. 54

Les meilleurs choix du moment

L'offre de modèles électrifiés explose, au point qu'il devient désormais particulièrement difficile de s'y retrouver. Et tous ne se valent pas, loin de là. Après avoir écarté les hybrides légers, qui n'apportent pas de vraie différence, nous sommes partis des usages et des envies pour sélectionner les huit modèles qui nous semblent les plus pertinents dans les situations envisagées. Suivez le guide !

LE MEILLEUR RAPPORT PRIX/ÉQUIPEMENT
KIA SPORTAGE P. 56

GAGNER DE L'ARGENT EN ROULANT
LYNK & CO 01 P. 62

POUR TRACER LA ROUTE
TESLA MODEL 3 P. 64

SE FAIRE (VRAIMENT) PLAISIR
FERRARI 296 GTB P. 66

DACIA SPRING

44 ch

Autonomie en ville : **204 km**

Temps de charge : **4 h 50** (1)

Prix : à partir de **12 694,70 €** (2)

(1) Sur borne 7,4 kWh. (2) Bonus déduit.

Intra muros

POUR LA VILLE

Faible puissance + petite batterie + autonomie limitée + tenue de route hasardeuse = champ d'action réduit. Mais pour circuler en ville et rien qu'en ville, la Spring a du sens. Et surtout un prix imbattable !

Par **Mélina Priam** Photo **Florian Grout**

Entendons-nous bien : nous n'allons pas vous dire que la Dacia Spring est l'électrique qui révolutionne le genre. Non, nous savons très bien ce que nous avons déjà écrit dans nos pages. Pour rappel : sa tenue est route est, disons… approximative et son freinage digne de celui d'une voiture des années 60 : 73 m pour stopper depuis 130 km est un piètre résultat. Encore faut-il atteindre 130 km/h ! Nous n'avons d'ailleurs jamais réussi à effectuer le relevé de notre mesure de reprise de 90 à 130 km/h. Elle n'a obtenu qu'une seule étoile aux tests EuroNCAP : un record ! Sa présentation intérieure est aussi affriolante que la cellule d'un moine cistercien ; ses plastiques renvoient à la bakélite d'une R5 et sa finition n'est pas tout à fait terminée. Mais, parce que forcément il y a un mais, pour circuler en ville et rien qu'en ville, sur des axes à une ou deux voies et limités à 50 km/h, voire 30 km/h, alors banco !

PLUS
Autonomie correcte en ville
Maniabilité

MOINS
Comportement routier
Performances

En ville, sa puissance de scooter et ses piètres dispositions routières importent peu.

Son petit gabarit lui permet de se faufiler partout et au feu vert, ses 44 petits chevaux lui garantissent même des démarrages assez toniques pour griller plus d'un lourd SUV diesel. Du moins jusqu'à 30 km/h ! C'est l'avantage de son poids plume et de l'immédiateté de la puissance électrique. À 50 km/h, elle ne demande pas plus de distance qu'une autre pour s'immobiliser. Surtout, sa faible autonomie, qui limite son champ d'action, est moins problématique pour des trajets quotidiens. En ville, elle assure 200 km, soit plus qu'une Twingo Electric ou qu'une bientôt feu Smart ForTwo. Et toc ! Surtout, la Spring à un argument imparable : son prix. Et pour moins de 13 000 € (bonus déduit), son équipement n'est pas (trop) indigent : clim manuelle, allumage automatique des phares, limiteur de vitesse – oui, il est toujours possible de prendre une prune en zone 30. Sur la finition supérieure (18 990 € au lieu de 17 390 € avant bonus) elle reçoit même un système multimédia avec GPS ! Qui dit mieux ? Personne.

LE BILAN aj ★★☆☆☆

La Spring ne s'achète pas pour son agrément, sa finition ou ses technologies de pointe, encore moins pour sa tenue de route. Elle s'achète pour son prix ! Pour moins de 13 000 € elle permet de circuler en ville à quatre dans des conditions honorables. Et cela, elle est la seule sur le marché à l'offrir !

EN CHIFFRES

Moteur : synchrone à aimant permanent • **Puissance :** 44 ch/33 kW • **Couple :** 125 Nm **Batterie :** lithium-ion 27,4 kW • **Boîte :** réducteur, 1 rapport • **Poids :** 949 kg. • **L/l/h/emp. :** 3,74/1,77/1,52/2,43 m • **0 à 100 km/h :** 19,4 s • **V. max. :** 126 km/h • **90 à 130 km/h en Drive :** impossible (22,3 s de 80 à 120 km/h). **Autonomie ville/route/autoroute/ moy. :** 204/160/122/162 km • **Temps de charge secteur/3,7/7,4/30 kW :** 14 h/9 h/4 h 50/1 h (80%) • **Chargeur :** 6,6 kW (AC)/30 kW (DC en option, 600 €) **Bonus écologique :** 4695,30 € • **Rejets de CO_2 :** 0 g/km.

NEZ BRANCHÉ

La prise de branchement est dissimulée dans le logo Dacia de la calandre. De série, la Spring dispose d'un chargeur embarqué de 6,6 kW, mais il est possible d'opter pour une version de 30 kW (DC) pour réduire les temps de charge et utiliser les bornes rapides (600 € quand même !). Le câble Mode 3 pour se brancher sur les Wallbox de 7,4 kW est aussi en option, hélas (250 €).

L'hybride sans prise… de tête

Si l'électrique et l'hybride rechargeable sont à la mode, l'hybride non rechargeable s'avère un bon compromis pour consommer moins sans s'infliger les contraintes de la recharge. La preuve avec le SUV Yaris Cross.

Par **Mélina Priam** Photo **Arnaud Saunier**

MOINS CONSOMMER SANS RECHARGER

Ah, cette transmission à variation continue (CVT)! Malgré d'énormes progrès depuis vingt ans, elle n'a toujours pas nos faveurs. À la moindre accélération, elle donne encore l'impression de faire grimper le moteur dans les tours, ce qui ne manque pas d'augmenter le volume sonore et de générer un effet de patinage, comme une mobylette des années 70! Mais Toyota, spécialiste de l'hybride non rechargeable, n'y renonce pas (certains optent pour des boîtes automatiques ou robotisées) car elle contribue à l'efficience de l'ensemble hybride. Dans le cas du Yaris Cross, un 3 cylindres de 92 ch est associé à une machine électrique de 80 ch et à une (petite) batterie de 178 V. Le tout délivre l'équivalent de 116 ch, puissance suffisante pour un SUV urbain pas trop lourd.

L'autre atout de l'hybride simple est en effet d'éviter le surpoids causé par les batteries rechargeables.

L'inconvénient, s'il faut en trouver un, est que le roulage en mode tout-électrique se limite à quelques kilomètres en ville, lors des décélérations principalement. Ce qu'il faut retenir au bout du compte, c'est que le Yaris Cross bat tous les records de consommation de sa catégorie : 5,7 l/100 km en moyenne et seulement 4,7 l/100 km en ville. Un Captur E-Tech, certes plus puissant (145 ch), réclame 0,7 l/100 km de plus en moyenne et jusqu'à 1,3 l/100 km en ville. Et sa version hybride rechargeable ne fait guère mieux une fois sa batterie vide : autour de 6,2 l/100 km en moyenne et 4,7 l/100 km en ville. Pas mieux que le Yaris Cross, donc. Auparavant, le Captur "plug-in" aura certes parcouru une petite quarantaine de kilomètres sans brûler une goutte de sans plomb. Mais pour cela, il faut le brancher régulièrement. Contrainte dont s'affranchit la petite Toy'. Bref, tout dépend de l'usage. Mais pour des trajets mixtes urbains, périurbains, voire autoroutiers, l'hybride simple n'a pas dit son dernier mot. Et Toyota reste un champion du genre!

PLUS
Consommation
Prix/équipements
Coffre astucieux

MOINS
Confort et habitabilité
Emballements du moteur

À L'ANCIENNE

Toyota reste fidèle à sa transmission à variation continue et à un levier de vitesses classique. Comme sur les voitures hybrides rechargeables, le mode B (brake) accentue le frein moteur, donc la régénération de la batterie lors des décélérations. Vivement conseillé en ville.

LE BILAN aj ★★★½☆

Le Yaris Cross n'a pas l'équilibre routier ni le confort d'un Renault Captur ou d'un Peugeot 2008. Il n'est pas aussi spacieux ni classieux. Mais il est moins cher, à jour technologiquement et surtout, il a un atout : son faible appétit. Et cela sans imposer de poireauter à côté des bornes de recharge.

TOYOTA YARIS CROSS

Hybride 116h

Autonomie moyenne : **631 km**
Non rechargeable

Prix : à partir de **25 500 €** (1)

(1) Pas de malus.

EN CHIFFRES

Moteur : 3 cyl. en ligne + élec. aimant permanent • **Puissance cumulée :** 116 ch **Couple :** 120 Nm à 3600 tr/mn + 141 Nm (élec.) • **Batterie :** lithium-ion 178 V • **Boîte :** e-CVT **Poids :** 1 242 kg • **L/l/h/emp. :** 4,18/1,77/1,60/2,56 m • **0 à 100 km/h :** 11,3 s • **V. max. :** 166 km/h • **90 à 130 km/h en Drive :** 10,8 s • **Consommation ville/route/autoroute/moy. :** 4,7/5,7/6,6/5,7 l/100 km • **Autonomie moy. :** 631 km **Malus écologique :** 0 € • **Rejets de CO_2 :** 100 g/km

Chargeeeeezzzzzz !

RECHARGER SANS ATTENDRE

Dotée d'un design spectaculaire, l'Ioniq 5 propose en plus une arme secrète : une vitesse de charge ultra-rapide, si vous trouvez une borne de recharge assez puissante…

Par **Cyril Biotteau** Photo **Florian Grout**

Elle semble venir tout droit du futur : l'Ioniq 5 a une gueule de concept-car et une silhouette qui en fait un crossover par excellence, mi-berline, mi-SUV (1,65 m de haut quand même !). Comme beaucoup de ses congénères 100 % électriques, elle propose plusieurs versions de batterie : 58 ou 73 kWh. Pour une fois, nous choisissons la plus petite. Parce qu'elle coûte moins cher évidemment, mais aussi parce que bien qu'assurant une plus faible autonomie (307 km contre 396 km pour la version 73 kWh et 218 ch), elle conserve l'atout des autres Ioniq 5 : un chargeur ultra-rapide qui encaisse jusqu'à 239 kW grâce à une architecture électrique supérieure aux 400 volts de la concurrence. Seuls Kia (cousin de Hyundai), Audi, Porsche et Tesla font aussi bien. Cette technologie permet de recharger de 10 à 80 % en 18 minutes, selon Hyundai. De quoi affronter sereinement l'épreuve de la recharge, à condition de trouver un chargeur adéquat, ce qui est malheureusement encore rare sur le réseau français.

En prime, l'Ioniq 5 d'entrée de gamme, à batterie 58 kWh, bénéficie des 6 000 € de bonus écologique.

Elle s'affiche en effet en dessous de la limite de 45 000 € (43 600 € exactement). Cela fait au final 37 600 € à débourser (attention, à partir du 1er juillet, le bonus passe à 5 000 €). Une version 73 kWh coûte au moins 7 200 € de plus (46 800 € moins 2 000 € de bonus, soit 44 800 €) : c'est trop !

Outre sa gueule d'enfer et son chargeur éclair, l'Ioniq 5 a d'autres atouts, au premier rang desquels l'habitabilité, grâce à un empattement de 3 mètres qui donne aux passagers arrière la sensation d'être en limousine. La planche de bord, très épurée, est moins spectaculaire que le design extérieur mais reste dans le ton. Dommage que la qualité des matériaux déçoive.

PLUS
Recharge ultra-rapide possible
Espace intérieur

MOINS
Autonomie limitée
Plastiques durs
Rayon de braquage

À conduire, les 170 ch "seulement" suffisent largement en accélérations et, bonne surprise, son comportement n'a pas grand-chose à voir avec son physique joufflu : sans parler d'agilité, il est loin du pataud et le poids de 1 860 kg ne se fait sentir que sur le mouillé, avec un sous-virage arrivant tout de même assez tôt. Le confort manque de moelleux, mais les passagers se consoleront avec l'espace disponible et l'équipement généreux pour une entrée de gamme.

LE BILAN aj ★★★½☆

Si vous voyagez, l'Ioniq 5 compense sa "petite" autonomie par une recharge ultra-rapide à condition de trouver la bonne borne. Et, au quotidien, les 307 km suffisent amplement. Dans tous les cas, vous profitez d'un design spectaculaire, de beaucoup de place à bord, le tout pour pas trop cher…

DES PALETTES SANS VITESSES

Ici, les palettes au volant n'ont rien à voir avec la boîte de vitesses et ne permettent pas de changer de rapports. Elles sont là pour ajuster la puissance de la récupération d'énergie au lever de pied et au freinage, pour une conduite qui va du mode "roue libre" à celui de "one pedal" (freinage au lever de pied).

HYUNDAI IONIQ 5

170 ch/58 kWh

Autonomie moyenne : **307 km**
Temps de charge : **18 mn** (1)
Prix : à partir de **37 600 €** (2)

(1) De 10 à 80 % sur borne 230 kW.
(2) Bonus déduit.

EN CHIFFRES

Moteur : synchrone à aimants permanents • **Puissance :** 170 ch/125 kW • **Couple :** 350 Nm **Batterie :** lithium-ion 58 kWh • **Boîte :** réducteur, 1 rapport • **Poids :** 1 860 kg • **L/l/h/emp. :** 4,64/1,89/1,65/3 m • **0 à 100 km/h :** 8,8 s • **V. max. :** 185 km/h • **90 à 130 km/h en Drive :** 8,1 s • **Autonomie ville/route/autoroute/moy. :** 351/341/229/307 km • **Temps de charge secteur/7,4/11/230 kW :** 27 h/10 h/6 h 30/18 mn (10 à 80 %) • **Chargeur :** 11 (AC)/239 kW (DC) • **Bonus écologique :** 6 000 € **Rejets de CO_2 :** 0 g/km

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.

labanquepostale.fr

LA BANQUE POSTALE
Citoyenne

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.

VOLKSWAGEN ID.3

204 ch/58 kWh

Autonomie moyenne : **329 km**
Temps de charge : **35 mn** (1)

Prix : à partir de 38 680 € (2)

(1) De 10 à 80 % sur borne 120 kWh. (2) Bonus déduit.

ENVIE D'ESPACE

Salon feutré

Avec une plate-forme 100 % électrique dédiée, l'ID.3 soigne son espace habitable, assure un très bon confort de suspension et propose même un réel plaisir de conduire.

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

Si le style très monocorps de la nouvelle ID.3 ne fait pas tourner les têtes, l'ambiance a bord devrait en étonner plus d'un. Rappelons qu'il s'agit d'une berline compacte, comparable à une Golf. Grâce à sa plate-forme conçue pour l'électrique, qui permet de loger une fine batterie entre les trains roulants, l'ID.3 raccourcit ses porte-à-faux au profit d'un empattement proche de 2,80 m. Les trois occupants de la banquette arrière profiteront du plancher parfaitement plat, pourront étendre leurs jambes et profiter d'une belle impression d'espace. À l'avant, la planche de bord très épurée contribue aussi au sentiment de zénitude qui règne à bord. Tout n'est pas parfait pour autant. Le coffre, certes pratique d'utilisation, manque un peu de capacité pour la catégorie et le choix des matériaux ainsi que l'assemblage de ces derniers pourraient être davantage soignés.

PLUS
Espace à l'arrière
Coffre pratique
Agrément/confort

MOINS
Autonomie sur autoroute
Prix coquet
Finition perfectible

Sur la route, l'ID.3 présente de solides arguments.

L'insonorisation des bruits de roulement et aérodynamiques semble un peu légère, mais le rapport entre le confort de suspension et l'agrément est assez bluffant. Avec 204 ch sur les roues arrière et un équilibre des masses soigné, l'ID.3 se montre agile et équilibrée, y compris sur chaussée mouillée. Les performances sont au rendez-vous, avec d'énergiques reprises. Seule la vitesse de pointe, à peine supérieure à 160 km/h, met en évidence un léger manque d'allonge sur autoroute. Ce n'est pas très grave puisqu'à partir de 130 km/h, l'autonomie fond comme neige au soleil. Mais en dessous de 110 km/h, et mieux encore sur route ou en ville, l'ID.3 204 ch/58 kWh permet d'envisager des distances supérieures à 300 km sans sueurs froides. Avec une version 77 kWh, l'autonomie pourrait être prolongée. Hélas, les multiples crises ont poussé le constructeur à ne conserver que la version 58 kWh. Celle-ci dispose d'un chargeur embarqué de 11 kW qui permet d'envisager une recharge compète en moins de 6 heures. Sur des bornes de puissance inférieure, il faudra être beaucoup plus patient. À l'inverse, sur une borne de recharge rapide, type Ionity (jusqu'à 120 kW), il suffit d'une petite demi-heure pour passer de 10 à 80 %.

LE BILAN aj ★★★½☆

L'essayer, c'est l'adopter. Ou presque. En effet, si le charme n'opère pas immédiatement avec l'ID.3, s'installer derrière son volant ou même profiter du bien-être à bord la rend très vite sympathique et recommandable à l'usage. Dommage que la finition soit un peu légère et que le prix reste élevé.

EN CHIFFRES

Moteur : synchrone à aimants permanents • **Puissance :** 150 kW (204 ch) • **Couple :** 310 Nm • **Batterie :** lithium-ion 58 kWh • **Boîte :** réducteur, 1 rapport • **Poids :** 1770 kg **L/l/h/emp. :** 4,27/1,81/1,57/2,77 m • **0 à 100 km/h :** 7,7 s • **V. max. :** 163 km/h • **90 à 130 km/h en Drive :** 6,3 s • **Autonomie ville/route/autoroute/moy. :** 329/369/278/ 325 km • **Temps de charge secteur/2,3/7,4/11 kW/120 kW :** 34 h/8 h/5 h 30/35 mn (10 à 80 %) • **Chargeur :** 11 kW (AC)/110 kW (DC) • **Bonus écologique :** 6000 € • **Rejets de CO_2 :** 0 g/km

PLUG & CHARGE

L'ID.3 pourra bientôt se recharger sur les bornes des réseaux Ionity, Total, BP… sans avoir à présenter une quelconque carte. Ceci grâce à la norme ISO 15118. Il suffira de se brancher pour être directement débité sur son compte. Volkswagen annonce une mise en place progressive du service dans le courant de l'année sur l'ensemble des ID.

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 ACTUELLEMENT

KIA SPORTAGE

1.6 T-GDi 230 ch Hybride HEV
BVA6 GT Line Premium

Autonomie moyenne : **730 km**
Non rechargeable

Prix : à partir de **44 640 €** (1)

(1) Malus compris.

LE MEILLEUR RAPPORT PRIX/ ÉQUIPEMENT

Toute première fois

Cinquième du nom, le Sportage est devenu l'emblème de la marque coréenne en Europe. Un SUV compact, essayé ici en version hybride non rechargeable, désormais réputé et parfaitement recommandable dont les débuts ne pouvaient laisser présager un avenir aussi radieux…

Par **Stanislas Larroumet** Photos **Yann Lefebvre**

En trente ans d'existence chez nous, les Kia ont bien changé. Le dernier Sportage en est la meilleure preuve avec un design très affirmé qui ne manque ni d'élégance ni d'originalité.

Nous sommes en 1995 dans la région de Nîmes. Kia fait ses débuts en France et votre serviteur assiste à sa première présentation presse, celle du… Sportage, premier du nom. Un monde nouveau pour moi et une terre d'accueil inédite pour ce petit SUV de 3,97 m qui vient chercher des noises au récent Toyota RAV4. Pour les intimes de *L'Auto-Journal*, ces essais dans le Gard furent a contrario les derniers de l'emblématique André Costa, qui a été l'incontournable M. Banc-d'Essais et rédacteur en chef de votre magazine préféré que je lisais dès mes 12 ans. Voilà pour l'anecdote.

Presque trente ans plus tard, impossible de passer à côté des immenses progrès réalisés par Kia et par l'ensemble des constructeurs automobiles… Mais aussi, à l'opposé, de notre recherche de plus en plus poussée vers le confort offert par les autos pour moins mettre à mal nos vieillissantes carcasses. Eh oui, trois décennies, ce n'est pas rien. Dans ce domaine, le Sportage affiche un bilan très positif. Bien suspendu, avec toutefois une très légère fermeté à basse vitesse (avec l'âge, je deviens terriblement sensible !), il distille un confort appréciable permettant de tailler la route sans arriver brisé en mille morceaux après un Paris-Bordeaux. À cela s'ajoute une

❶ Sur la console centrale apparaît la commande boîte de vitesses auto sous forme de molette. C'est élégant mais pas très pratique.
❷ Les "raccourcis" sous l'écran principal permettent d'accéder aux commandes essentielles comme la clim, la navigation ou l'audio.

❶ Le combiné d'instrumentation situé face au conducteur fourmille d'informations mais ne se paramètre pas autant que celui d'un Peugeot 3008 ou d'un Volkswagen Tiguan. ❷ Sur cette finition haute GT, les caméras d'angle mort avec retransmission de l'image dans le tableau de bord font preuve d'une belle efficacité.

insonorisation maîtrisée malgré la présence d'un immense toit ouvrant, de série sur cette version GT Line Premium, autorisant d'écouter à loisir le bon son du système audio d'Harman Kardon (500 €), aussi fidèle sur Kashmir de Led Zeppelin que sur un concerto pour piano de Mozart. Habitable pour quatre, voire cinq si ce sont des bambins qui prennent place sur la banquette arrière, ce nouveau Sportage propose un volume de coffre décent de 510 dm³, selon nos mesures, suffisant pour une famille même s'il se situe dans la moyenne basse de la catégorie. Pour la comparaison, un Peugeot 3008, 100 % thermique, revendique 547 dm³ sous le cache-bagages. Pour la modularité, les dossiers s'inclinent et, idéal pour transporter les paires de skis ou une (petite) penderie de chez Leroy Merlin, ils se fractionnent en trois parties inégales 40/20/40, laissant le confort intact aux passagers latéraux. En revanche, point de banquette coulissante permettant de choisir entre capacité de chargement et espace aux jambes à l'arrière.

Mais le Sportage a d'autres atouts, à commencer par sa modernité. D'excellente facture, les deux écrans de 12,3 pouces paramétrables fourmillent d'informations, mais celui du centre, tactile, demande toutefois un certain temps d'adaptation avant d'en maîtriser toutes les nombreuses fonctions. À propos d'ergonomie, les grands gabarits ➔

L'avis de Stanislas Larroumet

J'ai toujours aimé les hybrides "simples" pour leur douceur de conduite et parce qu'elles sont la meilleure façon de se déplacer au quotidien sans trop consommer.

65%
Quotient Émotionnel

Bien dessinée et ergonomique, la planche de bord de ce nouveau Sportage fait preuve aussi d'une belle qualité de construction.

Une Kia est désormais bien dessinée et le Sportage ressemble à un SUV compact européen, comme un Volkswagen Tiguan, l'un de ses nombreux rivaux.

❶ Dans la moyenne, l'habitabilité arrière permet de voyager honorablement même si les grands se trouveront assis un peu haut. Si les dossiers s'inclinent, une banquette coulissante aurait été la bienvenue.
❷ Avec 510 dm³, le coffre n'est pas incroyable mais permet d'embarquer les bagages de 4 personnes. Notez que ce volume est ramené à 470 dm³ sur les versions diesel à cause du réservoir d'AdBlue.

LE DUO THERMIQUE-ÉLECTRIQUE FAIT PREUVE D'UNE EXCELLENTE GESTION •••

pesteront contre l'assise trop haute et un peu trop courte du siège qui peut lasser sur de très longs parcours. Pour le reste, l'univers Kia n'a rien de sorcier et les soucis du détail s'apprécient avec, par exemple, des prises USB dissimulées sur les dossiers des sièges avant ou encore un crochet permettant aux passagers arrière d'arrimer un petit sac de provisions et d'éviter ainsi qu'il ne se promène à leurs pieds.

La tenue de route du Sportage est excellente mais la direction qui manque de feeling vient légèrement ternir le tableau. Nous reprocherons aussi à cette version 2 roues motrices de manquer de motricité sur sol gras en cas de forte accélération. Il faut dire que la cavalerie est là : 230 ch et 350 Nm délivrés par un moteur essence 1.6 turbo de 180 ch aidé par un moteur électrique de 44,2 kW (60 ch), ça fait un peu beaucoup pour le seul train avant. En revanche, les performances se montrent excellentes tant en reprises qu'en accélérations avec des valeurs de GTI du début des années 2000. Tout ce joli monde s'associe à une classique transmission automatique à 6 vitesses assez douce, même si de très légers à-coups se perçoivent lors de la "transition énergétique" ou, en d'autres termes, quand la chaîne cinématique passe d'électrique à thermique. Mais dans l'ensemble, ce duo témoigne d'une excellente gestion, avec des démarrages électriques sans bruit et en souplesse.

PLUS
Douceur de conduite
Confort/habitabilité
Équipement pléthorique

MOINS
Conso sur autoroute
Motricité sur le mouillé
Feeling de la direction

L'ensemble est idéal en ville et sur route, l'intérêt de l'hybride étant un peu moins probant sur autoroute.

La preuve à la lecture des consommations relevées sur notre base d'essais de Montlhéry. Sobre en milieu urbain et sur route, l'hybride signé Kia réclame une bonne dose de sans-plomb sur autoroute. Plus de 8 l/100 km en moyenne, voire 9,6 l/100 km en vitesse stabilisée à 130 km/h, c'est trop, plus en tout cas qu'un… diesel ! Malgré la volonté farouche des pouvoirs publics à faire changer le mode de propulsion de nos autos, le diesel reste encore avantageux pour les gros rouleurs avec, toujours selon nos mesures, une consommation moyenne de seulement 6,5 l/100 km sur autoroute pour la très homogène version 1.6 CRDi 136 ch du Sportage affichée 700 € de moins que son homologue ici à l'essai.

De toute façon, l'idée que vous pouviez avoir des voitures coréennes bon marché est bel et bien révolue. Cette déclinaison hybride démarre à 37 490 € et culmine à 46 490 €, hors options et malus, en 4 roues motrices. Une addition salée mais dont la digestion est facilitée par un équipement de série pléthorique qui intègre toutes les fantaisies à la mode et autres aides et assistances à la conduite, mais de manière plus pragmatique et rassurante grâce aux sept ans de garantie. ■

KIA SPORTAGE 1.6 T-GDi 230 ch hybride HEV BVA6 GT Line Premium

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	230 ch (1)
Couple maxi	265 Nm de 1500 à 4500 tr/mn + 264 Nm à 1600 tr/mn (électrique) (2)
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence + 1 électrique synchrone à aimants permanents
Cylindrée / puissance fiscale	1598 cm³ / 10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 6
Batterie / capacité	lithium-ion / 1,49 kWh

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

➜ Boîte de vitesses

Les versions hybride simple (HEV) et hybride rechargeable (PHEV) du Kia Sportage reçoivent une boîte automatique à convertisseur de couple à 6 vitesses quand les versions essence et diesel à hybridation légère (MHEV, 48 V) sont équipées d'une transmission robotisée à double embrayage DCT à 7 rapports. Bien étagée et formant une combinaison appréciable avec le duo thermique + électrique, cette transmission "maison", conçue et réalisée par Kia, génère toutefois quelques légers à-coups lors du passage du mode électrique au mode thermique. Mais absolument rien de grave, docteur!

Châssis	
Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques	235/55 VR 18

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4,52/1,87/1,65/2,68 m
Poids/tractable freiné	1672/1650 kg

Le poste de conduite est simple et moderne. L'assise du siège est un peu trop haute.

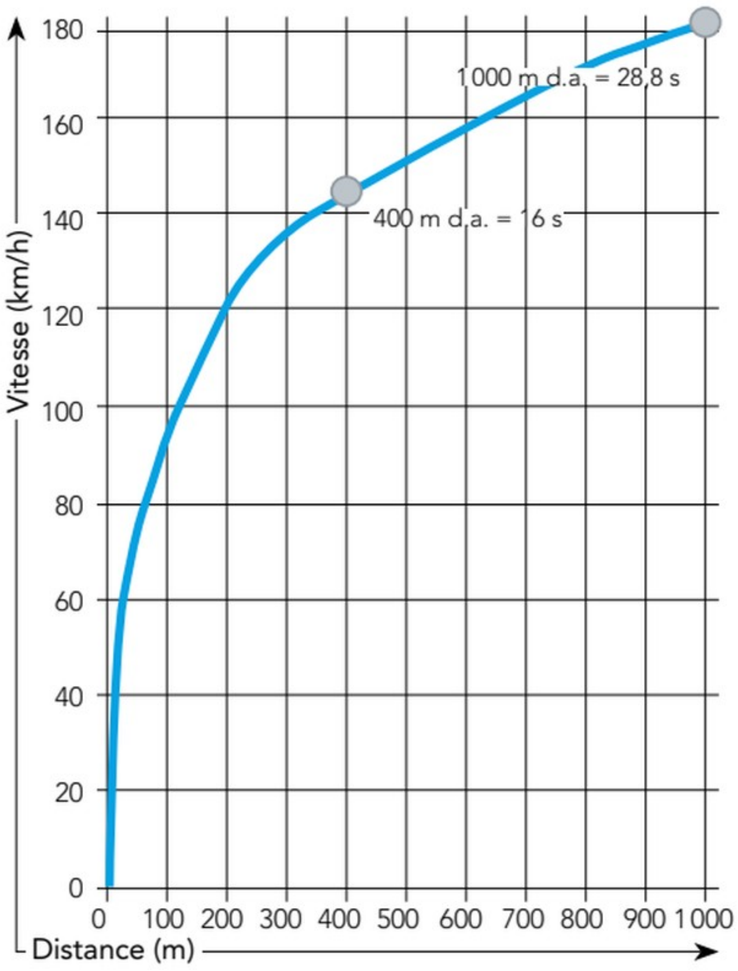
Comme sur une très grande partie des voitures hybrides ou hybrides rechargeables, il est possible d'afficher le flux d'énergie et, par conséquent, d'adapter sa conduite pour tenter de moins consommer.

LA CONDUITE

Performances	
1000 m d.a.	28,8 s
400 m d.a.	16 s
0 à 100 km/h	7,9 s
Vitesse maxi	194 km/h

➜ Courbe d'accélération

230 ch en puissance cumulée et surtout 350 Nm de couple disponibles dès les abysses du compte-tours grâce à la machine électrique, le tout orchestré par une transmission assez réactive, assurent d'excellentes reprises. Idem pour les accélérations qui, malgré une masse importante de 1672 kg, proposent des valeurs dignes d'une très bonne compacte GTi du début du siècle.



Reprises	
De 90 à 130 km/h en Drive	6,6 s
Temps en Drive pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	11 s
Distance en Drive pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	371 m

Freinage	
Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	31 m
Depuis 130 km/h	63 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	31 cm
Largeur aux coudes AV/AR	154/151 cm
Garde au toit AV/AR	96/93 cm
Volume de coffre	510 dm³
Seuil de chargement	69 cm

Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	49,8/63,7/67,3 dB

LE BUDGET

Prix	44490 €
Malus écologique (CO_2)	150 € (132 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	45790 €
Garantie	7 ans, 150000 km

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série

7 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR + caméra 360°, alerte d'angles morts + caméra, banquette 40/20/40 + dossiers AR inclinables, Bluetooth, chargeur smartphone par induction, clim auto 3 zones, feux avant 100% Matrix LED, frein de parking auto, freinage auto d'urgence en ville, hayon électrique + fonction mains-libres, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, régulateur de vitesse adaptatif, sellerie cuir/suède noir, sièges AV électriques et ventilés, sièges AV/AR + volant chauffants, syst. multimédia écran tactile 12,3 pouces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/4 USB, syst. détection trafic AR + piétons, toit pano ouvrant…

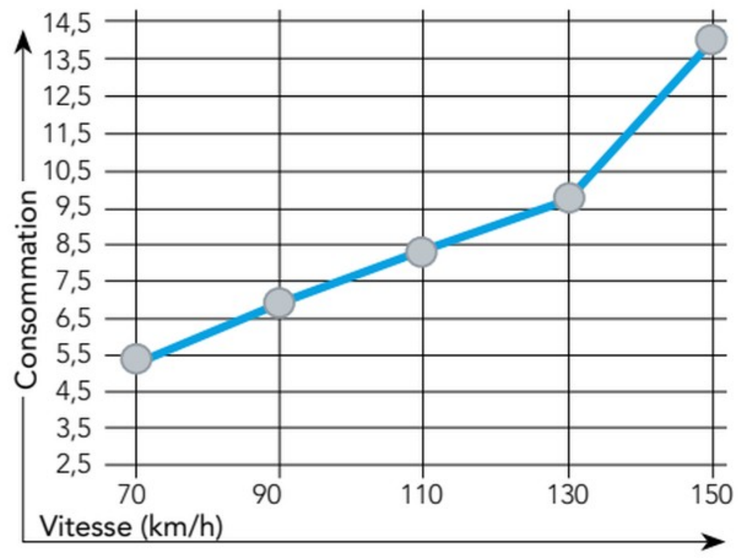
Options

Peinture métallisée/Blanc Sensation (650/750 €), syst. audio Harman Kardon (500 €), toit noir (400 €).

Consommations / Autonomie	
Moyenne	7,1 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,5/6,7/8,1 l/100 km
Autonomie/réservoir	730 km/52 l

➜ Consommation à vitesse stabilisée

Sobre, voire très sobre sur route et en ville, le Sportage voit sa consommation gonfler à haute vitesse à cause d'un poids notable que seul le petit 1.6 turbo essence entraîne sans aide électrique. Comme pour toutes ces voitures hybrides, le terrain de jeu idéal reste l'urbain et le réseau secondaire. Heureusement, le réservoir, de contenance correcte, permet une autonomie convenable. Les gros rouleurs, toutefois, pourront encore privilégier le diesel.



Note EuroNCAP	en cours
Pays de fabrication	Slovaquie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Bien né et sans défaut majeur, ce Kia Sportage HEV est une des rares propositions hybrides non rechargeables du segment. À notre sens, il présente plus d'avantages que les coûteux concurrents hybrides rechargeables, même s'il consomme trop sur autoroute.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

GAGNER DE L'ARGENT EN ROULANT

Le suédois qui venait de Chine…

Lynk & Co 01 : drôle de nom, non ? Voici le clone technique du Volvo XC40 proposé en location sans engagement façon Netflix, et même partageable pour amortir son loyer !

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

L'avis de Cyril Biotteau

La formule de location originale a de quoi séduire. Vous n'aimez pas ? Arrêtez sans frais !

60% *Quotient Émotionnel*

Lynk & Co est une marque chinoise fondée par Geely, lui-même propriétaire de Volvo. Mais plus que de concevoir de nouvelles voitures, l'objectif de cette marque est de développer des modes de commercialisation inédits. À commencer par la location sans engagement, façon Netflix, mais pour une voiture. En échange de 500 € par mois, vous louez un SUV "01", du nom du premier modèle lancé (ils ne sont pas allés chercher loin !), assurance et entretien compris, pour un kilométrage de 15000 km par an. Mais surtout, vous pouvez via une application proposer votre 01 en autopartage, moyennant une participation dont vous fixez le montant. En étant un fin gestionnaire de votre utilisation et si la demande existe bel et bien dans votre environnement, vous pouvez donc sérieusement réduire votre facture mensuelle, voire même, pourquoi pas, gagner de l'argent. Une possibilité que n'écarte pas Lynk & Co, même si la marque dit que ce n'est pas l'esprit de la formule… À part cela, qu'est-ce que ce 01 ? Il s'agit d'un SUV hybride rechargeable qui

❶ Ce bloc de commandes des vitres électriques trahit l'utilisation de pièces Volvo.
❷ L'écran central utilise des menus spécifiques, mais se montre assez lent.

LYNK & CO 01

261 ch

Autonomie électrique moyenne : **49 km**

Temps de charge : **4 h 45** (1)

Prix : à partir de **40500 €** (2)

(1) Sur borne 3,7 kW. (2) Bonus déduit.

reprend tous les éléments techniques d'un Volvo XC40 T5 Recharge. Autrement dit, sous le capot, nous retrouvons un 3 cylindres, 1,5 turbo de 180 ch associé à un moteur électrique de 82 ch pour une puissance cumulée de 261 ch transmis uniquement aux roues avant, via une boîte double embrayage à 7 rapports.

Seule la batterie diffère : elle affiche une capacité nette de 14,1 kWh contre 10,1 kWh, grâce à l'amélioration des technologies des batteries.

Le 01 débarque en effet trois ans après le suédois, ce qui a laissé le temps de réaliser de beaux progrès en la matière. La première gagnante est l'autonomie en tout-électrique, qui passe de 33 km mesurés sur le XC40 à 49 km vérifiés par nos soins sur le 01. Seul bémol : avec une telle batterie, le chargeur de 3,3 kW paraît sous-dimensionné. Une fois la batterie vide, il vous faudra au moins quatre heures et quarante-cinq minutes d'attente pour recharger, quelle que soit la borne utilisée. Mais ça vaut le coup de patienter, car la consommation batterie vide est élevée : 8,9 l/100 km selon nos mesures. Cela dit, et c'est logique, le XC40 T5 Recharge n'est pas plus économe. Au volant, il est évident que le SUV chinois n'a aucune prétention sportive malgré ses 261 ch annoncés. Le train avant a du mal à digérer la cavalerie si vous avez le pied lourd, et l'engin manque d'agilité. Mais si vous ne le bousculez pas trop, le 01 fait bonne figure avec un compromis correct en dépit d'une petite insuffisance de moelleux à basse vitesse. Les transitions du moteur thermique entre les différents modes de conduite électrique, hybride ou thermique sont globalement discrètes et le 3 cylindres ne génère pas trop de nuisances vibratoires ou sonores. Autres gagnants : les passagers arrière, qui ont plus d'espace qu'à bord d'un XC40. Ils voyagent ainsi confortablement et profitent à loisir de l'équipement ultra-complet, y compris de tout l'arsenal de sécurité Volvo.

Dernière particularité de Lynk & Co : une gamme simplifiée au maximum. Il n'y a pas d'options et le seul choix à faire est celui de la couleur extérieure, noire ou bleue. Pour rassurer les clients "traditionnels", Lynk & Co propose aussi d'acheter sa voiture de façon classique moyennant 41 500 € avant bonus (1 000 €), soit au minimum pour 10 000 € de moins que son jumeau de chez Volvo à équipement équivalent. Et la formule en location à 500 € par mois est beaucoup moins chère que chez le suédois !

PLUS
Achat ou en location
Formule sans engagement
Équipement archi-complet

MOINS
Système multimédia lent
Chargeur un peu faible
Conso batterie vide

MULTIMÉDIA FAIT MAISON

Comme le design extérieur, l'interface du système multimédia est spécifique et non reprise de chez Volvo. Mais là, il aurait peut-être mieux valu, vu les lenteurs du système.

LE BILAN aj ★★★★☆

Un XC40 T5 Recharge pour moins cher, offrant une meilleure autonomie que le Volvo avec un équipement archi-complet : ce Lynk & Co 01 est tentant, même s'il consomme trop batterie vide. En prime, sa formule de location sans engagement et de partage peut constituer un plus !

EN CHIFFRES

Moteur : 3 cylindres en ligne, turbo essence + électrique • **Puissance cumulée :** 261 ch (180 ch à 5 500 tr/mn thermique + 82 ch élec.) • **Couple :** 425 Nm (265 Nm à 1 400 tr/mn + 160 Nm élec • **Batterie :** lithium-ion 17,6 kWh (14,1 kWh en capacité nette) • **Boîte :** double embrayage à 7 rapports • **Poids :** 1 903 kg • **L/l/h/emp. :** 4,54/1,86/1,69/2,73 m • **0 à 100 km/h :** 8,6 s • **V. max. :** 197 km/h • **90 à 130 km/h en Drive :** 6,6 s • **Consommation batterie vide ville/route/autoroute/moyenne :** 9,9/8,6/8,2/8,9 l/100 km • **Temps de charge sur secteur/3,7 kW :** 7 h 45/4 h 45 • **Chargeur :** 3,3 kW • **Bonus écologique :** 1 000 € • **Rejets de CO_2 :** 27 g/km

POUR TRACER LA ROUTE

TESLA MODEL 3

Propulsion 283 ch

Autonomie moyenne : **349 km**

Temps de charge : **50 mn** (1)

Prix : à partir de **47 990 €** (2)

(1) Sur borne 170 kW (0 à 100%). (2) Bonus déduit.

Tout simplement la meilleure !

La Tesla Model 3 continue de séduire. Ses prestations au-dessus du lot et ses tarifs contenus justifiaient jusqu'alors ce succès. Mais est-elle toujours au top après une mise à jour technique et tarifaire ?

Par **Arthur Matal** Photos **Nicolas Soler**

La voiture électrique la plus vendue en France en 2021, avec près de 25 000 exemplaires écoulés, détrônant la Zoe de peu, ne vole pas son succès. En effet, la berline américaine avance toutes les qualités pour séduire les amateurs de conduite, souvent réfractaires aux électriques, à tort ou à raison, d'ailleurs. Et pour cela, pas besoin de viser les hauts de gamme. La version d'entrée, la propulsion, convient déjà parfaitement. À ce propos, c'était jusqu'à peu la bonne affaire du moment : elle était affichée à 37 600 € avec bonus de 6 000 € déduit en France, alors qu'elle s'échange jusqu'à 10 000 € de plus sur d'autres marchés européens. Elle a ainsi cannibalisé le segment face à ses concurrentes moins polyvalentes et souvent plus chères. Mais ce temps est malheureusement révolu, Tesla ayant effectué un ajustement franchement à la hausse pour se calquer sur un tarif plus proche des pays voisins. Elle est désormais proposée à plus de 45 000 € (49 990 € précisément) et son bonus tombe donc "mécaniquement" à 2 000 €. Cette hausse tarifaire s'accompagne heureusement d'évolutions techniques plus profondes qu'il n'y paraît. Une nouvelle batterie fer-phosphate remplace l'ancienne technologie et permet ainsi d'éviter l'utilisation du cobalt, substance particulièrement cancérigène et surtout coûteuse. Le groupe propulseur est aussi différent puisque cette version reçoit le moteur arrière de la version Performance, d'environ 283 ch, Tesla ne communiquant toujours pas sur les valeurs précises de ses puissances. Cette "nouvelle" Model 3 est donc moins puissante que la précédente. Cela se ressent-il volant en mains ? En conduite coulée, impossible de se figurer l'écart de performances, encore une fois plus que satisfaisantes. En conduite plus enlevée, les conducteurs les plus aguerris distingueront une légère différence de punch au décollage comme en témoignent les chiffres d'accélération : 0 à 100 km/h en 6,8 s contre 6,1 s auparavant, et

PLUS
Agrément de conduite
Consommation
Réseau de superchargeurs

MOINS
Prix en hausse
GPS peu intuitif
Suspension à basse vitesse

1

ULTRA-HD

L'écran de 15,4 pouces reçoit une puce AMD Ryzen de dernière génération, qui équipe la PlayStation 5. Ce qui permet une fluidité accrue et surtout des temps de chargement minimes sur les diverses applications embarquées. Dommage que le GPS ne soit pas très intuitif.

L'avis d'Arthur Matal

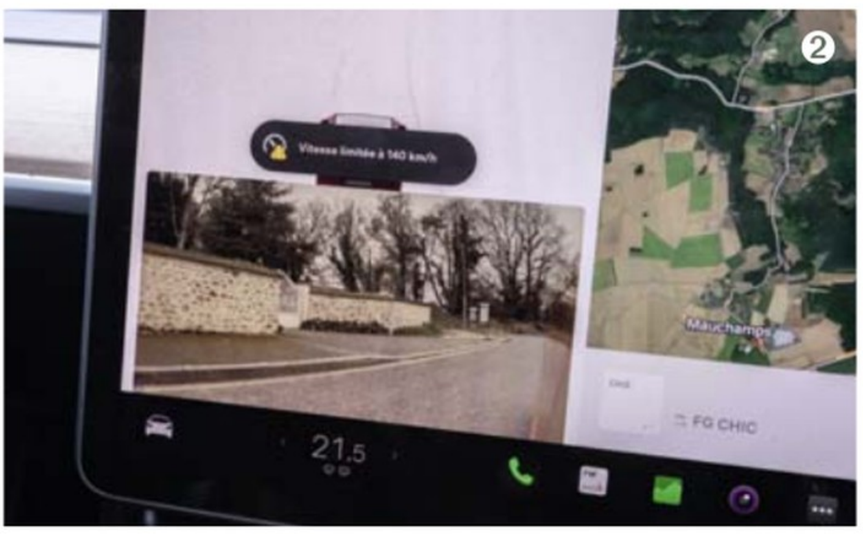
Devenue encore plus plaisante à mener, c'est l'électrique qui convient le mieux à ceux qui aiment conduire.

80%
Quotient Émotionnel

27,4 s au 1 000 m d.a. contre 26 s pour l'ancienne. Heureusement, les écarts en reprises sont plus ténus avec un 90 à 130 km/h ne demandant que 4,7 s (contre 4,2 s précédemment).

Au volant, c'est toujours la régalade. Les légers ajustements de réglages du train arrière la rendent encore plus stable sur parcours sélectif.

En effet, quand l'ancienne laissait poindre quelques mouvements parasites, cette dernière mouture est sur un rail. Les Michelin Pilot Sport 4 disposant également d'une nouvelle homologation, ils assurent, en prime, plus de progressivité sur chaussée froide ou humide. Le comportement routier est impérial, la voiture présentant un train avant incisif et un train arrière qui accompagne, et ce, malgré la hausse de poids de 140 kg liée à la nouvelle technologie de la batterie. La consommation moyenne mesurée de 16,5 kWh/100 km permet une autonomie d'un peu moins de 350 km, suffisante dans la plupart des cas. À noter que nos mesures ont été effectuées par une température de 3 °C, ce qui ne favorise pas le rayon d'action d'une électrique. La version Grande Autonomie, à transmission intégrale, se montre toujours la plus performante et assure environ 100 km supplémentaires, ce qui permettra aux gros rouleurs de limiter les pauses de ravitaillement en watts. Il faut en revanche débourser 9 000 € de plus pour s'offrir ce confort. Pour tous les autres, cette version d'entrée de gamme, hélas plus si bon marché que cela, reste une référence, pas seulement par ses prestations, mais aussi par son réseau de superchargeurs, qui continue son déploiement et offre aujourd'hui plus de 1 000 points de charge sur tout le territoire. De quoi voyager en électrique, a priori, sans contrariétés.



❶ La banquette arrière profite de l'absence de tunnel central pour offrir un accès aisé, mais l'assise basse ne maintient pas bien les cuisses.
❷ Depuis une précédente mise à jour, l'écran central affiche une caméra d'angles morts, pas pratique car il faut quitter la route des yeux.

LE BILAN aj ★★★★★

Sur le papier, ce n'est pas très tentant : la Model 3 cru 2022 est moins puissante qu'avant et… plus chère. Mais même ainsi, elle reste la berline électrique la plus plaisante à conduire; elle assure toujours une autonomie fort correcte, et surtout, elle a accès à tout le réseau de superchargeurs de la marque.

EN CHIFFRES

Moteur : synchrone à aimants permanents • **Puissance :** 283 ch • **Couple :** 380 Nm • **Batterie :** lithium-ion (LFP) 61 kWh • **Boîte :** automatique à 1 rapport • **Poids :** 1 770 kg • **L/l/h/emp. :** 4,69/1,85/1,44/2,88 m • **0 à 100 km/h :** 6,8 s • **Vitesse maxi :** 225 km/h • **90 à 130 km/h en Drive :** 4,7 s • **Autonomie ville/route/autoroute/moyenne :** 351/398/300/349 km • **Tps de charge sur secteur/3,7/7,4/170 kW :** 25 h/11 h 40/ 10 h 50/ 50 mn (0 à 100 %) (donnée constructeur) • **Chargeur :** 11 kW (AC)/ 170 kW (DC) • **Bonus écologique :** 2 000 € • **Rejets de CO_2 :** 0 g/km

Génie électrique

L'hybridation est souvent synonyme de sensations en berne. Mais chez Ferrari, l'électrique a du génie. La preuve.

Par **Laurent Chevalier**

SE FAIRE (VRAIMENT) PLAISIR

Certains fanatiques n'en démordent pas : une Ferrari, c'est un moteur V12 atmosphérique à l'avant, point barre. Mauvaise pioche. La nouvelle 296 GTB a un V6 biturbo, placé à l'arrière. Hybride, avec ça. Dur à avaler. Mais Maranello n'y va pas avec le dos de la cuillère : *"La 296 GTB est la Ferrari la plus fun à conduire que nous ayons jamais produite."* Devant autant d'aplomb, je me jette dans le baquet et j'appuie frénétiquement, même si ça ne sert à rien, sur le bouton tactile du démarreur. Pas un bruit. Enfin si, une sorte de "wooowoiiin" synthétique difficile à retranscrire, à mi-chemin entre l'allumage d'un MacBook et un sabre laser. Gadget ? Oui, mais pas seulement. Il permet de savoir si la voiture a bel et bien démarré. Les premiers tours de roues en tout-électrique donnent l'impression de flotter sur le tapis d'Aladin. Bizarre dans une Ferrari, mais pas déplaisant pour sortir de chez soi sans ameuter le quartier. La GTB peut ainsi rouler jusqu'à 140 km/h au compteur ou pendant 25 km, selon Maranello. En vrai, plutôt la moitié. Ensuite ? C'est la quatrième dimension. Au moment où votre doigt se pose sur la commande tactile du mode Performance, le V6 biturbo se réveille en sursaut et provoque une onde de choc mais sans le moindre à-coup. Pas le temps de dire ouf que la catapulte est lancée. Si le V8 biturbo de la F8 Tributo n'est pas du genre à traîner pour dégainer, là, c'est carrément Lucky Luke. La suralimentation n'apporte au-

PLUS
Sensations et performances
Hybridation discrète
V6 somptueux

MOINS
Prix des options

FERRARI 296 GTB

830 ch

Autonomie électrique moyenne : **25 km** (1)
Temps de charge : **environ 3 h** (2)
Prix : à partir de **272 012 €** (3)

(1) Donnée constructeur. (2) Sur une prise domestique.
(3) Malus compris.

L'avis de Laurent Chevalier

Imaginez une auto qui dépasse toutes vos attentes. Maintenant, imaginez encore mieux. Eh bien là… encore un peu au-dessus, il y a la 296 GTB.

100% *Quotient Émotionnel*

PHOTOS FERRARI

cune inertie au démarrage ni latence dans les phases intermédiaires. 4 000 tr/mn : l'accélération s'allonge et s'intensifie. 5 000 tr/mn : le souffle mute en bourrasque mais demeure léger comme un courant d'air. 6 000 tr/mn : c'est un cyclone. La 296 GTB décolle et vous tasse au fond du baquet. 7 000 tr/mn : vous vous attendiez à ce que le 3,0 l jette l'éponge en faisant bégayer son rupteur d'allumage, mais il respire à pleins poumons. 8 000 tr/mn : la GTB continue son solo de trompette. Il reste 500 tours avant le rupteur, et le biturbo donne l'impression d'avoir encore du jus. La sonorité ? Pas une fausse note. Les musiciens de Maranello ont élaboré un système de conduits et de membranes qui vibrent pour n'amplifier que les fréquences rappelant… un V12. Ce n'est pas un bruit de synthèse dans les haut-parleurs, ça reste bio et remixé juste ce qu'il faut. Sont balaises, quand même.

Le pire était à craindre sur la balance, sachant que les batteries accusent 73 kg à elles seules.

Mais la 296 GTB limite la casse avec 1 470 kg à sec, avec le pack Fiorano Performance et les options légères. À titre de comparaison, la SF90 annonce 100 kg de plus. Mais contrairement à cette dernière, à 4 roues motrices et 3 moteurs électriques dont deux à l'avant, tout le poids de l'hybridation se concentre à l'arrière sur cette pure propulsion. Les batteries sont coincées derrière les baquets et le moteur électrique est pris en sandwich entre l'autre moteur et la boîte. En clair, rien ne vient alourdir le train avant et cela se ressent dans les changements de direction. Dès les premiers kilomètres, la 296 GTB ressemble à un croisement entre une Lotus et une McLaren, avec une tenue de cap de Porsche 911 GT3. Autant dire le fin du fin. Cette précision quasi inédite s'accompagne aussi et surtout d'une facilité de prise en main désarmante. La débauche technologique ne fait donc aucune concession sur le feeling de conduite. La 296 GTB sublime la route en la retranscrivant avec une transparence absolue, au rythme d'un V6 éclatant. Ce n'est pas une petite Ferrari, c'est une immense Ferrari. ■

LE BILAN aj ★★★★★

Si vous craigniez une baisse de sensations avec le V6 et un feeling édulcoré par l'hybridation, rassurez-vous ! Cet essai prouve que la révolution technique passe comme une lettre à la poste. Plus que jamais, les ingénieurs de Maranello ont su mettre la surenchère technologique au service du plaisir.

CHÈRES OPTIONS!

Le pack Fiorano impose une rallonge de 32 400 €. Il comprend des amortisseurs spécifiques et des pneumatiques Michelin Pilot Sport Cup 2 R, des pièces en carbone et une lunette arrière en Lexan pour gagner 15 kg au total. Les bandes Racing, uniquement proposées avec ce pack, sont en supplément à 18 000 €. Dans certains cas, le total des options peut allègrement dépasser les 100 000 €.

EN CHIFFRES

Moteur : V6 biturbo essence + 1 moteur électrique • **Puissance cumulée :** 830 ch (663 ch à 8 000 tr/mn + 167 ch élec.) • **Couple :** 900 Nm (740 Nm à 6 250 tr/mn + 315 Nm élec.) • **Batterie :** lithium-ion 7,45 kWh • **Boîte :** double embrayage à 8 rapports • **Poids :** 1 470 kg (pack Fiorano et options légères) • **L/l/h/emp. :** 4,57 / 1,96 / 1,19 m • **0 à 100 km/h :** 2,9 s • **V. max. :** 330 km/h • **90 à 130 km/h en Drive :** NC • **Consommation moyenne :** NC • **Temps de charge :** environ 3 h sur une prise domestique • **Malus écologique (CO_2) :** 898 € • **Rejets de CO_2 :** 149 g/km

LE CHANG
DANS LA CONTINUITÉ

EMENT

Commercialisé depuis fin 2017, le SUV compact Skoda se refait une beauté. Ses mécaniques n'évoluent pratiquement pas, mais le Karoq s'offre un petit coup de frais et surtout bénéficie des dernières évolutions technologiques. Est-ce suffisant pour rester dans le coup ?

Par **Julien Marcos** Photos **Florian Grout**

Pour simplifier, c'est le Tiguan de Skoda ! Mais son succès au sein de l'Hexagone est plus modeste : il s'est vendu 4416 Skoda Karoq en 2021 contre 12804 Volkswagen Tiguan ! Une différence qui s'explique en partie par le léger retard technologique accumulé au fil des ans par le tchèque face à un cousin germain réactualisé il y a peu, lui ! Il fallait corriger le tir au plus vite. Une mise à jour qui s'accompagne de substantielles évolutions esthétiques renforçant l'air de famille du Karoq avec son grand frère Kodiaq, récemment passé sur le billard lui aussi. Sans sauter aux yeux, le coup de crayon s'est concentré sur la proue : la calandre élargie se veut plus statutaire, les boucliers ont été redessinés et les optiques affinées. Ces dernières peuvent dorénavant recevoir la technologie Matrix Led, plus performante (de série sur la finition Style). À l'arrière, les évolutions sont plus ténues, mais les nouveaux feux donnent un air plus dynamique à la poupe. Ces retouches permettent d'abaisser le coefficient aérodynamique de 9 %, sans que cela, hélas, se traduise par des rejets de CO_2 plus bas. S'il affine son look, le Karoq cultive néanmoins toujours son esprit baroudeur en conservant ses inserts en plastique brut sur les ailes, les bas de caisse et les pare-chocs, bien utiles pour affronter la jungle urbaine !

En revanche, il n'y a pas de changement sous le capot.

Difficile de ne pas être un peu déçu devant l'absence de modifications techniques. Il n'y a pas de micro-hybridation en vue comme chez Volkswagen, et les moteurs sont reconduits ➛

à l'identique ou presque. Le haut de gamme en essence est représenté par le 4 cylindres 1.5 TSI de 150 ch ici présent! Il a pour particularité de disposer d'un système de coupure momentanée de 2 cylindres lorsqu'il n'est pas trop sollicité. Très doux, ce moteur profite par ailleurs d'une belle souplesse "en bas" et d'une réelle vigueur en reprise : relancer de 90 à 130 km/h réclame 8,6 s selon nos propres mesures réalisées sur un modèle non restylé. Grâce à une masse correcte (1 427 kg), le Karoq devance d'ailleurs le Volkswagen Tiguan sur tous les exercices. En revanche, malgré le soin apporté à l'aérodynamique sur la version restylée, les consommations et les rejets de CO_2 ne semblent guère progresser, de l'aveu même de Skoda. Le SUV tchèque a donc toutes les chances de rester un peu gourmand en ville (8,7 l/100 km). De même, la gestion de sa boîte DSG7 paraît dépassée face à la concurrence : à-coups en ville, recherche des hauts régimes caricaturale en mode Sport… la transmission à double embrayage n'optimise plus suffisamment le rendement moteur. Le poids relativement contenu joue aussi en faveur du comportement routier, assez équilibré et plaisant à défaut d'être dynamique, et d'un amortissement qui filtre bien les bosses même avec les roues 18 pouces de notre modèle d'essai. Votre serviteur a également apprécié la précision de la direction et le mordant des freins à l'attaque des cols sur les hauteurs de Viana do Castelo au Portugal.

PLUS
Système VarioFlex
Qualité de fabrication
Agrément mécanique

MOINS
Tarif en nette hausse
Boîte DSG vieillissante
Consommation en ville

L'habitacle avait aussi besoin d'un sérieux dépoussiérage. Cela se traduit par une importante mise à jour des technologies embarquées. Le dessin général de la planche de bord n'évolue pas, mais

Le restylage concerne aussi la partie arrière, avec de nouveaux feux plus effilés.

❶ Le Karoq reste fidèle au levier de vitesses traditionnel, bien plus pratique que les joysticks modernes. En revanche, la gestion de la DSG demeure perfectible. ❷ Les passagers profitent de sièges indépendants, coulissants et inclinables. L'habitabilité, notamment au niveau des coudes et de la garde au toit, est généreuse, mais l'espace aux genoux reste dans la moyenne. ❸ Compact, le Karoq bénéficie d'un large coffre de 550 dm^3 au minimum et jusqu'à 1 605 dm^3 en rabattant toutes les assises. Pensez au filet optionnel (100 €) pour éviter que les bagages ne se baladent.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

Comme ses concurrents, Skoda recourt à davantage de matériaux recyclés, sans aucun impact sur la qualité de finition. L'ergonomie reste très soignée.

LE POIDS RELATIVEMENT CONTENU CONTRIBUE À CONFÉRER UNE CERTAINE AGILITÉ AU CHÂSSIS SUR ROUTE SINUEUSE •••

sur les livrées Sportline et Style, l'instrumentation numérique de 10,25 pouces est désormais de série (en option jusqu'alors). En plus des nombreuses possibilités de personnalisation, elle permet d'afficher la cartographie du GPS en grand pour ne pas avoir à détourner le regard de la route. Une petite lacune néanmoins : il est impossible de remettre à zéro l'ordinateur de bord depuis un raccourci volant. Au contraire, il faut passer par plusieurs menus sur l'écran tactile principal pour effectuer le "reset". Les dernières actualisations logicielles permettent aussi au système de navigation de se montrer plus réactif. Même si cela implique un effort supplémentaire de 720 €, nous vous conseillons d'investir dans le pack Colombus pour bénéficier du grand écran tactile de 9,2 pouces. Pour le reste, le Skoda Karoq se distingue par sa finition très soignée, même avec le recours à davantage de matières recyclées. Les plastiques moussés sont omniprésents sur la planche de bord, et les assemblages semblent faits pour durer. Désormais, entre Skoda et Volkswagen, les différences sont minimes.

L'autre particularité du Karoq est d'offrir une modularité de premier plan. Il se démarque par rapport à bon nombre de rivaux en la matière avec un côté pratique, un peu à l'image des monospaces. Le système VarioFlex permet ainsi de faire coulisser sur 15 cm, d'incliner ou de décaler les sièges arrière indépendants. Le volume du coffre varie alors de 550 à 661 dm³, soit l'un des meilleurs du segment. Seule réserve, le seuil de chargement élevé et le pare-chocs proéminent peuvent gêner au moment de la dépose des valises. Mais, à l'heure des comptes, difficile de ne pas "tiquer" sur la hausse des prix. Plus de 3 000 € d'augmentation à version identique, cela fait beaucoup, malgré l'enrichissement de l'équipement. ■

SKODA KAROQ

1.5 TSI 150 ch DSG7 Style

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■	250 Nm à 1 500 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale		1 498 cm³ / 8 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		double embrayage / 7
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,2 m
Pneumatiques		215/50 R 18
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,40 / 1,85 / 1,63 / 2,64 m
Poids / tractable freiné		1 427 / 1 700 kg
Performances		
1 000 m d.a. / 0 à 100 km/h	■	30,6 / 9,2 s
90 à 130 km/h en Drive	■	8,6 s
Vitesse maxi	■	195 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■	10 / 32 / 66 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	28 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	150 / 146 cm
Volume de coffre	■	550 / 661 dm³ (1)
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	36,7 / 64,5 / 67,3 dB

LE BUDGET

Prix	■	**39 090 €**
Malus écologique (CO_2)	■	740 € (147 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		43 354 €
Garantie	■	2 ans (km illimité)

(1) Banquette coulissante. (2) Options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, accès et dém. sans clé, cam. recul, chargeur à induction, clim auto bizone, freinage auto d'urgence, hayon élec., instrumentation de bord numérique, phares full Matrix LED, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV élec. chauffants, syst. multimédia connecté avec écran tactile 9,2 pouces et GPS, système VarioFlex…

Options

Clim 3 zones (280 €), régulateur de vitesse adaptatif (330 €), sellerie cuir (260 €), toit pano (1 130 €)…

Consommations		
Moyenne	■	7,9 l/100 km
Ville / route / autoroute	■	8,7 / 7,9 / 7,6 l/100 km
Autonomie / réservoir	■	632 km / 50 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**République tchèque**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

À l'instar du Skoda Kodiaq, le Karoq plus compact se contente de quelques évolutions stylistiques et d'une dotation plus riche pour se remettre en selle. Toujours très agréable à vivre et bien motorisé avec le 1.5 TSI, il est hélas pénalisé par l'inflation des prix.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Pour rester l'une, voire la meilleure de sa classe, la nouvelle 308 marque les esprits avec sa motorisation hybride rechargeable de 225 ch. Mais il faut que tout suive pour impressionner nos Experts !

ARNAUD SAUNIER

Notre pilote n'est toujours pas un adepte du petit volant qui lui impose d'adapter sa position de conduite pour bien lire les infos de bord.

ARNAUD SAUNIER

Elle s'est encore allongée (11 cm, dont 6 cm sur l'empattement), mais n'est toujours pas très accueillante à l'arrière : l'espace aux jambes reste juste.

YANN LEFEBVRE

Certains trouvent qu'elle a perdu en dynamisme. C'est vrai ! Il n'empêche qu'elle reste l'une des compactes les plus plaisantes à mener.

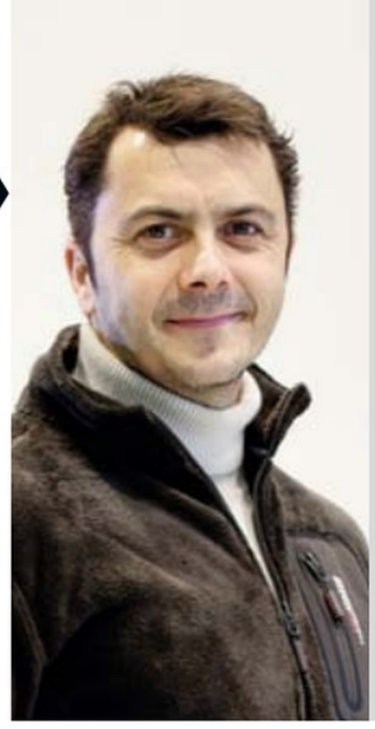
PEUGEOT 308

PHEV 225 ch e-EAT8 GT Pack – **46 150 €**

Bonus écologique : 1 000 € (27 g/km CO_2)

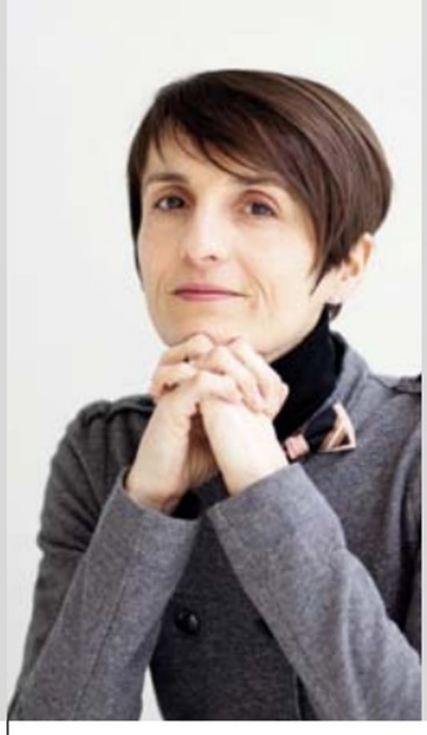
YANN LEFEBVRE

Une fois la batterie vide, la 308 réclame 7,5 l/100 km : rien d'excessif. À titre de comparaison, l'ancienne 308 GTi de 270 ch ne consommait "que" 0,7 l/100 km de plus.



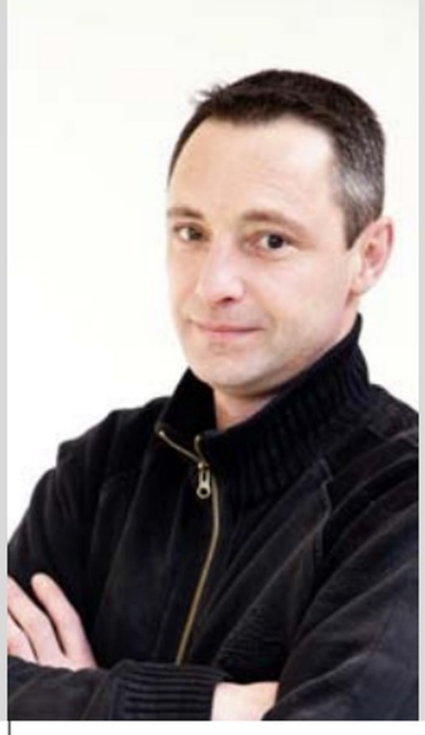
Franck Lagorce (Pilote)

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



Mélina Priam (Journaliste)

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



Ghislain Bacon (Taxi)

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

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

"C'est vraiment une super-auto ! La mécanique est à la hauteur du châssis et inversement. Son seul défaut selon moi, c'est ce "foutu" petit volant !"

L'avis du pilote

90% Quotient Émotionnel

Désolé, mais ce petit volant, je ne m'y fais pas ! Je n'admets pas d'être contraint de changer ma position de conduite, donc de ne pas être à mon aise, pour pouvoir lire convenablement les informations importantes, comme la vitesse à laquelle je roule. Si je m'arrêtais sur ce point, je lui mettrais 0 à cette 308 ! Sauf qu'à part cela, l'ambiance à bord est géniale ! Visuellement, elle en jette à l'extérieur et à l'intérieur. Et puis, ils savent faire des châssis au top chez Peugeot ! Le comportement routier est remarquablement équilibré, avec un train avant efficace, une direction bien paramétrée et progressive en fonction de la vitesse : bravo ! L'auto est remarquablement stable à l'accélération. Très bien suspendue, elle ménage un bon compromis confort/agrément de conduite. Le freinage est convaincant, tant en ligne qu'en appui en virage, notamment en cas d'urgence : l'ABS ne se déclenche pas trop tôt, laissant assez de pouvoir directionnel. Et il y a ce qu'il faut du point de vue du moteur, avec en prime un silence de roulage extrêmement plaisant.

"Cette 308 a ce petit truc en plus qui donne du sel à sa conduite et rend son ambiance unique. Il lui reste à régler quelques bugs de jeunesse !"

L'avis de la journaliste

80% Quotient Émotionnel

Ah, cet i-Cockpit et ce petit volant ! Ils font encore couler beaucoup d'encre. Ce qui prouve une chose : il faut absolument essayer une voiture, et d'autant plus cette 308, avant de l'acheter ! C'est certain aussi, l'ambiance à l'intérieur ne laisse personne indifférent. La ligne travaillée et originale de la planche de bord et les compteurs en 3D font leur effet. La 308 a également en partie rattrapé son retard en matière de technologies embarquées… une fois que les bugs de jeunesse auront disparu ! Mais plus de 45 000 € pour une 308, même suréquipée, c'est cher. Certes, c'est aussi le prix d'une mécanique hybride puissante et efficace qui allie performances (presque) dignes d'une GTI et efficience. Sa consommation s'établit autour de 7,5 l/100 km : raisonnable pour 225 ch ! Mais c'est un bon litre de plus qu'une PureTech 130 ch qui, certes, n'est pas aussi véloce, mais coûte 10 000 € de moins et propose le même intérieur terriblement agréable. Autant dire qu'il faut parcourir beaucoup de kilomètres en électrique avant d'espérer entrer dans ses frais !

"Cocorico ! L'habitacle dégage une impression haut de gamme jamais vue dans une Peugeot 308 !"

L'avis du taxi

80% Quotient Émotionnel

Waouh ! J'ai envie de pousser un "cocorico" bien "franchouillard" ! Non seulement elle a de la gueule, mais surtout, l'environnement de bord est très agréable, raffiné même. Ce n'est pas le grand luxe, mais tout est très bien fait, les détails sont soignés, c'est très classe. J'aime beaucoup l'ambiance lumineuse et les compteurs en 3D. Contrairement à Franck, je n'ai pas à me forcer pour m'adapter à l'i-Cockpit. Au contraire, je suis très bien installé : les sièges baquets soutiennent bien le dos. Une fois de plus, désormais, tout ou presque passe par l'écran central tactile : il faut s'y faire ! Mais celui-ci est idéalement placé, légèrement orienté vers le conducteur. Je me sens bien dans cette auto, elle est facile à prendre en main et donne envie de s'évader. L'insonorisation est remarquable, et à l'exception de certaines réactions assez sèches sur certaines aspérités, elle est très bien suspendue. En revanche, les passagers sont moins à la fête : l'assise de la banquette est un peu courte, elle manque de maintien, et la place aux jambes est trop juste.

CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur autojournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Moteur cassé, prise en charge ?

Nous avons acheté une Peugeot 2008 PureTech 130 de 2005 avec 55 000 km, il y a deux ans. Le moteur vient de lâcher. Nous sommes dans l'attente d'une prise en charge du constructeur. Pensez-vous que Peugeot financera tout ? *W.L.*

Malgré la faiblesse de votre kilométrage, j'ai peur que la participation du constructeur soit moindre. Si vous avez acheté cette voiture dans le réseau, cela devrait toutefois vous aider à obtenir une contribution de la marque. Sans cela, ce sera compliqué.

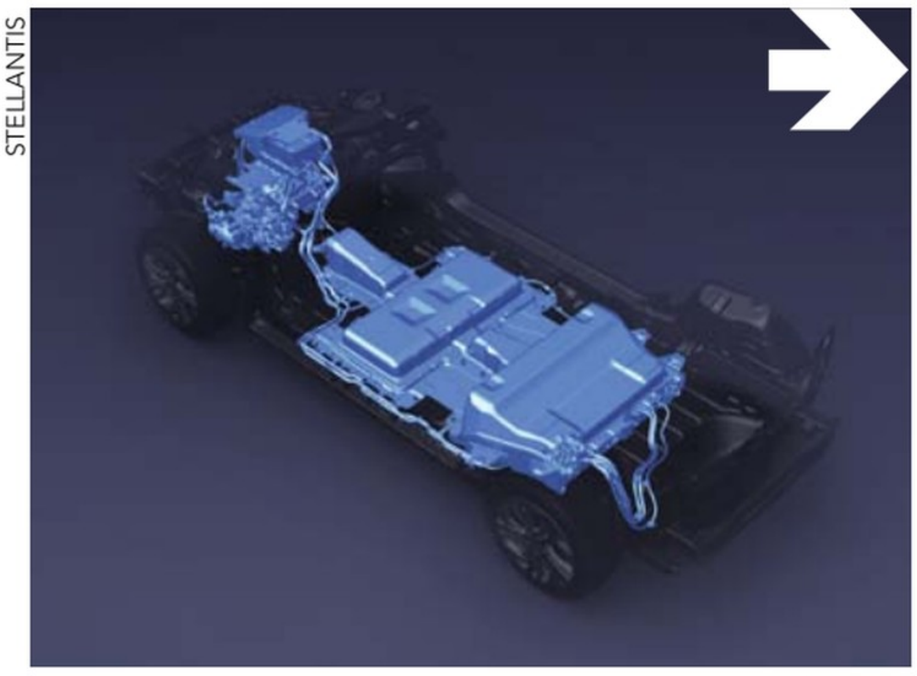
YANN LEFEBVRE

Peugeot 2008

De l'alcool pour ma 308

Nous ne pouvons pas avoir de voiture électrique et quand on voit ce qu'il se passe avec le gaz et le pétrole actuellement, nous pensions adapter à l'éthanol notre 308 de 2019, un modèle avec 225 ch. On entend dire qu'il n'y aurait qu'un boîtier d'adaptation à faire installer… que tous les moteurs ne peuvent pas être adaptés… que si le moteur n'est pas prévu, il y a corrosion irréversible de ceux-ci… *F.B.*

Tous les moteurs de dernières générations, le vôtre en faisant partie, sont étudiés pour résister à l'aspect plus corrosif de l'éthanol. Il n'y a donc pas de contraintes techniques qui interdiraient de convertir votre 308. Cependant, je vous recommande de vous rapprocher d'un installateur (Biomotors, Borel, FlexFuel, eFlexFuel…) pour faire monter un boîtier. Il sera à même de garantir l'installation et de vous conseiller sur le bien-fondé d'une telle mise en place. Car pour amortir le coût du boîtier, il faut tout de même effectuer un certain kilométrage.



STELLANTIS

Du jus sur quelques kilomètres

En tant que retraité ne parcourant que de petits trajets, un SUV hybride ou hybride rechargeable avec quelques kilomètres d'autonomie me conviendrait parfaitement. Que font nos constructeurs français en gamme moyenne ? Hormis le Captur, je ne vois rien à l'horizon… Des modèles à venir ? *C.S.*

Pas grand-chose à espérer à court terme du côté de chez Stellantis si vous souhaitez rester dans la gamme des SUV urbains, car la plate-forme appelée "CMP" n'est pas prévue pour recevoir des attelages hybrides rechargeables. En revanche, un système dit "mild hybrid" sur base de batterie lithium-ion 48 V est à l'étude actuellement. Il pourrait permettre de rouler en tout-électrique pendant quelques kilomètres.

FRED HASLIN/PHOTOPQR

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur **www.lechefdesessais.fr** ou contactez-nous par courrier/e-mail : 40, avenue Aristide-Briand – 92220 Bagneux – **autojournal@reworldmedia.com – www.autojournal.fr**

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

4 NUMÉROS
de L'Auto-Journal évasion & SUV

-36%

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

1 NUMÉRO
du Guide de L'Auto-Journal

JE M'ABONNE

Versions numériques OFFERTES

Visuels non contractuels

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

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

 # M042 # D1380872

☐ **OFFRE PASSION** **-36%**
L'Auto-Journal (1 an - 25 n°) dont 1 Spécial Salon **+** 5 guides **+** les versions numériques offertes **pour seulement 99 €** (au lieu de ~~155,88 €~~*). (1)

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

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

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

Kiosque Mag — Disponible sur kiosquemag.com

☐ M. ☐ Mme Nom** : Prénom** :

Adresse** :

Code postal** : Ville** :

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

Email :

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

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

OBJECTIF DUNES

Cartes, boussoles et rien d'autre : c'est le menu de ce rallye d'orientation réservé à des équipages féminins, organisé dans le Sud marocain, qui en est déjà à sa 31e édition. Au bout des dunes, beaucoup de joie, de la belle humeur et, parfois, quelques frayeurs…

Par **Jean-Rémy Macchia**

PHOTOS JEAN-RÉMY MACCHIA ET MAIENGA

Non, ce n'est pas *un rallye de gonzesses !*", s'exclame Jean, pilote-accompagnateur pour chaque édition. "*C'est une vraie course, avec ses difficultés, ses pièges, ses surprises. Croyez-moi, ça fait des journées intenses. Chaque soir, les coureuses sont épuisées. Et ce ne sont pas des mauviettes !*" Des surprises, le rallye n'en manque pas. Pensez donc : 2 500 km dans les dunes et les cailloux, ça vous réserve quelques péripéties et des moments de forte adrénaline. Le but : rallier des balises en se guidant seulement à l'aide d'une carte papier et d'une boussole. À l'ancienne. Car ce n'est pas une course de vitesse. Ni même de régularité. Mais de pure orientation. "*Pas question d'avoir le moindre téléphone et encore moins un GPS…*", explique Dominique Serra, la créatrice de ce rallye, qui affectionne cette navigation rétro. Elle a raison, sa formule plaît : "*Quand j'ai lancé ce rallye, la première année, il y avait 9 équipages. Aujourd'hui, il y en a 195. Croyez-moi, les gazelles adorent !*"

BOSSES ET CHAOS

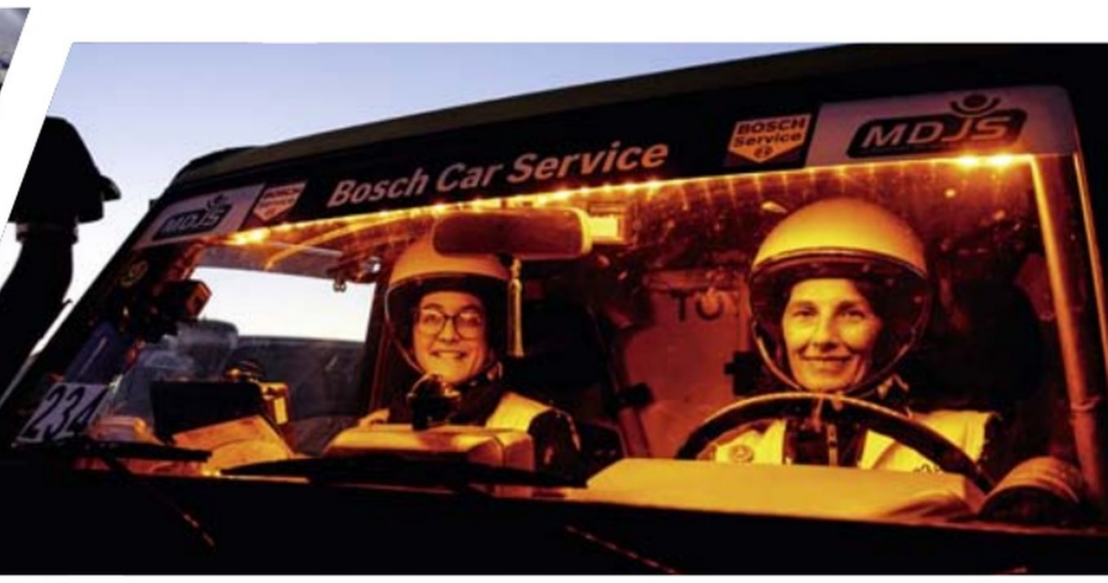
Pourtant, rien n'est épargné aux participantes : sable, pierre, poussière, fortes pentes, itinéraires chaotiques. Avec quelques particularités propres au désert : les oueds, ces rivières asséchées mais qui, s'il a plu les semaines précédentes, peuvent abriter sous leur croûte aride une sous-couche de boue dans laquelle les voitures s'engluent. Et les "choux-fleurs", redoutables : ce sont des herbes basses qui constituent des monticules devenus durs comme de la pierre. Visuellement, vous vous dites que vous pouvez passer. En fait, non.

Sandy est enchantée : "*Dans la vie – vous le croyez ? –, je n'aime pas conduire. Pas du tout. L'obligation, le stress, les radars… Je laisse au maximum le volant à mon mari. Les 15 km pour aller bosser, c'est une corvée. Pourtant, je me suis lancée dans cette aventure. Avec ma collègue, nous avons convaincu notre patron de nous soutenir. Un patron en or : il finance tout de A à Z. Et là, ce qu'on vit, c'est extraordinaire, exceptionnel ! L'aventure, la liberté. Nous conduisons dans les dunes, dans le désert, sans aucune entrave. Tu es seule au milieu de ces paysages sublimes et de cette lumière incroyable, pas un seul radar : c'est géant !*" Sa navigatrice, c'est Gaëlle. Crucial, le rôle de la copilote. Car se diriger, ce n'est pas seulement choisir le bon cap. C'est surtout arriver à rallier les points d'étape en ayant parcouru le moins de kilomètres possible, mais en ayant – bien sûr – échappé à tous les pièges. Le trajet rectiligne ? Évidemment impossible : trop d'obstacles ! Alors, elles passent leur temps à contourner, en visant des trajectoires pas trop éloignées de ➛

> ***"Tu es seule au milieu de ces paysages sublimes et de cette lumière incroyable, pas un seul radar : c'est géant !"***
>
> *Sandy*

La plupart des départs se font avant le lever du jour. La nuit aura été courte. L'obscurité enveloppe encore les paysages, il faut pourtant dégonfler avant la dune ; puis regonfler sur le sol dur.

Se diriger ? C'est à la boussole, avec une simple carte papier en noir et blanc. Dans les aléas du désert et les ondulations des dunes. Une large partie du temps est consacrée au choix de la bonne direction. Pas facile…



La copilote a un rôle essentiel. Pour la navigation, bien sûr. Mais aussi pour guider de l'extérieur la conductrice dans les dunes. Surtout en haut d'un relief, la pilote a le capot devant les yeux. Elle, elle ne voit rien !

Figure quotidienne : le 4x4 tanké dans le sable. Ne surtout pas l'enliser davantage en continuant à accélérer. Il faut dégonfler les pneus, pelleter et glisser les plaques de désensablage. Ci-contre (au centre), Dominique Serra, l'organisatrice du rallye.

ET MÊME LES ÉLECTRIQUES

Depuis 2017, les électriques participent. Unique dans le monde des rallye-raids. À deux roues motrices, elles ont un parcours moins difficile. Cette année, il y a cinq Zoe et trois buggies plutôt étranges : ce sont des protos. Gros empattement et look singulier pour ces engins atypiques, alimentés à l'électricité avec des batteries de type Tesla. Passionné, leur créateur Fabien Lagier les surveille comme le lait sur le feu, après chaque étape.

l'orientation idéale. Le point à la boussole se fait parfois tous les 100 m… Pourtant, Gaëlle adore : *"C'est sûr, c'est dur, c'est intense. Mais c'est incroyable ! Quand on part le matin, on ne sait pas si on va trouver les points de passage. C'est une aventure humaine merveilleuse. Cela dit, le premier jour, j'étais envahie par la peur. Tempête de sable : notre carte papier s'envole, on se plante dans une dune. Je voulais arrêter. Je suis partie le lendemain au bord des larmes, et puis… miracle : on se régale ! Ça devient immense."*

> **"Je voulais arrêter. Je suis partie le lendemain au bord des larmes, et puis… miracle : on se régale ! Ça devient immense."**
> Gaëlle

VOUS AVEZ DIT… QUELQUES IMPRÉVUS ?

Dans la série "imprévus", il y a la mésaventure d'Emmanuelle et de Constance. En fin de journée, en plein sable, un arbre de transmission de leur 4x4 Toyota casse. En haut d'une dune. Tout au bout d'une boucle. Impossible de repartir. *"Nous avons dormi à la belle étoile. L'organisation a envoyé deux gars pour nous sécuriser. Mais il y a eu un moment de grande, de très grande solitude. Et de désespoir. Nous étions deuxièmes…"* Le lendemain, huit heures pour être rapatriées au bivouac. Gros passage à vide : le doute les envahit. Puis la niaque revient : elles repartent avec une volonté décuplée !

Certaines voient l'aventure à ciel ouvert : Amélie et Maëlys ont embarqué sur un buggy Polaris XP 1000. Au guidon, Amélie. Faisant de la moto sur circuit, elle est sûre de son choix : *"On a* la *machine qu'il faut pour les dunes. On ne s'est pas tankées une seule fois, alors que les autres, ça n'arrête pas. Je ne me voyais pas partir en 4x4 : trop lourd !"* Elle n'a pas tort. Elle qui connaît l'adrénaline des deux-roues vient chercher des émotions fortes : *"C'est l'aventure avec ce pilotage dans ce cadre exceptionnel, magnifique. Ça fait un effet magique. On en pleure tellement c'est beau…"* Pourtant, quand le vent de sable a soufflé, ce n'était pas facile : *"Sans pare-brise, on mange du sable en veux-tu en voilà. Les deux premiers jours, avec la tempête, on s'est dit : ça va être l'enfer, ce n'est pas possible à ce point. Avec les bourrasques de poussière, on n'y voyait pas à 20 m ! Et finalement, on adore !"*

Sa navigatrice Maëlys est sur la même longueur d'onde : *"Pour moi, c'est le goût de l'aventure. Surtout couper radicalement après la méchante période de Covid. Et aussi se dépasser dans autre chose que le boulot et la routine. Voir jusqu'où on peut se surpasser."* Et il faut souvent se surpasser. Beaucoup.

Le soir, au bivouac, la fatigue est sur tous les visages. La nuit est magnifiquement étoilée, immense, comme nous ne la connaissons pas sous nos latitudes. Mais peu de sommeil en perspective : le lendemain, c'est réveil à 5 heures. Et pourtant, toutes en redemandent. Plaisir mécanique et magie du désert… ■

Sandy et Gaëlle sont aux anges : au volant de leur Jeep Wrangler, elles abordent les journées avec passion. Et ça renforce leur lien : *"En partageant tout ça ensemble, nous devenons liées pour la vie. Une amitié qui jamais ne se défera."*

Certains engins arborent des décorations très originales. À la fin du rallye, les participantes votent pour désigner la plus belle. À la clé, 8000 € donnés, à valoir sur les 14500 € d'une prochaine inscription.

UN CAMION DE POMPIERS DANS LA COURSE!

Manu et Cyrielle font la course dans un beau camion rouge de… pompiers. Un vrai! *"Nous avons demandé au département du Doubs un camion pour participer au rallye. Celui-ci venait d'être réformé. Il nous a été donné! 35000 km seulement, et en super état. C'est un Renault M 210, à quatre roues motrices, bien sûr. 9,5 t, mais il passe bien. Même s'il faut parfois désensabler…"*
Elles ont l'enthousiasme chevillé au corps : *"On se régale pour la conduite, dans les franchissements. Les paysages sont fous. L'aventure humaine est au top. Esprit de solidarité total. Avec Cyrielle, on se tombe dans les bras alors qu'on ne se connaissait pas deux jours avant."*

Les quads sont dans la course depuis 2005. Comme il n'y a de place que pour une, elles voyagent à deux engins, en solo sur chaque. C'est une autre forme d'aventure.

Amélie et Maëlys vivent l'expérience à l'extrême, avec leur buggy Polaris XP 1000. *"C'est plus dur qu'en voiture, oui. Mais on a une machine formidable qui passe partout. Et puis ces dunes, ce sable… c'est magnifique!"*

LA MONTÉE EN PUISSANCE D'ALPINE

Non contente d'afficher un rythme en net progrès en Formule 1, la marque Alpine brille aussi en Endurance. Victorieuse de la première manche du championnat du monde à Sebring, le commando français se verrait bien réaliser d'autres "coups" cette saison. Et pourquoi pas aux 24 Heures du Mans, mi-juin ?

Par **Alain Pernot**

Promue dans la catégorie reine de l'Endurance l'année dernière après huit brillantes saisons en LMP2, l'équipe Alpine-Signatech a commencé l'exercice 2022 par une superbe prouesse en Floride. Un simple coup de chance ? Pas vraiment, selon Philippe Sinault, le patron de l'équipe Alpine-Signatech : *"Nous savions que le terrain de jeu allait être assez favorable à notre voiture et qu'il y avait un beau coup à jouer. La piste de Sebring est en effet très bosselée et ne comporte pas beaucoup de longues lignes droites. Notre voiture, à la fois assez agile et légère, absorbe particulièrement bien les bosses. Il y avait un contexte assez propice."*

Encore fallait-il réussir à en tirer bénéfice face à l'équipe Toyota championne du monde en titre… Le commando français s'y est employé avec brio : *"C'était la première fois depuis que nous sommes dans la catégorie reine que nous adoptions une stratégie très agressive,* analyse le manager français. *Nous savions que, sur l'ensemble de la course, nous allions devoir faire un ravitaillement de plus que la Toyota. Dès lors, il nous fallait attaquer à outrance pour prendre suffisamment d'avance. Il nous fallait prendre au moins une minute d'avance pour être à l'abri. Dès le début, nous sommes partis bille en tête. Les planètes se sont alignées… L'an dernier, nous étions un peu plus attentistes. Nous nous contentions d'un copier-coller par rapport à Toyota en attendant leur faux pas éventuel. Là, nous avons pris les choses en main."*

Matthieu Vaxiviere, André Negrão et Nicolas Lapierre ont parfaitement su mener cet assaut alors que Toyota, dont les performances étaient particulièrement muselées par le règlement à

FRANÇOIS FLAMAND / DPPI

Matthieu Vaxiviere, Nicolas Lapierre, André Negrão et Philippe Sinault, le directeur de l'équipe Alpine-Signatech *(ci-contre)*, ont commencé leur saison par une victoire aux 1000 Miles de Sebring.

FREDERIC LE FLOC H / DPPI

JOAO FILIPE / DPPI

> *« Nous avons toujours pensé à la victoire au Mans. Nous restons donc concentrés sur ce que nous avons à faire, mais nous gardons la tête froide. »*
>
> Philippe Sinault, directeur de l'équipe Alpine-Signatech

Sebring, s'est quelque peu pris les pieds dans le tapis en perdant une voiture, sur sortie de route, aux deux tiers de la course.

Le rapport de forces constaté à Sebring est-il représentatif de la saison à venir ? Rien n'est moins sûr : *"Il ne faut pas se leurrer,* tempère Philippe Sinault. *Toyota reste une équipe dangereuse et nous les retrouverons sûrement sur notre chemin. En ce qui nous concerne, je pense qu'à Sebring nous étions à notre place, c'est-à-dire une seconde et demie devant les P2. L'équipe Glickenhaus n'était pas très loin de nous, mais elle s'est un peu ratée en course sur le plan opérationnel. C'est Toyota qui était moins bien que prévu. Cela a été exacerbé par la typologie du circuit. À Spa et au Mans, nous devrions revenir dans un mode où Toyota sera beaucoup plus proche de nous, voire avec nous ou devant nous. Spa et Le Mans sont des circuits à la physionomie différente qui devraient permettre à Toyota de mieux exploiter ses machines hybrides."*

Pas de droit à l'erreur

L'équipe française ne redoute nullement cette perspective : *"Je suis sûr que l'écart sera plus serré que l'an passé. Par rapport à l'an dernier, nous maîtrisons mieux notre sujet et nous avons progressé. Nous sommes d'ores et déjà très concentrés sur Le Mans. Avant la course de Spa, nous allons d'ailleurs faire des essais à Monza, un circuit qui demande peu de charge aéro, comme Le Mans."*

La victoire de Sebring a-t-elle changé les ambitions de l'équipe ? *"Ça n'a pas modifié nos objectifs,* affirme le directeur de l'équipe basée à Bourges. *Nous avons pris ce qu'il y avait à prendre. Forcément, ça suscite peut-être des attentes un peu supérieures de la part de nos partenaires, mais nous gardons la tête froide et prenons les courses les unes après les autres. Il est bien trop tôt pour penser au championnat. Ce n'est vraiment pas le sujet. Pour le reste, nous avons toujours pensé à la victoire au Mans. Nous restons donc concentrés sur ce que nous avons à faire…"* L'équipe Alpine sait qu'elle n'a aucun droit à l'erreur. Elle n'engage en effet qu'une voiture alors que Toyota en aligne deux.

Un autre facteur important devrait arbitrer le match opposant cette année Alpine à Toyota : la balance de performance imposée par le règlement, censée équilibrer les performances entre les différentes technologies (Toyota aligne une Hypercar hybride alors qu'Alpine engage une ancienne LMP1). Pas très favorable à Alpine l'an dernier, cette trop fameuse "BoP" a été revue à Sebring. *"Ce sujet va faire l'objet d'une discussion dans les semaines à venir,* prévoit Philippe Sinault. *Il y a une trame, un esprit de fond, et après il y aura des ajustements course par course. Nous le savons."* Ce sont les affres de l'Endurance moderne… Pas de quoi déconcentrer l'équipe Alpine. ■

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

EN MESURES

L/l/h :
4,05/1,62/1,31 m

Poids : 883 kg

Puissance :
85 ch DIN à 5 600 tr/mn

1 000 m d.a. :
34,1 s

V. max. :
169,5 km/h

Consommation à 90 km/h :
6,40 l/100 km

Malgré des dessous techniques repris à la Golf, le coupé Scirocco cultive sa propre personnalité…

LA VOLKSWAGEN SCIROCCO GT *À L'ESSAI*

Depuis une certaine Golf lancée en 1974, Volkswagen a fait sa révolution, en délaissant les propulsions entraînées par des moteurs refroidis par air, au profit de tractions modernes, dotées de moteurs refroidis par eau. Des caractéristiques adoptées par le coupé Scirocco, profondément restylé en 1981…

Par **Bernard Carat** (1981) / **Thomas Riaud** (2022)

Extraits…

■ "Attisé tout d'abord par la vieille « Scirocco », le « Fuego » sera-t-il ravivé par un nouveau vent d'est qui souffle sur nos plaines ? Volkswagen en tout cas, par l'intermédiaire de son coupé entièrement remodelé, espère bien dresser des barrières devant certaines initiatives de Renault, jugées très inquiétantes par ses concurrents."

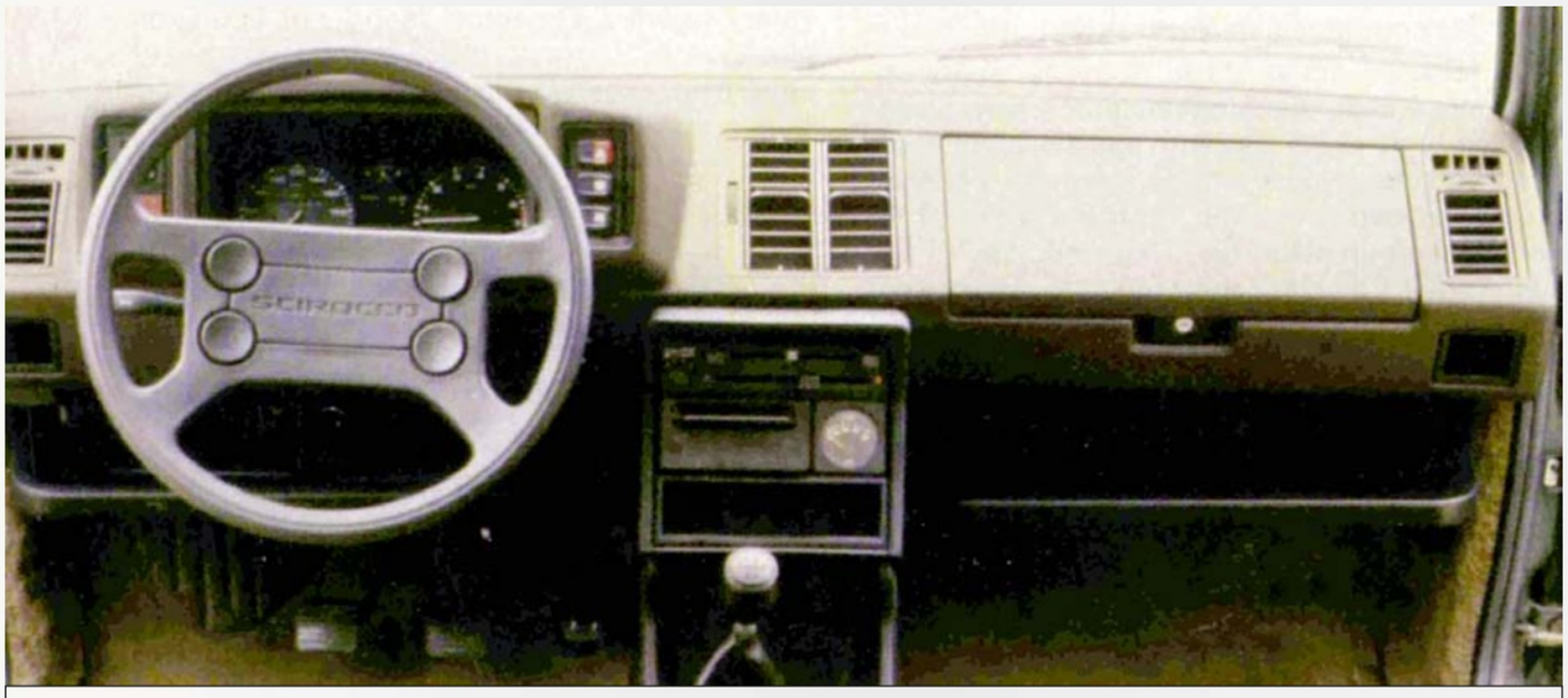
■ "La nouvelle Scirocco porte bien son nom : avec ou sans vent, il faut un œil de lynx pour la conduire en sécurité. De plus, les voyants au tableau de bord sont réduits au minimum en dimension comme en nombre."

■ "Ce coupé, dessiné à l'usine, sans collaboration extérieure, est un peu plus long que l'ancien et surtout plus aérodynamique avec une ligne mi-américaine, mi-japonaise sans beaucoup de caractère."

■ "En Allemagne, quatre moteurs sont proposés, mais en France trois seulement seront disponibles, le 1300 et le 1600 basse compression, et le 1600 injection de la GTI."

■ "Pour ce premier essai, nous avons choisi la version du milieu avec une boîte 5 vitesses ou plutôt une 4+E, c'est-à-dire un rapport final très long pour favoriser la réduction de la consommation."

■ "Avec 8,2 de compression, ce qui autorise l'emploi d'essence ordinaire, le moteur 1 588 cm^3 développe 85 ch DIN à 5 600 tr/mn."



Ce tableau de bord très austère ne brille par aucune fantaisie, mais les compteurs sont clairs et lisibles.

" À part la carrosserie, tout le reste est emprunté à l'ancienne Scirocco, c'est-à-dire à la berline Golf. "

⬆ *Ses qualités*

TRÈS BONNE BOÎTE

"Par chance, la boîte est tout à fait digne de celles des autres Volkswagen, c'est-à-dire sans reproches, aussi bien pour la synchronisation que pour la précision de maniement du levier."

FREINS EFFICACES

"Pour les freins, aucune critique puisqu'ils répondent en douceur à la moindre pression et qu'ils résistent très bien à la chaleur."

BONNE TENUE DE ROUTE

"La sécurité active de la nouvelle Scirocco est égale à celle des modèles précédents avec une tenue de route très sûre aussi bien en virages que sous la pluie et une direction à la fois précise et peu fatigante."

⬇ *Ses défauts*

VISIBILITÉ INSUFFISANTE

"La visibilité est à la limite de l'acceptable. Il y a bien longtemps que nous avions conduit une voiture dont les champs de vision sont aussi mauvais."

HABITABILITÉ DÉCEVANTE

"L'habitabilité ne marque aucun progrès, les places arrière sont à peu près inexistantes, la garde au toit est juste suffisante et l'accès à la place du conducteur est moyenne à cause du volant trop bas."

PERFORMANCES MOYENNES

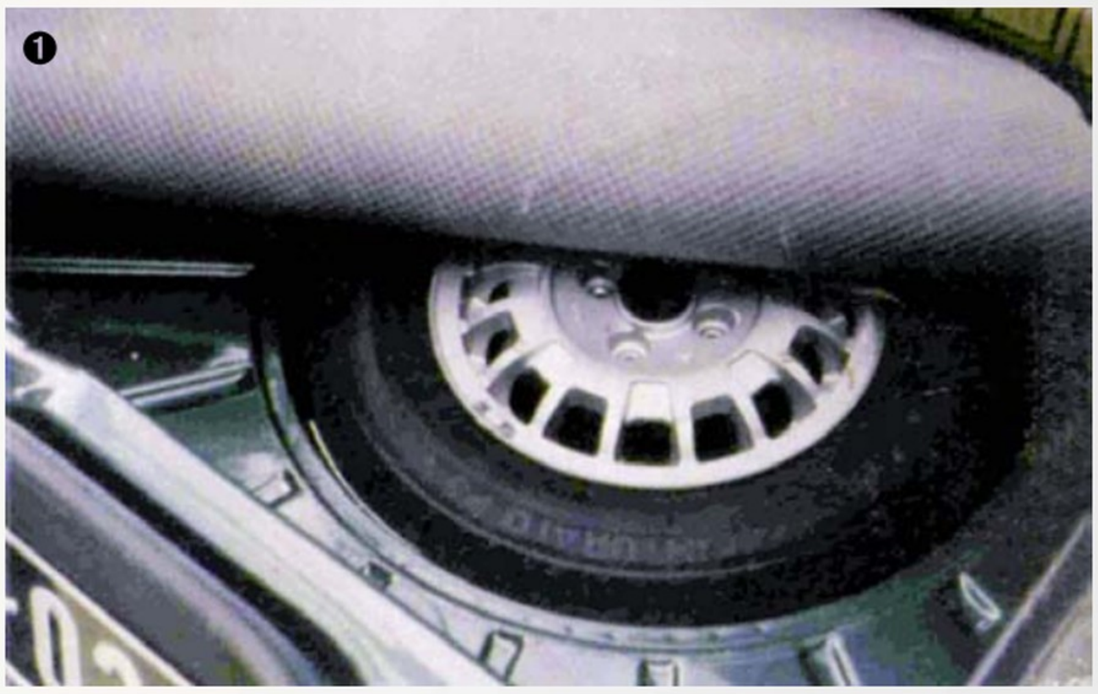
"La voiture est toujours longue à lancer et elle ne donne jamais l'impression d'être brillante ni de présenter un quelconque côté sportif."

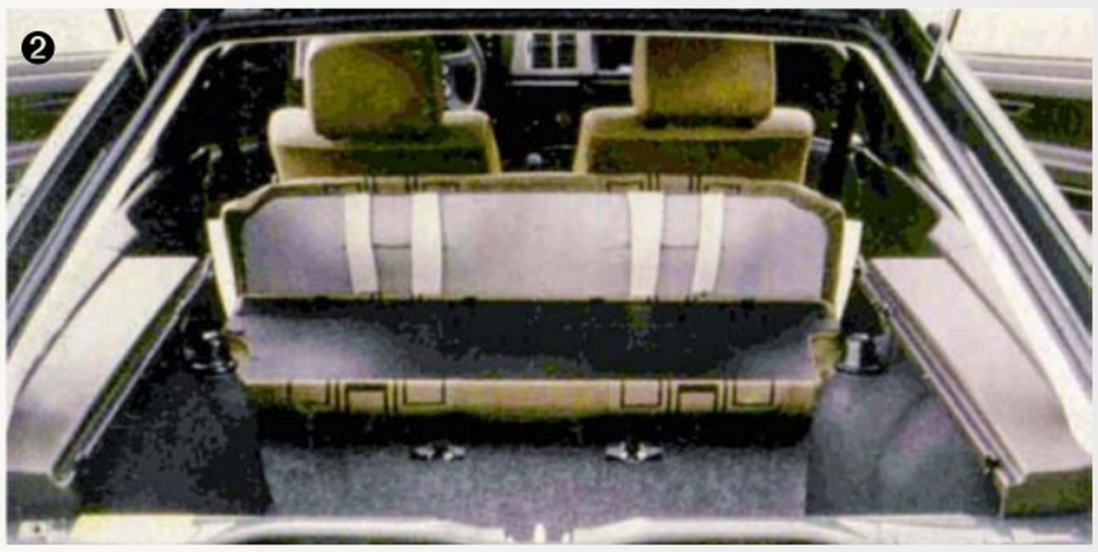
❶

❶ Si les places avant sont justes convenables pour accueillir 2 adultes, celles situées à l'arrière sont en revanche presque symboliques ! ❷ Pour optimiser l'aérodynamisme, et donc la consommation, cette Scirocco reçoit un becquet de coffre fixé sur le hayon, en bas de la lunette, ce qui réduit la visibilité.

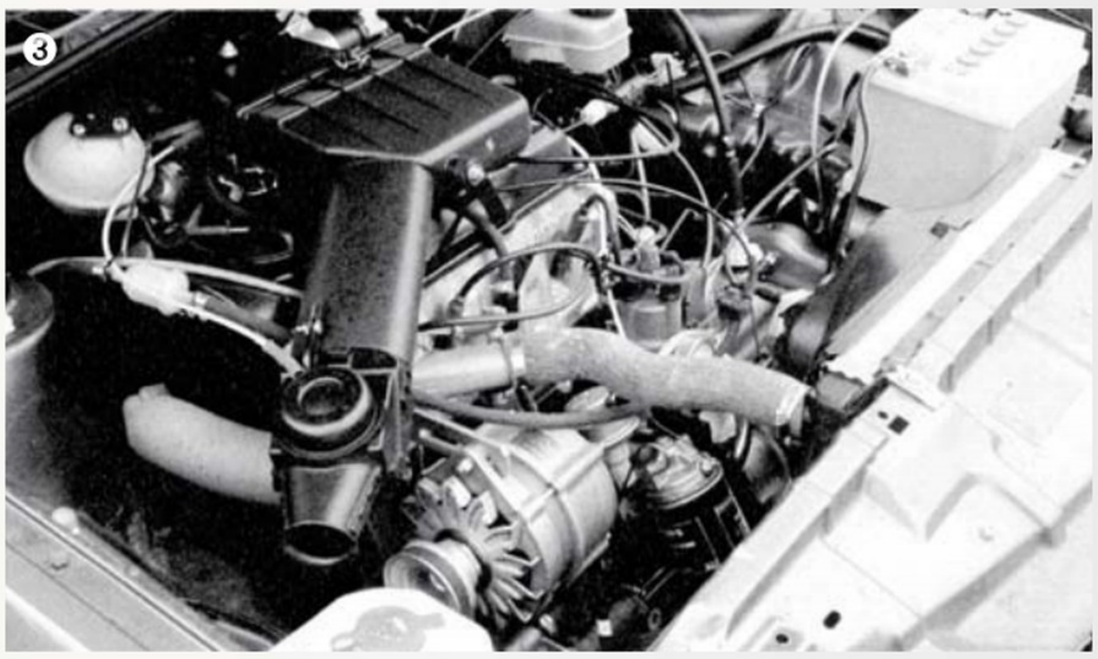
❷

" On se demande comment un grand constructeur a pu sortir une voiture affligée d'une aussi mauvaise visibilité ! "





❶ La roue de secours trouve sa place au fond du coffre, un emplacement peu pratique lorsque celui-ci est plein !
❷ La Scirocco n'a rien d'un coupé égoïste, son coffre étant transformable et accessible depuis un pratique hayon.
❸ La Scirocco GT est du genre paisible puisqu'elle reçoit un 4 cylindres 1 588 cm³ développant 85 ch DIN.



Extraits…

■ "Sur la bascule, nous avons relevé un poids en ordre de marche de 883 kg dont 553 kg sur l'avant, un peu supérieur aux chiffres du constructeur."

■ "Pour ce modèle, Volkswagen annonce une vitesse de 174 km/h aussi bien en quatrième qu'en cinquième, alors qu'à Montlhéry, nous n'avons obtenu que 169,5 km/h en quatrième et seulement 160,9 km/h en cinquième, soit près de 9 km/h d'écart entre les deux."

■ "Pour les consommations aussi nos mesures sont en contradiction avec l'usine qui revendique 5,3 l à 90 km/h, sur notre parcours aux routes faciles de 200 km, nous avons mesuré 6,5 l à 75 km/h de moyenne."

■ "Comme il arrive bien souvent, le rapport E n'est vraiment économique que dans des conditions idéales de conduite."

■ "Pour le confort général, les ressorts sont moins durs qu'avant mais l'amortissement n'a pas suivi, ce qui entraîne bien des balancements désagréables."

■ "La nouvelle Scirocco n'est pas née sous un bon vent ; elle n'apporte guère d'avantages par rapport à l'ancienne, étant même en grave recul sur certains points comme la visibilité."

■ "La version GTI avec ses performances élevées aura sans doute beaucoup de succès grâce à son moteur, mais la GT nous a franchement déçus par sa consommation pas vraiment économique."

Vu d'aujourd'hui

Par **Thomas Riaud**

Qu'ils soient signés par Volkswagen ou par d'autres constructeurs, les coupés populaires sont un genre sympathique en voie d'extinction, tués sans doute tant par l'actuelle frénésie de SUV que nous connaissons que par la chasse à la vitesse. Et cela fait déjà un moment que Volkswagen a renoncé aux coupés, le dernier du genre étant le nouveau Scirocco, lancé vingt ans après le Corrado. Le géant allemand propose néanmoins aux esthètes une Arteon digne d'intérêt, qui succède à la Passat CC.

DS 4

Première compacte chic française à rivaliser frontalement avec les A3 ou Classe A, la DS 4 a déjà une gamme large, surtout en matière de finitions et de possibilités de personnalisation, comme une vraie premium. Tour d'horizon…

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

La DS 4 est à la 308 ce que l'A3 est à la Golf : elles partagent la même plate-forme, mais l'une est plus chic que l'autre, plus luxueuse, plus premium. Cela se remarque un peu au niveau des motorisations – la DS 4 commence plus haut, à 130 ch au lieu de 110 –, des choix de finition – avec un record de 8 niveaux disponibles (!) –, des équipements – plus high-tech, comme un système de vision de nuit ou une suspension pilotée associée à une caméra qui scanne la route (déjà vu sur une certaine Classe S !) – et bien sûr au niveau du traitement de l'habitacle, plus cossu. Parmi les 8 finitions, deux portent la mention "Cross" et affublent la DS 4 d'un accastillage vaguement baroudeur, mais elles ne changent pas la garde au sol. Pour les niveaux de finition Trocadero et Rivoli, vous pouvez en plus choisir des intérieurs spécifiques optionnels qui modifient la sellerie, mais aussi les inserts décoratifs et les matériaux de la planche de bord. De quoi compliquer le choix déjà constitué de 30 versions hors options et personnalisation, mais de quoi également se faire une DS 4 très chic !

LA GAMME

	Moteur / Prix	Bastille	Bastille+	Performance Line	Trocadero / Cross Trocadero	Performance Line+ ❤	Rivoli ❤ / Cross Rivoli	Bonus/Malus écologique (CO_2)
Essence	PureTech 130 Automatique	30 100 €	31 100 €	33 800 €	36 300 € / 36 900 €	38 000 €	39 800 € / 40 400 €	Malus 230 à 310 € (136 à 140 g)
Essence	PureTech 180 Autom. ❤	-	-	36 300 €	38 800 € / 39 400 €	40 500 €	42 300 € / 42 900 €	Malus 740 à 1 074 € (147 à 151 g)
Essence	PureTech 225 Automatique	-	-	-	-	43 100 €	44 900 € / 45 500 €	Malus 818 à 1 761 € (148 à 157 g)
Hyb. rech.	E-Tense 225 ❤	-	38 800 €	41 500 €	44 000 € / 44 600 €	45 700 €	47 500 € / 48 100 €	Bonus 1 000 € (30 à 32 g)
Diesel	BlueHDi 130 Automatique	-	32 100 €	34 800 €	37 300 € / 37 900 €	39 000 €	40 800 € / 41 400 €	Malus 0 à 100 € (126 à 130 g)

La DS 4 a droit à un design anguleux typique de la marque et reconnaissable dès la face avant.

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**

Les roues de 19 pouces, de série sur les finitions supérieures, remplissent bien les passages de roues et constituent une rareté sur ce segment.

La planche de bord peut être revêtue de cuir ou d'Alcantara et participe aux prétentions premium de cette DS 4.

LA TRANSMISSION

EAT8

C'est l'une des particularités de la DS 4 : elle n'est disponible qu'en boîte automatique, contrairement à sa cousine 308. À se demander si DS ne voulait pas d'un levier de vitesses disgracieux sur sa console centrale très épurée…

Le "levier de vitesses" en aluminium guilloché se montre, il est vrai, très élégant ! Cette boîte à 8 rapports se révèle surtout douce à l'utilisation, pas forcément très rapide mais en accord avec l'un des atouts principaux de cette DS 4 : le très bon niveau de confort.

L/l/h/empattement : 4,40/1,83/1,49/2,68 m

MOTEUR ESSENCE	PureTech 130 Automatique	PureTech 180 Automatique ❤	PureTech 225 Automatique
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500	180 à 5 500	225 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750	250 à 1 650	300 à 1 900
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	210(1)	230(1)	235(1)
0 à 100 km/h (s)	NC	9,0	7,9(1)
90 à 130 km/h en Drive (s)	NC	8,0	NC
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	6,0 à 6,3(1)	7,6	6,6 à 6,9(1)

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE	E-Tense 225 ❤
Puissance maxi cumulée (ch)	225
Couple maxi cumulé (Nm)	360
Autonomie électrique (km)	38
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	233(1)
0 à 100 km/h (s)	8,6
90 à 130 km/h en Drive (s)	6,6
Budget	
Conso moyenne batterie vide (l/100 km)	8,2

MOTEUR DIESEL	BlueHDi 130 Automatique
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 750
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	187
0 à 100 km/h (s)	12,0
90 à 130 km/h en Drive (s)	11,2
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	5,8

(1) Données constructeur.

LES MOTEURS

ESSENCE
PureTech 130

On commence doucement avec ce bloc 3 cylindres turbo, qui devrait suffire dans l'absolu puisqu'il anime sans problème la cousine 308 de gabarit analogue. DS ne le met pas en avant : nous n'avons pas pu l'essayer, et les fiches techniques ne sont même pas complètes chez le constructeur… C'est le seul moteur avec la finition d'entrée de gamme Bastille, l'association des deux vous permettant d'avoir la DS 4 la moins chère.

PureTech 180 ❤

Cette fois, c'est un 4 cylindres qui prend place sous le capot, avec forcément une plus grande douceur d'utilisation que le 3 cylindres, tant sur le plan vibratoire que sonore. C'est le meilleur choix en essence pour son rapport entre agrément, performances et consommations.

PureTech 225

Il s'agit du même 1,6 l turbo que la DS 4 PureTech 180, mais avec 45 ch de plus et 300 Nm au lieu de 250. Alléchant sur le papier, il n'octroie que peu de performances en plus par rapport à la version 180 ch, qui reste plus intéressante dans cette DS 4 de toute façon plus confortable que sportive.

HYBRIDE RECHARGEABLE
E-Tense 225 ❤

La DS 4 ne reprend le système hybride rechargeable de la 308 que dans sa configuration la plus puissante, composée du 1,6 l turbo de 180 ch associé à un moteur électrique de 110 ch. Le couple cumulé monte à 360 Nm et permet des relances faciles, mais l'autonomie électrique déçoit avec moins de 40 km réels. Cette version bénéficie d'office d'un équipement enrichi sur toutes les finitions avec entre autres la suspension pilotée qui scanne la route : un vrai plus pour le confort.

DIESEL
BlueHDi 130

Toujours pertinent pour les gros rouleurs, ce diesel bien insonorisé a le double avantage d'être très raisonnable en consommation et, en corollaire, d'être le seul bloc 100 % thermique à ne pas engendrer de malus (ou très léger)…

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags dont un central avant, AFIL active, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, banquette AR 2/3-1/3, Bluetooth, climatisation automatique bizone, combiné numérique 7 pouces, écran central tactile 10 pouces, éclairage d'ambiance à LED, feux AV 100% LED, freinage automatique d'urgence, GPS, pare-brise acoustique, phares et essuie-glaces automatiques, radio 6 HP, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs rabattables électriquement.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Bastille	Bastille+	Performance Line / Performance Line+ ❤	Trocadero / Cross Trocadero	Rivoli ❤ / Cross Rivoli
Accès et démarrage mains-libres	-	-	- / Série	Série / Série	Série / Série
Advanced Traction Control (motricité renforcée)	-	-	-	- / 1 100 €	- / 500 €
Aérateurs aux places arrière	-	-	Série / Série	Série / Série	Série / Série
Affichage tête haute	-	2 400 €	2 400 € / Série	Série / Série	Série / Série
Aide au stationnement avant et caméra de recul	-	-	Série / Série	Série / Série	Série / Série
Chargeur à induction pour smartphone	-	250 €	250 € / 250 €	250 € / 250 €	250 € / 250 €
Clignotants AR à défilement	-	-	- / Série	-	Série / Série
Conduite autonome de niveau 2	-	-	1 500 € / 550 €	1 100 € / 1 100 €	Série / Série
DS Smart Touch	-	-	- / Série	Série / Série	Série / Série
Feux avant matriciels	-	-	1 200 € / Série	1 200 € / 1 200 €	Série / Série
Hayon motorisé	-	-	800 € / 400 €	400 € / 400 €	400 € / 400 €
Jantes alliage 17 pouces	-	Série	-	-	-
Jantes alliage 19 pouces	-	-	-	Série / Série	Série / Série
Jantes tôle 17 pouces	Série	-	-	-	-
Passage auto feux de croisement/feux de route	-	-	- / Série	-	Série / Série
Radar de recul	-	Série	-	-	-
Régulateur de vitesse adaptatif	-	950 €	950 € / Série	800 € / 800 €	Série / Série
Rétroviseur intérieur photosensible sans cadre	-	Série (1)	Série / Série (2)	Série / Série	Série / Série
Sellerie Alcantara	-	-	Série / Série	-	-
Sellerie cuir	-	-	-	-	Série / Série
Siège conducteur à réglages électriques	-	-	700 € / 700 €	800 € / 800 €	1 100 € / 1 100 €
Sièges AV chauffants	-	-	400 € / 400 €	500 € / 500 €	-
Susp. pilotée avec scan de la route par caméra (3)	-	-	1 100 € / 1 100 €	1 100 € / 1 100 €	1 100 € / 1 100 €
Système audio hi-fi 14 HP	-	-	3 950 € / 1 250 €	1 550 € / 1 550 €	1 000 € / 1 000 €
Système de vision nocturne	-	-	4 250 € / 1 800 €	2 350 € / 2 350 €	1 550 € / 1 550 €
Toit ouvrant électrique	-	-	950 € / 950 €	950 € / 950 €	950 € / 950 €
Volant chauffant	-	-	200 € / 200 €	200 € / 200 €	200 € / 200 €

(1) Série sur E-Tense 225. (2) Comprend les sièges avant chauffants. (3) Série sur E-Tense 225 à partir de Bastille+.

❶ Les places arrière sont dans la moyenne, sans plus, et la place du milieu n'est pas des plus accueillantes… ❷ Le coffre n'est pas un point fort : il passe de 373 dm³ sur les modèles thermiques à 313 dm³ sur l'hybride rechargeable. ❸ L'écran en face du conducteur n'est pas bien grand (7 pouces) mais se voit complété par l'affichage tête haute. ❹ L'écran central tactile atteint pour sa part 10 pouces et peut afficher le GPS sur toute sa surface. ❺ Un écran tactile supplémentaire permet d'afficher 6 raccourcis pour vos fonctions favorites.

LES FINITIONS

BASTILLE / BASTILLE+
(BASTILLE + 1 000 €)

La finition d'entrée de gamme n'est disponible qu'avec la motorisation PureTech 130. On pourra s'étonner d'y trouver des roues en tôle avec enjoliveurs : pas très premium ! À part cette fausse note, l'équipement ne comporte pas de grosse lacune pour une entrée en matière… Pour 1 000 € de plus, le niveau Bastille+ apporte des jantes alliage et un radar de recul.

PERFORMANCE LINE
(BASTILLE + 3 700 €) / PERFORMANCE LINE+ ❤
(PERFORMANCE LINE + 4 200 €)

Ces finitions se veulent typées "sport", au moins visuellement. Le chrome est ainsi remplacé pour la plupart par des éléments noirs brillants à l'extérieur, tandis que dans l'habitacle, la sellerie et la planche de bord reçoivent de l'Alcantara. Le niveau Performance Line+ enrichit sérieusement l'équipement et justifie son supplément pourtant important.

TROCADERO
(BASTILLE + 6 200 €) / CROSS TROCADERO
(TROCADERO + 600 €)

Ce niveau intermédiaire revient au chrome et propose un équipement complet, y compris côté high-tech avec l'affichage tête haute ou le DS Smart Touch, ce petit pavé tactile avec 6 raccourcis vers vos fonctions favorites. La version Cross Trocadero ajoute des barres de toit et des bas de boucliers en plastique noir (au lieu de couleur carrosserie) qui font plus baroudeur, mais la garde au sol n'augmente pas. En revanche, les finitions Cross donnent accès à l'option Advanced Traction Control, l'équivalent du grip control, associée à des pneus M+S.

RIVOLI ❤ (TROCADERO + 3 500 €) / CROSS RIVOLI
(RIVOLI + 600 €)

On atteint ici le haut de gamme, et c'est seulement à ce niveau que la sellerie est en cuir de série, de même que la conduite autonome de niveau 2 et les feux avant matriciels. Les équipements de sécurité sont également plus nombreux, avec une détection de trafic arrière ou une surveillance des angles morts de série. La finition Cross Rivoli ajoute les mêmes éléments que Cross Trocadero.

❤ NOS COUPS DE CŒUR

La DS 4 apparaît assez massive de l'arrière malgré des dimensions proches de ses rivales : l'effet est voulu par DS.

LES PRINCIPALES OPTIONS

INTÉRIEUR CUIR GRIS GALET (3850 € SUR TROCADERO, 2550 € SUR RIVOLI)/**INTÉRIEUR OPÉRA** (5050 € SUR TROCADERO, 3750 € SUR RIVOLI)

L'intérieur Cuir Gris Galet propose une sellerie et des contre-portes en cuir clair associées à des inserts décoratifs en vrai bois, tandis que planche de bord et console centrale se tendent de cuir également. Côté équipements, les sièges avant deviennent chauffants, massants et ventilés en plus d'être réglables électriquement. L'intérieur Opéra reprend l'ensemble des éléments ci-dessus mais avec du cuir Nappa de meilleure qualité. Dommage qu'il ne laisse pas le choix de la couleur : c'est brun ou brun ! Ces intérieurs ne sont disponibles que sur les finitions Trocadero ou Rivoli (et leur déclinaison Cross). Ils participent à rendre la DS 4 vraiment premium à l'intérieur : faites-vous plaisir !

CONSEILLÉE PAR L'AJ

PACKS D'AIDES À LA CONDUITE (DE 400 À 2200 €)

Dès la finition Bastille, toutes les DS 4 ont droit au freinage automatique d'urgence, à la remise en ligne active, au détecteur de fatigue, à la reconnaissance des panneaux de signalisation et au freinage anti-multicollision. Sur la Rivoli, le haut de gamme, vous avez en plus un freinage automatique d'urgence plus performant, la conduite autonome de niveau 2, la détection de trafic arrière et la surveillance des angles morts. Entre les deux, les différents niveaux de finition proposent plusieurs packs pour améliorer les équipements de base : pack Sécurité (détecteur de fatigue par caméra), pack Sécurité étendue (freinage automatique d'urgence jusqu'à 140 km/h, lecture étendue des panneaux), pack Détection trafic arrière (détection de trafic arrière et surveillance des angles morts) et DS Drive Assist (conduite autonome de niveau 2). La grille de proposition de ces packs avec ses tarifs est pour le moins absconse (bon courage au vendeur quand il faudra en expliquer les différentes subtilités…), et il est surtout bien dommage que la DS 4 ne dispose pas de tout de série (exception faite de la Rivoli et de sa déclinaison Cross).

SELON VOTRE NIVEAU DE FINITION

NOTRE CHOIX

DS 4 PureTech 180 Rivoli

(42 300 € hors options, malus écologique de 740 à 1 074 €)

Évitons la PureTech 130 et son 3 cylindres, la PureTech 225, qui n'apporte pas grand-chose par rapport à la 180 ch, et la diesel si vous voulez entrer dans les grands centres-villes dans un futur pas si lointain. L'hybride rechargeable n'est pertinente que si vous faites de la ville et pouvez la brancher. La PureTech 180 a l'avantage de coûter 5 200 € de moins, ce qui vous permettra de prendre une finition haut de gamme conforme aux prétentions de la voiture.

LES TEINTES

Teintes métallisées

Or Cuivré (gratuite)

Gris Laqué (790 €)

Gris Platinium (790 €)

Teintes nacrées (900 €)

Blanc Nacré

Cristal Pearl

Noir Perla Nera

Rouge Velvet

LES JANTES

Jantes tôle 17 pouces avec enjoliveur (série sur Bastille)

Jantes alliage 17 pouces Athènes (série sur Bastille+)

Jantes alliage 19 pouces Minneapolis (série sur Perf. Line et Perf. Line+)

Jantes alliage 19 pouces Firenze (série sur Trocadero)

Jantes alliage 19 pouces Sapporo (série sur Cross Trocadero)

Jantes alliage 19 pouces Sevilla (série sur Rivoli)

Jantes alliage 19 pouces Lima (série sur Cross Rivoli)

MAZDA CX-3

Si vous trouvez que votre Renault Captur ou votre Peugeot 2008 manquent d'exotisme, le Mazda CX-3 vous en donnera pour votre argent. En plus, il est plutôt fiable.

Par **Didier Laurent**

Du point de vue du style, le Mazda CX-3 ne renie pas ses origines japonaises. Dessiné harmonieusement, celui qui représente la deuxième vente de Mazda en France (derrière le CX-5) a légèrement évolué au fil des années et s'est un peu modernisé. À l'intérieur, les compteurs commencent en revanche à dater. Mais l'ensemble est fonctionnel, le poste de conduite est bien organisé et la sellerie, perçue comme peu confortable sur les premiers millésimes, s'est améliorée avec le temps. L'équipement s'est enrichi lors des diverses évolutions, et rien ne manque à partir du milieu de gamme. Sous le capot, Mazda prend le monde automobile à contre-pied, avec des moteurs de cylindrée généreuse : 2 l en essence, 1,5 l puis 1,8 l en diesel. Un choix qui contraste avec les petits 3 cylindres turbo qui dotent la majeure partie des voitures de grande diffusion. L'agrément de conduite y gagne, notamment sur les versions à boîte de vitesses manuelle. On pourra reprocher au CX-3 un volume de coffre en dessous de la moyenne, et une habitabilité arrière assez modeste. La ceinture de caisse qui remonte assez haut n'aide pas à donner une sensation d'espace. La modularité est elle aussi basique, avec des dossiers de banquette qui se rabattent en 2/3-1/3. En occasion, les versions à essence sont plus nombreuses que les diesels.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 14 000 €(1)

Diesel : 14 000 €(1)

Génération : première

Commercialisation : mai 2015

Restylage : évolutions en 2017 et en 2018

Type de carrosserie : SUV urbain

Nombre d'exemplaires en circulation : 16 800

(1) Moins de 100 000 km.

	MAZDA CX-3	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	**2.0 SkyActiv-G**	**121**	**7,2**	**Une entrée de gamme compétente, suffisante au quotidien et relativement économique à la pompe. C'est notre choix en essence, et désormais la seule version disponible au catalogue en neuf.**
	2.0 SkyActiv-G AWD	150	7,3	Un peu plus de puissance, mais surtout une transmission intégrale pour les montagnards. Existe aussi avec une boîte automatique à 6 rapports, laquelle ne s'impose pas.
Diesel	1.5 SkyActiv-D	105	5,3	Le moteur diesel de lancement, de modeste cylindrée et de conception ancienne. Il ne consomme pas trop, mais il est assez bruyant et disparaîtra courant 2018.
	1.8 SkyActiv-D	115	6 (en BVA)	Plus d'allant, moins de vibrations, et une bonne combinaison entre couple et puissance. Un moteur plus moderne qui lui va bien. Il apparaît lors des évolutions esthétiques de 2018.

FLORIAN GROUT

NOTRE CHOIX

Mazda CX-3 Skyactiv-G 121 Selection

de 2019

1er prix prospecté : **19 500 €**

45 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	121 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	206 Nm à 2 800 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, essence
Cylindrée	1 998 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques	215/50 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,28/1,77/1,54/2,57 m
Poids/tractable freiné	1 247/1 200 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	31,6 s
0 à 100 km/h	9,7 s
90 à 130 km/h (en 4e/5e/6e)	9/11,9/18,4 s
Vitesse maxi	183 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/66 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	142/138 cm
Volume de coffre 5 places	323 dm³

LE BUDGET

Assurance(1) : 734 €	Carte grise(2) : 233,10 €

Consommations

Moyenne	7,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,2/6,9/7,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	666 km/48 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV(3)	346 €	moyen	Distribution	non	
Amortisseurs AR(3)	274 €	moyen	Embrayage	402 €	bon
Disques AV(3)	232 €	mauvais	FAP	non	
Disques AR(3)	230 €	moyen	Pneus(3)	300 €	bon
Plaquettes AV(4)	125 €	moyen	Feu AV	1 020 €	moyen
Plaquettes AR(4)	98 €	moyen	Feu AR	254 €(5)	bon
Filtre à air	34 €	moyen	Bouclier AV	522 €	moyen
Filtre à huile	17 €	bon	Bouclier AR	295 €	bon

bon/ moyen/ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30% de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (2) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu. (5) 642 € si à LED.

LE BILAN FIABILITÉ

La réputation de la marque est excellente en la matière, et elle est généralement justifiée. Le CX-3 ne déroge pas à la règle et offre une bonne sérénité d'utilisation, même si des voitures à problèmes existent.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

CLIMATISATION

Faiblesse du compresseur de climatisation, qui demande à être remplacé. La panne se manifeste tout simplement par l'arrêt de production d'air refroidi. C'est un défaut d'origine, a priori connu et assumé par le constructeur. Si la voiture n'est plus sous garantie, n'hésitez pas à solliciter une prise en charge auprès de votre concessionnaire.

BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE

Défaut de gestion, à-coups à l'accélération, passage anarchique des rapports. Le plus souvent, il s'agit d'un problème électronique qui se règle par le biais d'une mise à jour ou d'une reprogrammation du boîtier électronique idoine.

AUTRES DÉFAILLANCES

VOLANT

Le cuir présente des traces d'usure prématurée, généralement autour de 100 000 km mais parfois avant. Pas grand-chose à y faire si ce n'est un entretien nourrissant et régulier de la surface.

SYSTÈME DE NAVIGATION

Un logiciel assez lent dans sa progression, mais surtout des erreurs de calcul, parfois à répétition. Autant de bugs qui rendent l'utilisation difficile. Les mises à jour parviennent à résoudre certains défauts, mais pas toujours.

CEINTURES DE SÉCURITÉ

Il peut arriver que les enrouleurs des ceintures arrière fonctionnent mal. Les ceintures doivent être remplacées, parfois dans leur ensemble. C'est un défaut d'origine et non une usure prématurée.

PEINTURE

Certaines teintes sont perçues comme fragiles, et montrent très tôt des microrayures laissées par les brosses de lavage automatique. La résistance du vernis semble parfois trop faible, également.

LES RAPPELS

MAJEURS

FIXATION AMORTISSEUR (FIN 2015)

Sur quelques voitures fabriquées entre le 27 février 2015 et le 2 décembre 2015, il est possible que l'écrou et la vis inférieurs de l'amortisseur se desserrent, provoquant d'abord un grincement, puis un risque de dégagement de l'écrou et de la vis. Dans un cas extrême, l'amortisseur avant et le porte-fusée peuvent se désolidariser. En après-vente, les concessionnaires procèdent à la vérification et au remplacement des vis et écrou.

HAYON (DÉBUT 2016)

Sur 2 220 véhicules fabriqués entre le 10 février 2015 et le 26 décembre 2015, le support d'amortisseur de hayon manque de traitement anticorrosion et peut se corroder. Avec le temps, cela peut provoquer sa rupture à la commande du hayon. Les pièces incriminées doivent être remplacées.

MOTEUR (FIN 2017)

Sur 1 943 véhicules construits entre le 10 février 2015 et le 4 novembre 2017, la logique de protection électronique du moteur ne fonctionne pas correctement lors de montées en régime au point mort ou en position Parking. En cas de suralimentation excessive, il est possible qu'une combustion anormale se produise, entraînant une panne (arrêt) du moteur. Une reprogrammation du boîtier de gestion moteur règle le problème.

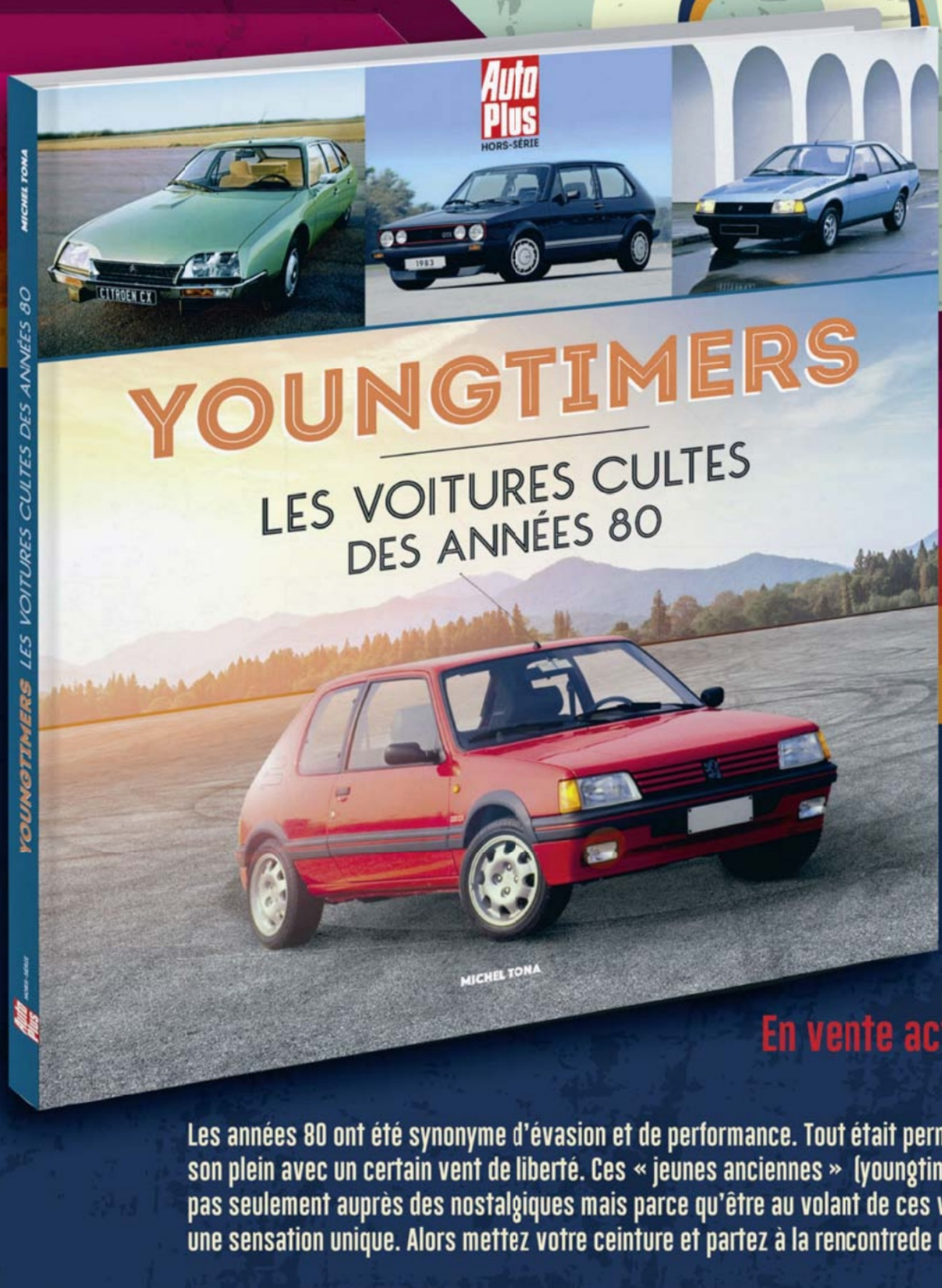
SYSTÈME I-ELOOP (DÉCEMBRE 2018)

Sur 701 voitures fabriquées entre le 11 février 2015 et le 4 avril 2018, le témoin du système i-Eloop (récupérateur d'énergie) s'allume et le témoin i-stop clignote. En cas d'utilisation continue du véhicule dans cette situation, le convertisseur DC-DC (courant alternatif) peut générer de la fumée. Il doit être remplacé.

POMPE À ESSENCE (FIN 2019)

Ce rappel concerne 2 202 voitures sorties de chaîne entre le 3 avril et le 6 septembre 2019. Sur ces véhicules, le rotor de la pompe à carburant basse pression peut se déformer. La défaillance de la pompe à carburant peut entraîner le non-démarrage ou le calage du moteur. Ce défaut peut se manifester par l'allumage d'un voyant au tableau de bord ou par un fonctionnement irrégulier du moteur. Il convient de remplacer la pompe à essence (basse pression).

(Re)plongez dans les années 80



En vente actuellement

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

LE PRIX DU NEUF aj

AIWAYS

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

ALFA ROMEO

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

ALPINE

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

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Vantage Coupé V8	NC	M	40 000	151 060
Vantage Roadster V8	NC	M	40 000	158 630
DB11 V8 Coupé	NC	M	40 000	189 277
DB11 AMR V12 Coupé	NC	M	40 000	224 874
DB11 Volante V8	NC	M	40 000	204 705
DBS SuperLeggera Coupé	NC	M	40 000	288 504
DBS SuperLeggera Volante	NC	M	40 000	298 670
DBX	NC	M	40 000	195 126

AUDI

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

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

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

A4 ALLROAD				
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16	M	5 404	54 350
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11	M	650	53 220
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Design Tiptronic	17	M	9 953	60 810
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
A5 COUPÉ				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	310	47 470
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	310	51 230
RS 5	34	M	29 070	100 540
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	49 720
40 TDI Mild Hybrid 204 ch Design S tronic	11	M	190	52 690
S5 TDI	23	M	9 703	82 350
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €				
Surcoût Avus : S line + 1 000 €				
A5 SPORTBACK				
35 TFSI Mild Hybrid S tronic	8	M	260	44 070
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	400	51 230
RS 5	34	M	33 317	100 540
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9		0	46 320
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	230	52 690
S5 TDI	23	M	10 961	82 350
Surcoût Design : "base" + 3 400 €				
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €				
Surcoût Avus : S line + 1 000 €				
A5 CABRIOLET				
40 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	2 205	62 930
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M	8 362	69 650
S5	24	M	22 321	87 750
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M	400	61 420
40 TDI 204 ch Mild Hybrid S line S tronic	11	M	1 172	64 390
Surcoût Avus : S line - 720 €				
Q5				
50 TFSI e Design	16		0	64 610
55 TFSI e S line	16		0	72 910
35 TDI Mild Hybrid S tronic	9	M	918	51 410
40 TDI Mild Hybrid Design	11	M	4 131	57 300
SQ5 TDI	22	M	32 906	82 490
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût S line : Design + 4 900 €				
Surcoût Avus : S line + 3 900 €				
Q5 SPORTBACK				
50 TFSI e Design	16		0	67 310
55 TFSI e S line	16		0	75 610
35 TDI Design	9	M	1 198	57 510
40 TDI Design	11	M	4 331	60 500
SQ5 TDI	22	M	32 906	85 190
Surcoût S line : Design + 4 400 €				
Surcoût Avus : S line + 4 400 €				
A6				
45 TFSI S tronic	14	M	2 544	56 830
50 TFSI e Quattro	12		0	65 070
55 TFSI e Compétition Quattro	12		0	76 560
35 TDI S tronic	8	M	280	50 810
40 TDI S tronic	11	M	280	54 460
45 TDI Quattro S tronic	14	M	4 552	61 900
50 TDI Quattro S tronic	17	M	7 039	65 240
S6 TDI	23	M	11 850	88 990
Surcoût S line : "base" + 7 900 €				
Surcoût Avus : S line + 100 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €				
A6 AVANT				
RS 6	52	M	40 000	137 650
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
40 TDI	11	M	2 386	64 000
45 TDI	14	M	7 915	68 540
50 TDI	17	M	11 750	71 880
55 TDI	23	M	11 104	76 870
Surcoût Avus : "base" + 11 300 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S tronic	14	M	2 370	69 080
RS 7	52	M	40 000	143 920
50 TFSI e Quattro	16		0	77 750
55 TFSI e Compétition Quattro	13		0	88 160
40 TDI S tronic	11	M	280	66 950
50 TDI Quattro S tronic	17	M	7 589	78 160
S7 TDI	23	M	13 830	97 550
Surcoût S line : "base" + 6 250 €				
Surcoût Avus : S line + 3 850 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 000 €				
E-TRON GT				
Quattro	10		0	105 100
RS	10		0	145 690
Surcoût Extended : Quattro + 20 500 €				
Surcoût S Extended : RS + 15 500 €				
E-TRON				
50 Quattro	9		0	71 900
55 Quattro	9		0	84 200
S	19		0	96 600
Surcoût S line : "base" + 9 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 400 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
E-TRON SPORTBACK				
50 Quattro	9		0	74 500
55 Quattro	9		0	86 800
S	19		0	99 200
Surcoût S line : "base" + 9 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 400 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 9 500 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
A8				
S8	NC	M	40 000	160 700
60 TFSI e	NC		NC	116 500
50 TDI	NC	M	11 621	99 000
Surcoût Avus : "base" + 12 600 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €				
Q7				
SQ7	43	M	40 000	125 390
55 TFSI e Advanced	22		0	84 410
60 TFSI e Competition	22		0	99 220
50 TDI Advanced	18	M	28 016	77 120
Surcoût S line : Advanced + 7 550 €				
Surcoût Avus : S line + 870 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 350 €				
Q8				
SQ8	43	M	40 000	129 220
RS Q8	53	M	40 000	165 570
55 TFSI e Advanced	22		0	89 850
60 TFSI e Compétition	22		0	105 300
Surcoût S line : Advanced + 7 800 €				
Surcoût Avus : Advanced + 7 470 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 500 €				
R8				
V10 Performance RWD	49	M	40 000	160 250
R8 SPYDER				
Surcoût : coupé + 14 400 €				

BENTLEY

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

BMW

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

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

118d	7		0	32 500
120d	10	M	75	39 000
Surcoût Edition Sport : "base" + 5 000 €				
Surcoût M Design : Edition Sport + 690 €				
Surcoût M Sport : M Design + 2 410 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
220i	NC	M	360	41 800
M240i xDrive	NC	M	9 550	59 900
220d	NC		0	44 700
Surcoût M Sport : "base" + 5 000 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
218i	NC	M	310	34 200
220i	NC	M	170	36 600
218d	NC		0	36 400
Surcoût Luxury : "base" + 2 100 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 2 050 €				
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ				
218i	7	M	75	33 300
220i	9	M	260	38 900
M235i xDrive	19	M	2 544	55 850
216d	6		0	34 450
218d	8		0	36 200
220d	10	M	75	42 400
Surcoût M Sport : "base" + 4 800 €				
X1				
sDrive18i Premiere Auto.	7	M	310	32 800
sDrive20i Lounge DKG	9	M	818	40 850
xDrive25e Lounge	17	B	1 000	47 050
sDrive16d Premiere	6	M	170	33 200
sDrive18d Premiere	8	M	75	35 950
xDrive20d Lounge	10	M	360	44 800
Surcoût Lounge : Premiere + 1 450 € à + 1 600 €				
Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €				
X2				
sDrive18i Premiere	7	M	280	34 350
sDrive20i Premiere	11	M	540	40 950
M35i Auto.	19	M	4 279	58 500
xDrive25e Premiere	7	B	1 000	48 600
sDrive16d Premiere	6	M	125	34 750
sDrive18d Premiere	8	M	50	37 500
xDrive20d Premiere Auto.	10	M	330	44 850
Surcoût Lounge : Premiere + 5 050 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 2 350 € à + 2 750 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				
SÉRIE 3				
318i Lounge	7	M	360	40 100
320i Lounge	10	M	360	43 700
330i xDrive Lounge Auto.	15	M	1 386	52 050
M340i xDrive	25	M	4 918	67 300
M3 Competition	41	M	40 000	103 100
320e Lounge	9	B	1 000	48 900
330e Lounge	8		0	53 850
316d Lounge	7		0	41 300
318d Lounge	8		0	43 450
320d Lounge	10		0	47 300
330d Lounge xDrive	16	M	680	56 600
M340d xDrive	22	M	2 454	69 250
Surcoût Luxury : Lounge + 7 550 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 6 500 €				
SÉRIE 3 TOURING				
Surcoût : Berline + 2 000 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i	10	M	450	50 800
M440i xDrive	25	M	4 429	69 550
M4 Competition	41	M	39 964	105 650
420d	10		0	53 350
430d xDrive	17	M	790	60 500
M440d xDrive	22	M	2 033	70 650
Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	10	M	983	50 800
M440i xDrive	26	M	8 851	69 900
420d	10		0	53 350
Surcoût M Sport : "base" + 2 750 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	M	1 172	57 300
M440i xDrive	26	M	8 025	76 050
M4 Compétition xDrive	41	M	40 000	116 650
420d	10	M	550	59 850
430d	26	M	1 830	64 600
Surcoût M Sport : "base" + 3 500 €				
I4				
eDrive40	NC	B	3 000	59 700
M50	NC		0	71 650

Z4				
sDrive20i	11	M	2 370	47 150
sDrive30i	15	M	2 370	55 550
M40i	23	M	7 851	68 150
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Sucoût M Sport : Sport + 1 750 €				
X3				
xDrive20i xLine	10	M	5 568	50 650
M40i	24	M	19 340	77 900
M Competition	41	M	40 000	109 350
xDrive30e xLine	10		0	60 800
sDrive18d xLine	8	M	1 590	50 950
xDrive20d xLine	10	M	2 224	54 950
xDrive30d xLine	17	M	4 644	61 650
M40d	22	M	7 755	76 900
Surcoût M Sport : xLine + 6 000 €				
iX3				
Inspiring	NC		0	69 950
Surcoût Impressive : Inspiring + 6 400 €				
X4				
xDrive30i xLine	14	M	5 443	59 500
M40i	24	M	18 760	79 650
M Competition	41	M	40 000	111 650
xDrive20d xLine	10	M	2 048	57 800
xDrive30d xLine	17	M	4 470	64 500
M40d	22	M	7 768	78 650
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €				
SÉRIE 5				
520i Lounge	10	M	310	52 250
M5 Competition	57	M	40 000	138 850
520e Lounge	9		0	54 700
530e Lounge	10		0	60 300
545e xDrive Lounge	17		0	72 600
518d Lounge	8		0	49 750
520d Lounge	10		0	53 200
530d xDrive Lounge	17	M	1 260	64 700
540d xDrive Lounge	22	M	1 790	69 700
Surcoût Luxury : Lounge + 5 450 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 250 €				
SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût : berline + 2 600 €				
SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
620d Lounge xDrive	10	M	1 640	65 250
630d Lounge xDrive	17	M	3 529	73 500
Surcoût Luxury : Lounge + 5 650 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 €				
SÉRIE 7				
750Li xDrive	44	M	40 000	125 500
745e	13		0	108 950
730d xDrive	16	M	3 486	102 750
740d xDrive	22	M	4 201	109 750
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €				
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 200 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840i xDrive M Sport	22	M	15 581	108 900
M850i xDrive	44	M	40 000	131 600
M8 Competition	57	M	40 000	174 800
840d xDrive M Sport	22	M	6 179	111 100
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ				
Surcoût : coupé - 3 000 €				
SÉRIE 8 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 8 000 €				
X5				
xDrive40i Lounge Auto.	23	M	24 921	75 000
M50i	44	M	40 000	98 550
M Competition	56	M	40 000	145 400
xDrive45e Lounge	15		0	85 850
xDrive25d Lounge	12	M	13 461	66 050
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	9 755	73 100
xDrive40d Lounge	22	M	12 212	78 300
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €				
X6				
xDrive40i Lounge	23	M	26 481	81 700
M50i	44	M	40 000	101 800
M Competition	56	M	40 000	148 200
xDrive30d Lounge	16	M	9 418	79 800
xDrive40d Lounge	2	M	11 986	85 000
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €				
Surcoût M Sport : xLine + 850 €				
iX				
xDrive40	7		0	86 250
xDrive50	10		0	103 500
M60	NC		0	132 000

X7				
xDrive40i	23	M	40 000	100 000
M50i	44	M	40 000	123 550
xDrive40d	22	M	27 091	99 000
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €				

CHEVROLET

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

CITROËN

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

TYPE	CV		B/M *	PRIX
AMI				
AMI	NC	B	900	6 990
Surcoût Orange/Khaki/Grey/Blue : AMI + 400 €				
Surcoût Pop : Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €				
Surcoût Vibe : Pop + 460 €				
C3				
1.2 PureTech 83 ch Live	4		0	15 750
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6		0	19 400
1.5 BlueHDi 100 ch Feel	5		0	19 750
Surcoût You! : Live - 1 260 €				
Surcoût Feel : Live + 1 200 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 800 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 950 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €				
Surcoût Saint James : Shine + 600 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 900 €				
C3 AIRCROSS				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	150	19 050
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	240	23 950
1.5 BlueHDi 110 ch Feel Pack	6		0	23 000
1.5 BlueHDi 120 Shine Auto.	6	M	100	27 150
Surcoût Feel : Live + 1 350 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 150 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 1 850 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 700 €				
C4				
1.2 PureTech 100 ch Live	5		0	21 100
1.2 PureTech 130 ch Feel	7		0	25 100
1.2 PureTech 155 ch Shine Auto.	8	M	190	30 950
1.5 BlueHDi 110 ch Live	6		0	23 400
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack Auto.	7		0	30 400
ë-C4 136 ch Feel	4	B	6 000	35 800
Surcoût Feel : Live + 2 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 500 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 100 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 200 €				
GRAND C4 SPACETOURER				
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	M	280	31 300
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	6	M	50	33 500
Surcoût Shine : Feel + 2 650 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 350 €				
C5 AIRCROSS				
1.2 PureTech 130 ch Live	7	M	310	27 450
Hybrid 225 ch Feel	10	B	1 000	40 950
1.5 BlueHDi 130 ch Live	7	M	75	29 800
Surcoût Feel : Live + 2 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 650 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 950 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 450 €				
C5 X				
1.2 PureTech 130 Feel Auto.	7	M	230	32 900
1.6 PureTech 180 ch Shine Auto.	10	M	740	40 500
Hybrid 225 ch Feel Pack	10	B	1 000	44 950
Surcoût Feel Pack : Feel + 2 500 €				
Surcoût Shine : Feel Pack +2 600 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 000 €				
BERLINGO TAILLE M				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	540	23 150
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M	210	24 100
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack	7	M	260	28 550
ë 136 ch Live	4	B	6 000	35 300
Surcoût Feel : Live + 1 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 350 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 350 €				
BERLINGO TAILLE XL				
Surcoût : Taille M + 1 000 €				

CUPRA

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

DACIA

TYPE	CV		B/M *	PRIX
SPRING				
Confort	2	B	4 614	17 390
Surcoût Confort Plus : Confort + 1 600 €				
SANDERO				
1.0 SCe 65 ch Essentiel	4		0	9 990
0.9 TCe 90 ch Confort	5		0	13 490
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	12 190
Surcoût Confort : Essentiel + 1 500 €				
SANDERO STEPWAY				
0.9 TCe 90 ch Essentiel	5		0	13 690
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	13 890
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €				
JOGGER				
1.0 TCe 110 ch Essentiel	5		10	15 500
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	14 990
Surcoût Confort : Essentiel + 1 700 à + 1 710 €				
Surcoût Extrême : Confort + 1 000 €				
Surcoût Extrême+ : Confort + 1 500 à + 1 700 €				
LODGY				
1.3 TCe 100 ch Esentiel	6	M	240	15 200
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	240	16 000
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5		0	16 850
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	5		0	17 650
LODGY STEPWAY				
1.3 TCe 130 ch	7	M	450	17 100
1.5 Blue dCi 115 ch	6	M	75	18 750
Surcoût 15 ans : "base" + 200 €				
DUSTER				
1.3 TCe 130 ch Confort	7	M	330	19 150
1.3 TCe 150 ch Confort EDC	8	M	330	21 450
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	14 990
1.5 dCi 115 ch Essentiel	6		0	17 290
Surcoût Confort : Essentiel + 2 360 €				
Surcoût Prestige : Confort + 1 250 €				
Surcoût Up & Go : Prestige + 300 €				

DS AUTOMOBILES

TYPE	CV		B/M *	PRIX
DS 3 CROSSBACK				
1.2 PureTech 100 ch Montmartre	5		0	25 600
1.2 PureTech 130 ch Montmartre Auto.	7	M	230	28 600
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M	400	36 500
1.5 BlueHDi 110 ch Montmartre	6		0	26 600
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille Auto.	7		0	32 400
E-Tense Montmartre	4	B	6 000	37 600
Surcoût Bastille : Montmartre + 2 800 €				
Surcoût Performance Line : Bastille + 200 €				
Surcoût Toits de Paris : Performance Line + 800 €				
Surcoût Faubourg : Performance Line + 2 500 €				
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €				
Surcoût Rivoli : Performance Line+ + 1 700 €				
Surcoût Louvre : Rivoli + 3 000 €				
DS 4				
1.2 PureTech 130 ch Bastille Auto.	7	M	210	30 100
1.6 PureTech 180 ch Performance Line Auto.	10	M	650	36 300
1.6 PureTech 225 ch Performance Line + Auto.	13	M	898	43 100
E-Tense 225 ch Bastille +	10	B	1 000	38 800
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille + Auto.	7		0	32 100
Surcoût Bastille + : Bastille + 1 000 €				
Surcoût Performance Line : Bastille + + 2 700 €				
Surcoût Trocadero : Performance Line + 2 500 €				
Surcoût Cross Trocadero : Trocadero + 600 €				
Surcoût Performance Line + : Cross Trocadero + 1 100 €				

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

Surcoût Rivoli : Performance Line + + 1 800 €
Surcoût Cross Rivoli : Rivoli + 600 €
Surcoût La Première : Cross Rivoli + 5 100 €

DS 7 CROSSBACK

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

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

DS 9

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

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

FERRARI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Roma	NC	M	40 000	198 265
Portofino M	NC	M	40 000	203 999
F8 Tributo	NC	M	40 000	232 754
F8 Spider	NC	M	40 000	258 328
812 Superfast	81	M	40 000	297 974
812 GTS	NC	M	40 000	329 718
SF90 Stradale	NC	M	1 386	423 514
SF90 Stradale Assetto Fiorano	NC	M	2 205	472 774

FIAT

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

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

ABARTH 595

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

Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 600 €

500C (CABRIOLET)

Surcoût : berline + 2 800 €

ABARTH 595C

Surcoût : berline + 2 500 €

500 E

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

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

500 E 3+1

Surcoût : berline + 2 000 €

500 E CABRIOLET

Surcoût : berline + 3 400 €

500L

1.3 MultiJet 95 ch Sport	5	M	50	23 290

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

PANDA

1.0 BSG 70 ch	4		0	11 990

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

PANDA CITY CROSS

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

Surcoût Plus : "base" + 1 100 €

PANDA 4X4

0.9 TwinAir 85 ch	5	M	1 629	17 590

500X

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

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

TIPO BERLINE

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

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

TIPO 5 PORTES

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

TIPO CROSS

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

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

TIPO STATION WAGON

Surcoût : 5 Portes + 1 500 €

FORD

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

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

FIESTA ACTIVE

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

ECOSPORT

1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0	23 100

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

PUMA

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

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

FOCUS

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

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

FOCUS ACTIVE

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

Surcoût Vignale : X + 2 200 €

FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline + 1 200 €

FOCUS SW ACTIVE

Surcoût : berline + 1 200 €

KUGA

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

Surcoût ST-Line : Titanium + 2 000 €
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 400 €
Surcoût Vignale : ST-Line X + 2 600 €

MONDEO

Hybrid 187 ch ST-Line	9	M	100	41 000

Surcoût Vignale : ST-Line + 5 000 €

MONDEO SW

Surcoût : berline + 1 000 €

S-MAX

2.5 Duratec 190 ch Hybrid ST Line	8	M	2 746	48 950

Surcoût Vignale : ST-Line + 6 700 €

GALAXY

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

MUSTANG MACH-E

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

EXPLORER

ST-Line	32		0	80 700

Surcoût Platinum : ST-Line + 2 000 €

MUSTANG FASTBACK

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

MUSTANG CONVERTIBLE

Surcoût : Fastback + 4 000 €

TOURNEO COURIER

1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	M	260	16 120

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

TOURNEO CONNECT

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

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

TOURNEO CONNECT ACTIVE

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

HONDA

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
E				
136 ch	4	B	6 000	36 670
153 ch Advance 16"	4	B	6 000	39 670

Surcoût Advance 17" : Advance 16" + 0 €

JAZZ

1.5 i-MMD Elegance	5		0	23 000

Surcoût Executive : Elegance + 1 700 €
Surcoût Exclusive : Executive + 1 500 €
Surcoût Style : Exclusive + 1 500 €

JAZZ CROSSTAR

1.5 i-MMD Exclusive	5		0	28 230

Surcoût Exclusive Bi-Ton : Exclusive + 950 €
Surcoût U.R.B.A.N : Exclusive Bi-Ton + 50 €

HR-V

1.5 i-MMD Executive	6		0	31 520

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

CIVIC (5 PORTES)

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

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

CR-V

2.0 i-MMD Comfort	8	M	1 074	37 150

Surcoût Elegance : Comfort + 3 900 €
Surcoût Executive : Elegance + 2 970 €
Surcoût Executive Toit Panoramique : Executive + 1 300 €
Surcoût Exclusive : Executive Toit Panoramique + 2 350 €

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i10				
1.0 67 ch Eco Initia	4		0	12 240
1.0 67 ch Intuitive BVR	4		0	15 300
1.2 84 ch N Line	4		0	17 350
1.0 T-GDi 100 ch N Line	5		0	18 150

Surcoût Intuitive : Initia + 2 160 €
Surcoût Creative : Intuitive + 1 600 €

i20

1.2 84 ch Initia	4		0	16 250
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Intuitive	5		0	20 300
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	18 150
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Initia	5		0	20 150

Surcoût Intuitive : Initia + 2 450 €
Surcoût Creative : Intuitive + 2 300 €
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €

KONA

1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6		0	24 350
Hybrid Initia	5		0	27 000
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Intuitive	7		0	26 350
Electric 136 ch Intuitive	2	B	6 000	35 400
Electric 204 ch Intuitive	3	B	6 000	40 200

Surcoût Intuitive : Initia + 1 450 €
Surcoût Creative : Intuitive + 2 350 €
Surcoût N Line Creative : Creative + 0 €
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	26 600

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	33 940

IONIQ

Hybrid Intuitive	5		0	28 450
Plug-in Intuitive	3	B	1 000	33 300
Electric Intuitive	1	B	6 000	35 600

Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €
Surcoût Executive : Creative + 2 450 €

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	44 950
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7	M	150	37 150

Surcoût Creative : Intuitive + 4 400 €
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €
Surcoût N Line Executive : Executive + 0 €

NEXO

Executive	1	B	2 000	80 400

SANTA FÉ

Hybrid 230 ch Intuitive	10	M	1 000	43 250
Plug-in 265 ch Creative	10		0	56 550

Surcoût Creative : Intuitive + 7 400 €
Surcoût Executive : Creative + 4 500 €

JAGUAR

TYPE	CV	B/M*		PRIX
E-PACE				
P200 FlexFuel Auto.AWD	11	M	470	44 200
300 Sport	19	M	25 136	64 800
P300e S R-Dynamic	11		0	58 800
D165	9	M	2 139	38 800
D165 MHEV Auto. AWD	9	M	4 944	44 050
D200 MHEV Auto. AWD	11	M	5 799	47 600

Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 550 €
Surcoût S : "base" + 4 900 €
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 400 €
Surcoût SE : S + 2 500 €
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 400 €
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 6 850 €

XE

P250 S R-Dynamic	15	M	7 086	49 540
P300 S R-Dynamic AWD	19	M	15 506	55 340
D200 MHEV S R-Dynamic	11	M	50	48 410

Surcoût SE : S R-Dynamic + 940 €
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 500 €
Surcoût R-Dynamic Black : SE R-Dynamic + 3 050 €
Surcoût HSE : SE + 4 600 €
Surcoût HSE R-Dynamic : HSe + 2 550 €

F-PACE

SVR	47	M	40 000	106 680
P400e	19		0	72 210
D165	9	M	4 236	54 750
D200	11	M	4 236	57 660
D300 S	19	M	17 111	70 790

Surcoût S : "base" + 4 290 €
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 190 €
Surcoût R-Dynamic Black : S R-Dynamic + 5 440 €
Surcoût SE : S + 3 680 €
Surcoût SE R-Dynamic : Se + 2 190 €
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 10 530 €

XF

P250 S R-Dynamic	15	M	8 251	58 680
P300 S R-Dynamic AWD	19	M	13 682	64 750
D200 S R-Dynamic	11	M	125	54 780

Surcoût SE : S R-Dynamic + 5 310 €
Durcoût SE R-Dynamic : SE + 2 020 €
Surcoût HSE : SE + 4 540 €
Surcoût HSE R-Dynamic : HSE + 2 100 €

XF SPORTBRAKE

Surcoût : berline + 3 540 €

F-TYPE COUPÉ

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

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

F-TYPE CABRIOLET

Surcoût : coupé + 7 060 €

I-PACE

EV400 S	10		0	79 990

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

JEEP

TYPE	CV	B/M*		PRIX
RENEGADE				
1.0 GSE T3 120 ch Longitude	6	M	450	26 300
1.5 Turbo T4 130 ch e-Hybride Longitude	7	M	100	29 950
1.3 GSE T4 190 ch 4xe Brooklyn Edition	7	B	1 000	39 000
1.3 GSE T4 240 ch 4xe Trailhawk	10	B	1 000	43 500
1.6 MultiJet 130 ch Longitude	7	M	125	28 450
Surcoût Night Eagle : Longitude + 1 500 €				
Surcoût Limited : Longitude + 3 300 €				
Surcoût S : Limited + 4 000 €				
COMPASS				
4xe 190 ch Night Eagle	NC	B	1 000	45 950
4xe 240 ch Limited	NC	B	1 000	48 200
Surcoût Limited : Night Eagle + 1 250 €				
Surcoût Trailhawk : Limited + 2 300 €				
Surcoût S : Trailhawk + 1 000 €				
WRANGLER UNLIMITED				
4xe Sahara	16		0	73 000
Surcoût Overland : Sahara + 2 750 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 1 600 €				

KIA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
PICANTO				
1.0 67 ch Motion	4		0	12 090
1.2 84 ch GT Line	4		0	15 990
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5		0	17 590
Surcoût Active : Motion + 1 600 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 500 €				
RIO				
1.2 84 ch Motion	4	M	50	15 290
1.0 T-GDi 100 ch Active	5		0	18 390
1.0 T-GDi 100 ch mHEV GT Line	5		0	20 790
1.0 T-GDi 120 ch mHEV GT Line	6		0	21 490
Surcoût Active : Motion + 1 800 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 800 €				
STONIC				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5		0	19 990
1.0 T-GDI 120 ch MHEV Active	6		0	23 090
Surcoût Active : Motion + 1 800 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 600 €				
E-SOUL				
136 ch Motion	1	B	6 000	34 990
204 ch Motion	1	B	6 000	38 990
Surcoût Active : Motion + 2 600 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Design + 2 000 €				
CEED				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M	125	21 990
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6		0	22 490
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	M	75	25 590
GT DCT	11	M	1 386	34 390
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7		0	26 590
Surcoût Active : Motion + 2 100 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 400 €				
CEED SW (BREAK)				
Hybride Rechargeable Motion	5	B	1 000	35 790
Surcoût : 5 portes + 1 000 €				
PROCEED				
1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6		0	28 490
1.5 T-GDi 160 ch GT Line	8	M	125	29 490
GT DCT	12	M	1 386	36 790
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €				
XCEED				
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	M	210	26 090
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	M	240	28 090
1.6 T-GDi 204 ch Lounge DCT	11	M	2 370	35 990
Hybride Rechargeable Motion	5	B	1 000	35 690
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7	M	125	30 090
Surcoût Active : Motion + 1 000 €				
Surcoût Black & White Edition : Active + 1 000 €				
Surcoût Design : Active + 1 500 €				
Surcoût Lounge : Design + 4 800 €				
Surcoût Premium : Design + 2 700 €				
NIRO				
Motion	5		0	29 190
Eco plug-in Motion	4	B	1 000	36 190
e-Niro 136 ch Motion	1	B	6 000	36 990
e-Niro 204 ch Motion	1	B	6 000	40 990
Surcoût Active : Motion + 2 000 € à + 2 700 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 000 €				
Surcoût Lounge : Active + 3 300 €				
SPORTAGE				
1.6 T-GDi 150 ch MHEV Motion	8	M	818	29 990
1.6 T-GDi 230 ch Hybride Active	10		0	37 490
1.6 T-GDi 265 ch Hybride Rechargeable Active	10	B	1 000	43 290
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion DCT	7	M	125	33 790
Surcoût Active : Motion + 3 200 €				
Surcoût Design : Active + 2 600 €				
Surcoût GT Line Premium : Design + 4 200 €				
EV6				
229 ch Air Active	4	B	3 000	47 990
325 ch Air Active	6	B	3 000	51 990
GT	NC		0	66 990
Surcoût Air Design : Air Active + 3 800 €				
Surcoût GT-line : Air Design + 4 000 €				
SORENTO				
Hybride Motion	10	M	700	41 990
Eco plug-in Motion	10	B	1 000	49 490
Surcoût Active : Motion + 4 000 €				
Surcoût Design : Active + 4 000 €				
Surcoût Premium : Design + 4 000 €				
STINGER				
GT	25	M	31 695	63 390

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Huracán EVO RWD	59	M	40 000	191 873
Huracán EVO	59	M	40 000	221 382
Huracán STO	NC	M	40 000	299 294
Huracán EVO RWD Spyder	NC	M	40 000	211 006
Huracán EVO Spyder	59	M	40 000	243 466
Urus	59	M	40 000	226 711

LAND ROVER

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

LEXUS

TYPE	CV	B/M*		PRIX
UX				
250h	7		0	36 990
300e Pack	4	B	2 000	49 990
Surcoût Premium Edition : "base" + 3 000 €				
Surcoût Luxe Plus : Premium Edition + 4 000 €				
Surcoût F-Sport : Luxe Plus + 2 000 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 8 500 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 500 €				
RC				
F	37	M	40 000	91 990
Surcoût Track Edition : F + 30 000 €				
NX				
350h Pack	10	M	710	48 990
450h+ Luxe 4WD	10		0	61 490
Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €				
Surcoût Executive : Luxe + 8 500 € à +11 000 €				
Surcoût F Sport Executive : Executive + 2 000 €				
ES				
300h	9		0	50 490
Surcoût Luxe : "base" + 6 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 5 500 €				
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 4 000 €				
RX				
450h Pack	15	M	8 105	68 990
Surcoût Luxe : Pack + 6 500 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €				
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €				
RX L				
Surcoût : RX + 3 000 €				
LS				
500h	19	M	12 174	102 990
Surcoût Executive + : "base" + 34 000 €				
Surcoût Executive Innovation : Executive + 6 000 €				
LC				
500 Sport+	35	M	40 000	127 490
500h Executive	19	M	10 903	117 490
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €				
LC CABRIOLET				
500 Sport+	35	M	40 000	133 490

LYNK & CO

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

MASERATI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVEAU GRECALE				
GT	NC		NC	75 450
Modena	NC		NC	86 000
Trofeo	NC		NC	115 400
Surcoût Primaserie : GT + 20 276 €				
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 €				

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

CLA 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				
350 4Matic	NC		0	64 150
CLASSE C				
200 Avantgarde Line	11	M	400	50 550
300 e Avantgarde Line	NC		0	59 400
200 d Avantgarde Line	9		0	49 750
220 d Avantgarde Line	11		0	53 950
Surcoût AMG Line : Avantgarde + 2 950 €				
CLASSE C BREAK				
Surcoût : berline + 1 500 €				
CLASSE C COUPÉ				
200	10	M	1 761	51 600
43 AMG 4Matic	29	M	35 324	77 300
63 AMG S	42	M	40 000	113 100
220 d	10	M	100	55 100
300 d 4Matic	14	M	740	61 100
CLASSE C CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 350 €				
GLC				
43 AMG 4Matic	25	M	40 000	71 000
63 AMG S 4Matic+	42	M	40 000	108 200
300 e Avantgarde Line 4Matic	10		0	65 850
200 d Avantgarde Line	9	M	1 074	55 450
220 d Avantgarde Line 4Matic	11	M	1 626	59 300
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	M	3 902	61 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	M	10 253	69 700
300 de Avantgarde Line 4Matic	10		0	67 700
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 000 €				
GLC COUPÉ				
43 AMG 4Matic	25	M	40 000	74 600
63 AMG S 4Matic+	42	M	40 000	111 800
300 e AMG Line 4Matic	10		0	71 750
220 d AMG Line 4Matic	11	M	1 622	65 400
300 d AMG Line 4Matic	14	M	4 302	67 900
400 d AMG Line 4Matic	22	M	10 021	75 800
300 de AMG Line 4Matic	10		0	73 600
EQC				
400 AMG Line 4Matic	8		0	79 800
CLASSE E				
53 AMG 4Matic+	32	M	36 674	89 300
63 S AMG 4Matic+	55	M	40 000	137 450
300 e Avantgarde Line	12		0	66 250
220 d Avantgarde Line	11	M	2 918	57 600
400 d Avantgarde Line 4Matic	21	M	16 081	75 800
300 de Avantgarde Line	11		0	68 050
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 3 250 €				
CLASSE E BREAK				
Surcoût : berline + 2 200 €				
CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d	11	M	8 025	66 500
CLASSE E COUPÉ				
300 AMG Line	NC	M	10 980	66 950
53 AMG 4Matic+	NC	M	34 847	97 800
220 d AMG Line	NC	M	2 544	64 050
400 d AMG Line 4Matic	NC	M	16 531	79 750

CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 900 €				
CLS				
53 AMG 4Matic+	32	M	27 199	102 950
220 d	11	M	400	77 400
400 d	21	M	7 065	97 250
GLE				
450 Avantgarde Line	25	M	25 371	80 500
53 AMG 4Matic+	33	M	40 000	96 650
63 S AMG 4Matic+	55	M	40 000	150 200
350 e Avantgarde Line	12		0	85 650
300 d Avantgarde Line	15	M	7 005	76 950
400 d Avantgarde Line	22	M	16 288	79 550
350 de Avantgarde Line	11		0	86 250
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 300 €				
GLE COUPÉ				
53 AMG 4Matic+	33	M	40 000	114 750
63 AMG S 4Matic+	55	M	40 000	165 550
350 e	12		0	98 800
400 d	22	M	19 981	84 100
350 de	NC		0	99 400
CLASSE S				
580 Maybach 4Matic	NC	M	40 000	192 200
680 Maybach 4Matic	NC	M	40 000	235 700
580 e Executive	NC		0	132 750
350d Executive	17	M	5 984	103 850
400d Executive 4Matic	21	M	8 315	111 050
Surcoût AMG Line : Executive + 7 350 €				
EQS				
450+ AMG Line	NC		0	127 250
580 AMG Line 4Matic	NC		0	152 800
AMG 53 4Matic+	NC		0	161 250
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 €				
NOUVEL AMG SL				
63 4Matic+	NC	M	40 000	190 750
CLASSE G				
500 Executive Line Auto.	32	M	40 000	116 350
63 AMG Auto.	51	M	40 000	167 100
Surcoût AMG Line : Executive Line + 4 550 €				

MG

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

MINI

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

MITSUBISHI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
SPACE STAR				
1.0 Mivec 71 ch Inform	4		NC	12 990
Surcoût Invite : Inform + 700 €				
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 100 €				
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €				
ECLISPE CROSS				
PHEV Invite	5	B	1 000	40 390
Surcoût Intense : Invite + 3 100 €				
Surcoût Intense Edition : Intense + 1 500 €				
Surcoût Intense Style : Intense + 1 600 €				
Surcoût Intense Design : Intense + 1 900 €				
Surcoût Instyle : Intense + 4 000 €				

NISSAN

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MICRA				
1.0 IG-T 92 ch Visia Pack	5		0	17 190
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 800 €				
Surcoût Enigma : Acenta + 1 750 €				
Surcoût Made in France : Acenta + 1 200 €				
Surcoût N-Sport : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Tekna : N-Sport + 0 €				
JUKE				
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6	M	190	21 090
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Enigma : N-Connecta + 3 200 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 000 €				
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €				
LEAF				
150 ch Acenta	6	B	6 000	34 400
217 ch Acenta	6	B	6 000	38 300
Surcoût N-Connecta : Acenta + 3 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 150 €				
QASHQAI				
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Visia	7	M	400	30 190
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M	360	35 790
Surcoût Acenta : Visia + 2 500 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 850 €				
Surcoût N-Style : N-Connecta + 150 €				
Surcoût Première Edition : N-Connecta + 2 900 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 450 €				
Surcoût Tekna+ : Tekna +3 000 €				
NOUVEL ARIYA				
218 ch Advance 63 kWh	NC	B	2 000	46 400
242 ch Evolve 87 kWh	NC	B	2 000	57 400
306 ch Evolve 87 kWh e-4orce	NC		0	60 400
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 Connect	4		0	16 400
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	19 900
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7		0	24 700
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	22 400
e Edition	1	B	6 000	32 700
Surcoût Edition : Connect + 2 200 €				
Surcoût GS Line : Edition + 1 300 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 100 €				

CROSSLAND				
1.2 83 ch Edition	5	M	190	22 150
1.2 Turbo 110 ch Edition	6	M	75	23 400
1.2 Turbo 130 ch Ultimate	7	M	125	28 500
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		0	26 050
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6	M	100	28 200
Surcoût Elegance : Edition + 950 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 2 150 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 1 150 €				
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				
1.5 Diesel 122 ch GS Line Auto.	6	M	150	44 200
2.0 Diesel 174 ch GS Line Auto.	9	M	75	45 400
INSIGNIA SPORTS TOURER				
Surcoût : Grand Sport + 1 300 €				
COMBO LIFE				
1.2 110 ch Edition	6	M	540	22 700
1.5 Diesel 100 ch Edition	5	M	210	23 850
1.5 Diesel 130 ch Elegance	7	M	330	27 900
e Edition	NC	B	6 000	35 300
Surcoût Elegance : Edition + 2 450 €				
Surcoût Elegance Pack : Elegance + 1 100 €				

PEUGEOT

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
208				
1.2 PureTech 75 ch Like	4		0	17 000
1.2 PureTech 100 ch Active Pack	5		0	20 900
1.2 PureTech 130 ch Allure Pack Auto.	7		0	26 400
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5		0	21 400
e Active	4	B	6 000	33 250
Surcoût Active : Like + 1 700 €				
Surcoût Active Pack : Active + 1 000 €				
Surcoût Style : Active Pack + 50 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 900 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 1 000 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 700 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 800 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 000 €				
2008				
1.2 PureTech 100 ch Active	6		0	23 850
1.2 PureTech 130 ch Active	6		0	25 650
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M	330	33 550
1.5 BlueHDi 110 ch Active	5		0	25 850
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6		0	30 950
e Active	4	B	6 000	37 550
Surcoût Active Pack : Active + 900 €				
Surcoût Style : Active Pack + 200 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 1 000 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 900 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 700 €				
Surcoût GT : Allure Pack+ 1 900 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 100 € à + 1 400 €				
308				
1.2 PureTech 110 ch Active Pack	6		0	24 800
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7		0	26 200
PHEV 180 ch Active Pack	6	B	1 000	36 800

PHEV 225 ch GT	10	B	1 000	43 300
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7		0	28 700
Surcoût Allure : Active Pack + 2 000 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 800 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 2 000 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 600 €				
308 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
3008				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M	310	32 600
HYbrid 225 ch Allure	10	B	1 000	46 300
HYbrid4 300 ch Allure Pack	11		0	52 200
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	M	100	35 500
Surcoût Style : Active Pack + 700 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 2 400 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 400 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 750 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 900 €				
Surcoût GT Pack : GT + 2 000 €				
5008				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M	400	34 400
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	1 901	43 950
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	M	170	37 300
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	M	1 386	44 450
Surcoût Style : Active Pack + 700 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 2 500 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 600 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 650 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 800 €				
Surcoût GT Pack : GT + 2 000 €				
508				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack Auto.	7	M	125	37 500
HYbrid 225 ch Active Pack	10	B	1 000	45 500
Peugeot Sport Engineered	11		0	67 650
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	6		0	39 500
Surcoût Allure Pack : Active Pack + 2 900 € à + 3 200 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 500 €				
Surcoût GT Pack : GT + 3 300 € à + 4 300 €				
508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				
RIFTER				
e 136 ch Active Pack	4	B	6 000	36 400
Surcoût Allure Pack : Active Pack + 3 100 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 350 €				

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*		PRIX
718 CAYMAN				
2.0	19	M	18 905	59 692
T	19	M	19 641	68 629
S	24	M	33 147	72 862
GTS 4.0	30	M	40 000	86 915
GT4	32	M	40 000	103 267
GT4 RS	NC	M	40 000	144 485
718 BOXSTER				
2.0	19	M	18 905	61 731
T	19	M	19 641	70 668
S	24	M	34 224	74 902
GTS 4.0	30	M	40 000	88 955
Spyder	32	M	40 000	100 431
Edition 25 ans	28	M	40 000	98 326
911 COUPÉ (TYPE 992)				
Carrera	27	M	40 000	113 386
Carrera S	34	M	40 000	128 988
GTS	37	M	40 000	147 219
Turbo	51	M	40 000	197 488
Turbo S	61	M	40 000	230 362
GT3	41	M	40 000	178 595
911 TARGA (TYPE 992)				
4	27	M	40 000	135 708
4S	34	M	40 000	161 306
GTS	37	M	40 000	169 638
911 CABRIOLET (TYPE 992)				
Carrera	27	M	40 000	127 788
Carrera S	34	M	40 000	143 368
GTS	37	M	40 000	161 618
Turbo	51	M	40 000	211 168
Turbo S	61	M	40 000	244 042
TAYCAN				
Propulsion	9		0	88 364
4S	8		0	109 414
GTS	NC		0	135 659
Turbo	10		0	156 334
Turbo S	10		0	189 934
TAYCAN SPORT TURISMO				
Surcoût : berline + 960 €				
TAYCAN CROSS TURISMO				
Surcoût : berline + 5 400 €				

PANAMERA				
2.9	21	M	40 000	96 819
4S	NC	M	40 000	121 776
GTS	37	M	40 000	144 218
Turbo S	58	M	40 000	189 216
4 E-Hybrid	21		0	116 499
4S E-Hybrid	33		0	133 779
Turbo S E-Hybrid	49		0	195 216
PANAMERA SPORT TURISMO				
Surcoût : berline + 2 880 € à + 13 320 €				
MACAN				
2.0	16	M	32 316	66 249
S	26	M	36 798	75 437
GTS	33	M	40 000	92 190
CAYENNE				
3.0	24	M	40 000	83 210
S	34	M	40 000	101 657
GTS	35	M	40 000	120 377
Turbo	47	M	40 000	151 716
E-Hybrid	21		0	98 330
Turbo S E-Hybrid	42		0	182 916
Surcoût Platinum Edition : 3.0 + 10 432 € / S + 9 238 € / E-Hybrid + 5 917 €				
CAYENNE COUPÉ				
3.0	23	M	40 000	90 290
S	33	M	40 000	107 177
GTS	35	M	40 000	124 337
Turbo	46	M	40 000	156 756
Turbo GT	59	M	40 000	204 721
E-Hybrid	20		0	102 660
Turbo S E-Hybrid	42		0	186 636

RENAULT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
TWINGO				
1.0 SCe 65 ch Life	4		0	13 750
E-Tech Life	2	B	5 819	21 550
Surcoût Zen : Life + 1 550 € à + 2 800 €				
Surcoût Limited : Life + 1 050 €				
Surcoût Intens : Zen + 1 200 €				
Surcoût Urban Night : Zen + 2 000 € / Intens + 1 100 €				
ZOE				
R110 Equilibre	4	B	6 000	32 000
R135 Techno	4	B	6 000	35 200
Surcoût Evolution : Equilibre + 1 500 €				
CLIO V				
1.0 SCe 65 ch Authentic	4		0	16 550
1.0 TCe 90 ch Equilibre	6		0	19 350
1.3 TCe 140 ch Techno	7		0	23 600
E-Tech Hybride 145 ch Equilibre	6		0	22 100
1.0 TCe 100 GPL Evolution	6		0	21 200
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	6		0	22 450
Surcoût Evolution : Equilibre + 1 350 €				
Surcoût Techno : Evolution + 1 150 €				
Surcoût R.S. Line : Techno + 1 850 €				
CAPTUR				
1.0 TCe 90 ch Zen	5	M	150	22 450
1.3 TCe 140 ch Intens	7	M	100	27 000
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	170	29 500
1.0 TCe 100 ch GPL Intens	5		0	25 300
E-Tech 145 ch Zen	5		0	28 200
E-Tech plug-in 160 ch Zen	5	B	1 000	32 750
Surcoût Intens : Zen + 2 850 €				
Surcoût Rive Gauche : Intens + 1 100 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 200 €				
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 500 €				
MÉGANE				
1.0 TCe 115 ch Zen	6		0	25 100
1.3 TCe 140 ch Intens	7	M	100	29 700
R.S. EDC	19	M	12 012	43 300
E-Tech hybride rechargeable 160 ch Limited	5	B	1 000	38 000
1.5 Blue dCi 115 ch Limited	6		0	29 650
Surcoût Limited : Zen + 1 150 €				
Surcoût Intens : Limited + 1 650 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 000 €				
Surcoût R.S. Trophy : R.S. + 5 000 €				
MÉGANE ESTATE				
Surcoût : berline + 1 000 €				
MÉGANE E-TECH				
EV40 130 ch Standard Charge Equilibe	NC	B	6 000	35 200
EV60 220 ch Super Charge	NC	B	6 000	40 200
EV60 220 ch Optimum Charge	NC	B	6 000	41 700
Surcoût Techno : Equilibre + 3 000 €				
Surcoût Iconic : Techno + 2 700 €				
SCÉNIC				
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M	400	33 200
1.3 TCe 160 ch Executive EDC	8	M	898	41 400
Surcoût Techno : Evolution + 1 400 €				
GRAND SCÉNIC				
Surcoût : Scénic + 1 800 €				

KADJAR				
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M	330	31 800
1.5 Blue dCi 115 ch Evolution EDC	6	M	190	35 400
Surcoût Techno : Evolution + 2 200 €				
ARKANA				
1.3 TCe 140 ch Zen EDC	7	M	100	30 100
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	150	33 450
E-Tech 145 ch Zen	5		0	31 600
Surcoût Intens : Zen + 2 150 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 750 €				
TALISMAN				
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	240	41 200
2.0 Blue dCi 160 ch Intens EDC	8	M	818	42 700
2.0 Blue dCi 190 ch Initiale Paris EDC	10	M	1 172	51 500
Surcoût Initiale Paris : Intens + 6 300 €				
TALISMAN ESTATE				
Surcoût : berline + 1 400 €				
KOLEOS				
1.3 TCe 160 ch Zen EDC	8	M	1 074	40 250
2.0 Blue dCi 185 ch Intens X-Tronic 4x4-i	10	M	6 699	47 800
Surcoût Intens : Zen + 3 250 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €				
ESPACE				
2.0 Blue dCi 160 ch Evolution	8	M	3 331	49 900
2.0 Blue dCi 190 ch Evolution	10	M	3 784	51 900
Surcoût Initiale Paris : Evolution + 9 000 €				
KANGOO				
1.0 TCe 100 ch Zen	5	M	1 386	25 150
1.3 TCe 130 ch Intens	7	M	1 386	28 150
1.5 Blue dCi 95 ch Zen	5	M	280	26 150
1.5 Blue dCi 115 ch Intens	6	M	898	28 850
Surcoût Intens : Zen + 1 500 €				

ROLLS-ROYCE

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

SEAT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
IBIZA				
1.0 80 ch Référence	4		0	16 790
1.0 TSI 95 ch Style	5		0	19 730
1.0 TSI 110 ch Style	6		0	20 090
1.5 TSI 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 + 2 745 €				
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
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 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8	M	125	32 430
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 DSG	8	M	898	32 400
2.0 TDI 115 ch Style	6	M	50	32 900
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	M	100	36 300
Surcoût Style : Reference + 5 100 €				
Surcoût Urban : Style + 1 290 €				
Surcoût Xperience : Style + 4 800 €				
Surcoût FR : Xperience + 2 300 €				

TARRACO				
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 FR DSG 4Drive	11	M	4 543	52 190
Surcoût Urban : Style + 1 580 €				
Surcoût Xcellence : Style + 4 740 €				
Surcoût FR : Xcellence + 1 900 €				

SKODA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FABIA				
1.0 MPI 65 ch Active	NC		0	16 730
1.0 MPI 80 ch Active	4		0	17 230
1.0 TSI 95 ch Ambition	5		0	20 090
1.0 TSI 110 ch Ambition	6		0	20 540
Surcoût Ambition : Active + 1 590 €				
Surcoût Style : Ambition + 2 180 €				
KAMIQ				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 640
1.0 TSI Evo 110 ch Active	6		0	21 390
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7	M	170	25 490
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	5		0	24 530
Surcoût Young Edition : Active - 540 €				
Surcoût Ambition : Active + 2 450 €				
Surcoût Scoutline : Ambition + 2 030 €				
Surcoût Style : Scoutline + 1 250 €				
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 630 €				
SCALA				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 720
1.0 TSI EVO 110 ch Active	6		0	21 510
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 540
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	5		0	24 570
Surcoût Ambition : Active + 2 420 €				
Surcoût Style : Ambition + 3 280 €				
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 720 €				
KAROQ				
1.0 TSI 110 ch Ambition	6	M	125	29 530
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	M	280	31 540
2.0 TDI 116 ch Ambition	6		0	32 840
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	M	50	34 480
Surcoût Sportline : Ambition + 5 210 €				
Surcoût Style : Sportline + 560 €				
ENYAQ IV				
50	5	B	6 000	37 930
60	5	B	6 000	43 200
80	5	B	2 000	49 760
80x	NC	B	2 000	52 030
Surcoût Sportline : "base" + 2 510 € à + 3 150 €				
Surcoût Founders Edition : "base" + 8 440 €				
OCTAVIA				
1.0 TSI 110 ch Active	6		0	23 450
1.0 TSI mHEV e-Tec 110 ch Ambition DSG	6		0	27 330
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	27 030
2.0 TSI 190 ch Sportline 4x4 DSG	10	M	2 205	37 280
2.0 TSI 245 ch RS	14	M	1 276	39 060
1.4 TSI PHEV iV 204 ch Ambition	8	B	1 000	36 810
1.4 TSI PHEV iV 245 ch RS	8	B	1 000	43 360
2.0 TDI 116 ch Active	6		0	26 690
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		0	29 660
2.0 TDI 200 ch RS DSG	11	M	75	40 660
1.5 TGI G-Tec 131 ch Ambition DSG	NC		0	30 620
Surcoût Ambition : Active + 1 480 €				
Surcoût Sportline : Ambition + 3 310 €				
Surcoût Style : Sportline + 260 €				
OCTAVIA COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				
OCTAVIA SCOUT				
1.5 TSI ACT MHEV E-Tec DSG	8		0	35 800
2.0 TSI 190 ch 4x4 DSG	10	M	2 544	39 780
2.0 TDI 150 ch 4x4 DSG	8	M	190	40 240
2.0 TDI 200 ch DSG	11	M	740	41 680
KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M	898	30 630
RS	14	M	15 506	51 280
2.0 TDI 150 ch Active DSG	8	M	280	37 360
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11	M	3 331	48 050
Surcoût Ambition : Active + 2 650 €				
Surcoût Style : Ambition + 4 460 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 340 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 140 €				
SUPERB				
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	310	38 600
iV Style	8	B	1 000	45 250
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	43 370
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC	M	330	44 370
Surcoût Sportline : Style + 4 010 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 760 €				

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

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

SMART

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

SSANGYONG

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

SUBARU

TYPE	CV	B/M*		PRIX
IMPREZA				
e-Boxer Confort	8	M	5 404	34 990
Surcoût Premium : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €				
XV				
e-Boxer Confort	10	M	7 462	36 990
Surcoût Premium : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €				
FORESTER				
e-Boxer Confort	10	M	9 550	39 990
Surcoût Premium : Confort + 5 000 €				
Surcoût 25th X-Break : Premium + 1 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €				
OUTBACK				
2.5i 169 ch Onyx Field	9	M	13 682	49 990
Surcoût Touring Exclusive : Onyx Field + 5 000 €				

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
IGNIS				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	14 890
Surcoût Privilège : Avantage + 1 620 €				
Surcoût Pack : Privilège + 1 150 €				
SWIFT				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	15 790
Sport	7		0	22 550
Surcoût Privilège : Avantage + 1 700 €				
Surcoût Pack : Privilège + 760 €				
VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7		0	23 690
1.5 Dualjet Hybrid Privilège Auto.	5		0	27 890
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €				
Surcoût Style : Privilège + 1 950 €				
SWACE				
1.8 Hybrid Privilège	5		0	29 550
Surcoût Pack : Privilège + 1 500 €				
S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7		0	27 090
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €				
Surcoût Style : Privilège + 2 400 €				
ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable 1ère Edition	10		0	53 990

TESLA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MODEL 3				
"base"	7	B	6 000	43 800
Grande Autonomie	11	B	2 000	55 990
Performance	12		0	59 990
MODEL Y				
Grande Autonomie	11	B	2 000	59 990
Performance	12		0	66 990
MODEL S				
Grande Autonomie	9		0	99 990
Plaid	15		0	129 990
MODEL X				
Grande Autonomie	9		0	109 990
Plaid	15		0	119 990

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
AYGO X				
Active	NC		NC	15 990
Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Collection : Design + 1 700 €				
Surcoût Air Limited : Collection + 3 300 €				
YARIS				
1.0 VVT-i 70 ch Dynamic	4		0	18 250
1.5 VVT-i 120 ch Dynamic	5		0	19 450
GR Pack Premium	15	M	10 011	35 600
116h Dynamic	5		0	21 950
Surcoût Design : Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Iconic : Design + 2 500 €				
Surcoût Collection : Iconic + 0 €				
Surcoût Style : Collection + 500 €				
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €				
YARIS CROSS				
116h Dynamic	6		0	25 500
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Collection : Design + 3 000 €				
Surcoût Trail : Collection + 0 €				
C-HR				
1.8 Hybride Dynamic	4		0	30 500
2.0 hybride Edition	8		0	35 050
Surcoût Edition : Dynamic + 2 950 €				
Surcoût Distinctive : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Graphic : Distinctive + 0 €				
Surcoût GR Sport : Graphic + 2 000 €				
Surcoût Collection : Graphic + 1 500 €				
COROLLA				
122h Active	4		0	28 250
184h Design	7		0	32 050
Surcoût Dynamic : Active + 800 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût JBL Edition : Design + 1 200 €				
Surcoût GR Sport : Design + 1 200 €				
Surcoût Collection : GR Sport + 1 300 €				
COROLLA TOURING SPORTS				
Surcoût : berline + 1 000 €				
PRIUS				
Dynamic	4		0	30 950
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3	B	1 000	40 600
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 700 €				
Surcoût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €				
RAV4				
Hybride Active	9		0	38 100
Hybride Rechargeable Design AWD	9	B	1 000	49 750
Surcoût Dynamic : Active + 2 450 €				
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €				
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €				
MIRAI				
Lounge	4	B	2 000	67 900
Surcoût Executive : Lounge + 7 000 €				
CAMRY				
Hybride 218 ch Dynamic	9		0	39 100
Surcoût Design : Dynamic + 5 600 €				
Surcoût Lounge : Design + 3 100 €				
HIGHLANDER				
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	5 271	64 000
LAND CRUISER (3 PORTES)				
204 D-4D LeCap	11	M	40 000	39 990
Surcopût Life : LeCap + 5 800 €				
Surcoût Légende : Life + 5 200 €				
Surcoût Lounge : Légende + 5 900 €				
LAND CRUISER (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 2 700 €				
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 8 500 €				
GR SUPRA				
2.0	15	M	3 784	53 900
3.0	23	M	10 980	65 900
Surcoût Jarama Racetrack : "base" + 2 000 €				
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €				
Surcoût Fuji Speedway Edition : Pack Premium + 0 €				
PROACE CITY VERSO				
1.2 110 ch VVT-i Dynamic	6	M	650	23 660
1.2 130 ch VVT-i Dynamic Auto.	7	M	1 172	26 060
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	M	230	24 610
1.5 130 ch D-4D Dynamic	7	M	240	26 210
Electric 50 kWh Dynamic	7	B	6 000	37 820
Surcoût Executive : Dynamic + 3 920 €				
Surcoût Design : Executive + 1 330 €				

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
UP! (5 PORTES)				
1.0 65 ch Lounge	4		0	15 500
GTI	6		0	20 380
e-Up! 2.0	2	B	6 000	24 690
1.0 GNV 68 ch Lounge	4		0	18 350
Surcoût Active : Lounge + 600 €				
POLO				
1.0 TSI 95 ch Life	5		0	21 185
1.0 TSI 110 ch Life DSG	6		0	23 535
GTI	11	M	1 386	31 205
Surcoût Style : Life + 1 970 €				
Surcoût R-Line : Style + 890 €				
T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch Lounge	5	M	75	24 035
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	M	125	24 715
Surcoût Active : Lounge + 1 100 €				
Surcoût Carat : Lounge + 3 485 €				
Surcoût R-Line : Carat + 0 €				
TAIGO				
1.0 TSI 95 ch Life	5		0	23 850
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	24 690
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	260	32 100
Surcoût R-Line : Life + 5 790 €				
Surcoût Style : Life + 260 €				
T-ROC				
1.0 TSI 110 ch Life	6	M	230	27 990
1.5 TSI EVO 150 ch Life	8	M	330	30 430
R	19	M	17 490	51 490
2.0 TDI 116 ch Life	6		0	32 260
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M	50	36 470
Surcoût Style : Life + 2 220 €				
Surcoût Style Exclusive : Style + 4 820 €				
Surcoût R-Line : Style + 4 130 €				
T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 110 ch Style	6	M	360	36 160
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	983	40 935
Surcoût R-Line : Style + 4 290 €				
GOLF				
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	28 395
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6		0	31 180
1.5 TSI ACT 130 ch Life	7		0	30 080
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7		0	32 865
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	M	75	37 080
GTI	14	M	3 331	44 315
GTI Clubsport	19	M	3 784	48 865
R	20	M	6 039	52 180
eHybrid 204 ch Style	8	B	1 000	42 510
GTE	8	B	1 000	47 500
2.0 TDI 115 ch Life	6		0	32 535
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	39 610
GTD	11	M	230	44 065
Surcoût Active : Life + 1 650 €				
Surcoût Style : Life + 2 930 €				
Surcoût R-Line : Style + 490 €				
GOLF SW				
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	29 675
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6		0	32 475
1.5 TSI 130 ch Life	7		0	31 375
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7		0	34 170
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	M	125	38 455
2.0 TDI 115 ch Life	6		0	33 645
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	40 810
Surcoût R-Line : Style + 505 €				
GOLF ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG 4Motion	11	M	740	47 995
ID.3				
Pro Performance 204 ch Active	5	B	6 000	44 680
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	740	33 595
2.0 TDI 122 ch Lounge	6	M	150	35 645
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8	M	260	39 120
Surcoût Active : Lounge + 880 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 140 €				
TIGUAN				
1.5 TSI 130 ch Life	7	M	360	35 865
1.5 TSI 150 ch Life DSG	8	M	1 504	39 285
R	20	M	27 937	56 875
eHybrid 245 ch Life	8	B	1 000	44 185
2.0 TDI 150 ch Life	8	M	190	40 025
2.0 TDI 200 ch Elegance Exclusive 4Motion DSG	11	M	3 784	53 445
Surcoût Elegance : Life + 4 310 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 910 €				
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 1 650 €				
Surcoût R-Line Exclusive : Elegance Exclusive + 2 590 €				
TIGUAN ALLSPACE				
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	2 918	44 865
2.0 TDI 150 ch R-Line DSG	8	M	983	50 065
2.0 TDI 200 ch R-Line 4Motion DSG	11	M	4 543	54 475
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 2 790 €				
ID.4				
Pure 149 ch	5	B	6 000	41 500
Pure Performance 170 ch	5	B	6 000	43 100
Pro 174 ch	5	B	2 000	47 800
Pro Performance 204 ch	5	B	2 000	49 400
GTX	5	B	2 000	54 450
ID.5				
Pro 174 ch	5	B	2 000	51 450
Pro Performance 204 ch	5	B	2 000	53 050
GTX	5	B	2 000	57 950
PASSAT SW				
1.5 TSI ACT 150 ch Lounge DSG	8	M	540	44 540
GTE	8		0	54 770
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8		0	49 120
2.0 TDI 200 Lounge 4Motion DSG	11	M	1 386	54 650
Surcoût Elegance : Lounge + 3 410 €				
Surcoût R-Line : Lounge + 3 260 €				
PASSAT ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	1 172	52 700
ARTEON				
R	20	M	22 781	64 230
eHybrid 218 Elégance	8		0	56 040
2.0 TDI EVO 150 ch DSG Elegance	8		0	54 960
2.0 TDI EVO 200 ch Elégance 4M. DSG	11	M	818	60 430
Surcoût R-Line : Elegance + 120 €				
ARTEON SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Arteon + 540 €				
TOUAREG				
eHybrid 381 ch Elegance	22		0	81 900
R	22		0	96 950
CADDY				
1.5 TSI 114 ch	6	M	540	29 190
2.0 TDI 102 ch	6	M	50	30 760
2.0 TDI 122 ch DSG	6	M	210	34 310
Surcoût Life : "base" + 2 950 €				
Surcoût Style : Life + 3 200 €				

VOLVO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
XC40				
T2 Essential	7	M	1 901	32 050
B3 Start	9	M	1 074	41 350
B4 Plus	11	M	1 074	46 250
Recharge T4 Start	7	B	1 000	49 500
Recharge T5 Start	10		0	51 000
Recharge Start	6	B	2 000	45 800
Recharge Twin Plus	12	B	2 000	55 500
Surcoût Start : Essential + 3 850 €				
Surcoût Plus : Start + 2 450 € à + 3 100 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 5 250 € à + 5 450 €				
C40				
Recharge Start	6	B	2 000	46 800
Recharge Twin Plus	12	B	2 000	57 000
Surcoût Plus : Start + 3 600 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 4 750 €				
S60				
B4 essence R-Design	11	M	1 172	48 000
Recharge T6 R-Design	15		0	60 400
Polestar Engineered	17		0	69 600
Surcoût Inscription : R-Design - 150 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 750 €				
V60				
B3 essence Essential	9	M	280	42 150
Recharge T6 Start AWD	15		0	62 000
Polestar Engineered	20		0	76 800
B4 Diesel Start	11	M	450	52 100
Surcoût Start : Essential + 4 800 €				
Surcoût Plus : Start + 2 450 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 6 900 €				
V60 CROSS COUNTRY				
B4 Diesel Pro	11	M	1 504	58 350
XC60				
Recharge T6 Start AWD	15		0	68 630
Recharge T8 Ultimate Style Chrome AWD	20		0	79 730
Polestar Engineered	20		0	83 980
B4 Diesel 197 ch Start	11	M	3 021	55 730
B5 Diesel 235 ch Ultimate Style Chrome AWD	13	M	5 454	73 030
Surcoût Plus Style Chrome : Start + 2 350 € à + 2 950 €				
Surcoût Plus Style Dark : Plus Style Chrome + 0 €				
Surcoût Ultimate Style Chrome : Plus Style Dark + 5 750 € à + 7 600 €				
Surcoût Ultimate Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €				
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 Start	20			86 050
B5 Start	13	M	11 551	72 400
Surcoût Ultimate Style Chrome : Start + 12 830 € à + 14 380 €				
Surcoût Ultimate Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €				

TOUS LES MODÈLES DU MARCHÉ

EN VENTE ACTUELLEMENT

aj MARCHÉS DIRECTS

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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

Loire LE DÉPARTEMENT

DEMANDE DE PUBLICATION D'UNE ANNONCE LÉGALE RUBRIQUE MARCHÉS PUBLICS

AVIS DE PUBLICITÉ DÉPARTEMENT DE LA LOIRE

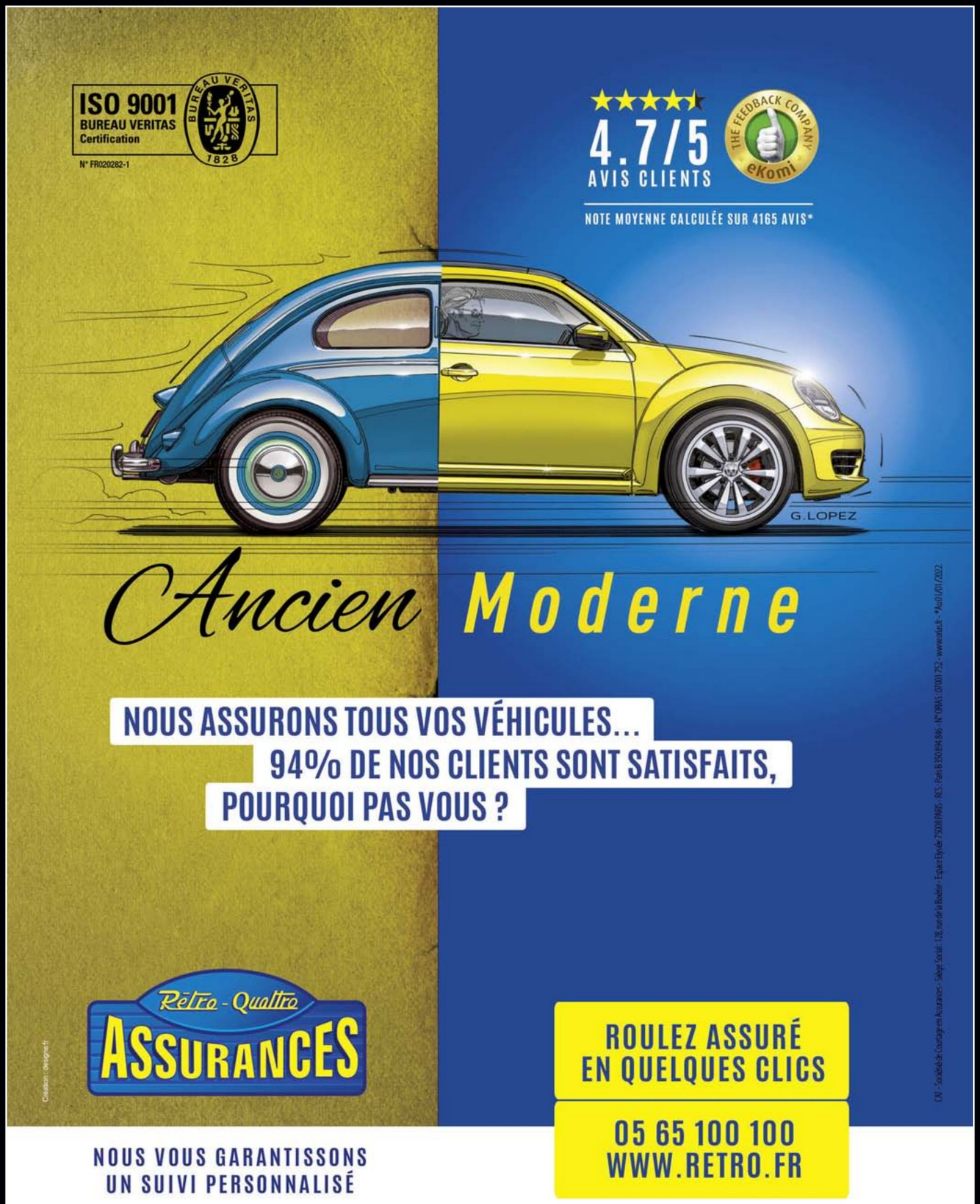
M. le Président
Hôtel du département
2 rue Charles de Gaulle
42022 Saint-Etienne - Cedex 1

SIRET 22420001400013
Référence acheteur : 22FF-DAJCP-41177

L'avis vise à installer un Système d'Acquisition Dynamique.
Objet : Achat de véhicules d'occasion pour les besoins des services du Département de la Loire
Procédure : Procédure restreinte
Forme de la procédure : Division en lots : oui
Lot N° 1 - Véhicules légers et utilitaires légers < 3,5 T à moteur thermique, tous segments
Lot N° 2 - Véhicules légers et utilitaires légers électriques, tous segments
Lot N° 3 - Véhicules légers et utilitaires légers hybride, tous segments
Lot N° 4 - Véhicules légers et utilitaires légers à hydrogène, tous segments
Critères d'attribution : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés ci-dessous avec leur pondération

50% Prix
30% Valeur technique
10% Durée et conditions de garantie
10% Délai de livraison

Remise des candidatures : 17/05/22 à 16h00 au plus tard.
Les dépôts de plis doivent être impérativement remis par voie dématérialisée.
Cette consultation bénéficie du Service DUME.
Pour retrouver cet avis intégral, poser des questions à l'acheteur, déposer un pli,
allez sur http://www.loire.fr/e-marchespublics



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

Inspirée par le progrès

Nouvelle Audi Q4 Sportback e-tron 100 % électrique

Le futur nous anime.

Audi Vorsprung durch Technik

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

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

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

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

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

Orias n° 07 024 156

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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1108

du 5 mai 2022

MERCEDES BENZ

1er essai : Mercedes EQE

Nouvelle grande berline électrique à l'étoile, l'EQE promet beaucoup : de l'espace à bord, supérieur à celui d'une Classe E, de la technologie embarquée, et 645 km d'autonomie. Et dans la réalité ? Verdict dans quinze jours, volant en mains.

Essai : Peugeot 308 SW PHEV 180 ch

Nous avons déjà goûté à la 308 en version hybride rechargeable de 225 ch. La voici en break avec "seulement" 180 ch… mais toujours une batterie rechargeable. La bonne formule ?

NICOLAS SOLER

YANN LEFEBVRE

Les Experts : Volkswagen Taigo

Ils peuvent être un peu corrosifs, nos Experts. Et, effet de mode ou pas, si le concept de SUV coupé du nouveau Taigo ne leur plaît pas, ils le feront savoir.

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 : Alexandra Millet (01 46 48 19 06), Christophe Mestdach (01 41 33 52 17)
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 : 21 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

VOLVO

NOUVEAU VOLVO XC40 RECHARGE | 100% ÉLECTRIQUE

À PARTIR DE 515 €/MOIS (1)

Sans apport après déduction bonus écologique de 5 000 €*.

AUTONOMIE JUSQU'À

420KM **

3 ANS D'ENTRETIEN ET GARANTIE INCLUS (2)

(1) Exemple de Location Longue Durée pour un VOLVO XC40 Recharge START neuf (hors option ou accessoire) pour 30 000 km, *sans apport après déduction du Bonus écologique de 5 000 € (imputé sur 1er loyer), puis 35 loyers de 515 €. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant, valable jusqu'au **31/08/2022**, sous réserve d'acceptation par Arval Service Lease, 352 256 424 RCS Paris. N° ORIAS : 07 022 411 (www.orias.fr).
(2) Garantie constructeur 3 ans sans limite de kilométrage et entretien 3 ans/100 000 km inclus*.
*Conditions sur volvocars.fr. **Modèle présenté : VOLVO XC40 Recharge START neuf avec options, LLD sans apport après déduction du Bonus écologique de 1000 € (imputé sur 1er loyer), puis 35 loyers de **671 €**.

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

Cycle mixte WLTP : Consommation électrique (kWh/100 km) : 18.7 - 25.
Autonomie électrique : 400 - 422. Données en cours d'homologation.

VOLVOCARS.FR

Pensez à Covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

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

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

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

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

— T-Cross —

À PARTIR DE

209 €/MOIS*

1er LOYER 2 500 €

Aide à la reprise déduite.

À ce prix là, la seule chose qui lui manque, c'est vous.

Location Longue Durée sur 37 mois. 1er loyer de 2 500 €, suivi de 36 loyers de 209 €. Déduction faite de l'offre d'aide à la reprise Volkswagen allant jusqu'à 2 500 € en plus de la valeur estimée de votre véhicule. Offre valable du 01/04/2022 au 30/04/2022.

Modèle présenté : T-Cross R-Line 1.0 TSI 110 ch BVM6 avec options jantes en alliage léger 18" 'Nevada', peinture métallisée 'Turquoise Maui'. 1er loyer de 2 500 € après déduction de l'offre d'aide à la reprise allant jusqu'à 2 500 € suivi de 36 loyers de 288 €. * Exemple pour un T-Cross Lounge 1.0 TSI 95 ch BVM5 neuf en Location Longue Durée pour 30 000 km maximum. Location Longue Durée sur 37 mois. 1er loyer de 2 500 €, suivi de 36 loyers de 209 €. Déduction faite de l'offre d'aide à la reprise Volkswagen allant jusqu'à 2 500 € en plus de la valeur estimée de votre véhicule. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/04/2022 et le 30/04/2022 et immatriculation avant le 31/12/2022** chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (orias.fr). Offre sous conditions de reprise (conditions sur volkswagen.fr). Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le loyer du véhicule.

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