SEPM TOP ventes

Du 16 au 29 juin 2022

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1111

RENAULT AUSTRAL VS PEUGEOT 3008 ENFIN LA REVANCHE ?

Face au roi 3008, le successeur du Kadjar multiplie les atouts!

COMPARATIF

QUELLE ÉNERGIE POUR MOINS DÉPENSER ?

Essence, électrique, hybride, diesel, éthanol, GPL...

En fonction des carburants, nos mesures de coût de 7 SUV

Il y a des surprises !

CITROËN C5 AIRCROSS

Le confort toujours au rendez-vous

1ERS ESSAIS

TOYOTA GT86

Le plein de plaisirs simples!

OCCASION

TESLA MODEL 3

Recommandable en seconde main, la star des électriques?

L 14595 - 1111 - F: 4,00 €

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

NOUVELLE

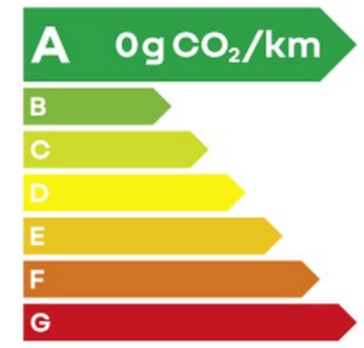
RENAULT MEGANE E-TECH

100% électrique

260€ à partir de /mois[1]

LLD sur 37 mois, 1er loyer de 4 000€
6 000€ de bonus écologique déduits[2]
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois[3]

commander



jusqu'à 470 km d'autonomie,[4] 26 systèmes avancés d'aide à la conduite,[5] 300 brevets déposés, nouvel écran openR de 774 cm² avec système openR link connecté à Google,[6] charge accélérée sur bornes publiques de 22 kW et charge rapide sur autoroute[7]

modèle présenté : nouvelle Renault megane e-tech 100% électrique iconic EV60 super charge avec option peinture métallisée offerte à 409€/mois[8], 1er loyer de 4 000€, 6 000€ de bonus écologique déduits[2]. pack sérénité Renault inclus pour 1€/mois[3]. (1) exemple pour nouvelle Renault megane e-tech 100% électrique equilibre EV40 boost charge avec chargeur ac 22 kw et dc 85 kw, hors options. (1)(8) locations longue durée, hors assurances facultatives, pour 37 mois et 30 000 km maximum, avec un 1er loyer de 10 000€ ramené à 4 000€ après déduction de 6 000€ de bonus écologique. sous réserve d'étude et d'acceptation par diac, sa au capital de 415 100 500€ - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. (2) informations sur https://www.economie.gouv.fr/plan-de-relance/profils/particuliers/bonus-ecologique. (3) pack sérénité Renault optionnel comprenant l'entretien, l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 37 mois/30 000 km (au 1er des 2 termes atteint) inclus dans le loyer pour 1€/mois. voir détail du pack sérénité en points de vente et sur renault.fr. offres non cumulables, réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une nouvelle Renault megane e-tech 100% électrique neuve **du 01/06/2022 au 30/06/2022**. (4) jusqu'à 470 km d'autonomie wltp (worldwide harmonized light vehicles test procedures), selon version et équipements. ce protocole permet de mesurer les consommations et autonomies très proches de celles constatées en conditions réelles d'utilisation. (5) selon version. (6) selon version. Google, Google Play et Google Maps sont des marques de Google LLC. (7) charge accélérée 22 kw ac (courant alternatif) et charge rapide dc (courant continu). **gamme nouvelle Renault megane e-tech 100% électrique : consommations min/max (wh/km) (procédure wltp) : 155/170. émissions co_2 (g/km) (procédure wltp) : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.**

© c. noltekuhlmann

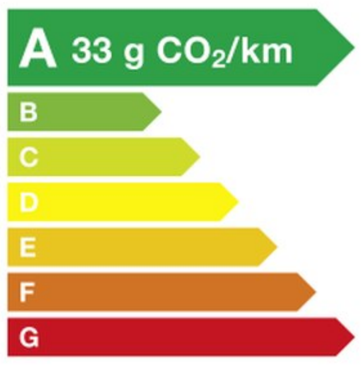
assemblée en France dans notre manufacture de Douai

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



CUPRA *FORMENTOR*

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



CUPRA Formentor VZ e-HYBRID 245 ch DSG6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 1,5 - 1,6.
Autonomie électrique WLTP (min - max km) : 53 - 63. Valeurs au 07/01/2022, 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° 1111

Du 16 au 29 juin 2022

Sept SUV, sept sources d'énergie différentes. Lequel coûte le moins cher à l'usage ?/**P. 40**



Renault Austral/Peugeot 3008/**P. 12**



Lexus RX/**P. 20**



Citroën C5 Aircross/**P. 34**



Toyota GR86/**P. 52**

SOMMAIRE

Découvrir

12 Le nouveau Renault Austral face au Peugeot 3008
Motorisation, techologie, ergonomie : atouts et faiblesses du remplaçant du Kadjar
20 **Lexus RX**
22 **Cupra Urbanrebel**

Comprendre

26 Marché mondial : **comment Renault et Stellantis s'exportent**

Conduire

34 **Citroën C5 Aircross** Hybrid 225 ch
40 Comparatif : quel carburant pour rouler moins cher ?
Bioéthanol : Ford Puma
Diesel : Citroën C Aircross
Électrique : Peugeot e-2008
Essence : Volkswagen Taigo
GPL : Dacia Duster
Hybride non rechargeable : Toyota Yaris Cross
Hybride rechargeable : Renault Captur
52 **Toyota GR86** 2,4 l 234 ch
58 **Renault Mégane E-Tech** EV 60 218 ch/ **Hyundai Ioniq 5** 170 ch
66 Les Experts : **BMX Série 2 Active Tourer** 220i 170 ch
68 **Fiat Tipo Cross** 1.5 Hybrid 130 ch
72 **Peugeot 308 SW** Hybrid e-EAT8 225 ch
74 Le chef des essais vous répond

Vibrer

76 Reportage : **1100 Alpine à Dieppe**
82 Rallye : **le duel Loeb/Ogier continue !**
84 Rétro : **Renault 5** (1981)

S'offrir

88 Configurateur : **DS 9**
92 Occasion : **Tesla Model 3**
95 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
102 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces

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



Fiat Tipo Cross/**P. 68**



Tesla Model 3/**P. 92**



Renault Mégane E-Tech/Hyundai Ioniq 5/**P. 58**



Rassemblement Alpine à Dieppe/**P. 76**

Avec nous, vous trouverez les

meilleures recettes de chakchouka

Pas les précieux conseils
de votre belle-mère.

Chercher nous fait avancer

Google

DDB



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 94 et sur www.kiosquemag.com



LAURENT VILLARON

CYCLE DE VIE OU DOIGT MOUILLÉ ?

Le pouvoir d'achat, tout le monde en a plein la bouche en ce moment… à mesure que nos poches se vident. Pour plomber encore l'ambiance, plane au-dessus de nos têtes cette opposition entre fins de mois et fin du monde. À l'heure d'écrire ces lignes, les parlementaires votent l'interdiction des voitures thermiques à partir de 2035. Autant dire que, pour l'automobiliste, rouler "vertueux" va signifier à terme rouler hors de prix… ou changer de moyen de locomotion.

Comme nous n'en sommes pas encore là, et histoire de faire le point sur le meilleur moyen de rouler pas trop cher, nous vous avons concocté un grand comparatif des différentes énergies disponibles et de leur coût réel à l'usage *(page 40)*. Je ne vais pas vous priver du plaisir de découvrir les conclusions de ce dossier, mais je peux révéler que le Superéthanol, ou E85, s'en sort très bien. Coïncidence, l'IFPEN* vient de publier une étude très argumentée qui conclut que, même avec le mix électrique français, très décarboné et donc favorable aux véhicules à batterie, une voiture moyenne alimentée à l'E85 est aussi vertueuse sur son cycle de vie que son équivalent électrique. Pour le porte-monnaie de l'utilisateur, en revanche, l'écart est colossal : une voiture au bioéthanol est beaucoup moins chère à l'achat et à l'usage, dans l'état actuel de la fiscalité. On s'étonne donc que cette solution soit écartée d'emblée par les parlementaires européens. Sur quelle base ? L'entêtement à ne prendre en compte que la pollution "en sortie de pot d'échappement", sans jamais envisager cette fameuse analyse du cycle de vie (ACV), bien plus pertinente d'un point de vue environnemental, car elle intègre la surpollution liée à la production des batteries. Les raisons de cet aveuglement ? Apparemment, l'incapacité à établir un protocole incontestable d'ACV. Donc, comme l'Europe ne trouve pas l'instrument capable de mesurer l'impact réel de ses décisions, elle préfère s'en tenir à ses dogmes, plus idéologiques que scientifiques. Cette manière de "casser le thermomètre" n'est guère rassurante quand il est question de réchauffement climatique. Et elle est annonciatrice de catastrophes sur le plan social et économique.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com



*IFPEN : Institut français du pétrole-énergies nouvelles.

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Abonné de longue date, je partage tout à fait votre analyse sur le prix en hausse des voitures neuves. Mais c'est parfois pire aujourd'hui pour les voitures "10 km". Un vendeur pro a envoyé une offre par mail à une amie concernant une Dacia Sandero Stepway Eco-G 100 avec 4 options et 10 km au compteur, immatriculée en décembre 2021, pour 21 000 €. La valeur catalogue en neuf est inférieure à 17 500 €…

Daniel S.

Les délais de livraison colossaux, notamment chez Dacia, victime de son succès, expliquent ce copieux surcoût sur une occasion "0" km, selon le jargon de la profession. Il y aurait évidemment à redire sur la déontologie de telles pratiques…

Durant un an et demi, j'ai utilisé une BMW Série 1 F40 équipée du Connected Drive incluant la surveillance des voies. À trois reprises, le système est intervenu de façon inopinée et brutale. J'ai vu le muret séparateur de voies de très près à deux reprises. BMW a reprogrammé le système de ma voiture avec succès. Cependant, suite à un avis déposé sur un forum, une personne m'a signalé avoir eu les mêmes problèmes. Mais BMW n'a rien fait sur sa voiture. Je pense que nous ne sommes pas les deux seuls cas en France, d'où mon souhait de publier un appel à témoin.

Thierry Silve-Chartier

Nous n'avons pas rencontré ce souci au volant de BMW. Si d'autres lecteurs ont vécu la même expérience, qu'ils nous écrivent et nous transmettrons.

NOUVELLE 308 SW

HYBRIDE RECHARGEABLE

Le break unique.

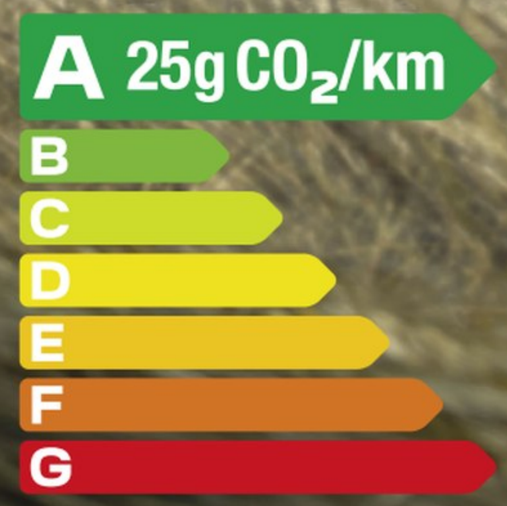
Design radical.
Modularité exceptionnelle.
Jusqu'à 60 km d'autonomie électrique*.



Au quotidien, prenez les transports

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

(1) 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. *L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. OPEn – Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

CLÉMENT CHOULOT

DES CHEVAUX-VAPEUR AUX KILOWATTS

Pour le lancement de sa nouvelle Mégane E-Tech électrique de 220 ch (soit 160 kW), Renault file la métaphore du cheval. Dans le spot télé, qui inonde les écrans depuis le tournoi de Roland-Garros, mais aussi sur l'esplanade des Invalides à Paris, le dimanche 5 juin au matin. Pour célébrer sa berline 100 % électrique et sa production 100 % française, réalisée à Douai dans le département du Nord, le constructeur s'est offert un défilé regroupant trois Mégane E-Tech (une bleue, une blanche et une rouge) précédées par 220 chevaux. Trois plateaux ont été présentés au public lors des différents passages de l'Electro Horse Parade, le premier réunissant cavaliers et voltigeurs sur les thèmes de la danse, du shopping et du sport, le second de jeunes chevaux camarguais encadrés par des cavaliers et le troisième censé former l'emblème Renault aux couleurs bleu-blanc-rouge.



RENAULT AUSTRAL VS PEUGEOT 3008



RENAULT AUSTRAL

À partir de 32 000 €*

Commercialisation : **fin 2022**

*Estimation

Coup de froid *austral*

Des lignes tendues, une planche de bord qui décoiffe, des motorisations pour tous les goûts, le remplaçant du Kadjar compte plusieurs cordes à son arc. Il fallait bien ça pour refroidir un 3008 au sommet de sa forme.

Par **Guy L'Hospital** Photos **Arnaud Saunier**

PEUGEOT 3008

À partir de **32 500 €**

Commercialisation : **déjà commercialisé**

Commercialisé à la rentrée, le Renault Austral est destiné à remplacer le Kadjar. Il n'en reprend ni l'esprit, ni la plate-forme, encore moins le nom. Table rase, donc ! Il s'offre un vrai style avec un capot travaillé, des lignes de carre marquées sur les flancs, une calandre à damier sur laquelle trône l'énorme losange et des projecteurs matriciels en "C" pour ceinturer l'ensemble. En partie inférieure, il hérite de la lame de bouclier découverte sur la nouvelle Mégane E-Tech. La poupe est plus classique avec des feux en "C" façon 3D qui débordent largement sur les ailes et qui courent jusqu'au centre du hayon. La lunette, très inclinée, est surmontée d'un becquet qui permet de rompre la pente et d'améliorer l'aérodynamisme.

Gifle technologique

S'il parvient à faire oublier sans difficulté le modèle qui l'a précédé, l'Austral est loin de pouvoir renvoyer le 3008 en maison de retraite. Le SUV Peugeot est pourtant en fin de carrière puisque le groupe Stellantis travaille à son remplacement, prévu en 2023. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que le 3008 supporte assez bien ses rides, apparues au moment du restylage en 2020. Son style plaît, le succès du modèle le prouve. C'est vrai pour l'extérieur mais aussi à l'intérieur avec une planche de bord ➛



Par son agencement, son double écran en "L" inversé OpenR, la planche de bord de l'Austral en met plein la vue.



L'i-Cockpit du 3008, qui se caractérise par l'association du petit volant et du combiné semi-tête haute, favorise le plaisir de conduite.

Pas de diesel pour l'Austral, qui mise sur ses attelages mild et full hybrid. L'hybride rechargeable est prévu pour plus tard.

Plus classique, la gamme de motorisations du 3008 s'organise autour d'un diesel, un essence et deux hybrides rechargeables.

Wifi à tous les étages.

Livebox Up Fibre

25€99/mois

pendant 12 mois
puis 49,99€/mois

1 Répéteur Wifi 6 inclus(1)

Soit pour les nouveaux clients Orange : remise immédiate de 19€/mois(2) et remboursement de 5€/mois(3) avec changement d'opérateur. Transformez le wifi de votre Livebox en Wifi 6 avec le Répéteur raccordé à votre box (sur demande). Détail sur orange.fr

Offre avec engagement 12 mois, soumise à conditions du 02/06/2022 au 12/07/2022 inclus, réservée aux particuliers en France métropolitaine, valable sous réserve d'éligibilité et équipement compatibles. Frais de résiliation de 50€. Le Répéteur reste la propriété d'Orange et est inclus sur demande sur orange.fr avec frais d'activation de 10€.

(1) Le Répéteur Wifi 6 permet d'étendre la couverture wifi de votre Livebox en Wifi 6 ou de remplacer le Wifi 5 de la Livebox par du Wifi 6 avec équipement compatible. **(2)** 14€/mois le Bon Plan, 5€/mois la remise la Fibre au prix de l'ADSL. **(3)** Remboursement différé sur facture avec changement d'opérateur après le 02/04/2022. Détail et formulaire sur odr.orange.fr

orange™

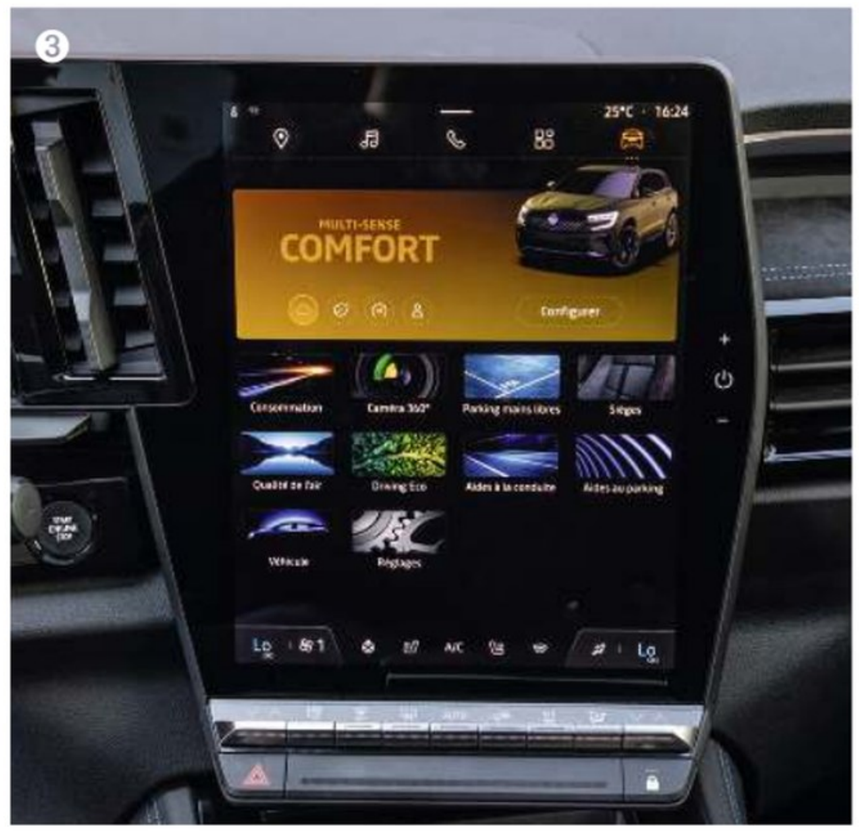
organisée autour d'un petit volant par-dessus lequel le conducteur doit porter son regard pour accéder aux informations du combiné d'instruments, privé de fonction 3D. Avec ses nouvelles incrustations "tissu", il se singularise du reste de la catégorie.

Face à l'Austral, le 3008 prend toutefois une cinglante gifle. Difficile en effet de rivaliser avec le cockpit de l'Austral. Composée de deux écrans réunis sous un même verre à luminance auto-adaptative qui permet de se passer de visière, la dalle OpenR forme un "L" inversé, comme sur la Mégane E-Tech. L'Austral reprend aussi le volant de cette dernière avec une ergonomie bien pensée et un accès rapide aux différents modes de conduite. À bord du Renault, les écrans captent immédiatement le regard. Si bien qu'il faut vraiment s'en remettre au toucher pour noter que tous les matériaux ne se valent pas et que certaines formes complexes rendent certains ajustages difficiles à obtenir. L'Austral mise sur sa technologie pour mettre à terre le 3008. La lecture de l'instrumentation se fait de manière plus classique à travers le volant, mais il est possible de disposer en option d'un véritable affichage tête haute de 9,3 pouces.

Ce n'est qu'un exemple. Le SUV Renault promet pas moins de 32 aides à la conduite, une connectivité via Google (applications, assistant vocal, navigation…) qui devrait parler à tout le monde et des mises à jour à distance. Sur ce point, le 3008 avoue un retard certain, qu'il n'a aucune chance de pouvoir combler avant







❶ Grâce à sa banquette coulissante, l'Austral privilégie au choix le confort des passagers ou la capacité de chargement. ❷ Le large hayon, à ouverture électrique, dévoile un coffre logeable et pratique. ❸ Tout est personnalisable à bord, y compris certains modes de conduite.

L'AUSTRAL FACE AU 3008 EN CHIFFRES

	Renault Austral	Peugeot 3008
L/l/h/empattement (m)	4,51/1,82/1,61/2,67	4,45/1,84/1,63/2,68
Volume de coffre (dm³)	430 à 575	395 à 520
Version essence	non	130 ch
Version essence MHEV(1)	130, 140 et 160 ch	non
Version essence HEV(2)	160 et 200 ch	non
Version essence PHEV(3)	non	225 et 300 ch
Version diesel	non	130 ch
Version 4 roues motrices	non	oui (Hybrid4 300 ch)
Version 4 roues directrices	option	non

(1) *Mild hybrid* (micro-hybride). (2) *Full hybrid* (hybride non rechargeable). (3) Hybride rechargeable.

Point fort de l'Austral : ses roues arrière directrices.

RENAULT AUSTRAL

Les plus

- Ambiance intérieure et connectivité
- 4 roues directrices disponibles
- Banquette coulissante

Les moins

- Qualité des matériaux inégale
- Pas de diesel au programme
- Pas d'hybride rechargeable au lancement







❶ L'espace à l'arrière est correct dans l'absolu mais assez faible comparé à la concurrence.
❷ Le coffre doit laisser de la place pour un deuxième moteur sur l'Hybrid4, sa capacité passe de 520 à 395 dm³.
❸ L'écran s'est agrandi au moment du restylage, mais il fait pâle figure par rapport à celui du Renault.

l'arrivée de son remplaçant. Ce n'est pas le seul point faible du sochalien, qui n'est pas le plus spacieux de la catégorie et qui manque cruellement de sens pratique.

Là encore, le Renault montre son savoir-faire en matière de vie à bord avec de multiples rangements et, notamment, une console centrale modulable qui permet de poser son poignet lorsqu'elle est avancée, d'offrir davantage de confort pour utiliser certaines fonctions et qui dégage un large rangement quand elle est reculée. Surtout, l'Austral est le seul des deux à disposer d'une banquette coulissante (sur 16 cm, avec dossiers inclinables selon trois positions) afin de ménager, au choix, le volume de chargement ou l'espace destiné aux passagers.

Hybride ou rien

L'Austral peut compter sur la nouvelle plateforme CMF-CD totalement repensée pour multiplier les offres mécaniques. Celle-ci permet notamment l'adoption du système de quatre roues directrices déjà vu sur les Talisman et Espace. Tous les moteurs profitent d'une assistance électrique. L'actuel 4 cylindres 1.3 TCe, qui officie sous le capot de nombreuses Renault ➛

Transmission intégrale pour le plus puissant des 3008.

PEUGEOT 3008

Les plus
- Style toujours séduisant
- Finition soignée
- Offre 4 roues motrices

Les moins
- Habitacle peu spacieux
- Banquette fixe
- Pas d'hybride simple



L'option Black Tone (entre 300 et 500 €) permet d'associer une calandre spécifique, des jantes noires de 19 pouces et le toit noir.

(et Mercedes !), est ici proposé en versions *mild hybrid* 12 V de 140 et 160 ch. L'Austral inaugure aussi un nouveau 3 cylindres 1.2 TCe, disponible sur la variante Mild Hybrid Advanced 48 V avec une puissance de 130 ch, uniquement avec une boîte manuelle. C'est cette version qui aura la lourde charge de faire oublier le diesel. Car le SUV Renault refuse désormais de se nourrir au gazole. Un pari ! C'est un choix à l'opposé de Peugeot, qui conserve une offre essence 130 ch dépourvue d'assistance et une offre diesel classique de 130 ch également. Ces deux moteurs sont aujourd'hui chapeautés par deux versions hybrides rechargeables 225 ch (2 roues motrices) et 300 ch (4 roues motrices) qui remplissent une large part des carnets de commandes. Pas d'hybride rechargeable au lancement pour l'Austral qui mise sur la technologie démocratisée par Toyota, à savoir l'hybride simple non rechargeable (*full hybrid* chez les Anglo-Saxons). Deux versions, sur deux réseaux d'alimentation différents (240 et 400 V), s'articulent autour du même 3 cylindres essence 1.2 pour développer au total 160 ou 200 ch. L'hybride qui ne nécessite pas d'être branché pour se recharger : nul doute que Renault devrait reprendre l'argument du constructeur japonais à son compte.

Pour le coup de grâce, il faudra encore attendre les tarifs, mais il ne fait guère de doute que Renault parviendra à se montrer compétitif face au 3008, peu réputé pour sa générosité. Même estimé à 32 000 €, il reste moins cher que son rival, qui n'a aucune chance de pouvoir combler son retard par son niveau d'équipement. Pour s'en tirer à moindres frais, le 3008 n'a plus qu'à espérer que l'Austral trébuche en matière d'agrément de conduite ou de confort. Il est vrai que, sur ce point, la barre placée par le 3008 n'est pas simple à atteindre. ■

L'avis de *L'Auto-Journal*
Avantage Renault Austral

Grâce à son ambiance intérieure, ses aspects pratiques, son niveau d'équipement et sa connectivité, l'Austral remporte son premier match face au Peugeot 3008. Il est aussi possible de voir dans ce résultat une demi-victoire du 3008 qui ne s'écroule nullement malgré son âge avancé.

Renault en fait peut-être un peu trop en proposant une ligne "Alpine" sur son SUV Austral ?

100% LIBRE, 100% ÉLECTRIFIÉE

Jusqu'au 30 juin, bénéficiez de 5000€ d'avantage client sur une sélection de Jeep® disponibles immédiatement, en complément du bonus écologique

Stellantis - FCA France - RCS Versailles 305 493 173 -

RENEGADE

A 45 g CO_2/km
B
C
D
E
F
G

COMPASS

A 44 g CO_2/km
B
C
D
E
F
G

AVANTAGE CLIENT DE
5000€ (1)

EXISTE EN e-HYBRID ET 4xe HYBRIDE RECHARGEABLE

Jeep® prend résolument le virage des nouvelles mobilités pour mieux protéger notre environnement. Dorénavant, tous ses modèles SUV sont uniquement proposés en motorisation hybride ou hybride rechargeable, et demain électrique. Parce que vous voulez toujours être libre par nature, Jeep® devient 100 % électrifiée pour vous accompagner dans tous vos déplacements.

À DÉCOUVRIR CHEZ VOTRE DISTRIBUTEUR JEEP® OU COMMANDEZ EN LIGNE SUR JEEP.FR E-SHOP*

(1) **Remise de 5 000 €** sans condition sur les Renegade et Compass 4xe hybrides rechargeables commandés et livrés **avant le 30/06/2022**. Offre non cumulable avec d'autres offres en cours, réservée aux particuliers, valable dans le réseau Jeep® participant et dans la limite des stocks disponibles. Délai estimé d'une semaine entre la signature du bon de commande et la livraison physique du véhicule au client, sous réserve du règlement du véhicule dans les 48 heures précédant la livraison. Voir conditions chez votre distributeur agréé Jeep® participant. **Gamme Renegade 4xe MY22 : consommations mixtes combinées de carburant (l/100 km) : 2,1-1,8 ; consommations d'énergie électrique (kWh/100 km) : 16,6-15,5 ; émissions de CO_2 valeur combinée pondérée (g/km) : 47-41 ; autonomie en mode électrique en ville (km) : 56-52. Gamme Compass 4xe MY22 : consommations mixtes combinées de carburant (l/100 km) : 2,1-1,8 ; consommations d'énergie électrique (kWh/100 km) : 16,8-16,1 ; émissions de CO_2 valeur combinée pondérée (g/km) : 48-44 ; autonomie en mode électrique en ville (km) : 54-51.** *Site e-commerce. **There's only one = Seule Jeep® est unique.**

Jeep®
THERE'S ONLY ONE

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Symphonie hybride, opus n° 5

Lexus renouvelle totalement son SUV haut de gamme avec pour atout maître une version hybride rechargeable parfaite pour notre marché. Une évolution bien plus profonde qu'il n'y paraît, dans le sillage du NX de la génération apparue l'an passé.

Par **Nicolas Valeano** Photos **Arnaud Saunier**



Un bandeau lumineux à LED barre l'arrière de l'auto, tandis que "Lexus" est écrit en toutes lettres en lieu et place du logo.



L'écran de 14 pouces s'intègre bien dans la planche de bord conçue autour de lui.



Capot et empattement allongés dynamisent la ligne de ce gros SUV.

LEXUS RX

À partir de **88 900 €**

Commercialisation : **livraisons fin 2022**



La version hybride rechargeable 450h+ permet une accélération de 0 à 100 km/h en 7 s.

Le SUV haut de gamme de Lexus est aussi son best-seller mondial : 3,5 millions de RX ont été vendus à travers le monde en quatre générations. Ainsi le renouvellement du RX pour cette année est-il crucial pour la marque premium de Toyota, qui conserve un design proche du modèle précédent afin de ne pas désorienter ses acheteurs. Un dessin qui reste original dans le paysage des SUV haut de gamme, avec sa face avant marquante et sa silhouette de (très) gros SUV aux allures de coupé. Pour ce cru 2022, le RX assagit un peu sa calandre en fondant sa partie supérieure avec la carrosserie, tandis que la vitre de custode allongée jusqu'à l'arrière, un brin étrange, dynamise la ligne, tout comme la forme très bombée des ailes arrière. Pour Bart Eelen, à la tête du marketing en Europe, *"les clients viennent surtout des BMW X5 et Mercedes GLE, voire Volvo XC90. Ils recherchent quelque chose d'autre, et aujourd'hui notre marque est bien reconnue. Pour une certaine clientèle, nous sommes même établis"*.

Dans l'habitacle, on discerne certains éléments apparus l'an dernier à bord du NX, à commencer par le très grand écran tactile de 14 pouces avec des molettes physiques de réglage de climatisation intégrées. L'affichage tête haute montre les fonctionnalités des touches tactiles du volant, évitant de quitter la route des yeux pour les manipulations. Nous avons apprécié le moelleux des sièges avant enveloppants et le savant mélange de beaux matériaux, avec un cuir synthétique de bonne facture (même sur le volant) ou bien naturel.

Les 60 mm d'empattement en plus offrent un bel espace aux passagers arrière, installés particulièrement confortablement, sauf pour les plus grands, la faute à une garde au toit moyenne. Aucune version 7 places n'est au programme, la marque ayant jugé qu'elle ne séduisait pas une part suffisante de ses clients. La longueur totale reste inchangée à 4,89 m.

Deux moteurs

Seules deux motorisations ont été retenues pour la gamme française : l'hybride rechargeable 450h+, qui représentera 95 % des ventes, et le haut de gamme 500h hybride classique, fort de 371 ch. Le premier modèle hybride rechargeable de la marque était apparu l'an passé avec le nouveau NX, qui reprenait la plate-forme et la chaîne cinématique du Toyota RAV4, avec 306 ch et une grande batterie de 18,1 kWh. C'est la même solution qui est reprise ici, avec pour avantage un fonctionnement hybride optimisé par rapport à d'autres systèmes, une fois la batterie vidée après son roulage en mode zéro émission estimé à environ 65 km.

La conduite autonome de niveau 3 n'est pas de la partie pour cette génération à ce stade, en l'absence de lidars intégrés. Plus surprenant, elle ne propose pas de fonctionnement semi-autonome lié aux données de sa navigation GPS pour optimiser ses réserves d'énergie, comme le font d'autres constructeurs.

Lexus insiste sur le travail effectué au niveau de l'insonorisation, une spécialité maison, mais pour vérifier le résultat, il faudra attendre le second semestre et les essais dynamiques avant les premières livraisons prévues pour la fin d'année, en simultané avec le modèle 100 % électrique RZ.

L'avis de *L'Auto-Journal*

La motorisation hybride rechargeable est une évolution toute naturelle pour cette nouvelle génération qui se met au goût du jour, techniquement comme pour ses équipements high-tech. De quoi séduire une clientèle principalement située de l'autre côté de l'Atlantique pour ce modèle XXL au design à part, une force dans un segment plutôt classique. Mais cela s'accompagne d'un bond de son prix d'accès non négligeable de près de… 20 000 €.

Citadine épicée

Qui a dit qu'électrique ne pouvait pas rimer avec plaisir ? Pas Cupra, dans tous les cas…

Par **Guy L'Hospital** Photos **Arnaud Saunier**

Il est d'ores et déjà acté que les citadines électriques du groupe Volkswagen reposeront sur la même plate-forme et seront produites dans l'usine de Martorell, près de Barcelone. De toutes, la plus impatiente semble bien être celle qui porte le sigle Cupra. Par rapport au premier concept très extraverti présenté à l'occasion du Salon de Munich 2021, l'UrbanRebel s'est considérablement assagie, laissant son énorme aileron au



Le volant façon "console de jeu" donne le ton : cette citadine se veut ludique.

Très compact, le concept UrbanRebel peut compter sur 226 ch… à passer sur le seul train avant.



Les motifs triangulaires deviennent la signature Cupra. On les retrouve à l'avant sur les projecteurs mais aussi à l'arrière sur les feux, le logo ou encore les jantes.

stand et optant pour une carrosserie 5 portes. Une vraie citadine ! L'UrbanRebel ne se pose pas trop de questions métaphysiques sur son mode de propulsion. Elle sera 100 % électrique et dépendra de la plate-forme MEB Small. Cupra mise sur l'augmentation de la densité des cellules pour espérer atteindre les 440 km d'autonomie annoncés.

L'effet d'une sportive dernier cri

Pour l'instant, la marque ne communique pas la capacité de la batterie mais affiche fièrement les 226 ch de la bestiole. De quoi atteindre 100 km/h en moins de 7 s. À condition de passer le couple moteur au sol. Car l'UrbanRebel confie au train avant le soin de générer la traction. La voiture mesure 4,03 m de long (soit la longueur d'une Renault Clio), mais près de 2 m de large avec ses élégants rétroviseurs (non rabattables actuellement), et culmine à 1,58 m. Entre ses grosses roues de 21 pouces (en 2025, Cupra devrait se montrer plus modeste), l'empattement mesure 2,6 m. Son profil se termine par un long becquet aérodynamique qui accentue le côté très ramassé de la citadine. Comme c'est souvent le cas chez Cupra, les arêtes sont marquées, s'effacent et puis reprennent. Autour de projecteurs full LED à signature triangulaire, la face avant reprend la symbolique du nez de requin, cher à Cupra.

À bord, ça respire le sport avec de fermes baquets dont le maillage central est réalisé à partir d'une impression 3D. D'autres pièces sont obtenues grâce à cette technologie. La planche de bord est naturellement orientée vers le conducteur avec une instrumentation numérique particulièrement travaillée. La digitalisation va cependant beaucoup plus loin sur l'UrbanRebel. Des dalles matricielles invisibles lorsqu'elles ne sont pas actives peuvent reproduire de multiples effets en roulant ; cela sur toute la largeur du pare-brise ou en bas des vitres sur les portes avant. Il est ainsi possible d'afficher les indications de direction du système de navigation, d'accentuer la sensation quand le conducteur utilise l'effet boost ou encore de générer des alertes pour signaler un danger dans l'un des angles morts…

Prévue pour 2025, l'UrbanRebel sera précédée par deux SUV, le Terramar en 2024 et le Tavascan début 2025.

CUPRA URBANREBEL CONCEPT

À partir de **25 000 €***

Commercialisation : **2025**

* Estimation.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Avec son concept UrbanRebel, Cupra explore la digitalisation, la conception 3D mais surtout forge un peu plus son image sportive. Son style très dynamique et son puissant moteur électrique ne laissent guère de doute : pour aller chercher l'UrbanRebel sur son terrain, la concurrence va devoir montrer les crocs.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De à Z

Par **Jean Bourquin**

Land Rover

Range Rover Sport Rien en dessous de 6 cylindres pour le Range Rover Sport, modules hybrides inclus. Pour mémoire, la seule unité de ce type disponible au précédent épisode retenait en son sein un roturier "4 pattes", pour une puissance cumulée de 404 ch. Au sujet de ces deux nouvelles entités en partie électrifiées, on notera les distances qu'il est possible de parcourir en mode tout-électrique sur une seule charge *(voir tableau ci-dessous)*. Une batterie de 31,8 kWh (capacité utile) dans les deux cas, cela aide. Cela pèse lourd, aussi. 2 735 kg à vide pour la version P440e et 2 810 kg pour sa semblable nommée P510e, tout est dit. Pour le reste, l'offre essence se limite au V8 4.4 de 530 ch sur le marché français, et les diesels sont soumis à l'hybridation légère. Ça, ça ne change pas. Équipement grand luxe, comme attendu. Jantes de 20 à 23 pouces, pour situer le niveau. Dernier point, la livrée First Edition est une édition spéciale "longue durée". Elle sera retirée du catalogue dans un an, pas avant.

LA GAMME **LAND ROVER RANGE ROVER SPORT**

Motorisation/ Transmission	Finition	Prix	Malus	Autonomie électrique
Essence				
P530 - V8 4.4 530 ch BVA8 4x4	First Edition	144 200 €	40 000 €	-
Diesel hybridation légère				
D250 - 6 cyl. en ligne 3.0 249 ch BVA8 4x4	SE SE Dynamic	94 200 € 97 400 €	16 452 € 31 066 €*	-
D350 - 6 cyl. en ligne 3.0 350 ch BVA8 4x4	Autobiography First Edition	123 600 € 127 200 €	19 231 € 31 516 €*	-
Essence hybride rechargeable				
P440e - 6 cyl. en ligne 3.0 440 ch cumulés BVA8 4x4	S SE SE Dynamic HSE Dynamic	101 500 € 108 000 € 111 300 € 120 100 €	0 €	114 km
P510e - 6 cyl. en ligne 3.0 510 ch cumulés BVA8 4x4	Autobiography First Edition	140 100 € 143 900 €	0 €	113 km

* Malus au poids inclus.



Land Rover Range Rover Sport

LAND ROVER

Nissan

Juke Le SUV urbain Juke gagne un module hybride non rechargeable. Nissan, en l'occurrence, ne se complique pas la vie. L'allié Renault fournit la matière première, à savoir l'ensemble mécanique de 145 ch cumulés qui équipe le Captur et l'Arkana. Un bloc essence 1.6 de 94 ch, deux électromoteurs et une boîte de vitesses à crabots multimodale pour exploiter tout ça : la recette est reconnue pour son efficacité énergétique. Nissan donne une diminution de la consommation de l'ordre de 20 % par rapport au Juke doté du 3 cylindres 1.0 de 114 ch associé à la boîte robotisée DCT7. Comptez entre 5 et 5,2 l/100 km en cycle mixte, dit le constructeur. **Juke Hybrid 145 :** 31 450, 33 450 et 34 100 € sous les finitions respectives N-Connecta, Tekna et N-Design. Malus hors de propos.



Nissan Juke

NISSAN



RENAULT

Renault Arkana

Renault

Arkana Aux oubliettes, les finitions Zen et Intens. Renault découpe l'offre du SUV Arkana en cinq livrées, contre trois auparavant, lesquelles répondent aux nouvelles appellations en cours depuis deux mois dans le reste de la gamme *(voir le tableau ci-dessous)*. Entre autres nouveautés, le module hybride non rechargeable E-Tech 145 n'est plus couvert par la finition R.S. Line, remplacée par une exécution inédite réservée à cette seule motorisation. À y regarder de plus près, la livrée E-Tech Engineered reçoit les mêmes équipements que la finition R.S. Line attribuée aux deux blocs essence, tout en rajoutant des éléments de design extérieurs et intérieurs qui lui sont spécifiques. Le combiné d'instrumentation numérique (écran 10 pouces) et l'écran central tactile de 9,3 pouces (interface smartphone et navigateur GPS) sont fournis de série à partir de la finition Techno.

LA GAMME **RENAULT ARKANA**

Motorisation/Boîte	Finition	Prix	Malus
Essence hybridation légère			
1.3 TCe 140 ch BVR7	Équilibre/Évolution/Techno/R.S. Line	31 300/32 000/33 550/36 300 €	100/210 €
1.3 TCe 160 ch BVR7	Techno/R.S. Line	34 750/37 500 €	125/210 €
Essence hybride non rechargeable			
E-Tech Hybride 145 ch BVA4*	Équilibre/Évolution/Techno/E-Tech Engineered	32 800/33 500/35 050/38 300 €	0 €

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

Volkswagen

ID. Buzz C'est fait, il est là. Le "combi" électrique ID. Buzz (4,71 m en longueur) est disponible à la vente, au prix de 56 990 € avant déduction du bonus de 2 000 € – jusqu'au 30 juin. L'engin, on le sait, se déplace à l'aide d'un propulseur électrique de 204 ch (150 kW), lequel entraîne les roues arrière en puisant son énergie dans une batterie de traction de 82 kWh (77 kWh pour la capacité utile). À cette heure, Volkswagen ne donne pas l'autonomie en cycle mixte, mais en partant d'une consommation moyenne établie, selon le constructeur, à 20,4 kWh/100 km, nous l'estimons entre 355 et 375 km. Le chargeur embarqué triphasé de 11 kW est servi d'office. L'équipement de série retient les deux portes latérales coulissantes, la configuration 5 places et la banquette arrière fractionnable 60/40 coulissante sur 15 cm. L'écran central tactile de 10 pouces, l'interface smartphone qui va avec, les projecteurs à LED, les jantes de 19 pouces et une pelletée d'assistants à la conduite complètent l'offre.



Volkswagen ID. Buzz



INGO BARENSCHEE

MONTAGNES RUSSES POUR REN SUR LES MARCHÉS ÉME

Les succès et les difficultés de Renault et Stellantis sur les marchés internationaux illustrent qu'il est compliqué de proposer des voitures à des acheteurs qui ne vous attendent pas. Côté véhicules, une adaptation technique est souvent nécessaire pour répondre à des besoins spécifiquement locaux.

Par **Bertrand Gay**

Il est possible de dater le mouvement d'internationalisation des constructeurs français au moment de la crise monétaire européenne de 1992. Les historiens télévores objecteront qu'à la fin des années 60, le lieutenant Columbo roulait en Peugeot 403 Cabriolet alors que Renault avait pris le contrôle d'American Motors en 1979. Par ailleurs, Renault et Peugeot sont présents en Argentine dès les années 60.

Mais la démarche construite et nécessaire n'apparaît qu'au début des années 90. Elle repose sur l'idée d'atténuer les cycles économiques européens en accroissant les ventes hors du Vieux Continent et en implantant des usines dans les marchés émergents. Avec l'acquisition du constructeur roumain Dacia en 1999, Renault a pris une longueur d'avance sur PSA.

Par leur réseau routier, les distances à parcourir et les habitudes de conduite, les marchés émergents demandent une adaptation des voitures, voire des véhicules spécifiques.

QUELLES VOITURES POUR LES MARCHÉS INTERNATIONAUX ?

Chez Renault et PSA, les caractéristiques "grande exportation" (suspensions renforcées, garde au sol accrue et refroidissement aux performances améliorées) des autos vendues en Europe ont constitué une première approche. Mais elle n'est pas suffisante et certains désirent un type de carrosserie particulier. Ainsi, les acheteurs chinois souhaitaient, dans les années 2000, des berlines avec un coffre séparé et rejetaient celles à hayon. Voilà pourquoi Citroën et Peugeot ont été amenés à développer des silhouettes spécifiques pour la Chine telles la Citroën Fukang (une ZX avec un coffre) ou la peu gracieuse Peugeot 408, sur la base de la première 308. À l'inverse, les berlines 5 portes sont populaires en Amérique du Sud et en Inde. Depuis, la vague de SUV a uniformisé la demande, simplifiant le travail des constructeurs.

Alors que PSA puis Stellantis éprouvent parfois des difficultés sur les marchés lointains, le groupe Renault dispose des Logan, Sandero et Duster. Celles-ci sont vendues sous la marque Renault au Brésil, en Inde et en Russie (jusqu'au 19 mai dernier). Ces voitures simples et robustes conviennent bien aux routes des marchés émergents et répondent aux souhaits des acheteurs. Ce qui n'exclut pas quelques adaptations telles que le second bloc de climatisation indépendant pour les passagers arrière du Duster en Inde ou la Sandero R.S. et son moteur 2 l de 140 ch sur le marché brésilien. *"Savoir trouver le bon niveau de spécificité par rapport au modèle européen afin de limiter les coûts n'est pas une science exacte"*, explique Jean-Philippe Thery, consultant en market intelligence.

QUELLE MÉTHODE POUR QUELS MARCHÉS ?

Le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine constituent les quatre marchés où Renault et PSA se sont implantés au cours des vingt dernières années. De manière générale, Renault, grâce aux voitures du programme Dacia et à une vision plus pragmatique des marchés émergents, a mieux réussi que



RAMIL SITDIKOV/AFP

Renault quitte le marché russe, mais l'accord signé avec les autorités comprend des clauses conditionnelles de retour.



Le Bigster constituera le haut de gamme de la marque Renault sur de nombreux marchés extra-européens.

ARNAUD SAUNIER

AULT ET STELLANTIS RGENTS



OLIVIER MARTIN GAMBIER

PSA. L'adaptabilité et un certain détachement des événements immédiats sont nécessaires pour *"savoir regarder loin, écouter et ne pas perdre l'objectif de vue"*, ajoute Jean-Philippe Thery.

"Quand un constructeur s'implante sur un marché émergent, qu'il s'agisse de l'Inde, de la Chine ou de l'Amérique du Sud, il doit être humble et écouter", indique un ancien cadre de PSA, qui précise que Peugeot et Citroën n'ont pas toujours appliqué ces préceptes. De plus, à son introduction sur un marché, l'histoire du constructeur est, par définition, inconnue des clients. Il lui reste à se fondre dans le paysage tel que l'a fait Renault au Brésil. D'ailleurs, lors de son arrivée à la tête de la filiale brésilienne, Luc-Alexandre Ménard y avait tracé les grandes lignes de la future réussite du Losange : *"Renault au Brésil doit être une entreprise brésilienne d'origine française."* Dès le début des années 2010, Renault s'est imposé comme la cinquième marque du pays avec 7 à 9 % de part de marché suivant les années. En 2019, le Brésil était le quatrième marché le plus important pour Renault avec 127 000 véhicules vendus, soit 6,9 % du secteur. Dans tous les pays, de tels volumes passent naturellement par une production locale. Celle-ci répond à plusieurs impératifs : s'affranchir des problèmes douaniers et de taux de change tout en fabriquant avec les mêmes coûts que ses concurrents.

> "Savoir être une entreprise locale d'origine française."
> Luc-Alexandre Ménard (Renault)

MALCHANCE EN RUSSIE POUR RENAULT

Mais tout ne se passe pas toujours comme prévu, ainsi que l'illustrent les déboires de Renault sur le marché russe. Tout avait pourtant bien commencé il y a un peu plus de vingt ans. Renault s'installe à Moscou puis acquiert, petit à petit, à partir de décembre 2007, le russe Avtovaz, fabricant des légendaires Lada. Début 2022, l'invasion russe de l'Ukraine et les mesures de rétorsion associées aboutissent au retrait du groupe Renault. Financièrement, ce dernier va passer une perte exceptionnelle de 2,195 milliards d'euros dans ses comptes du premier semestre 2022. Le coup est rude mais les accords signés avec les autorités russes début mai laissent une possibilité de retour une fois la situation apaisée. Néanmoins, cet épisode russe illustre les propos de Jean-Philippe Thery : *"On ne maîtrise pas tout sur les marchés internationaux et il ne faut pas avoir de malchance."* Le groupe Renault disposait en 2021 d'une part de marché proche de 30 % sur le secteur russe : 21 % pour Lada, leader du marché, et 7,9 % pour Renault. Ces déboires font suite à ➔



OLIVIER MARTIN GAMBIER

INTERNATIONALISATION DES MARQUES FRANÇAISES

ceux de Peugeot au Moyen-Orient, dont les ambitions ont été stoppées net par l'embargo sur l'économie iranienne.
En 2010, PSA s'est lancé en Russie, en partenariat avec Mitsubishi, mais tout comme au Brésil, les voitures proposées ne correspondent pas aux souhaits des acheteurs locaux. Peugeot y démarre avec la 308 puis sa version tricorps 408, et Citroën y présente sa C4. Jamais le groupe PSA ne dépassera les 2 % du marché russe. Prenant acte de cet échec, PSA ne fabrique plus que des utilitaires en Russie depuis 2018. La production est arrêtée depuis fin avril.

INCOMPRÉHENSIONS CHINOISES POUR PSA

L'épopée chinoise de PSA démarre en 1992 par la création d'une coentreprise entre Citroën et Dongfeng. Fortes de cette antériorité, les ventes de la marque Citroën progressent et la Chine devient le second pilier du constructeur après la France. Les ventes de Citroën en Chine culminent en 2014 avec 320 000 unités. Depuis, les volumes n'ont cessé de baisser pour finir à 41 600 unités en 2021.
En parallèle de Citroën, PSA avait de grandes ambitions pour sa jeune marque DS en Chine. Elle disposait de sa propre coentreprise avec le chinois Changan et avait l'objectif de prendre 3 % du marché chinois en 2020, selon les déclarations de Grégoire Olivier, naguère directeur des activités chinoises de PSA. Cela représentait plus de 600 000 unités, or DS s'est effondrée sur le marché chinois avec 1 850 voitures vendues en 2021. L'échec de DS a entraîné PSA dans la chute et, désormais, Carlos Tavares appuie les ambitions de Stellantis en Chine sur la marque Jeep. ■

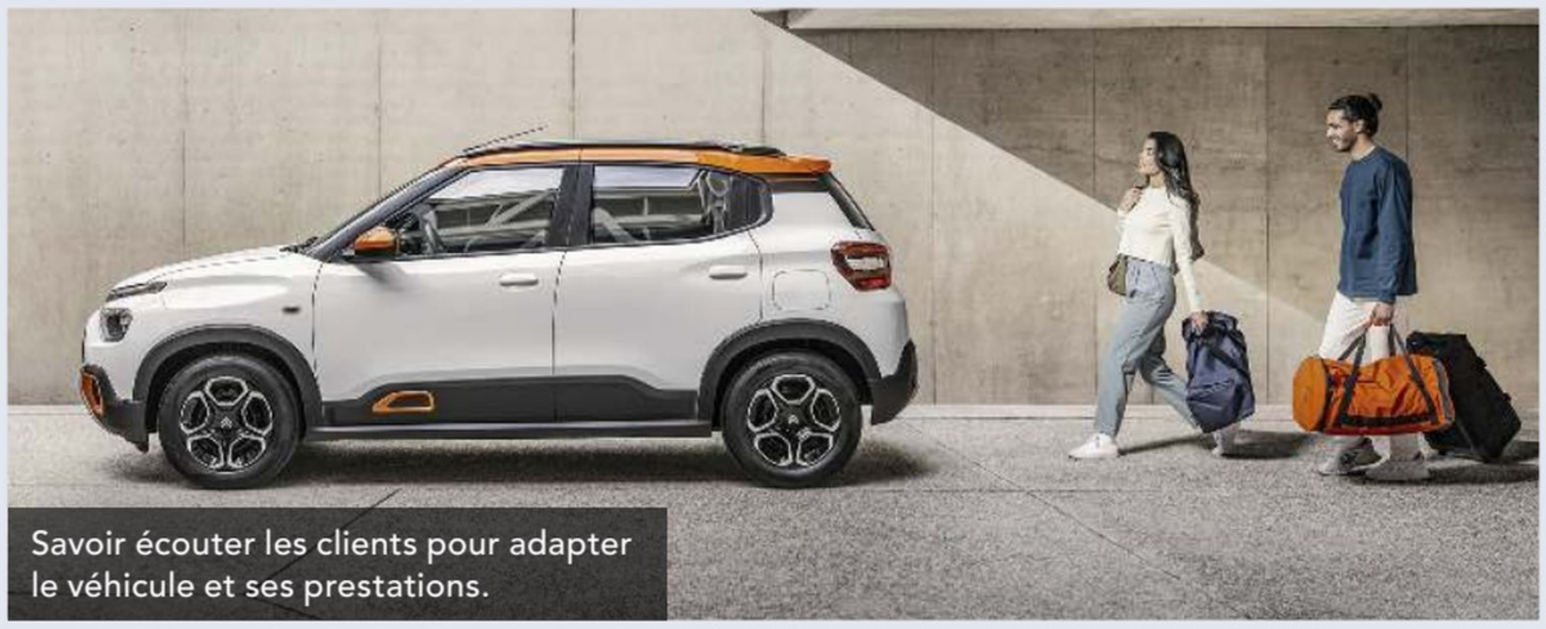
LA VOITURE MONDIALE EXISTE-T-ELLE ?

Longtemps théorisée comme une nécessité ou un point de passage obligé chez les constructeurs, la "voiture mondiale" n'a jamais vraiment existé chez les marques généralistes. Les exemples de fausses voitures mondiales sont nombreux, à commencer par la Simca Horizon vendue aux États-Unis sous les marques Plymouth et Dodge. Mais celles-ci avaient dû abandonner le moteur Simca incapable de passer les normes antipollution américaines. Pour le remplacer, Chrysler avait acheté à Volkswagen le moteur 1.7 qui équipait les Golf sur le marché nord-américain. Les autos qui s'approchent le plus de cette notion sont les Toyota Corolla ainsi que les Honda Civic commercialisées sur toute la planète avec peu de différences techniques.



SEBASTIEN MAUROY

Théorisée par les GM, Ford et Chrysler dans les années 70 et 80, en pratique la voiture mondiale est japonaise.



MAISON VIGNAUX

Savoir écouter les clients pour adapter le véhicule et ses prestations.



DS COMMUNICATIONS

Grandeur et décadence en Chine pour Citroën et DS. Désormais, Stellantis mise sur Jeep.

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Renault et PSA (Stellantis) ont connu des fortunes diverses sur les marchés émergents. Bien que malchanceux en Russie, Renault a déroulé des feuilles de route plus adaptées à ces derniers que PSA qui a souvent fait preuve d'optimisme, voire d'une certaine arrogance. La capacité du groupe à ne pas comprendre le marché brésilien et l'échec de DS en sont deux illustrations. Cette époque semble révolue, comme le montre l'offensive de Citroën en Inde, qui a su écouter ses futurs clients, ou la nouvelle stratégie chinoise de Stellantis autour de la marque Jeep.

MONDIAL
DE L'AUTO
PARIS



REVOLUTION IS ON*
17 - 23 OCTOBRE 2022
PARIS, PORTE DE VERSAILLES

mondial.paris

ORGANISÉ PAR

HOPSCOTCH GROUPE

PFA | FILIÈRE AUTOMOBILE & MOBILITÉS

*La révolution est en route

DANS LE CADRE DE LA
PARIS AUTOMOTIVE WEEK



Le nom du modèle n'apparaît plus sur la malle (ici, la Sandero Stepway). Un lettrage brut de fonderie énonce la marque.



Les mobiliers intérieurs sont à peine retouchés, à l'exemple de la planche de bord du Jogger. Les équipements de série s'annoncent plus abondants, en revanche.

PHOTOS : RENAULT

DACIA : UNE GAMME AUX DIAPASONS

Dacia soumet l'ensemble de sa gamme à sa nouvelle identité visuelle, marquée par un logo en forme de deux diapasons opposés.

Notre interprétation vaut ce qu'elle vaut. À notre sens, le nouveau logo de Dacia évoque deux diapasons posés à plat de manière opposée, reliés entre eux par une seule tige. Cela se discute, nous en convenons. Les communicants de la marque, pour leur part, nomment ce blason "Dacia Link". Le "lien Dacia" en bon français. Entre quoi et quoi, là est la question. Entre robustesse et grande polyvalence d'usage, comprenons-nous, et il faut bien reconnaître qu'à ces égards, les "créatifs" n'ont pas tout à fait tort s'agissant de cette marque. Dacia va à l'essentiel, et c'est exactement ce que suggère le lettrage dépourvu de toute fioriture apposé sur les malles arrière. Où l'on retrouve, heureux hasard, les deux "U" aplatis inversés qui forment les lettres "D" et "C".

Les malles au pluriel, dites-vous ? Ben oui. Les quatre modèles et demi de la gamme Dacia sont servis à la même enseigne d'un coup d'un seul. Pas de jaloux. Le Jogger vient de débarquer sur le marché et le Duster est repassé sur la planche à dessin il y a quelques mois à peine ? Et alors… Ces trivialités ont-elles une quelconque pertinence ? Le risque, objecteront les mauvaises langues, est de faire rimer identité avec uniformité. Calandre et projecteurs dessinés selon les mêmes principes en passant d'une Dacia à l'autre : la remarque retient sa part de vérité.

L'ensemble de la gamme arbore le même faciès, c'est plus simple comme ça. La nouvelle teinte dite Lichen Kaki est une *"nuance de vert qui rappelle la mousse et la terre"*. Nous citons les communicants.



180 km/h, pas plus

Sauf contrordre de dernière minute, les offres mécaniques restent en l'état. Cela posé, le constructeur annonce qu'il bride la vitesse maximale de tous ses modèles à 180 km/h, une première parmi les marques du groupe Renault. Reste à vérifier qui est vraiment concerné dans cette affaire… La suite dans la prochaine édition de *L'Auto-Journal*, qui dévoilera prix et équipements modèle par modèle. Sur le second point, il y a du nouveau, semble-t-il. Il serait question d'un toit vitré sur la Sandero…

LES INFOS CLÉS

Commercialisation de la gamme redéfinie : immédiate

Prix et équipements : dans notre prochaine édition

AVENTURE

Un Nissan Ariya "extra-pôlé"

Les tests longue distance imposés aux voitures électriques sont légion, et à dire vrai, l'équipe de *L'Auto-Journal* se livre régulièrement à ce genre d'exercice. Dans le cas présent, on sort du cadre habituel. Le Britannique Chris Ramsey entend, en effet, emmener un Nissan Ariya e-4orce (la version bimoteur de 306 ch dotée de quatre roues motrices) du pôle Nord au pôle Sud en traversant l'ensemble du continent américain. La suspension est renforcée et des roues adaptées aux terrains parcourus seront réquisitionnées aux endroits idoines. À part ça, tout est de série. L'expédition s'élancera en mars 2023. Reste à connaître quel type de borne de recharge trouve-t-on à chacun des deux pôles…







Le comédien et présentateur télé Chris Ramsey dépasse les bornes. Encore faut-il les atteindre…

PHOTOS : NISSAN



AUGUSTIN DETIENNE/CAPA

"Nous voulons rassembler les assets électriques dans une unité spécifique en France, et une entité dédiée aux moteurs thermiques, hors de France."

Luca de Meo,
directeur général du groupe Renault, devant l'assemblée des actionnaires réunie le 25 mai dernier.

Le projet de scission du groupe Renault prend forme. De quoi s'agit-il ? Sur le principe, le consortium entend donner naissance à deux entités séparées. La première sera consacrée à la locomotion électrique exclusive, et la seconde prendra en charge le développement et la production des ensembles thermiques moteurs/boîtes maintenus en activité. La bipartition devrait être entérinée cet automne.

RENAISSANCE

DeLorean retourne vers le présent

Elle est là. Bien présente. Encore ne savons-nous pas tout à son sujet, à commencer par la puissance développée par son complexe électrique. À voir plus tard, ce genre de chose. Elle, c'est la DeLorean Alpha5, lointaine héritière d'une voiture qui a plus marqué l'histoire du cinéma que celle de l'automobile, la DMC 12 de *Retour vers le futur*. De son aïeule, le second modèle en date de la marque américaine garde la carrosserie coupé trois portes, l'ouverture papillon des portières et les persiennes en guise de lunette arrière. Les références s'arrêtent là. L'Alpha5 occupe beaucoup plus de place au sol (5 m en longueur, contre 4,21 m pour l'ancêtre), elle accueille quatre personnes et son traité intérieur se rapproche du dépouillement le plus total. Deux écrans, et c'est tout. Et c'est beau. L'Alpha5 entrera en production en 2024, à raison de 88 exemplaires.



DELOREAN

DACIA **9 781**

C'EST LE NOMBRE DE DACIA NEUVES IMMATRICULÉES EN FRANCE EN MAI DERNIER.

Cela représente une part de marché portée à 7,7 % et une progression de 4,2 % par rapport au mois de mai 2021. La marque roumaine devance Citroën (8 672 unités écoulées, 6,8 % de part de marché, en recul de 29,5 %), Volkswagen (7 852, 5,8 %, - 32,5 %), Toyota (7 205, 5,7 %, - 6,2 %) et Fiat (4 213, 3,3 %, + 18,6 %), elle-même précédée par BMW (4 220, 3,3 %, + 5,2 %). En haut de l'affiche, Renault relègue Peugeot à la seconde place pour la première fois depuis le début de l'année (22 963, 18,1 % et - 12,2 % pour le Losange, contre 20 741, 16,4 % et - 8,5 % pour le Lion).

25

C'EST LE NOMBRE DE SUBARU IMPREZA 22B REPRODUITES PAR PRODRIVE.

Et c'est quoi, la 22B ? La version deux portes de l'Impreza WRX STi engagée dans le championnat du monde des rallyes par l'écurie Prodrive en 1997, victorieuse au terme de la saison. La voiture fut produite en toute petite série l'année suivante. Le préparateur britannique fait revivre la légende, en gardant la robe originelle mais en modernisant le contenu technique. Châssis en carbone, 4 cylindres à plat 2.5 de 400 ch et boîte robotisée à six rapports, cela parle… Les derniers exemplaires encore disponibles se négocient aux alentours de 850 000 €.



SUBARU



BERND WEISSBROD/AFP

"Des voitures pour les riches et les super-riches."

Winfried Hermann, *ministre des Transports du Land de Bade-Wurtemberg (Allemagne), où se situe le siège social de Mercedes, à Stuttgart.*

Comme relaté dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, Mercedes veut se positionner encore plus haut dans l'échelle de la gamme automobile. La pilule ne passe pas. *"Je pense que cette stratégie est une erreur"*, indique le ministre cité, qui poursuit : *"Si vous ne vendez que des voitures de luxe, vous quittez le marché de masse."* Au risque de laisser le champ libre aux constructeurs asiatiques, qui débarquent en Europe avec des voitures électriques d'aussi bonne qualité que les Mercedes pareillement définies, selon lui, mais moins chères.

GAMMES

Quoi de neuf, docteur ?

Nous ne vous disons pas tout dans notre rubrique *L'actualité de votre marque*. Voici les infos auxquelles vous avez échappé page 24.

• **Alpine** rend hommage à Jean Rédélé *(voir reportage p. 76)*, le fondateur de la marque, avec une série spéciale de l'A110 GT (300 ch) limitée à 100 exemplaires. La partie mécanique reste en l'état, et les signes distinctifs apportés sont donc d'ordre esthétique. Principal élément : la teinte grise dite Montebello qui couvrit la toute première Alpine sortie d'usine en 1963. Le toit est noir. L'A110 GT J. Rédélé réclame 83 000 €.



ALPINE



BMW

• **BMW** arrêtera la production de la citadine électrique i3 en juillet. Pas de remplaçante à l'horizon.

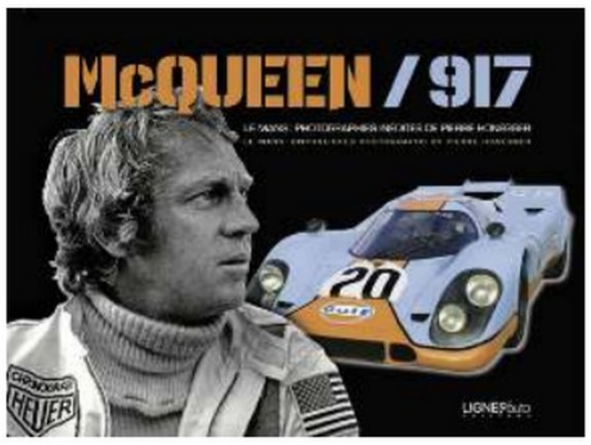


RICHARD PRESCOTT

• **Land Rover** lance la version du Defender destinée aux familles nombreuses, alias 130. 5,36 m en longueur et huit personnes possiblement embarquées, pour situer le spécimen. Le programme retient deux motorisations micro-hybridées (un essence, un diesel), et fait l'impasse sur l'ensemble hybride rechargeable accordé au Defender 110. Les prix du Defender 130 varient de 93 200 à 125 900 €. Malus plein pot de bas en haut de la gamme.

LIRE

McQueen/917



Une course mythique, une voiture de compétition qui ne l'est pas moins et un acteur qui l'est par dessus tout… C'est ce que relate l'ouvrage de notre confrère Christophe Bonnaud consacré au tournage du film *Le Mans*, réalisé par Lee H. Kartzin et sorti sur les écrans en 1971. Un livre qui, au reste, intéressera les cinéphiles manifestant peu de goût pour l'automobile. Où ils apprendront que courses de voitures et cinéma faisaient bon ménage dans les années 60, au-delà du film lui-même. L'inédite et très riche iconographie empruntée au photographe Pierre Honegger vaut à elle seule l'acquisition. Et pour tout savoir sur la Porsche 917 et les hommes qui l'ont faite, c'est aussi là. Ceux de nos lecteurs qui ont passé leur enfance le nez scotché à la télévision pour admirer Steve McQueen dans le rôle de Joss Randall auront quant à eux un grand sourire aux lèvres…

McQueen/917
Par Christophe Bonnaud
Lignes Auto Editions
Prix : 55,90 €
Commandes : https://lignesautoeditions.fr

Les chiffres du marché français en mai 2022



123 813

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en mai dernier (- 10,1 % par rapport à mai 2021).

46 %

La part de marché captée par les SUV au terme du premier quinquamestre. Les berlines se tiennent à égalité.
Suivent les breaks (4 %), les monospaces (2 %), les ludospaces (1 %) et les coupés/cabriolets (1 %).

104 g/km

Ce sont, en moyenne, les émissions de CO_2 produites par les voitures neuves immatriculées en mai. La moyenne la plus basse enregistrée à ce jour s'élevait à 101,2 g/km en novembre 2021.

600 897

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France durant le premier quinquamestre (- 16,9 % par rapport à la même période en 2021).

HYPERCAR

Mercedes-AMG One, formule unique

Nous la faisons courte, car l'AMG One est une pièce d'orfèvre très sophistiquée, qui nécessiterait un traitement plus long pour la passer en revue dans les détails. Primo, le V6 1.6 turbo, lequel souffle à 3,5 bars, développe à lui seul 574 ch. Il tourne à 11 000 tr/mn, est placé en position centrale arrière et entraîne les roues arrière. Secundo, cette mécanique en provenance directe de la Formule 1 reçoit le soutien de quatre électromoteurs. Un pour le vilebrequin, un pour le turbo, un pour la roue avant gauche, un pour la roue avant droite. Transmission intégrale à la clé. Tertio, le complexe électrique est alimenté par une batterie rechargeable. Quarto, le tout libère 1 063 ch. Quinto, la Mercedes-AMG One est homologuée pour un usage routier. Elle se négociait aux alentours de 2,7 millions d'euros. À l'imparfait, car l'ensemble de la production a déjà trouvé preneur.



L'AMG One reçoit le moteur d'une Formule 1. Mais pas que…



PHOTOS : DAIMLER

OFF

Ineos passe la seconde

Le constructeur britannique du 4x4 Grenadier prépare son second modèle. Il s'agira, là encore, d'un tout-terrain pur et dur, plus petit que son aîné par la taille et interdit de motorisations thermiques. Ce véhicule tout-électrique sera produit dans l'usine française d'Ineos.

Dernier tour de piste pour la Mustang

C'est confirmé. Ford accorde une septième génération à la Mustang animée par des blocs thermiques, la dernière du genre avant la conversion au tout-électrique. L'hybridation semble acquise, à voir sous quelle forme. Le mystère plane quant à la présence d'un V8, en revanche.

SsangYong vit encore



SSANGYONG

Toujours en quête d'un repreneur, le constructeur coréen SsangYong n'abdique pas. Et d'annoncer un nouveau SUV, lequel a tous les attributs d'un tout-terrain de la plus pure espèce. Le Torres, qui débute sa carrière en Corée cet été, pourrait débarquer en Europe l'an prochain sous sa variante électrique.

On ne change une équipe

Proposer un SUV hybride rechargeable, sur le papier, est déjà le gage d'un positionnement sur un marché porteur. Mais certains s'en sortent mieux que d'autres. Le C5 Aircross en fait partie : en 2021, en France, il a pris la deuxième place sur ce segment archi-disputé, juste derrière son cousin le 3008. Son restylage devait donc éviter de bouleverser la donne : il n'est ainsi que cosmétique, la technique ne bougeant pas d'un iota. Le "gros" morceau saute aux yeux : l'avant est totalement remodelé. Notre éminent collègue Christophe Bonnaud, bible sur pattes du design automobile, vous a décrit cette nouvelle identité avec émotion dans notre nº 1 101 du mois de janvier dernier. Il y détaille le logo qui n'est plus relié aux phares avant par des joncs chromés mais par un ensemble de touches. Les feux de jour écrivent un "Y" couché, de même à l'arrière pour les feux à LED. Juste en dessous, les designers ont positionné les prises d'air verticales et ouvertes, contrairement aux anciennes qui étaient fermées. Pas de quoi transfigurer le C5 Aircross, qui perd toutefois en bonhomie et en rondeur et gagne un caractère plus musclé sans verser dans l'agressivité. Un bon dosage.

À l'intérieur, le changement se situe au niveau de l'écran central, plus grand au point que les aérateurs, auparavant situés de part et d'autre, ont désormais dû glisser en dessous. Mais même s'il s'est agrandi, il reste encore un peu juste sur le segment avec 10 pouces, surtout en considérant qu'une partie de son affichage est amputée, consacrée aux commandes de climatisation. Finalement, l'écran de navigation à proprement parler paraît petit par rapport à d'autres. L'autre modification d'agencement se trouve au niveau du bas de la console centrale, où le "vrai" levier de vitesses laisse place à un actionneur, au demeurant assez joli, ➛

pas qui gagne

Le segment des SUV compacts est devenu une foire d'empoigne. Malgré ses 4 ans, le C5 Aircross y fait toujours bonne figure. Pas besoin donc de le révolutionner, du moment que les fondamentaux restent, à commencer par le confort…

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

mais déjà vu dans moult cockpits du groupe. Les équipes "couleurs et matières" ont aussi apporté leur contribution avec des nouveautés, comme l'Alcantara qui recouvrait partiellement les sièges de notre modèle d'essai. Dommage que ces mêmes équipes n'aient rien fait concernant les plastiques durs et bas de gamme de la partie supérieure de la planche de bord : le C5 Aircross est le seul à ce niveau à encore se présenter ainsi devant ses invités.

Mais il est aussi l'un des rares (avec le Skoda Karoq) à disposer des sièges arrière individuels coulissants.

Non pas qu'il soit très spacieux. C'est même l'un des moins généreux en espace aux jambes à l'arrière, mais cette modularité lui permet d'accueillir correctement 3 adultes sur la deuxième rangée. Ils peuvent éviter de se retrouver épaule contre épaule, juste en décalant le siège central. Cela rend possible aussi l'agrandissement du coffre au besoin. Il est déjà bien loti avec tous les sièges reculés puisqu'il atteint 522 dm^3 : un beau volume sur le segment, excellent en ce qui concerne un hybride rechargeable. Les motorisations, justement, ne sont plus que trois au menu : une essence de 130 ch, une diesel de même puissance et l'hybride rechargeable de 225 ch de cet essai. Cette dernière, qui représente pas moins de 40 % des ventes en 2021, se voit donc reconduite sans modifications en 2022. Toujours pas de version 300 ch avec 4 roues motrices en vue. Celle-ci est pourtant proposée sur les autres SUV du groupe reposant sur la même plate-forme : Peugeot 3008, DS 7 ou Opel Grandland. Pas de batterie plus importante non plus : l'autonomie électrique reste ainsi la même et malheureusement un peu juste à 43 km selon nos mesures.

Malgré une masse qui n'est pas anodine, les 225 ch suffisent à emmener agréablement ce C5 Aircross. Ils ne le rendent pas sportif pour autant : les performances sont correctes, sans plus, et ce sont davantage les relances qui font le mieux ressentir les 360 Nm de couple cumulé. Les transitions électrique/hybride se font en douceur, sauf à enfoncer tout à coup l'accélérateur tandis que vous étiez en conduite coulée électrique : le démarrage du moteur thermique associé au rétrogradage de la boîte prend alors un peu trop de temps. ➔





❶ Le combiné d'instruments numériques était déjà présent de série dès le lancement, mais avec un graphisme différent. ❷ L'écran central grandit, mais la carte du GPS est amputée par l'affichage du réglage de climatisation et paraît finalement petite.





Cherchez le levier de vitesses : il n'est plus là, remplacé par un actionneur, ce qui dégage la console centrale.

L'avis de Cyril Biotteau



Son confort royal en fait un très bon compagnon pour un voyage au long cours.

60% *Quotient Émotionnel*

MALGRÉ SA MASSE, LES 225 CH SUFFISENT À EMMENER AGRÉABLEMENT LE C5 AIRCROSS HYBRID •••





PLUS
Confort remarquable
3 sièges arrière individuels
Tarifs pas trop prétentieux

MOINS
Certains plastiques décevants
N'aime pas être brusqué
Écran toujours trop petit



❶ Pas de banquette à l'arrière, mais 3 sièges indépendants qui coulissent, façon monospace.
❷ Avec 522 dm³, le coffre est généreux pour un SUV de cette catégorie, et remarquable pour un hybride rechargeable.



Rien de rédhibitoire toutefois : ce C5 Aircross se déguste avant tout pour son excellent confort. Sur ce point non plus, le changement, ce n'est pas pour maintenant : le restylage n'a pas contrarié cette caractéristique "maison" et c'est tant mieux. Les butées hydrauliques, les sièges dits "Advanced Comfort" et les réglages châssis distillent toujours cette sensation de moelleux, assurent un très bon filtrage des inégalités de la route, quitte à, comme souvent, délaisser le dynamisme. Non pas que le C5 Aircross refuse l'engagement; notre parcours d'essai dans l'arrière-pays niçois nous a démontré le contraire. Mais le conducteur est obligé d'imprimer un angle au volant plus important pour tourner autant qu'avec un 3008 (et presque tous les autres SUV concurrents). Le Citroën C5 Aircross prend aussi davantage de roulis. C'est la contrepartie à accepter pour voyager à bord de celui qui est sans doute le SUV compact le plus confortable du marché.

Voilà qui aurait pu lui donner la grosse tête! Pas du tout : il reste au contraire relativement abordable, moins cher en tout cas que le Peugeot 3008 à motorisation et équipement équivalents. Il est aussi plutôt bien placé face à la concurrence en général. Parfois, ne rien changer est une bonne idée! ■



Ce grand toit vitré, ouvrant à l'avant, est en option à 1 200 €.



CITROËN C5 AIRCROSS Hybrid 225 ch e-EAT8 Shine Pack EN CHIFFRES

38 MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	225 ch(1)
Couple maxi	300 Nm à 3000 tr/mn + 320 Nm (élec.)(2)
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale	1598 cm³ / 10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8
Batterie / capacité	lithium-ion / 13,2 kWh

(1) Puissance maxi : 181 ch à 6000 tr/mn (thermique) + 110 ch (électrique). (2) Couple cumulé : 360 Nm.

Châssis	
Diamètre de braquage	11,1 m
Pneumatiques	205/55 R 19

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,5 / 1,97 / 1,65 / 2,73 m
Poids / tractable freiné	1770 / 1300 kg

Performances	
1000 m d.a. / 0 à 100 km/h	29,3 / 9,1 s
Vitesse maxi (électrique)	225(3) (140) km/h
90 à 130 km/h en Drive	6,8 s
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 32 / 68 m

(3) Donnée constructeur.

Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149 / 149 cm
Volume de coffre	522 dm³

Niveau sonore	
Au ralenti / 90 / 130 km/h	41,5 / 64,5 / 67,5 dB

LE BUDGET

Prix	47 250 €
Bonus écologique (CO_2)	1000 € (32 g/km)(4)
Prix du modèle essayé(5)	50 050 €
Garantie	2 ans, km illimité

(4) Pour toute commande avant le 1er juillet 2022. 0 € ensuite. (5) Options et bonus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, AFIL, aide park., charg. emb. 3,7 kW, clim, instr. num., conduite auton. niv. 2, sellerie cuir, syst. multim…

Options
Chargeur emb. 7,4 kW (400 €), charg. sans fil (150 €)…

Consommations / Autonomie / Recharge	
Moyenne (bat. vide)	7,7 l/100 km
Ville / route / autor. (bat. vide)	8,4 / 7,5 / 7,1 l/100 km
Autonomie (élec.) / réservoir	601 km (43 km) / 43 l
Prise dom. / wallbox 16A	7 h 25 / 3 h 50

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

Le C5 Aircross profite de son restylage pour gagner en personnalité extérieure. Les changements intérieurs déçoivent cependant un peu. Sans évolution technique, il conserve son confort au-dessus du lot, une modularité rare et un tarif raisonnable.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie


ST NECTAIRE
FERMIER
PUY DE DOME
Avec nous, vous trouverez la
quantité de raclette à prévoir pour 6
Pas si c'est trop tôt en juin.
Chercher nous fait avancer
Google
DDB - © Richard Kalvar



ARNAUD SAUNIER

QUEL CA POUR ROULER

En cette période d'inflation et de prix à la pompe délirants, nous avons voulu savoir combien coûtent 1 000 km parcourus en petit SUV en fonction de l'énergie utilisée : essence, gazole, GPL, E85, électricité, hybride rechargeable ou non. Un dossier riche en enseignements !

Par **Cyril Biotteau**

Merci à la mairie du **Plessis-Robinson** pour son accueil.
Le Renault Captur est photographié en finition Initiale Paris.

Comme il est loin, ce temps où il n'y avait que deux catégories de voitures : les essence et les diesels ! Aujourd'hui, l'offre s'est largement complexifiée, notamment par les différents niveaux d'électrification (micro-hybride, hybride non rechargeable, hybride rechargeable, 100 % électrique) mais aussi par les carburants alternatifs. Et encore n'avons-nous pas tenu compte des véhicules au gaz naturel (GNV), en voie de disparition chez les particuliers, ni de ceux à hydrogène, pour la raison inverse : une offre et un réseau de recharge encore embryonnaires. En ciblant des SUV urbains de prestations à peu près comparables, nous avons donc étudié sept types de motorisations : essence, diesel, GPL, E85, 100 % électrique, hybride simple et hybride rechargeable. Puis nous avons parcouru 1 000 km avec chacun d'entre eux *(voir méthodologie)* pour déterminer leurs coûts respectifs à l'usage. Le classement révèle quelques surprises !

Diesel

Citroën C3 Aircross

BlueHDi 110 Feel Pack

Électrique

Peugeot e-2008

Allure Pack

E85

Ford Puma

1.0 Flexifuel 125 Titanium X

Essence

Volkswagen Taigo

1.0 TSI 110 DSG7 Style

RBURANT MOINS CHER ?

Méthodologie

Pour chaque voiture, nous avons utilisé nos mesures habituelles de consommation en ville, sur route et sur autoroute, et établi un parcours type de 200 km en ville, 300 km sur route et 500 km sur autoroute. Pour les modèles se servant de l'essence, donc pouvant embarquer du SP98, du SP95 et du SP95-E10 (contenant 10 % d'éthanol), nous avons pris le moins cher, à savoir le SP95-E10. Et pour chaque carburant ou énergie, nous avons utilisé les prix moyens au 11 mai dans l'Hexagone (SP95-E10 : 1,843 €/l ; gazole : 1,916 €/l ; GPL : 0,86 €/l ; E85 : 0,771 €/l). Pour l'électricité, nous avons employé deux tarifs : celui du kWh domestique avec un abonnement de base (0,174 €/kWh) et celui qu'Ionity appliquera dès le 1er juillet pour la recharge rapide pour des constructeurs non partenaires (0,69 €/kWh), ce qui était le cas du Peugeot e-2008.

Les électriques : cas particuliers

· **Pour l'e-2008,** nous avons choisi d'utiliser le tarif domestique pour son électricité consommée en cycle urbain, partant du principe qu'il était rechargé la nuit à la maison. Pour ses parcours routier et autoroutier, la première partie du trajet est effectuée après une recharge domestique, les suivantes sur Ionity : nous employons donc deux tarifs d'électricité différents.

· **Pour le Captur hybride rechargeable,** le parcours urbain a été réalisé uniquement à l'électricité avec le tarif domestique : cela correspond à l'utilisation quotidienne de la voiture qui fait 200 km en plusieurs jours et a le temps de se recharger chaque fois à la maison. Pour la route et l'autoroute, nous avons fait les premiers kilomètres à l'électricité (37 km pour le parcours routier, 27 km pour l'autoroutier) puis complété à l'essence sans recharger la batterie.

7e Volkswagen Taigo essence

Venant gonfler la famille désormais nombreuse des "SUV coupés", ce Taigo carbure uniquement à l'essence.

Le Volkswagen Taigo fait partie de ces modèles qui ne laissent pas le choix sur le type de motorisation : pas de diesel, pas d'hybridation (même micro), mais uniquement de l'essence. Dépourvu de toute hybridation, c'est presque sans surprise, lui qui coûte le plus cher sur les 1 000 km de notre parcours, notamment en ville, où il est cinq fois plus onéreux que l'e-2008 et trois fois plus que le Captur hybride rechargeable ! Sur autoroute, le Taigo prend l'avant-dernière place, devant ce même Captur plus lourd. Pourtant, le Taigo fait des efforts et propose par exemple un mode roue libre qui laisse tourner le moteur au ralenti et désaccouple la transmission au lever de pied pour consommer moins. Mais celui-ci engendre quelques petits à-coups, malgré la boîte DSG réputée douce. Celle-ci fait tout ce qu'elle peut pour vous faire consommer moins et passe les rapports trop tôt, vous donnant l'impression en permanence d'être en sous-régime.

ABORDABLE

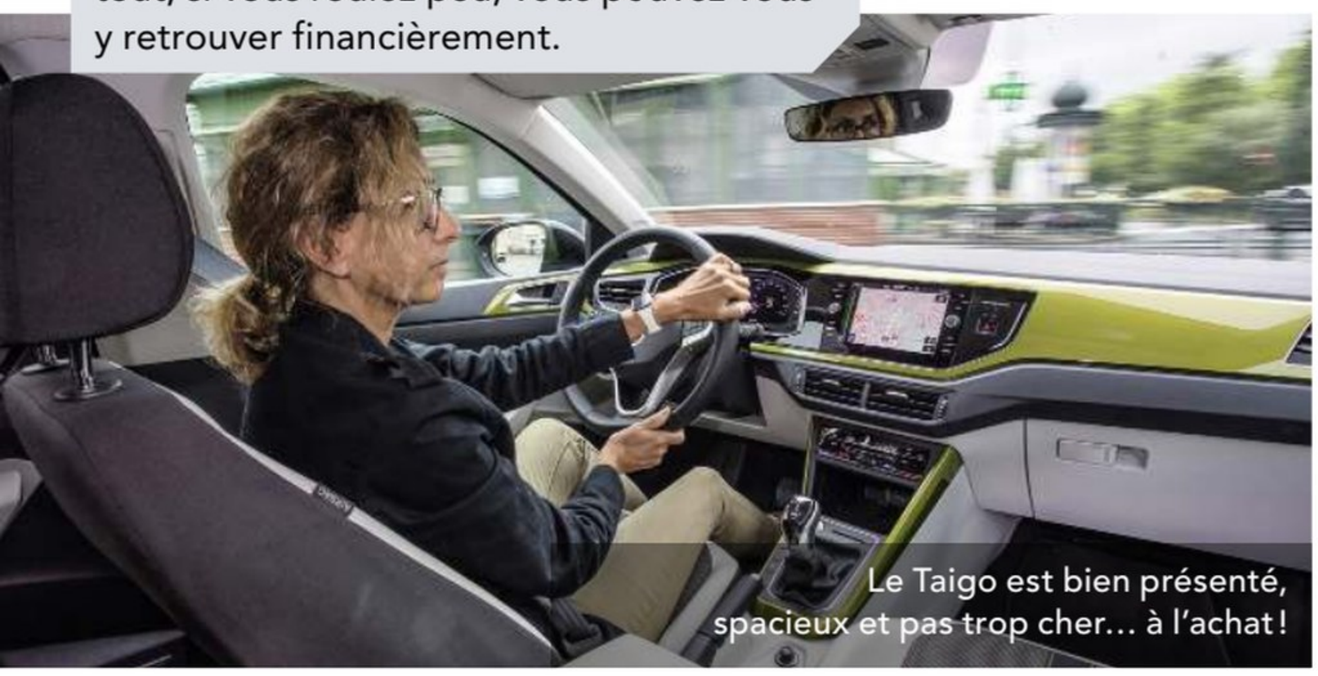
Mais en conduite coulée, après tout, pourquoi pas, puisque de toute façon le Taigo n'a aucune velléité sportive. S'appuyant techniquement sur la plate-forme du T-Cross, il profite d'une présentation plus flatteuse et ici colorée aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur. Et malgré son profil "coupé", il offre une belle habitabilité, tant pour les passagers que pour les bagages. Reste qu'il a le bon goût de demeurer très proche en tarif d'un T-Cross plus petit et d'être un des SUV coupés les plus abordables du marché. Un positionnement assez rare chez Volkswagen, mais il est dommage qu'il n'ait droit à aucune hybridation : il serait sans doute mieux classé dans ce dossier…

Le bilan aj ★★★★☆

C'était presque couru d'avance : le modèle essence "pur" est celui qui coûte le plus cher à l'utilisation. Cela n'enlève rien aux qualités du Taigo, mais souligne qu'il ferait bien d'enrichir ses motorisations…

L'essence, chère mais…

Le premier point fort d'une voiture à essence par rapport aux autres énergies, c'est sa facilité d'utilisation : des stations partout en France, cinq minutes pour refaire le plein. Le second point fort, c'est un prix d'achat raisonnable. Mais à l'usage, elle coûte plus cher, surtout si elle ne dispose d'aucune hybridation. Malgré tout, si vous roulez peu, vous pouvez vous y retrouver financièrement.



Le Taigo est bien présenté, spacieux et pas trop cher… à l'achat !



VOLKSWAGEN TAIGO
1.0 TSI 110 DSG7 Style
30 740 €

PHOTOS NICOLAS SOLER

TOYOTA YARIS CROSS
116h 2WD Collection
31 100 €

HYBRIDE NON RECHARGEABLE
Coût aux 1 000 km :
109,66 €

6e



Le Yaris Cross est agréable surtout en ville avec une belle douceur d'utilisation.

Toyota Yaris Cross hybride

Surprise ! Malgré son hybridation, ce Yaris Cross prend l'avant-dernière place dans ce dossier. Voyons pourquoi…

Combien de fois avons-nous répété que les Toyota hybrides se montraient remarquablement sobres ? Beaucoup, sans aucun doute, et il ne s'agit pas de revenir sur ce fait. Rappelons que l'hybridation dont nous parlons pour ce Yaris Cross est du même type que celle de la Prius, dite "full" hybride ou hybride simple, aussi appelée "auto-rechargeable" par Toyota. Pour être clair : non rechargeable par câble. Elle rend la voiture capable de rouler 1 ou 2 km à l'électricité seule, mais sans avoir besoin de la brancher. Ce Yaris Cross est sobre, donc, mais par rapport à d'autres petits SUV à essence. C'est surtout vrai en ville, où il réclame 2,5 l/100 km de moins que le Taigo (!), et où il se paie même le luxe de consommer moins que le C3 Aircross diesel. Sur route, l'hybridation est encore pertinente puisque le SUV japonais colle presque 1 l de moyenne au Taigo.

À QUAND L'E85 ?

Cela partait donc bien, mais cela se complique sur autoroute, où il consomme autant que le Taigo essence sans hybridation. Et pour cause : la batterie ne se recharge que lors des phases de lever de pied ou de freinage, inexistantes sur autoroute. Les 500 km d'autoroute coûtent ainsi aussi cher en Yaris Cross qu'en Taigo, et seul le Captur hybride rechargeable se montre encore plus onéreux sur ce parcours.

En fin de compte, le Yaris Cross réclame 1,1 l de moins en moyenne que le Taigo mais carbure toujours à l'essence : c'est là que le bât blesse. La sobriété relative du Toyota est gommée par un prix au litre proche des 2 €, alors que d'autres carburants sont sous les 0,9 €/l. L'idéal serait un Yaris Cross hybride fonctionnant à l'E85. Mais en l'état, Toyota n'en propose pas.

L'**hybridation "simple"** : le meilleur de l'essence

L'hybridation "simple", celle où il n'y a pas besoin de recharger, conserve la facilité d'utilisation de l'essence tout en faisant baisser les consommations, donc le coût à l'utilisation. Un peu plus chère à l'achat, elle reste très pertinente, surtout en ville. Mais en ne se servant que de l'essence, le coût à l'usage demeure plus élevé qu'avec les carburants alternatifs.

Le bilan aj ★★★½☆

Ce Yaris Cross fera le bonheur de ses utilisateurs en ville pour sa sobriété mais également pour sa transmission dépourvue de tout à-coup. Sur autoroute, il devient aussi gourmand que s'il n'avait pas d'hybridation, et sa transmission fait brailler le 3 cylindres.

PHOTOS ARNAUD SAUNIER

RENAULT CAPTUR
E-Tech 160 SL Rive Gauche
37 850 €

HYBRIDE RECHARGEABLE
Coût aux 1 000 km :
107,90 €

5e Renault Captur hybride rechargeable

L'hybride rechargeable, pour certains, c'est le meilleur des deux mondes. Mais selon son utilisation, il peut être très pertinent ou son contraire.

Rappelons qu'un véhicule hybride rechargeable dispose d'une batterie qui lui permet de rouler quelques dizaines de kilomètres à l'électricité seule et d'un moteur thermique, presque toujours à essence, qui prend le relais lorsque la batterie est vide. Les moteurs électrique et essence peuvent également fonctionner simultanément selon les circonstances (une forte accélération, par exemple, pour avoir la puissance cumulée maximale). Un hybride rechargeable convient parfaitement à celui qui peut recharger tous les soirs, voire une fois chez lui et une fois au bureau, et qui ne dépasse pas l'autonomie électrique au quotidien (35 km en moyenne sur le Captur). *A contrario*, le pire scénario possible est de ne jamais recharger sa voiture et/ou de faire le plus souvent de grands trajets. Ainsi, selon votre usage, vous pouvez avoir l'un des meilleurs coûts d'utilisation en ville (8,53 € pour 200 km selon notre protocole, le deuxième plus bas coût derrière l'e-2008) ou le pire sur les 500 km d'autoroute, même en ayant rechargé au départ.



Dans cette version Initiale Paris, le Captur profite d'une présentation flatteuse.

PHOTOS BENJAMIN ASKET / VIRAGE AGENCY

L'hybride rechargeable : chargez-le !

Un hybride rechargeable accuse un surpoids d'au moins 250 kg (350 kg ici) par rapport à un modèle équivalent sans hybridation et un surcoût important : 6 500 € dans le cas du Captur. Si vous ne chargez pas la batterie, ces 6 500 € dépensés ne servent à rien et en plus vous traînez un poids mort. Chargez-la, et roulez à l'électricité le plus possible !

LES MEILLEURES REPRISES

Le Captur hybride rechargeable doit composer avec un poids supérieur de 350 kg aux Taigo et Yaris Cross à cause de sa grosse batterie, qui ne lui sert plus à rien une fois vidée. En contrepartie, le Captur offre les meilleures reprises de ce comparatif lorsqu'il cumule ses deux moteurs. C'est également lui qui propose l'habitacle le plus flatteur, surtout dans cette finition Initiale Paris (actuellement indisponible à la commande), une belle habitabilité et une banquette arrière coulissante de série. Seul bémol : un confort un peu ferme dans cette définition avec roues de 18 pouces.

Le bilan aj ★★★★☆

Le Captur de deuxième génération laisse le choix entre essence, hybride simple et hybride rechargeable. Ce n'est pas son seul atout puisqu'il est également flatteur, agréable à conduire et spacieux. Mais il fait payer ses atouts au prix fort, surtout en hybride rechargeable : c'est l'un des défauts de cette technologie.

Citroën C3 Aircross diesel

Le C3 Aircross n'a droit à aucune hybridation mais reste l'un des rares à proposer du diesel : sacrilège ou bien vu ?

Alors qu'il était majoritaire en France en 2016, le diesel n'a plus représenté que 21 % des ventes en 2021. En toile de fond : l'interdiction de rouler dans les ZFE (zones à faibles émissions) à court terme. Autant dire que beaucoup de constructeurs font désormais l'impasse dessus et l'ont carrément supprimé de leur gamme. Pourtant, le diesel reste pertinent écologiquement et économiquement, notamment pour les gros rouleurs. Sur route, le C3 Aircross est le plus sobre de ce dossier, devant le Yaris Cross avec 4,8 l/100 km contre 5,7 l. Sur autoroute, c'est toujours lui qui consomme le moins, mais cette fois devant le Puma, avec 5,3 l/100 km de moyenne contre 6,4 l. Mais ce dernier roule à l'E85, vendu plus de deux fois moins cher, un avantage contre lequel le C3 Aircross ne peut lutter.

S'ACHETER UNE VERTU

D'autant qu'après l'évolution des cours des produits raffinés, le gazole est désormais plus cher que les SP95 et SP95-E10 : seul le SP98 monte encore plus haut. Pour la ville, en revanche, le C3 Aircross prend l'avant-dernière place de ce comparatif avec 19,54 € pour 200 km, soit plus de deux fois plus que le Captur hybride rechargeable (8,53 €) ! Malgré cela, les gros rouleurs constateront que c'est bien le C3 Aircross qui rejette le moins de CO_2 sur autoroute (e-2008 mis à part évidemment), et entre le filtre à particules et le piège à NOx (oxydes d'azote), les diesels modernes ont fait beaucoup d'efforts pour s'acheter une vertu. Sans compter de bonnes relances grâce à un couple élevé. Rien n'y fait : les interdictions prochaines dissuadent les clients, qui se rabattent de plus en plus vers les hybrides ou les carburants alternatifs.



Le C3 Aircross est le moins chic de ce comparatif, mais le plus confortable.

Le bilan aj ★★★☆☆

Outre sa sobriété, le C3 Aircross brille par son niveau de confort et son budget à l'achat assez mesuré. Il faudra en contrepartie accepter une présentation pas très flatteuse et des lacunes d'équipement. Mais si les qualités du C3 Aircross vous parlent, choisissez-le en essence !

DIESEL
Coût aux 1 000 km :
97,91 €

CITROËN C3 AIRCROSS
BlueHDi 110 Feel Pack
24 150 €

Le **diesel** : la fin d'une ère

Le diesel va s'éteindre assez rapidement chez les particuliers à cause des interdictions pures et simples de rouler dans les ZFE. C'est celle de Paris (composée de Paris et de 78 communes environnantes) qui ouvre le bal dès le 1er janvier 2024… dans dix-huit mois seulement ! La ZFE de Grenoble suivra en 2025, celle de Lyon en 2026, etc.

PHOTOS BENJAMIN ASKET / VIRAGE AGENCY



GPL
Coût aux 1 000 km :
84,45 €

DACIA DUSTER
ECO-G 100 4x2 Confort
18 150 €



Sobre mais pas indigente, la présentation du Duster n'évoque pas le low cost.

3e Dacia Duster GPL

Le Duster est l'un des SUV les moins chers du marché à l'achat, sa motorisation GPL se chargeant de le rendre économique à l'usage.

Est-il besoin de présenter le Duster ? Le SUV de Dacia cartonne et a la particularité de proposer en motorisation d'entrée de gamme un 3 cylindres pouvant fonctionner au GPL. Comme tous les modèles utilisant ce carburant, il peut également tourner à l'essence, d'où le nom de "bicarburation GPL". La voiture – c'est l'un des inconvénients – compte deux réservoirs, mais Dacia a réussi à bien intégrer le second sous le plancher de coffre et à préserver un volume de chargement généreux : 475 dm³.

1 200 KM D'AUTONOMIE

L'installation GPL est donc quasi invisible. Au tableau de bord, vous pouvez commander de rouler avec l'un ou l'autre des carburants, et vous avez même droit à deux jauges séparées. Avec ces deux réservoirs, l'autonomie cumulée dépasse les 1 200 km : de quoi faire rêver en comparant avec l'autonomie électrique de l'e-2008 et ses 269 km ! Si le Duster GPL n'arrive pas en tête de ce comparatif, c'est qu'il consomme beaucoup en mode GPL : 9,8 l/100 km en moyenne, soit 40 % de plus qu'en essence ! Et le GPL est vendu plus cher que l'E85. Il est donc logique qu'il coûte un peu plus cher à l'utilisation qu'un modèle roulant à l'éthanol, mais il reste avantageux par rapport à tout ce qui roule à l'essence ou au gazole, sauf en ville, où un hybride rechargeable peut faire mieux… s'il est souvent chargé. Certes, le GPL ne se trouve pas dans chaque station-service (environ 1 sur 7 en France), mais l'avantage est que si vous n'avez plus de GPL, vous n'êtes pas bloqué et pouvez rouler à l'essence. Toutefois, pour pouvoir bénéficier du meilleur coût d'utilisation, il faut bien sûr rouler le plus possible au GPL.

Le GPL : beaucoup d'avantages

Le GPL est produit à partir de pétrole et de gaz naturel. Ses avantages viennent du prix à la pompe, de ses émissions de CO_2, de NOx et de particules moindres par rapport à l'essence, d'un moteur qui s'encrasse moins, de cartes grises réduites selon les régions et d'un petit gain en performances. Mais seulement 1 station sur 7 en propose, il faut deux réservoirs, et il s'agit tout de même d'énergies fossiles…

Le bilan aj ★★★★☆

"Seulement" 3e pour la partie coût à l'utilisation (mais quand même devant tout ce qui roule à l'essence ou au gazole), ce Duster GPL prendrait la première place si le coût à l'achat entrait en ligne de compte : il est devant le Puma, mais surtout devant l'e-2008, plus de deux fois plus cher !

PHOTOS ARNAUD SAUNIER

2e Peugeot e-2008 électrique

Le petit SUV électrique se révèle économe à l'usage, mais pas partout, et c'est lui le plus cher à l'achat.

Le 2008 électrique, appelé "e-2008", reprend la même fiche technique que l'e-208 et que la Citroën ë-C4 : une batterie de 46 kWh utiles et un moteur électrique de 136 ch. Fin 2021, Peugeot a apporté quelques évolutions pour améliorer l'autonomie de l'e-2008 (nouvelle pompe à chaleur et réducteur modifié). Malgré cela, c'est toujours son point faible : bien que notre modèle ait reçu ces améliorations, son autonomie mixte mesurée s'arrêtait à 269 km… Le plus mauvais chiffre vient de l'autoroute, où l'autonomie dépasse à peine les 200 km ! Sur ce terrain, il n'est que 4e en coût d'utilisation (57,24 € pour 500 km), et bien sûr les temps de recharge sont à ajouter aux temps de trajet. Voilà pour les mauvaises nouvelles.

LE PLUS CHER À L'ACHAT

Les bonnes viennent en ville et sur route, avec des autonomies plus décentes (317 et 283 km) mais surtout chaque fois avec le meilleur coût d'utilisation par rapport aux énergies rivales. C'est en ville que l'e-2008 coûte moins cher : 5,05 € pour 200 km, là où un Taigo essence demande 26,54 €, soit plus de cinq fois plus ! C'est en ville aussi qu'un électrique est le plus agréable, avec comme dans le Yaris Cross aucun à-coup de transmission, mais le silence en plus, et comme sur toutes les électriques, tout le couple disponible dès le démarrage. Même sur route, cet e-2008 se révèle particulièrement silencieux, agréable en relance et toujours le moins coûteux avec 16,82 € pour 300 km, juste devant le Puma et ses 17,34 €. Revers de la médaille : l'e-2008 est le plus cher de ce comparatif à équipement équivalent, et de loin, même bonus compris. Mais si vous avez les moyens à l'achat, et que vous roulez ensuite majoritairement en ville et sur route, avec des kilométrages élevés, cela peut être un bon choix.

Le bilan aj ★★★☆☆

Une belle 2e place pour l'e-2008, qui n'est pourtant pas le meilleur du genre avec une autonomie inférieure à 300 km : beaucoup d'électriques font mieux aujourd'hui. Et si le coût à l'achat doit entrer en ligne de compte, le Duster passe largement devant, en GPL ou non !

L'électricité : mirage controversé

La voiture électrique a forcément une empreinte environnementale, qu'il s'agisse de la construction des batteries ou de la production d'électricité, elle-même jamais 100 % décarbonée. Et son excellent coût d'usage, loin d'être nul comme certains l'imaginent parfois, a de lourdes contreparties : le gros surcoût à l'achat, l'autonomie limitée, le réseau de bornes insuffisant et le temps de recharge. Les trois derniers points s'améliorent cependant petit à petit.



Le petit volant et les compteurs à regarder par-dessus sont toujours aussi particuliers : à essayer avant d'acheter !

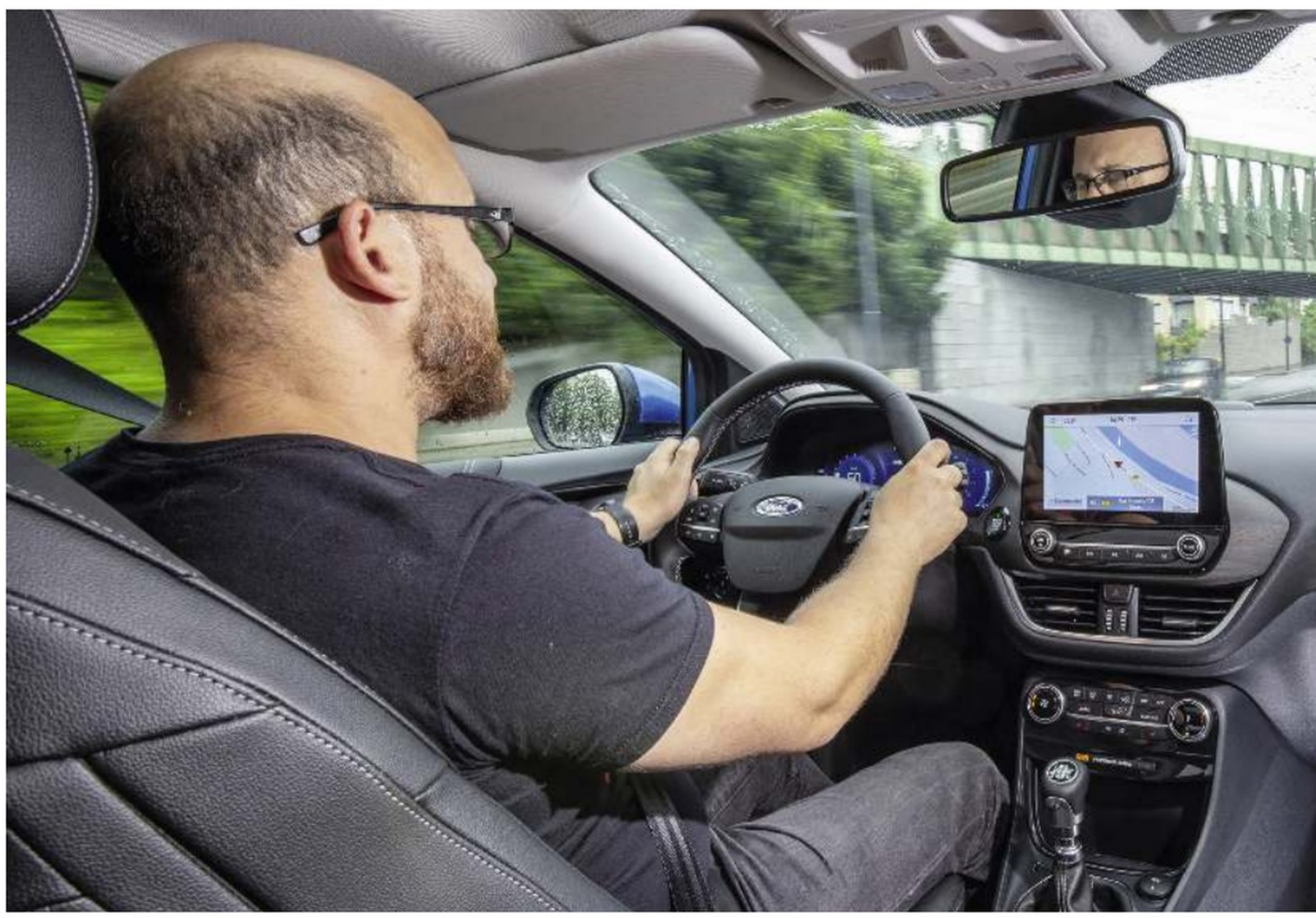


PHOTOS NICOLAS SOLER

PEUGEOT E-2008
Allure Pack
40 200 €

1er Ford Puma E85

Rouler à l'E85 est donc ce qui revient le moins cher. Et deuxième bonne nouvelle, cette technologie reste économique à l'achat !



Quelle bonne idée de la part de Ford : faire en sorte que plusieurs modèles de sa gamme (Puma, Kuga, Focus, Fiesta) puissent rouler à l'E85 ! Et pourquoi est-ce une bonne idée ? Parce que comme vous pouvez le voir avec le classement de ce dossier, il revient bien moins cher de rouler à l'E85, aussi appelé "superéthanol", qu'avec les autres carburants. Attention, il y a quand même quelques petits astérisques après cette affirmation : en ville, l'électrique reste moins cher, de même que l'hybride rechargeable si vous le chargez. Et même sur route, l'électrique demeure un poil moins cher sur 300 km. Mais sur autoroute, le Puma "Flexifuel" (c'est le nom que Ford donne aux modèles pouvant rouler à l'E85) est imbattable, presque deux fois moins cher que l'électrique et nettement meilleur marché que le diesel (30,07 € pour 500 km contre 50,77 € pour le C3 Aircross). Au cumul, le Puma est ainsi assez loin devant sur notre parcours type de 1 000 km. C'est aussi une bonne idée de la part de Ford car si vous installez un boîtier E85 sur votre véhicule essence récent qui en est dépourvu d'origine, vous perdrez la garantie. Ici, c'est Ford qui l'a installé, donc pas de problème de garantie. C'est encore une bonne idée de la part de Ford car la marque ne fait pas payer cher cette technologie : elle constitue même l'entrée de gamme de ses motorisations sur le Puma.

FISCALITÉ BIENVEILLANTE

Et pour ceux qui ne connaissent pas, sachez que contrairement au GPL, pas besoin ici d'un second réservoir : vous pouvez mélanger dans votre unique réservoir l'E85 avec du SP95, du SP98 ou du SP95-E10, et c'est justement le boîtier spécial E85 qui se charge de détecter quel carburant est présent pour adapter les réglages moteur en conséquence. Un seul réservoir, cela veut dire pas de perte de place, ni pour les passagers ni dans le coffre, l'un des plus grands de ce comparatif. La technologie E85 n'engendre également



L'E85 : le plein pour 32 € !

Avec un litre à 0,771 €, l'E85 est archi-intéressant : vous pouvez faire le plein de ce Puma pour 32 € ! Constitué à 85 % d'éthanol, lui-même produit à partir de l'agriculture, cela lui permet d'être rangé dans les "carburants propres". Il ne coûte pas cher à l'achat, et vous trouverez plus de stations qui en servent que pour le GPL. Mais jusqu'à quand la fiscalité lui sera-t-elle favorable ?



Le Puma éthanol est également intéressant à l'achat : c'est le moins cher de la gamme !



Le Puma n'a pas de prétention premium, mais sa présentation est tout à fait correcte, de même que son ergonomie.



Le Puma n'est pas le plus habitable mais reste accueillant pour deux adultes à l'arrière.



Pas de second réservoir contrairement au GPL : le coffre est très généreux au vu du gabarit extérieur.



presque aucun surpoids et préserve l'agrément de conduite de ce Puma, très agréable dans le genre en partie châssis. Enfin, notre modèle d'essai cumulait le boîtier E85 avec une micro-hybridation, qui permet de gagner un peu en consommation. Mais l'E85 est parfaitement compatible avec une vraie hybridation (comme celle de notre Yaris Cross), comme en témoigne la présence dans la gamme du Kuga FHEV E85, qui cumule les avantages des deux technologies tout en limitant les coûts : il s'agit du modèle le moins cher de la gamme Kuga ! L'E85 n'est quand même pas parfait : il engendre une surconsommation de 20 % environ par rapport à l'essence pour des performances identiques, et toutes les stations-service n'en proposent pas – la fréquence est d'environ 1 sur 4, ce qui est, vous le noterez, supérieur au GPL. Signalons également que l'E85 contient 15 % de SP95 et 85 % d'éthanol, lui-même fabriqué par fermentation puis distillation de betterave, de canne à sucre, de blé ou de maïs : il réduit donc largement l'usage d'énergies fossiles mais nécessite des terres agricoles qui entrent en concurrence avec les surfaces vouées à l'alimentation. Attention dès lors à une hausse brutale de l'utilisation de l'E85 ! Et bien sûr, ce dernier est très intéressant aujourd'hui parce qu'il bénéficie d'une fiscalité bienveillante à son égard, mais jusqu'à quand ? Finissons quand même avec de bonnes nouvelles : l'E85 donne à présent droit à des avantages fiscaux, dont la réduction de 40 % des émissions de CO_2 pour calculer le bonus/malus écologique, et à la gratuité ou à une réduction de la carte grise selon les régions (comme le GPL).

Le bilan aj ★★★★☆

Imaginez si vous pouviez rouler 50 % moins cher ! C'est ce que propose ce Puma par rapport au Taigo essence. Voilà la différence entre les deux, mais ce Puma ne se contente pas de cela : il se montre en plus agréable à conduire, donnant une sensation de légèreté, et sa technologie E85 n'engendre presque aucun surcoût à l'achat. Alors, vous hésitez toujours ?

FORD PUMA

1.0 Flexifuel 125 Titanium X

26 900 €

PHOTOS BENJAMIN ASKET / VIRAGE AGENCY



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.

	Ford Puma 1.0 Flexifuel 125 Titanium X	**Peugeot e-2008** Allure Pack	**Dacia Duster** ECO-G 100 4x2 Confort	**Citroën C3 Aircross** BlueHDi 110 Feel Pack	**Renault Captur** E-Tech 160 SL Rive Gauche	**Toyota Yaris Cross** 116h 2WD Collection	**Volkswagen Taigo** 1.0 TSI 110 DSG7 Style
Moteur/Transmission							
Puissance maxi	125 ch à 6000 tr/mn	136 ch	90 ch à 4400 tr/min (SP95) / 100 ch à 5000 tr/mn (GPL)	110 ch à 3750 tr/mn	160 ch cumulés (1)	116 ch cumulés (2)	110 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 1750 tr/mn	260 Nm	160 Nm à 1600 (SP95) / 170 Nm à 1700 tr/mn (GPL)	250 Nm à 1750 tr/min	144 Nm à 3200 tr/mn + 205 Nm et 50 Nm électriques	120 Nm + 141 Nm électrique	200 Nm à 2000 tr/min
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence ou E85	électrique synchrone à aimant permanent	3 cyl. en ligne, turbo essence ou GPL	4 cylindres en ligne turbo diesel	4 cylindres en ligne, essence + 2 élec.	3 cylindres en ligne essence + électrique	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	999 cm³ / 6 CV	– / 4 CV	999 cm³ / 5 CV	1499 cm³ / 6 CV	1598 cm³ / 5 CV	1490 cm³ / 5 CV	999 cm³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6	réducteur / 1	manuelle / 6	manuelle / 6	crabots pilotés / 4+2	e-CVT / –	dble embrayage / 6
Batterie / capacité		lithium-ion / 46 kWh utiles			lithium-ion / 9,8 kWh utiles	lithium-ion / 0,8 kWh	
Châssis							
Diamètre de braquage	11 m	11,3 m	11,1 m	11,2 m	11,4 m	11,3 m	10,7 m
Pneumatiques	215/50 VR 18	215/60 HR 17	215/65 R 16	205/60 HR 16	215/55 HR 18	215/50 VR 18	225/55 VR 17
Dimensions / poids							
L / l / h / empattement (en m)	4,19 / 1,81 / 1,54 / 2,59	4,30 / 1,82 / 1,53 / 2,61	4,35 / 1,81 / 1,70 / 2,68	4,16 / 1,76 / 1,64 / 2,61	4,23 / 1,8 / 1,58 / 2,64	4,18 / 1,77 / 1,6 / 2,56	4,27 / 1,76 / 1,52 / 2,55
Poids / tractable freiné	1267 / 1100 kg	1609 kg / NC	1309 / 1500 kg	1264 / 840 kg	1600 / 750 kg	1242 / 750 kg	1247 / 1100 kg
Performances							
1000 m d.a.	31,8 s	32,8 s	36,2 s (SP95) / 35,1 s (GPL)	33,4 s	32,2 s	33,8 s	33 s
0 à 100 km/h	10,4 s	10,6 s	13,9 s (SP95) / 13 s (GPL)	11,2 s	10,6 s	11,3 s	11,3 s
90 à 130 km/h en 4e / 5e / 6e ou Drive	11,2 / 14,2 / 19,2 s	9,3 s	15,2 / 17,6 / 26,9 s (SP95) / 13 / 16,7 / 26 s (GPL)	10,3 / 13,6 / 21,6 s	9 s	10,8 s	10 s
Vitesse maxi	191 km/h	153 km/h	161 km/h (SP95) / 167 km/h (GPL)	174 km/h	173 km/h	166 km/h	187 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10/31/66 m	10/31/62 m	10/32/65 m	10/33/70 m	10/33/67 m	10/31/66 m	10/31/64 m
Habitabilité / Coffre							
Longueur aux jambes AR	25 cm	26 cm	22 cm	23 cm	11 à 26 cm (3)	21 cm	25 cm
Largeur aux coudes AV / AR	138 / 136 cm	140 / 138 cm	140 / 142 cm	143 / 140 cm	140 / 139 cm	141 / 139 cm	147 / 142 cm
Volume de coffre	475 dm³	388 dm³	479 dm³	433 dm³	288 à 408 dm³ (3)	436 dm³	419 dm³
Niveau sonore							
Au ralenti / 90 / 130 km/h	39,8 / 67,4 / 71,1 dB	– / 63,2 / 66,3 dB	41,6 / 66,6 / 70 dB	46,3 / 66,9 / 71,4 dB	53,8 / 63,9 / 67,2 dB	50,4 / 67,2 / 71,3 dB	38,6 / 65,3 / 67,8 dB

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie



ARNAUD SAUNIER

LE BUDGET	Ford Puma	Peugeot e-2008	Dacia Duster	Citroën C3 Aircross	Renault Captur	Toyota Yaris Cross	Volkswagen Taigo
Prix	**26 900 €**	**40 200 €**	**18 150 €**	**24 150 €**	**37 850 €**	**31 100 €**	**30 740 €**
Malus (CO_2)	malus 0 € (126 g/km)	bonus 6 000 € (0 g/km)(4)	malus 0 € (125 g/km)	malus 0 € (120 g/km)	bonus 1 000 € (34 g/km)(5)	malus 0 € (110 g/km)	malus 190 € (134 g/km)
Prix du modèle essayé(6)	32 750 €	42 500 €	18 850 €	24 850 €	40 450 €	32 800 €	31 695 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km	2 ans, km illimité

(1) Maxi : 91 ch à 5 600 tr/mn (thermique) + 67 ch et 34 ch (électrique). (2) Maxi : 92 ch à 5 500 tr/mn (thermique) + 80 ch (électrique). (3) Selon la position de la banquette coulissante. (4) 5 000 € à partir du 1er juillet 2022. (5) Bonus valable jusqu'au 30 juin 2022. 0 € à partir du 1er juillet. (6) Bonus/malus et options inclus.

Équipements communs

6 airbags, allumage automatique des feux, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, climatisation, condamnation centralisée avec télécommande, écran central tactile avec Android Auto et Apple CarPlay, feux avant diurnes à LED, projecteurs antibrouillard, radar de recul, radio avec commandes au volant, régul./lim. de vitesse, rétroviseurs extérieurs réglables électriquement, siège conducteur réglable en hauteur, 4 vitres électriques, volant réglable en hauteur et en profondeur.

Options

Accès et déma.mains-libres	800 €(7)	350 €	–	–	Série	Série	Série
Chargeur à induction	Série	–	–	–	150 €	1 000 €(8)	Série
Climatisation automatique	Série, 1 zone	Série, 1 zone	–	350 €(9)	Série, 1 zone	Série, 2 zones	Série, 2 zones
Combiné instrum. numérique	500 €	Série	–	–	Série	Série	Série
Conduite semi-autonome de niveau 2	1 000 €(10)	400 €(10)	–	–	900 €(10)	Série	Série
Freinage auto d'urgence	Série	Série	–	–	Série	Série	Série
GPS	Série	Série	400 €(11)	–	Série	Série	Série
Jantes alliage	18 pouces	17 pouces	16 pouces	–	18 pouces	18 pouces	17 pouces
Peinture métallisée	600 à 1 250 €	550 €	500€	550 €	550 à 770 €	Série	600 à 900 €
Régul. de vitesse adaptatif	1 000 €(10)	400 €(10)	–	–	900 €(10)	Série	Série
Toit vitré panoramique	1 000 € (ouvrant)	–	–	–	900 € (ouvrant)	700 € (fixe)	900 € (ouvrant)

(7) Comprend hayon élec. (8) Comprend syst. audio hi-fi 8 HP et hayon élec. (9) Comprend détect. pluie. (10) Options groupées. (11) Comprend caméra de recul.

Consommations

Moyenne	6,3 l/100 km (SP95) / 7,7 l/100 km (E85)	17,6 kWh/100 km	7 l/100 km (SP95) / 9,8 l/100 km (GPL)	5,1 l/100 km	6,2 l/100 km (batterie vide)	5,7 l/100 km	6,8 l/100 km
Ville / route / autoroute	6,3 / 6,1 / 6,4 l/100 km (SP95) - 7,8 / 7,5 / 7,8 l/100 km (E85)	317 / 283 / 208 km	7,2 / 6,7 / 7,2 l/100 km (SP95) - 10 / 9,4 / 10 l/100 km (GPL)	5,1 / 4,8 / 5,3 l/100 km	4,7 / 6,3 / 7,7 l/100 km (batterie vide)	4,7 / 5,7 / 6,6 l/100 km	7,2 / 6,6 / 6,6 l/100 km
Coût d'utilisation pour 1 000 km, dont coût pour 200 km en ville, 300 km sur route, 500 km sur autoroute	**59,44 € (E85)** Ville : 12,03 € Route : 17,34 € Autoroute : 30,07 €	**79,11 € (électrique)** Ville : 5,05 € Route : 16,82 € Autoroute : 57,24 €	**84,45 € (GPL)** Ville : 17,2 € Route : 24,25 € Autoroute : 43 €	**97,91 € (diesel)** Ville : 19,54 € Route : 27,59 € Autoroute : 50,77 €	**107,90 € (SP95-E10, hybride rechargeable)** Ville : 8,53 € Route : 30,54 € Autoroute : 68,83 €	**109,66 € (SP95-E10, hybride non rechargeable)** Ville : 17,32 € Route : 31,53 € Autoroute : 60,82 €	**123,85 € (SP95-E10)** Ville : 26,54 € Route : 36,49 € Autoroute : 60,82 €
Autonomie (élec) / réservoir	666 km (SP95) / 545 km (E85) / 42 l	269 km / –	714 km (SP95) / 500 km (GPL) - 50 l (SP95) / 49 l (GPL)	882 km / 45 l	629 km (35 km) / 39 l	631 km / 36 l	588 km / 40 l
Chargeur AC / DC / temps de recharge	–	7,4 kW (11 kW en option) / 100 kW / 31 h sur secteur, 8 h sur wallbox 7,4 kW (80 % en 30 mn)	–	–	3 kW / – / 7 h sur secteur, 3 h 40 sur wallbox 3,4 kW	–	–
Note EuroNCAP	**5 étoiles (test 2019)**	**4 étoiles (test 2019)**	**3 étoiles (test 2017)**	**5 étoiles (test 2017)**	**5 étoiles (test 2019)**	**5 étoiles (test 2021)**	**5 étoiles (test 2022)**
Pays de fabrication	**Roumanie**	**Espagne**	**Roumanie**	**Espagne**	**Espagne**	**France**	**Espagne**

* Merci beaucoup ! En japonais

ARIGATO GOZAIMASU !*

En revoyant la copie de son coupé abordable précédemment connu sous le nom de GT-86, Toyota livre une formidable machine à sensations qui souffre uniquement d'un épouvantable malus.

Par **Stanislas Larroumet** Photos **Adrien Cortesi**



Être là où personne ne vous attend. Cela a pu vous arriver, à l'école par exemple, en sublimant une dissertation alors que vous êtes d'habitude remarquable en mathématiques. Une matière pragmatique et conventionnelle qui s'oppose aux beaux verbes que l'on peut poser sur papier Clairefontaine en offrant à votre professeur-correcteur un réel moment, surprise, de bonheur à la lecture de votre écrit. En matière d'automobile, Toyota est probablement le constructeur le plus emblématique pour ses modèles hybrides vertueux et dont la conduite éveille aussi peu vos sens qu'un sandwich triangle d'aire d'autoroute titille vos papilles. En d'autres termes, sans saveur. La Prius fête d'ailleurs ses 25 ans cette année. Pourtant, le géant japonais a surpris la planète entière avec une turbulente GR Yaris plébiscitée par tous les amateurs de conduite voyant en elle une échappée du WRC homologuée pour la route. Si la GR86 qui nous intéresse ici ne crée pas autant d'enthousiasme, elle prouve avec une



Le dessin de cette GR évolue peu par rapport à sa devancière et n'a rien de spectaculaire. Mais au moins, au volant, c'est un régal!



Même sur autoroute, la GR86 n'est pas désagréable. Malgré l'absence de turbo, les reprises en sixième suffisent largement et le confort s'avère acceptable.





❶ Le compte-tours très lisible s'affiche au centre de l'instrumentation numérique et les informations pullulent : température d'eau et d'huile, tension de la batterie, indicateur de G… ❷ Envie de s'amuser ? Ces deux boutons permettent de supprimer l'antipatinage et de retarder l'intervention de l'ESP. ❸ La boîte manuelle ajoute au plaisir de conduire.





VIF DANS SES MONTÉES EN RÉGIME, LE NOUVEAU MOTEUR EST AUSSI CAPABLE DE REPRENDRE EN 4e À 50 KM/H SANS SIGNES DE FAIBLESSE •••

immense fierté que certains fabricants d'engins à quatre roues pensent encore à ceux qui aiment conduire. Bref, vous aurez saisi que nous avons été conquis par ce coupé 2+2 de 4,27 m de long. Posons quelques faits. Cette Toyota n'est pas complètement nouvelle. Il s'agit avant tout d'une grosse mise au point technique dont la plus importante se situe sous le capot.

Exit le 2 litres développant 200 ch de l'ancienne version et bienvenue à un bloc 2,4 litres de 234 ch.

Toujours atmosphérique, caractéristique désormais rare, d'origine Subaru et disposant d'une architecture originale à plat (cylindres horizontaux opposés), ce 4 cylindres transmettant sa puissance aux roues arrière permet à la GR (pour Gazoo Racing) de gagner 34 ch et 45 Nm de couple par rapport à la version sortante à laquelle nous reprochions un manque de caractère, surtout pour un coupé à tendance sportive.

Devant l'hôtel de Séville où nous sommes allés la prendre en main, les blagues entre confrères fusent : *"Tu vas t'en sortir pour démarrer ? Tu vas voir, il y a une troisième pédale, tu me diras si tu sais à quoi elle sert…"* Car oui, mesdames, messieurs, la GR 86 est dotée d'une boîte manuelle. Avec les innombrables (et peu fréquentables à mon sens) électriques, hybrides ou hybrides rechargeables, toutes équipées de transmission automatisée, la prise en main d'un modèle avec un embrayage et un levier de vitesses devient peu courante. Le maniement de ce dernier donne le ton. Verrouillage ferme et guidage précis laissent aussitôt penser que cette GR va être sympa à mener. Manier une boîte manuelle, c'est comme le vélo, ça ne s'oublie pas. Sauf qu'ici, nous sommes nombreux à faire hoqueter la mécanique ou patiner l'embrayage à cause d'un manque de progressivité gênant en parcours urbain ou dans les embouteillages. Quelques hectomètres plus loin, le conducteur sent que ce moteur Sub' a du répondant. Déambulant dans les artères de la capitale andalouse, la GR86 répond promptement à la moindre sollicitation de la pédale d'accélérateur. Alerte et bien aidée par un poids maîtrisé de seulement 1 293 kg, selon Toyota, cette mécanique laisse présager le dessin d'un immense sourire sur le visage du conducteur-pilote. Et c'est le cas au fur et à mesure que l'urbanisation disparaît dans nos rétroviseurs. Vif dans ses montées en régime, jusqu'à 7 500 tr/mn, ce 2,4 l fait vite oublier son prédécesseur. Capable de reprendre en 4e à 50 km/h sans montrer de signes de faiblesse, il grimpe promptement vers la zone rouge dans une sonorité évocatrice apportant une formidable touche de sportivité.

Car oui, cette GR est enfin une sportive. Surtout, à son volant, le conducteur s'éclate. Il y a quinze ou vingt ans, nous aurions pu écrire cela à propos d'un grand nombre de voitures. Mais aujourd'hui, où seule la chasse ou CO_2 et le politiquement correct comptent, nous nous réjouissons de conduire une auto comme celle-ci. Une sorte de dinosaure, qui ne sera jamais renouvelée.

Si l'ensemble moteur-boîte séduit, le châssis aussi. En bonne propulsion, elle offre une agilité appréciable en pivotant de l'arrière à la ➔

TOYOTA SIGNE ICI L'UNE DES PLUS SYMPATHIQUES AUTOMOBILES DE "L'ANCIEN TEMPS" •••



❶ Impossible d'imaginer un adulte de taille normale parcourir plus de dix kilomètres à l'arrière. ❷ Le coffre n'est pas immense mais permet de partir à deux en vacances. Et si vous êtes très chargés, les places arrière acceptent aussi des gros sacs.





C'est grâce à Subaru que la GR évolue le plus. Ce 4 cylindres à plat se distingue toutefois avec le système d'injection D-4S signé Toyota.



Il n'y a pas d'options, excepté une boîte automatique (1 800 €) destinée au marché américain. La GR86 est d'une simplicité biblique.



remise des gaz roues braquées. D'ailleurs, la direction fait preuve d'une bonne consistance, ce qui permet de savoir où se posent les roues d'un train directeur qui ne manque pas de précision.

Derrière le cerceau, le conducteur se prend vite au jeu.

Les trajectoires se prennent de plus en plus à la corde et la GR86 dépasse aisément les 4x4, véritables chicanes mobiles sur le réseau secondaire andalou, en tombant un, voire deux rapports. De quoi profiter pleinement de sa sonorité sportive. On aime ça et on en redemande.

À tel point que Toyota nous a même permis de faire quelques tours du joli tracé du circuit de Monteblanco où nous avons pu pousser la GR dans ses derniers retranchements et utiliser le mode Track qui permet, entre autres, de retarder l'intervention de l'ESP pour laisser le train arrière dériver. Un comportement rigolo mais jamais dangereux, bien épaulé par un freinage puissant et endurant qui laisse la liberté de s'amuser sans arrière-pensée.

Bref, difficile de rendre les clés à la fin de la journée à l'équipe Toyota, qui signe ici une des plus sympathiques automobiles de "l'ancien temps". Un petit coupé qui va vite devenir un collector car il ne figurera que deux ans au catalogue. Alors, si vous aimez les sportives à l'ancienne, mais sûres et capables de vous emmener tous les jours au bureau ou en vacances grâce à un confort, certes ferme, mais tout à fait acceptable, et que vous êtes prêt à donner votre argent à notre formidable gouvernement qui, décidément, ne comprend rien à l'automobile en la taxant d'un injuste malus de 16 810 € (50 % du prix de la voiture), foncez chez Toyota ! Une fois encore, merci ! ■

PLUS
Plaisir de conduite
Comportement
Tarif attractif…

MOINS
…plombé par le malus !
Embrayage
Fin de carrière dans 2 ans

TOYOTA GR86
2,4 l 234 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 234 ch à 7 000 tr/mn
Couple maxi	■ 250 Nm à 3 700 tr/mn
Type	4 cyl. à plat, essence
Cylindrée/puissance fiscale	2 387 cm³/13 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	215/40 R 18
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,27/1,78/1,31/2,58 m
Poids/tractable freiné	1 293 kg/NC
Performances	
0 à 100 km/h	■ 6,3 s
Vitesse maxi	■ 226 km/h
Coffre	
Volume de coffre	■ 226 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 33 900 €
Malus écologique (CO_2)	■ 16 810 € (200 g/km)
Prix du modèle essayé (1)	50 710 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000km

(1) Pas d'option sur le modèle essayé. Malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès et dém. sans clé, avertisseurs d'angles morts, cam. de recul, clim auto bizone, dif. Torsen AR à glissement limité, détecteur de pluie/luminosité, feux de jour à LED, jantes alliage, régul./limiteur de vitesse, sellerie cuir, sièges AV chauffants, syst. multimédia avec écran couleur tactile 8 pouces/AppleCarPlay et Android Auto, vitres élec., volant cuir…

Option
Boîte automatique (1 800 €).

Consommation	
Mixte	■ 8,8 l/100 km
Réservoir	50 l

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

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★★

Encadrez ce texte ! Non pas pour sa forme, mais pour son sujet. Des voitures comme celle-ci, simples et aussi sympas à conduire tous les jours ne courent plus les rues malgré une recette simple, au tarif hélas alourdi par le malus…

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

RENAULT MÉGANE E-TECH EV 60 218 ch Iconic Optimum charge
HYUNDAI IONIQ 5 170 ch / 58 kWh Creative

Choc de

cultures

Autonomie, vitesse de charge et consommation : la gestion de l'énergie est au cœur de la confrontation entre les voitures électriques. Mais elle ne fait pas tout. La preuve : dotées de batteries comparables, la Renault Mégane E-Tech et la Hyundai Ioniq 5 sont pourtant viscéralement opposées.

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

La Hyundai Ioniq 5 est photographiée dans une version 73 kWh Executive.

Contrairement à un stéréotype tenace, l'électrification n'est pas synonyme d'uniformisation de l'automobile. Il suffit de mettre côte à côte la nouvelle Renault Mégane E-Tech et la Hyundai Ioniq 5 pour s'en rendre compte. La première choisit une esthétique assez ramassée et ne dédaigne pas les courbes, quand la seconde érige la ligne droite et les angles en principe de vie : beaucoup la comparent d'ailleurs à certaines créations des années 70, durant l'époque du *wedge design*. Leur dessin n'est pas la seule chose qui différencie nos rivales. Voiture mondiale, la Hyundai adopte en effet un gabarit qui ne correspond guère à son esthétique de compacte. Elle mesure 44 cm de plus en longueur et 12 cm en largeur que la française, qui a choisi, elle, de réduire son gabarit par rapport aux habitudes de son segment. Ces deux-là ont tout de même des points communs, à commencer par un sens aigu de la mise en scène. Elles multiplient les coquetteries futuristes : sur la Hyundai, les petits pixels lumineux qui constituent l'éclairage sont particulièrement remarquables quand la Renault se distingue par un univers sonore totalement inédit, qui bannit les sirènes stridentes au profit de sons nettement plus travaillés et moins agressifs. Elles partagent surtout une caractéristique fondamentale pour une voiture électrique : seuls 2 kWh séparent les capacités de leurs batteries. Enfin, leurs tarifs respectifs sont très similaires, même si la Hyundai propose dans sa gamme des modèles quatre roues motrices plus puissants et avec une capacité bien plus importante que cette version 58 kWh que nous avons retenue pour notre opposition. La Mégane ne peut engager le combat car, à l'inverse, elle se présente déjà sur le ring avec sa plus grosse batterie, de 60 kWh, et se déclinera avec une plus petite de 40 kWh à la rentrée.





RENAULT MÉGANE E-TECH
❶ L'emplacement pour le téléphone portable est idéalement placé, à portée de main.
❷ Inédit chez Renault, le système multimédia conçu avec Google dispose de menus agréables et dans l'ensemble assez intuitifs.

SUR LA ROUTE

Lorsqu'il s'agit de sortir nos deux rivales du garage, nul besoin de préciser laquelle est la plus maniable. Avec ses dimensions réduites, la Mégane s'en sort évidemment mieux, même si sa visibilité périphérique catastrophique empêche



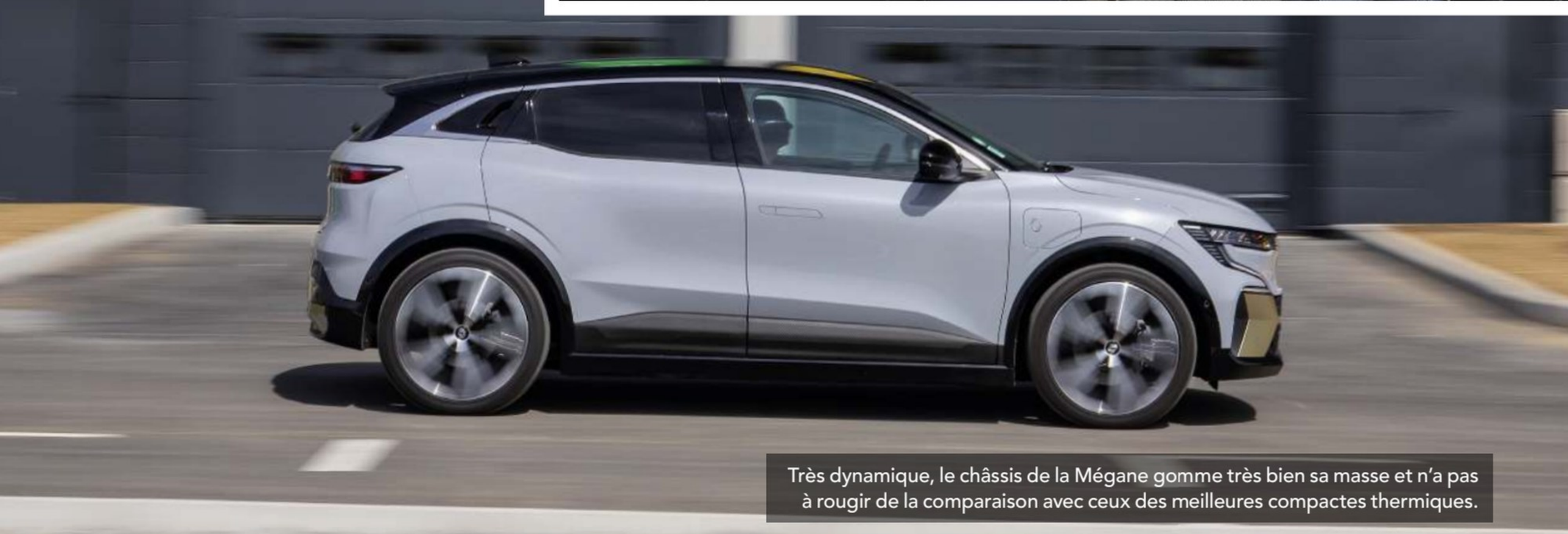
La qualité de la finition de la Renault Mégane E-Tech rivalise avec celle de modèles plus luxueux, particulièrement dans cette finition haut de gamme Iconic.

RENAULT MÉGANE E-TECH

PLUS
Confort et efficacité routière
Agrément de conduite
Finition

—

MOINS
Vitesse de recharge
Visibilité périphérique
Coût du chargeur 22 kW



Très dynamique, le châssis de la Mégane gomme très bien sa masse et n'a pas à rougir de la comparaison avec ceux des meilleures compactes thermiques.



Le comportement pataud de la Hyundai nuit à l'agrément de conduite. Heureusement, les passagers ne sont pas trop malmenés.

HYUNDAI IONIQ 5

PLUS

Habitabilité
Puissance de charge
Style de concept-car

—

MOINS

Châssis pataud
Finition décevante
Consommation sur autoroute



La qualité des matériaux est un léger ton en dessous, mais le style futuriste de la présentation fait son petit effet. Les tons clairs de cette version accentuent l'impression d'espace.



❶



❷

HYUNDAI IONIQ 5

❶ L'aide au parking est bienvenue à bord de la Hyundai en raison de ses dimensions. Sur cet écran central, les menus ne sont pas assez intuitifs. ❷ Les plastiques utilisés par l'Ioniq 5 se révèlent peu flatteurs, comme en témoigne ici le sélecteur de boîte de vitesses.

d'exploiter au maximum cet atout. Et ce n'est pas le rétroviseur intérieur numérique optionnel, auquel il est difficile de s'accoutumer, qui change la donne. Reste qu'avec sa largeur de SUV américain, l'Ioniq 5 aborde les petites rues européennes avec l'aisance d'un éléphant dans un magasin de porcelaine. Elle prend toute la voie et impose donc au conducteur de redoubler de vigilance à l'attention des cyclistes et motards. Et pas question sur la dotation Creative de profiter de son système de caméras d'angles morts réservé au haut de gamme Executive.

Sur la route aussi, nos deux rivales choisissent des voies diamétralement opposées.

Plus puissante de 48 ch, la Mégane adopte un parti pris dynamique perceptible dès les premiers tours de roues : direction directe, accélérations vives et amortissement efficace réjouissent. Plus les kilomètres s'additionnent, plus le châssis convainc. Non seulement il fait preuve d'une efficacité remarquable, mais il parvient aussi à effacer la masse et la taille monumentale des roues avec maestria, si bien que le niveau de confort peut être qualifié sans flagornerie d'excellent. Même à basse vitesse, nous avons noté un net progrès par rapport aux premiers exemplaires essayés. La Mégane s'affirme ainsi comme l'une des meilleures, sinon la meilleure compacte électrique du marché en matière de compromis entre confort et dynamisme. Nous oserions presque la comparaison avec une certaine Peugeot 308 deuxième génération ! Rien de tout cela avec la Hyundai Ioniq 5. Malgré ses chevaux en ➛

L'IONIQ 5 EST UNE FAMILIALE "MONDIALE", TRÈS SPACIEUSE MAIS DONT L'HABITACLE FAIT TOC. L'INVERSE DE LA MÉGANE E-TECH, PLUS ÉTRIQUÉE MAIS À L'INTÉRIEUR PLUS SOIGNÉ •••

moins, ce n'est pas tellement dans le domaine des performances qu'elle pèche. Grâce à ses 50 Nm de couple supplémentaires, elle ne concède en effet qu'une seconde de moins au 0 à 100 km/h et dispense des accélérations assez véloces pour "déposer" les thermiques au feu vert. Non, c'est son comportement routier qui entre en contradiction avec ses lignes acérées. N'offrant aucun ressenti de la route, sa direction, beaucoup plus démultipliée que celle de la Mégane, amplifie le caractère pataud de son train avant tandis que sa suspension assez souple manque d'efficacité sur les routes de campagne. Impossible d'exploiter ni même de ressentir son architecture de propulsion et c'est bien dommage. Conçue pour la famille plus que pour son conducteur, l'Ioniq 5 est plus à son aise sur autoroute où elle fait preuve, tout comme la Mégane au demeurant, d'un silence de fonctionnement sans reproche.

VIE À BORD

Si l'Ioniq 5 renfrogne le visage de son conducteur, son habitacle fait le bonheur de ses enfants. L'espace à bord est tout simplement immense, une perception confirmée par les impressionnantes valeurs d'espace aux coudes et aux jambes que nous avons relevées. L'absence de console centrale, remplacée par un "îlot" coulissant intégrant un rangement et un large accoudoir, amplifie cette sensation. Comme si cela ne suffisait pas, elle s'offre le luxe de proposer non pas un mais deux coffres, un à l'arrière et un à l'avant. Pour finir, elle brille par sa modularité digne d'un monospace grâce à sa banquette coulissante.

Par rapport à la Mégane, l'habitacle de la Hyundai est plus vaste. Dommage que la finition ne soit pas à l'avenant.

Non seulement les bruits de mobilier ne sont pas rares, mais elle néglige particulièrement le toucher : lorsque le conducteur actionne les boutons du tableau de bord et ceux des commodos, l'impression de "toc" procurée par les plastiques choisis est manifeste. La vocation de voiture mondiale de l'Ioniq 5, conçue pour des marchés moins exigeants sur ce sujet que







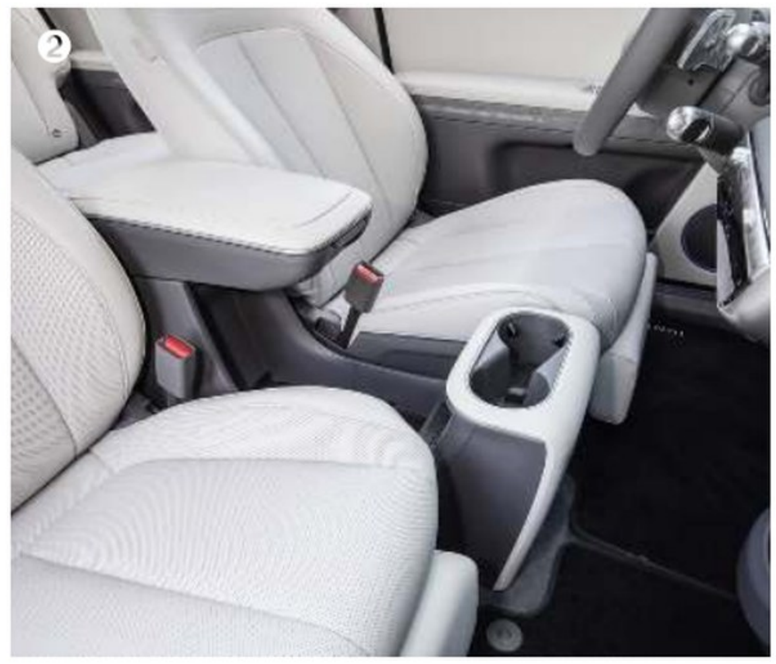


RENAULT MÉGANE E-TECH

❶ L'espace dévolu aux jambes des passagers s'inscrit dans la bonne moyenne des compactes, mais ceux-ci risquent de se sentir très confinés en raison de la ligne de caisse élevée. ❷ Renault a soigné le choix des matériaux pour hausser le niveau de qualité, à l'image de cet insert bois. ❸ Le coffre propose un volume plus que correct (407 cm^3), mais le seuil est trop haut.

l'européen, se révèle pleinement. À bord de la Mégane, le constat est exactement inverse. Avec 4,20 m de long et bien qu'elle soit plus spacieuse que sa devancière thermique, elle ne peut tout simplement pas rivaliser en matière d'habitabilité. Elle ne se débrouille cependant pas si mal puisque l'espace aux jambes et le volume de coffre qu'elle propose se situent dans la bonne moyenne des compactes thermiques, qui mesurent toutes entre 6 et 15 cm de plus qu'elle. Reste qu'à l'arrière, la ligne de caisse très haute, la meurtrière qui tient lieu de lunette et le vitrage surteinté génèrent un net sentiment de confinement. Mais elle donne une vraie leçon de raffinement et de finition à la Hyundai. À la fois moderne et sophistiqué, son habitacle fait appel à des matériaux de grande qualité, ➛







HYUNDAI IONIQ 5
❶ L'espace arrière est considérable, même avec la banquette coulissante avancée. L'Ioniq 5 peut accueillir 4 rugbymen sans coup férir. ❷ L'impression d'espace est renforcée par l'absence de console centrale, remplacée par cet "îlot" coulissant. ❸ Non seulement la Hyundai avance un coffre plus grand, mais en plus elle dispose d'un second plus petit à l'avant.





La photo est trompeuse : la différence de gabarit entre nos deux rivales est colossale. La Hyundai affiche 44 cm de plus en longueur.

L'avis de Camille Pinet

La Mégane brille là où nous ne nous y attendions pas : le plaisir de conduite et la finition.

70% *Quotient Émotionnel*



Vendue comme un SUV, la Hyundai arbore pourtant bien les proportions d'une compacte.

rehaussés par les inserts "techniques" en bois véritable. Sans oublier le revêtement en cuir synthétique de la planche de bord de notre finition haut de gamme Iconic, au diapason de sa sellerie cuir de qualité. Cela en surprendra peut-être certains, mais la française fait également valoir un ensemble multimédia beaucoup plus intuitif et ludique que celui de la coréenne grâce sans doute à sa collaboration avec Google. Les menus, beaucoup plus graphiques, participent à l'ambiance futuriste qui se dégage de son poste de conduite tandis que le système de la Hyundai, doté de menus austères et pas toujours intuitifs, est identique à celui des autres modèles de la gamme.

BUDGET

Indisponible en finition haute Executive avec cette motorisation d'entrée de gamme, l'Ioniq 5 Creative n'en propose pas moins un équipement complet comprenant notamment la banquette coulissante, l'alerte de trafic arrière ou encore le chargeur à induction. Dans sa livrée la plus

QUE C'EST CHER, UNE ÉLECTRIQUE ! ET POUR OBTENIR LE BONUS ÉCOLOGIQUE DE 5 000 €, IL FAUDRAIT VISER LES FINITIONS DE BASE •••

huppée Iconic, la Renault apparaît cependant mieux dotée encore. Elle inclut d'office la sellerie cuir, la conduite semi-autonome, les sièges massants et le système audio haut de gamme à 9 haut-parleurs. Sur sa déclinaison Optimum Charge, elle dispose également d'un argument non négligeable : son chargeur 22 kW qui lui permet d'exploiter l'important réseau de bornes de ce type sur le territoire français. Néanmoins, ce choix plus coûteux contraint à renoncer au bonus écologique de 5 000 € accessible aux voitures de moins de 45 000 €. Même constat pour la Hyundai, qui n'est éligible à l'aide maximale de l'État qu'en finition de base Creative, nettement moins bien équipée. *A contrario*, elle fait valoir une puissance de recharge record de 350 kW, qui permet d'utiliser à dessein les bornes les plus puissantes sur autoroute. C'est plutôt heureux car sa consommation explose sur ce terrain, alors qu'elle se révèle plus économe que la Renault sur route et en ville grâce à son moteur moins puissant. Les départs en vacances seront donc ponctués de très nombreux arrêts et

VERDICTS

SUR LA ROUTE : RENAULT MÉGANE E-TECH

VIE À BORD : HYUNDAI IONIQ 5

BUDGET : RENAULT MÉGANE E-TECH



La Renault Mégane est moins habitable mais plus homogène…



le maillage actuel des bornes de très forte puissance est loin de correspondre à ses 229 km d'autonomie réelle dans ces conditions. La soupe à la grimace est également de mise pour la Renault, qui revendique une puissance de 130 kW qui ne se vérifie pas dans la réalité : il est rare qu'elle dépasse les 80 kW, même lorsque sa batterie est pratiquement vide. Même si son autonomie est supérieure sur ce terrain, elle prend le risque d'arriver plus tard à destination que sa rivale. ■



RENAULT MÉGANE E-TECH EV 60
218 ch Iconic Optimum charge

HYUNDAI IONIQ 5
170 ch/58 kWh Creative

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

	Renault Mégane E-Tech	Hyundai Ioniq 5
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 218 ch	■ 170 ch
Couple maxi	■ 300 Nm	■ 350 Nm
Type	1 électrique synchrone	1 électrique
Puissance fiscale	4 CV	3 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1
Batterie/capacité nette (brute)	■ lithium-ion/NC (60) kWh	■ lithium-ion/58 (62) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■ 10,4 m	■ 11,8 m
Pneumatiques	215/45 R 20	235/55 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,20/1,77/1,51/2,69 m	4,64/1,89/1,65/3 m
Poids/tractable freiné	1702/750 kg	1860/750 kg
Performances		
1000 m d.a.	■ 29,3 s	■ 30,8 s
0 à 100 km/h	■ 7,8 s	■ 8,8 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 5,5 s	■ 8,1 s
Vitesse maxi	■ 165 km/h	■ 185 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/67 m	■ 10/33/66 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 26 cm	■ 22 à 36 cm (1)
Largeur aux coudes AV/AR	■ 141/137 cm	■ 157/157 cm
Volume de coffre	■ 407 dm³	■ 464 à 607 (1) + 53 dm³ (AV)
Niveau sonore		
À 90/130 km/h	■ 63,3/67,7 dB	■ 63,2/68 dB

(1) Selon la position de la banquette coulissante.

LE BUDGET

Prix	■ **47400 €**	■ **46800 €**
Bonus écologique (CO_2)	■ 2000 € (0 g/km) (2)	■ 2000 € (0 g/km) (2)
Prix du modèle essayé (3)	47350 €	46190 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 5 ans, km illimité

(2) Bonus 1000 € à partir du 1er juillet 2022. (3) Options et bonus inclus.

Équipements communs

6 airbags (7 sur Ioniq), accès et dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR, avertisseur d'angles morts, Bluetooth, clim auto bizone, cam. de recul, chargeur à induction, détecteurs de pluie/luminosité, frein de parking auto, instrumentation numérique, jantes alliage, phares à LED, régul./lim. de vitesse, sièges élec. et chauffants, rétros rabattables élec., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/prise USB…

Options

Renault Mégane E-Tech : peint. métall. (650 €), pack Augmented Vision (rétro intérieur numérique + conduite semi-autonome + caméra 360° : 1300 €), pack Performance Autonomie (400 €).

Hyundai Ioniq 5 : câble recharge type 2 (509 €), jantes 20 pouces (400 €), peinture métallisée (690 €).

Consommations/Autonomie/Recharge		
Moyenne	■ 19,4 kWh/100 km	■ 19,6 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■ 311 km	■ 307 km
Ville/route/autoroute	■ 326/338/270 km	■ 351/341/229 km
Chargeur AC/DC	■ 22/130 kW	■ 11/350 kW
Tps de charge secteur/7,4/11 kW	■ 30 h/10 h/6 h 30 mn	■ 27 h/10 h/6 h 30 mn
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**France**	**Corée**

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

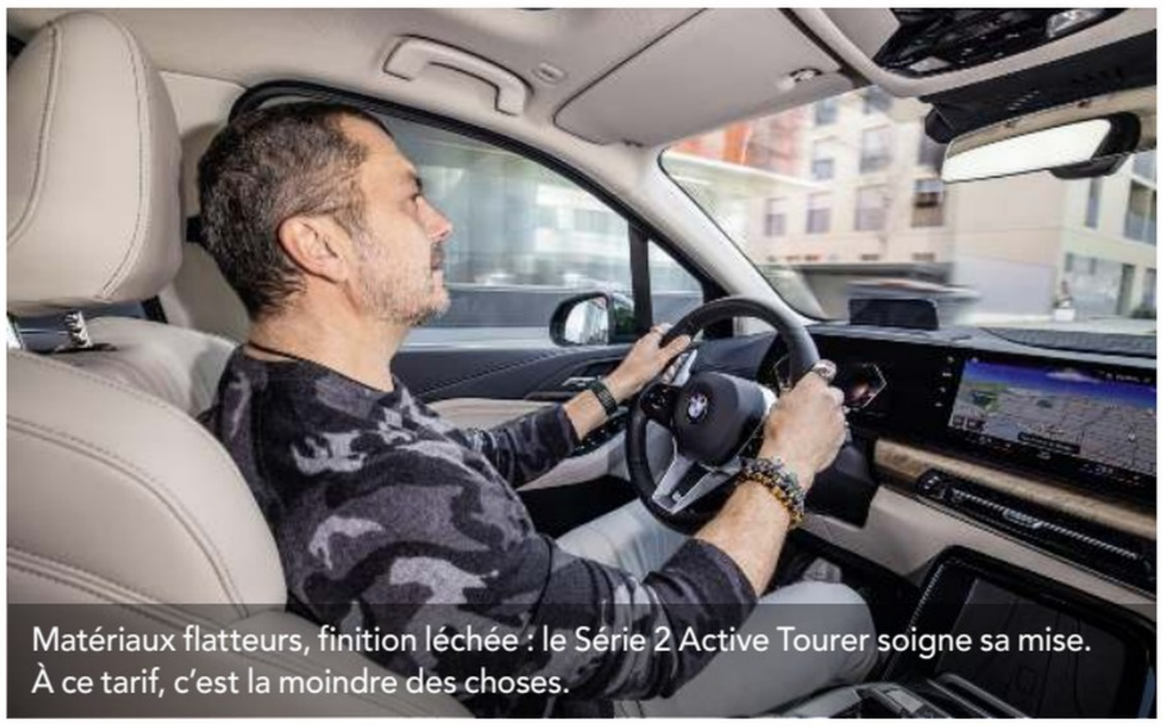
Renault Mégane E-Tech

Elles ne s'adressent pas à la même clientèle. La Mégane E-Tech répond aux critères d'une compacte européenne tandis que l'Ioniq 5 se distingue par son gabarit hors normes et ses talents de familiale. Plus performante, mieux finie et dotée d'un rapport prix-équipement plus favorable, la Mégane nous semble la plus aboutie.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Dépassés, démodés, bons pour le musée, les monospaces ? Pas pour BMW ! Le constructeur munichois, frileux au départ, persiste aujourd'hui avec son nouveau Série 2 Active Tourer. Une BMW traction, cela ne pouvait qu'intriguer nos Experts…



Matériaux flatteurs, finition léchée : le Série 2 Active Tourer soigne sa mise. À ce tarif, c'est la moindre des choses.



L'hybridation grâce à un petit moteur électrique de 19 ch limite la consommation (7,1 l/100 km de moyenne), mais n'évite pas un malus.



Peu de roulis et un comportement routier équilibré se paient en confort de suspension, ferme à basse vitesse, surtout avec des jantes de 19 pouces !

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

220i BVA7 Luxury

38 700 €

Malus écologique : 330 € (141 g/km CO_2)



Le contenu technologique est complet sur cette finition, mais facturer la banquette coulissante 360 € sur un monospace à 38 700 € est un peu mesquin.

PHOTOS YANN LEFEBVRE



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

"L'accueil est plaisant mais la conduite me déçoit. Une BMW traction perd 10 points d'entrée de jeu ; j'attends autre chose de cette marque !"

L'avis du pilote — 30% Quotient Émotionnel

Les sensations de conduite ne sont pas à la hauteur de la promesse de départ. D'une BMW, le conducteur attend un certain feeling et des prestations de haut vol.
Au premier coup d'œil, il est servi. La présentation est agréable et l'ergonomie du poste de conduite idéale. Le sélecteur de la boîte est plus pratique que celui de l'ancien levier, par exemple. Première déconvenue : l'affichage tête haute paraît "cheap". Dans une BMW, les infos devraient être projetées dans le pare-brise, pas sur une languette déportée : c'est dépassé !
Le manque de progressivité à l'accélération me dérange : la puissance arrive trop brutalement et c'est malvenu sur une auto qui n'est en réalité pas sportive du tout. Idem avec la direction, trop directe, qui oblige à d'incessantes corrections, et le confort est trop ferme pour une petite familiale.
Ce Série 2 n'a pas un gros moteur. En revanche, la boîte de vitesses est bien gérée, les rapports passent sans à-coups. L'avantage d'avoir verrouillé un peu le châssis se traduit par un bon maintien sur les appuis en virage et peu de roulis.

"Le Série 2 Active Tourer n'est pas déplaisant à mener, l'habitacle est accueillant, mais je trouve le prix exagéré pour un "petit" monospace."

L'avis de la journaliste — 50% Quotient Émotionnel

Je rejoins Ghislain sur un point : c'est une voiture agréable à vivre. Heureusement, à ce prix-là !
Un tel tarif me paraît excessif pour la catégorie. C'est vrai que nous avons ici affaire à une livrée huppée Luxury, qui s'affiche "gentiment" à 38 700 € ! Pour cette coquette somme, l'équipement de série comprend l'essentiel et même un peu plus, mais il n'est pas pléthorique pour autant.
Ainsi, prévoyez de remettre 360 € pour la banquette coulissante (sur un monospace, c'est fâcheux). L'accès et le démarrage sans clé (de série sur une Renault Clio !) ne sont inclus que dans un pack (Premium à 2 100 € ou Innovation à 3 300 €).
Tout cela pour dire que "notre" Active Tourer 220i avec son petit moteur de 170 ch coûtait la bagatelle de 52 370 € ! Le prix d'une Série 3 ! Ah, j'oubliais le malus de 330 €. Maigre consolation, grâce à la micro-hybridation et au petit moteur électrique de 19 ch, le 3 cylindres ne consomme pas trop : 7,1 l/100 km en moyenne et 6,7 l/100 km sur route.
Mais pour moi, la pilule a du mal à passer, même si voyager à bord n'est pas déplaisant.

"C'est une voiture familiale vraiment fonctionnelle, bien pensée, agréable à vivre, avec une touche de luxe flatteuse qui ne gâche rien !"

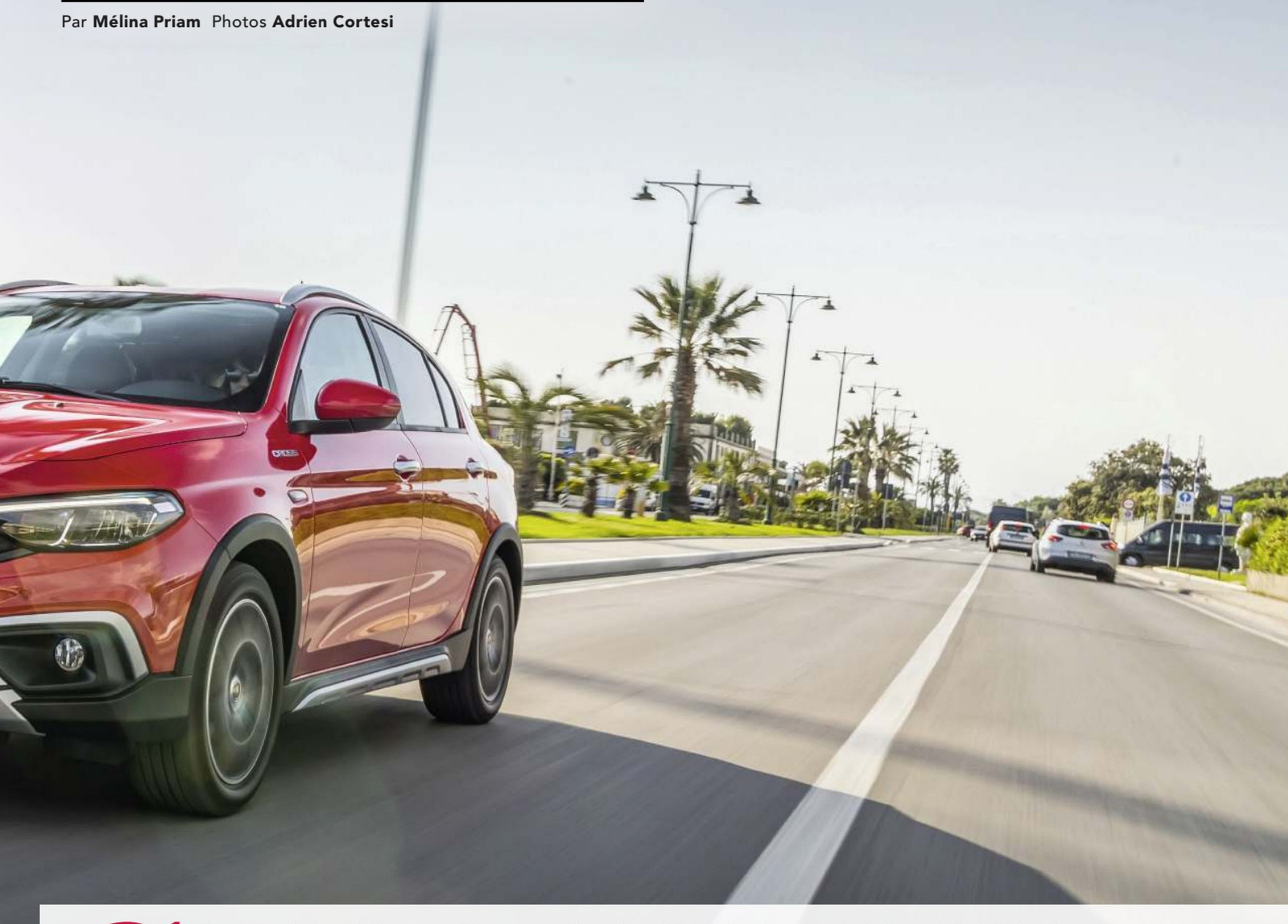
L'avis du taxi — 85% Quotient Émotionnel

L'accueil est très luxueux pour une Série 2 ! L'assise assure un excellent confort, un peu ferme mais avec un maintien parfait, et ce petit coussin sous les cuisses : un rêve ! L'ambiance est plaisante, grâce à une planche de bord épurée et à une console centrale bien agencée, avec des rangements pratiques.
Les deux écrans sont bien positionnés et celui de droite légèrement orienté vers le conducteur. Heureusement que tout est bien conçu, car tout passe par lui, y compris les réglages de climatisation. A l'arrière aussi le confort est soigné et l'insonorisation contribue à rendre le voyage serein. Autre bon point : le coffre ! Ça fait plaisir, ce seuil de chargement bas, au ras du bouclier arrière, c'est l'idéal pour les gros chargements ; bien plus pratique que ce que proposent les SUV !
Comme souvent, je trouve Franck exigeant. Pour un usage courant, les 170 ch suffisent. La conduite est plaisante, mais c'est vrai que cette pédale d'accélérateur extrêmement sensible réclame de l'entraînement. J'en ferais bien quand même ma voiture de travail !

EFFORTS ET INCONFORT

Non, il n'y a pas que la Cinquecento dans la vie de Fiat ! La Tipo, cela vous rappelle quelque chose ? La compacte adopte à son tour le moteur 1.5 turbo essence doté d'une micro-hybridation. La nouveauté ne cache pas le poids des ans.

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



C'est pas tous les jours facile pour la Tipo. Toujours dans l'ombre de la chouchoute, de la poule aux œufs d'or de Fiat, la 500 et ses déclinaisons en tout genre. Pas facile non plus, alors que sa frangine surfe depuis des décennies sur un capital sympathie intact, de reprendre le patronyme de celle que les Italiens qualifiaient à la fin des années 80 de *"macchina pre-tamponata"* – traduisez par "pré-emboutie", en raison de son arrière tronqué à l'époque.

Elle a pourtant bien changé. L'actuelle génération continue d'optimiser son contenu. Sa silhouette est devenue plus consensuelle. Encore que… La version Cross, la seule désormais encore vendue (en berline et en break), s'encanaille gentiment avec des attributs piqués à l'univers des SUV : barres de toit, boucliers avant et arrière avec des plaques de protection, bas de caisse plus marqués, le tout agrémenté de jantes de 17 pouces, de vitrage arrière teinté ou encore de phares full LED pour les modèles les plus haut de gamme – comme c'est le cas de notre déclinaison Red. Malgré les années qui passent – née en 2016, restylée en 2020, la Tipo est logiquement près de la retraite –, elle entend bien rester attractive avec une mécanique dans l'air du temps (comprendre "efficiente") qui lui permet d'échapper à tout malus. Pas question pour autant de se mettre à l'électrique, technologie bien trop coûteuse pour elle, ni même à l'hybride rechargeable. Mais la micro-hybridation, c'est facile ! Pas (trop) chère, sans contrainte (pas besoin de se brancher) alors même que cela permet de faire des économies de →

carburant. En prime, cela évite d'amputer le coffre ou de nuire à l'habitabilité, un des points forts de la Tipo. C'est d'autant plus aisé et pas cher que ce moteur est déjà présent au sein du groupe sous les capots des Jeep Renegade et Fiat 500 X *(voir L'AJ nº 1 106 et 1 110)*. Le 4 cylindres de 1,5 l et 130 ch est ici aussi associé à une boîte double embrayage "maison" à 7 rapports, qui abrite un moteur électrique de 20 ch (15 kW), lui-même alimenté par une batterie de 48 V.

PLUS
Rapport prix/équipement
Habitabilité
Consommation en baisse

MOINS
Confort de suspension
Boîte de vitesses lente
Plastiques indignes

Au rang des qualités de cet ensemble : le sens de l'économie, bien sûr. Selon Fiat, la Tipo se contente en moyenne de 5,1 à 5,3 l/100 km et ne rejette pas plus de 120 g de CO_2 au kilomètre. Allez, même si les constructeurs sont toujours un brin optimistes (tous !) et que dans la vraie vie, cette valeur grimpe à 6 l/100 km, cela reste plutôt favorable. Hélas, comme sur les deux autres voitures du groupe déjà citées, cette mécanique manque quelque peu de brio et d'agrément. Elle n'est pas aidée par la transmission, lente, vite dépassée dès que le rythme s'accélère un tant soit peu ou que le parcours l'exige et sujette aux à-coups. En prime, elle se verrouille mal sur les positions. En adoptant un rythme de "bon père de famille" ou en jouant le jeu de l'éco-conduite, l'affaire est néanmoins supportable ; elle s'oublie même presque devant l'autre défaut majeur de la Tipo : son confort, ou plutôt son manque de confort de suspension. Son châssis a en effet plus vieilli que nous ne nous y attendions. Les réglages, plutôt souples en détente mais assez secs en compression, ne parviennent ni à assurer un bon maintien de caisse en virage ni à absorber correctement les irrégularités de la chaussée. La Tipo réussit la double contre-performance, devenue aujourd'hui assez rare, de prendre à la fois du roulis et d'être tape-fesses. Elle semble prête à décoller sur les bosses de grande amplitude et vous casse le dos sur les nids-de-poule ou les dos-d'âne. Dommage, car l'insonorisation, sans être parfaite,









❶ Pas de compteurs 100 % numériques, mais tout est lisible, y compris les infos liées à la micro-hybridation. ❷ Dommage que le confort ne soit pas au rendez-vous, car la Tipo est assez spacieuse. ❸ Le grand coffre est aussi un des atouts de la Tipo. ❹ Ah, le mode City de Fiat : toute une époque ! Évidemment, cela n'est pas à l'avantage de la précision de la direction, mais lors des manœuvres, c'est ultra-confortable.







Malgré un écran tactile à peu près dans le coup, à bord, la Tipo ne parvient pas à masquer ses rides. Encore moins ses plastiques durs très années 80.



n'est pas complètement négligée. Dommage encore car, comme déjà mentionné, la Tipo a le sens de l'accueil : elle est vraiment spacieuse et ménage un bel espace aux jambes.

Par ailleurs, soucieuse sans doute de ses faiblesses, elle soigne son contenu technologique et propose un équipement de série plus que correct au regard du tarif exigé. Évidemment, ne vous attendez pas non plus à jouir du dernier écran tactile XXL ni de la conduite semi-autonome. Mais la livrée Red dispose notamment d'une tablette de 10 pouces compatible Apple CarPlay et Android Auto et dotée de la connectivité sans fil, d'un écran TFT de 7 pouces pour supporter l'ordinateur de bord, de la lecture des panneaux de signalisation et du régulateur de vitesse adaptatif, par exemple. La sellerie spécifique à ce modèle fait également son petit effet, avec son monogramme et ses surpiqûres rouges. En prime, elle est conçue à partir d'un tissu produit avec des déchets marins. Écolo, on vous dit, cette Tipo ! Et pratique grâce à son grand coffre. En revanche, les plastiques intérieurs semblent eux aussi recyclés, mais pas dans le bon sens du terme. Rigides, brillants, ils n'ont pas leur place dans une compacte de 30 000 € en 2022. Même une Dacia Sandero est plus affriolante ! Le mobilier de bord est heureusement à peu près correctement assemblé, à condition de ne pas être trop regardant tout de même ! ■

FIAT TIPO CROSS
1.5 Hybrid 130 ch DCT7 Red
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 130 ch à 5 250 tr/mn
Couple maxi	■ 240 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation
Cylindrée / puissance fiscale	1 469 cm³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	rob. double embrayage / 7
Batterie / capacité	■ lithium-ion / 0,77 kWh (1)

(1) Micro-hybridation 48 V.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,3 m
Pneumatiques	215/55 R 17

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,38 / 1,81 / 1,56 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1 425 / 1 500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 9,3 s
Vitesse maxi	■ 200 km/h

Coffre	
Volume de coffre (2)	■ 439 dm³

(2) Nos mesures.

LE BUDGET

Prix	■ 29 290 €
Malus écologique (CO_2)	■ 0 € (117 à 120 g/km)
Prix du modèle essayé (3)	30 940 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(3) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, AFIL active, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, climatisation automatique, détecteurs de pluie et de luminosité, direction assistée avec mode City, feux de jour LED, freinage automatique d'urgence et détection piétons et cyclistes, jantes 17 pouces, lecture des panneaux, phares full LED, régulateur et limiteur de vitesse, système multimédia avec écran tactile 10 pouces/Apple CarPlay et Android Auto/système audio premium JBL…

Options
Accoudoir central arrière, chargeur à induction, détecteur des angles morts, peinture métallisée (650 €), phares adaptatifs, réglage lombaire électrique côté conducteur, rétroviseur intérieur jour/nuit automatique (500 €), roue de secours normale (350 €), USB arrière (500 €)…

Consommation	
Mixte	■ 5,1 à 5,3 l/100 km
Réservoir	50 l

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

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★☆☆

Pour consommer moins et échapper au malus, la Tipo se convertit à la micro-hybridation. À cela, elle ajoute habitabilité et rapport prix/équipement intéressant… après une bonne négo avec le concessionnaire. Mais sa présentation et ses qualités routières ont vieilli, et quel tape-fesses !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

BREAK DE CHARGE, MAIS PAS CELLE ATTENDUE !

Avant, le nec plus ultra était généralement badgé GTI. Aujourd'hui, la Peugeot 308 la plus chère est aussi la plus puissante certes, mais aussi hybride rechargeable, et il se trouve que c'est le break !

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

L'avis de Mélina Priam



Je préfère presque le break à la berline, juste pour la ligne. L'ambiance à bord est unique, mais le s compteurs piquent les yeux à la longue.

70% Quotient Émotionnel

PLUS PUISSANT, PAS PLUS GOURMAND

Comme la berline, la 308 SW hybride se décline en deux puissances : 180 et 225 ch ; la première nous paraît déjà suffisante (L'AJ n° 1108). Les 45 ch de plus apportent certes un gain de performances (1,3 s sur le 1 000 m d.a. et 6/10e en relance) sans engendrer de surconsommation, mais pour une voiture dont la pertinence est de rouler en électrique, ce n'est peut-être pas primordial. D'autant que le surcoût à l'achat n'est pas anodin : 1 900 € !

PLUS LONG, PAS PLUS GRAND

Chez Peugeot, la tradition voulait que les breaks soient plus spacieux, dotés d'un sens pratique développé. Pour cela, il suffit de tirer dessus ! La méthode n'a pas changé : avec ses 4,64 m de long, la version SW affiche 27 cm de carrosserie en plus. Mais les passagers n'ont, hélas, pas plus d'espace et le coffre n'est plus XXL !



TECHNO PARADE !

Le fameux i-Cockpit ne fait pas l'unanimité chez les conducteurs ! Mais avouez qu'il fait son petit effet, encore plus avec les compteurs 3D, évidemment de série ici, tout comme l'ensemble des technologies disponibles sur la 308, y compris la conduite semi-autonome. Reste à Peugeot à régler quelques bugs de jeunesse du système multimédia.

UNE ENCOMBRANTE PASSAGÈRE

Avant d'être un break, cette 308 est une voiture hybride ! En clair, elle ne se choisit pas pour son volume de chargement. Son coffre perd 90 dm³ par rapport à une version thermique dotée d'un kit de série. Et il lui est impossible d'embarquer une roue de secours ; c'est kit anti-crevaison obligatoire.

BREAK DES VILLES ET DES CHAMPS

Avec 225 ch, la 308 SW hybride est taillée pour les longues distances. Elle y fait étalage de sa bonne insonorisation, de son bel équilibre routier et de son confort. En plus, elle reste économique, même pile vide : elle ne consomme pas plus que la berline et moins que la DS 4 (8,2 l/100 km). Reste que le moteur BlueHDi 130 ch (5,6 l/100 km) fait encore de l'œil aux gros rouleurs. Une fois son encombrement assimilé, l'hybride est fort à l'aise en ville ; le mode électrique y fait merveille. Dommage que l'autonomie soit encore un peu juste (44 km).

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

PEUGEOT 308 SW Hybrid e-EAT8 225 ch GT Pack

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	225 ch (1)
Couple maxi	250 Nm à 1 750 tr/mn + 320 Nm (élec.) (2)
Type	4 cyl., turbo ess. + élec.
Cylindrée / puissance fiscale	1 598 cm³ / 10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8
Batterie / capacité brute	li-ion / 12,4 kWh

(1) Maxi : 180 ch à 6000 tr/mn + 110 ch élec. (2) Cumulé : 360 Nm.

Châssis	
Diamètre de braquage	12,2 m
Pneumatiques	225/40 R18

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,64 / 1,86 / 1,45 / 2,74 m
Poids / tractable freiné	1 741 / 1 450 kg

Performances	
1000 m d.a. / 0 à 100 km/h (él.)	28 (35,6) / 7,8 (13,5) s
90 à 130 km/h en Drive	6,4 (16,4) s
Vitesse maxi (électrique)	235 (3) (139) km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 32 / 67 m

(3) Donnée constructeur.

Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV / AR	144 / 141 cm
Volume de coffre	484 dm³

LE BUDGET

Prix	46 550 €
Bonus écologique (CO_2)	1 000 € (27 g/km) (3)
Prix du modèle essayé (4)	47 850 €
Garantie	2 ans, km illimité (5)

(3) Bonus 0 € à partir du 1er juillet 2022. (4) Bonus et options inclus. (5) 8 ans ou 160000 km pour la batterie.

Équipements de série

6 airbags, cam. 360°, cond. semi-auto, clim auto, Drive Assist Plus, ESP, instrum. num, jtes all., lect. pann., Matrix LED, sièges AV élec. chauff./mass., surv. angles morts, syst. multim. tactile 10 pouces/GPS/Android et Apple/4 USB-C…

Options

Charg. embarqué 7,4 kW (400 €), filet de retenue (180 €), peint. métall./spéciale (650/850 €), sell. cuir (1 700 €)…

Consommations / Autonomie / Temps de charge	
Moyenne batterie vide	7,3 l/100 km
Ville / route / autor. batt. vide	8,1 / 6,7 / 7 l/100 km
Charge sur secteur / 7,4 kW	8 h / 2h
Chargeur	3,7 kW
Batt. vide (élec.) / réservoir	547 (44) km / 40 l

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

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Cette 308 SW est agréable, au quotidien en hybride et au long cours grâce à ses prestations routières. Mais pour ce qui est du sens pratiques d'un break, n'y pensez pas : les places arrière sont étriquées ; le coffre est amputé par la batterie. Et 46000 € pour une 308, ça pique !

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur autojournal.fr



CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Quelle compacte plus sobre que ma 308 ?



ARNAUD SAUNIER

Peugeot 308 SW

Actuellement propriétaire d'une Peugeot 308 II SW PureTech 130ch EAT6, je souhaite acquérir le nouveau modèle. Bien qu'étant très satisfait de mon véhicule, je lui trouve un seul défaut : sa consommation. Pouvez-vous m'indiquer un modèle compact qui a un appétit plus mesuré et aussi performant ? ***M. L.***

Votre 308 consommait 7,2 l/100 km selon nos mesures. Avec sa boîte EAT8, sa remplaçante ne réclame pas plus de 6,5 l/100 km. Sauf à choisir une hybride chez Toyota (Corolla ou Prius), vous ne trouverez pas beaucoup plus sobre. Autre alternative : une Ford Focus Flexifuel qui réclame plus de 7 l/100 km mais qui se montre plus économique à l'usage lorsqu'elle fonctionne à l'E85.

Hybride rechargeable et éthanol, c'est possible ?

Est-ce réel qu'il n'est pas judicieux, mécaniquement parlant, d'acheter un véhicule roulant à l'éthanol ou d'équiper son véhicule d'un boîtier, si l'usage se résume le plus souvent et annuellement, à de petits distances en ville et seulement 5 à 6 longs trajets pour des vacances ? Si tel est le cas, existe-t-il un véhicule hybride éthanol-électrique rechargeable qui, il me semble, permettrait d'être plus économique dans les deux situations de conduite ? Sinon, quelle autre alternative est la plus judicieuse ? ***J.-P. P.***

Transformer sa voiture pour qu'elle accepte aussi bien le sans-plomb que l'E85 réclame un investissement d'environ 1 000 €. Pour amortir cette somme rapidement, mieux vaut rouler le plus souvent possible avec de l'E85 dans le réservoir et ne pas s'attendre à un retour sur investissement avant 12 000 km en moyenne. Il existe chez Ford des modèles hybrides qui acceptent l'E85. Mais aucun ne permet de rouler uniquement à l'électricité.



YANN LEFEBVRE

Ford Kuga



NICOLAS SOLER

Du jus sur quelques kilomètres

Retraité ne parcourant que des 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.***

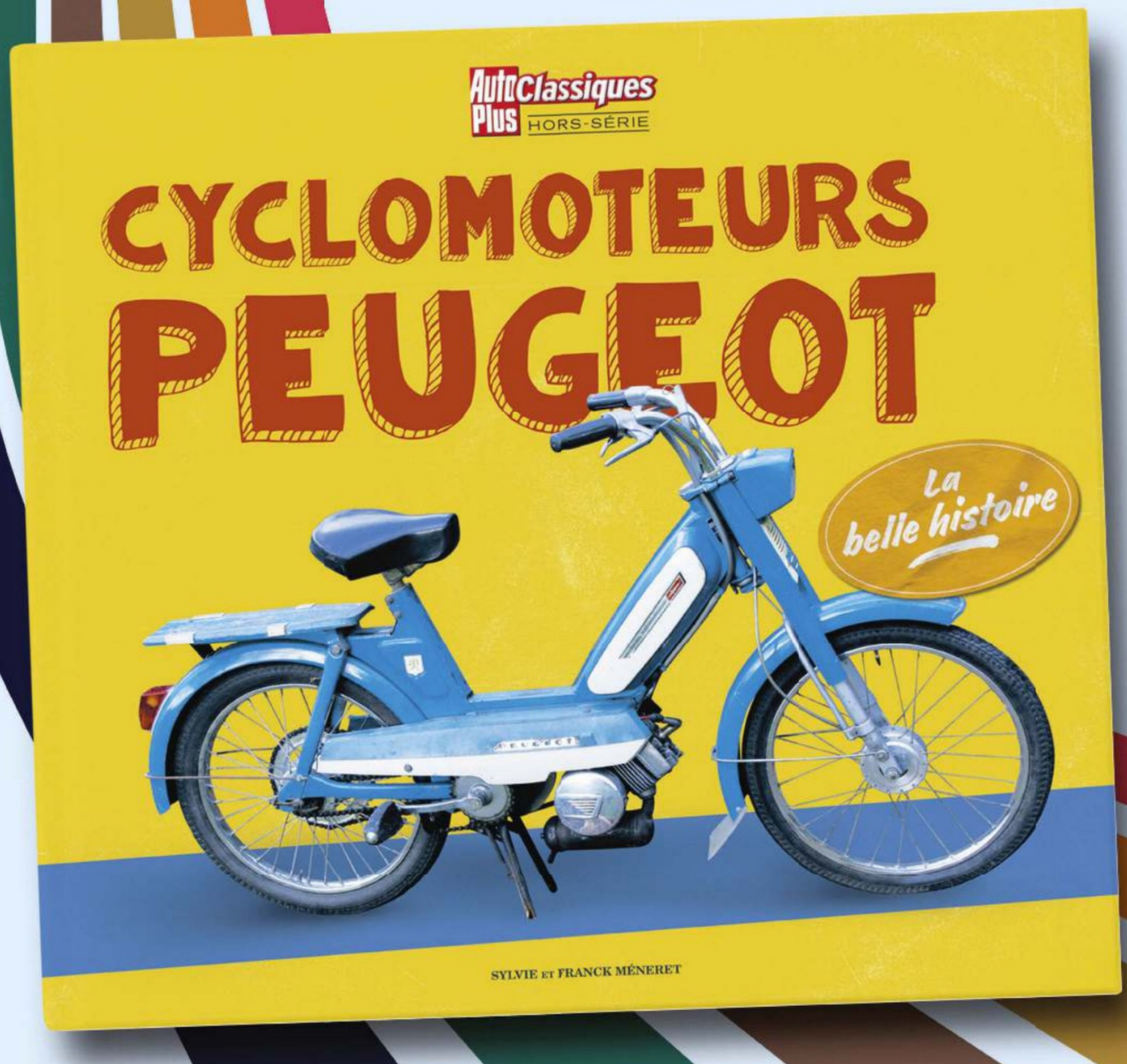
Pas grand-chose à espérer à court terme du côté de chez Stellantis si vous souhaitez rester dans la gamme des SUV urbains car la plate-forme dite CMP n'est pas prévue pour recevoir des attelages hybrides rechargeables. En revanche, un système dit "mild hybrid" intégré à la boîte de vitesses sur base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

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur **www.lechefdesessais.fr** ou contactez-nous par courrier/e-mail : 40, avenue Aristide-Briand – CS 10024 – 92227 Bagneux – **autojournal@reworldmedia.com – www.autojournal.fr**

LA BELLE HISTOIRE D'UNE LÉGENDE FRANÇAISE

En 1949, Peugeot se lance dans l'aventure du cyclomoteur avec une simple bicyclette munie d'un moteur Vap. Le constructeur français n'aura de cesse de faire évoluer les modèles. L'emblématique Peugeot 103, idole des jeunes dans les années 70, sillonna les routes pendant quarante-six ans. De la Bima à galet des débuts aux hypersports des années 2000, Peugeot a su proposer une diversité de modèles. Ce hors-série unique et inédit retrace toute l'histoire du cyclomoteur, à travers l'œil d'experts, agrémentée de photos d'époque.

En vente actuellement



COQ S

PORTIF

Il existe en France une ville peuplée d'irréductibles Gaulois qui s'obstinent depuis 1955 à produire une voiture de sport, contre vents et marées. Il s'agit de Dieppe, où est implanté Alpine et ville natale de son fondateur Jean Rédélé. "Monsieur Jean" aurait eu 100 ans cette année.

Par **Thomas Riaud** Photos **Florian Grout**



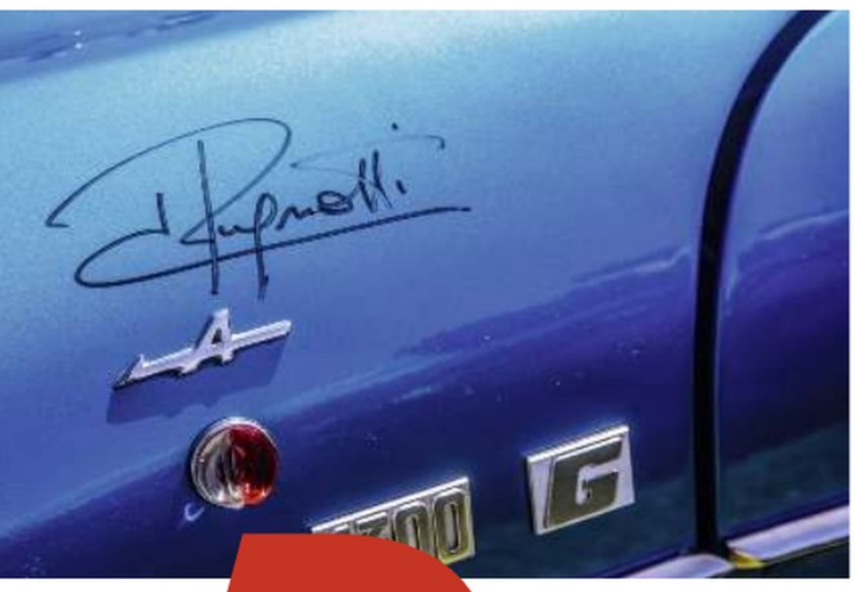
RASSEMBLEMENT ALPINE À DIEPPE



Laurent Rossi, nouveau P.-D.G. de la marque, en bonne compagnie, entre Bernard Darniche *(à gauche)* et Mme Rédélé *(à droite)*.



Plus de 1 100 Alpine avaient fait le déplacement jusqu'à Dieppe pour célébrer les 100 ans de la naissance de Jean Rédélé.





De mémoire de Dieppois, on n'avait jamais vu ça ! Le week-end des 28 et 29 mai, le bleu de France, cher à Alpine, a submergé la pelouse de la grande promenade du front de mer à la suite de l'appel de l'AAA (Association des anciens d'Alpine). Ces fidèles parmi les fidèles espéraient réunir un millier de voitures. Pari largement tenu puisque, rien que sur la seule journée de samedi, ce sont plus de 1 100 Alpine de toutes les époques qui ont répondu présent ! Plus qu'un simple rassemblement automobile comme on peut en voir un peu partout dans le pays au retour des beaux jours, il s'agissait avant tout d'un vrai moment de communion, l'enjeu étant de venir célébrer le centenaire de la naissance de Jean Rédélé, le puissant patron de la marque, lui-même Dieppois, né le 17 mai 1922 et disparu en 2007.

"Il n'y avait pas de différence entre les pilotes, les mécanos et le patron. On était tous ensemble."

Jean-Pierre Nicolas, pilote

Pour cet événement unique, tous avaient fait le déplacement. Les propriétaires bien sûr, venus parfois en nombre de l'autre bout du pays en mythique Berlinette ancienne, celle-là même qui a forgé la légende Alpine, ou en moderne A110, très nombreuses, au point de représenter la moitié du plateau, signe de sa popularité auprès des amateurs. Mais on pouvait aussi contempler des A310 4 cylindres et V6, des GTA, des plus récentes Le Mans ou des A610 Turbo, sans oublier de vraies pépites historiques, comme les toutes premières A106 de 1955, des GT4 à 4 places et même des modèles de compétition. Ah ! la course automobile, voilà bien un ingrédient indissociable de l'ADN Alpine depuis ses origines, qui expliquait la présence de plusieurs pilotes ayant porté la marque au plus haut niveau en compétition, en Endurance ou en championnat du monde des rallyes. De véritables légendes, et si Jean-Luc Thérier est hélas disparu depuis peu (juillet 2019), Bernard Darniche, Guy Fréquelin, Jean Vinatier, Alain Serpaggi, Biche, Jacques Cheinisse ou encore Jean-Pierre Nicolas étaient venus honorer la mémoire du "patron". Tous pouvaient témoigner de l'immense privilège d'avoir pu côtoyer Jean Rédélé, un homme énergique et charismatique, qui savait insuffler l'envie de donner le meilleur de soi-même.

On ne travaille pas pour Alpine : on y entre comme dans une grande famille, et les collègues ne sont pas des collaborateurs mais des compagnons. À ce sujet, Jean-Pierre Nicolas me glisse avec un pincement au cœur que c'est grâce à cette rare alchimie qu'il a pu gagner. *"Il n'y avait pas de différence entre les pilotes, les mécanos et le patron. On était tous ensemble, avec un vrai esprit d'équipe !"* Ce goût de la gagne, Jean Rédélé l'a acquis dès 1952, lorsqu'il a aligné avec succès en compétition ➛

Qui dit “Alpine” dit “sport auto”, où de nombreux pilotes de légende se sont illustrés.



Laurent Rossi, aux commandes d’Alpine et aux côtés du “Marquis”, le premier Sport-Proto de Rédélé sur base Renault.



Ce musée éphémère nous rappelait qu'Alpine a aussi brillé sur circuit, en F3 ou en Endurance…



Jean Rédélé n'est plus là depuis 2007, mais son esprit demeure, et tous, de Jacques Cheinisse à Jean-Pierre Nicolas, sont restés fidèles au patron.





Le dîner de gala réservait une belle surprise : l'officialisation de la création d'un musée Alpine à Dieppe, dans l'ancien garage Rédélé. Ouverture envisagée : 2025-2026.



Le fameux Stig, pilote mystérieux de l'émission *Top Gear*, était venu faire une démonstration de la F1 Alpine devant un public venu en nombre !

sa "Spécial" 1063 sur base 4CV, bricolée par ses soins, à Dieppe, dans le garage Renault de son père. Né comme Ferruccio Lamborghini sous le signe du Taureau, "Monsieur Jean" était ainsi un fonceur, doué pour la mécanique mais aussi doté d'un sens inné du pilotage, avec ce goût de la vitesse, de la compétition.

"FAIRE GAGNER LA FRANCE, MON GÉNÉRAL"

Un dépassement de soi permanent, parfois incompris, même par le général de Gaulle, qui demanda à Jean Rédélé lors d'une visite au Salon de l'Auto pourquoi il s'obstinait à faire courir ses Alpine ? Avec panache, Jean Rédélé répondit : *"Pour faire gagner la France, mon général."* Car c'était aussi tout cela, Jean Rédélé, un patriote convaincu qui, avec peu de moyens mais avec beaucoup d'intelligence, parvenait à réaliser de grandes choses, mais à condition que ce soit du "fabriqué en France". Comme il se plaisait à le dire : *"Je veux une voiture de sport française, jusqu'au moteur !"* Une conviction qui le poussa à s'orienter vers Renault, sa marque de cœur, pour adopter le maximum d'éléments mécaniques issus de la grande série, même si un certain Bernard Dudot, motoriste de génie, apporta rapidement sa patte dans l'aventure du turbo. Voilà un autre talent de Monsieur Jean : avoir su s'entourer des bons collaborateurs, quand il le fallait. Une qualité rare que va s'évertuer à répéter Laurent Rossi, à la barre d'Alpine depuis janvier 2021. La tâche s'annonce ardue, avec sur les épaules les espoirs de millions de fans… et le regard bienveillant mais intraitable de Monsieur Jean. ■



Être l'heureux propriétaire d'une Alpine, c'est un peu rentrer en "religion" dans une grande famille qui a ses codes…



Des premières A106 de 1955 aux nouvelles A110, il y avait ce week-end tout Alpine. Grandiose !

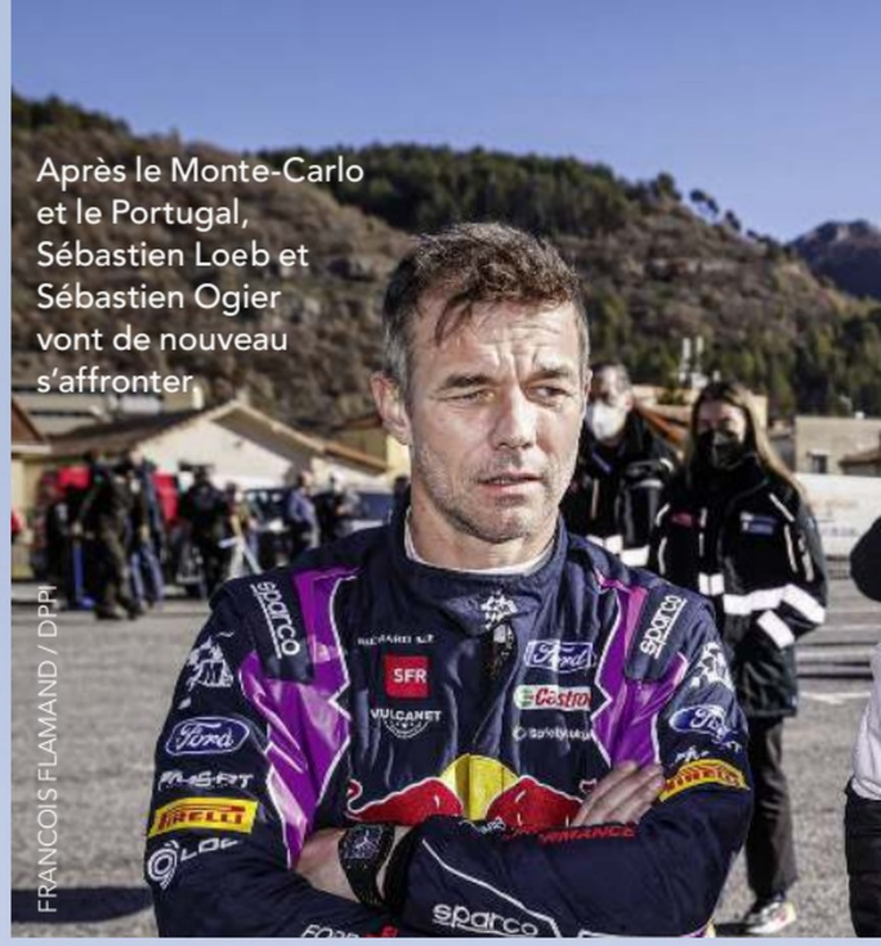
NÉGOCIER LE VIRAGE DE L'ÉLECTRIQUE

Laurent Rossi, à la tête d'Alpine depuis début 2021, sait qu'il est attendu au tournant par les nombreux aficionados de la marque, tous piquousés par le plaisir de conduite. Un plaisir qui risque bien d'être altéré par les prochains modèles, qui devront, de force, se convertir à l'électrique. Pour l'intéressé, *"la question ne se pose pas : c'est une évidence, dictée par des normes de plus en plus sévères qui ne nous laissent pas le choix"*. Un diktat essentiellement politique que regrette profondément Laurent Rossi, un authentique passionné pour qui *"le bruit, c'est la vie"*. *"Mon père préparait des A110 au Tour de Corse, donc j'ai vraiment, depuis tout petit, pris goût aux Alpine et aux voitures sportives."* D'ailleurs, outre l'engagement en F1, Laurent Rossi ne fait pas mystère qu'Alpine travaille aussi sur les moteurs à hydrogène. En attendant, les passionnés grinceront inévitablement des dents en apprenant que la prochaine Alpine prévue pour 2025 sera un… SUV ! Mais il y a lieu de garder espoir. *"Une Alpine, vous n'en avez pas forcément besoin, mais vous en avez envie. Et si avec l'électrique on retrouvera d'autres sensations, je peux vous garantir que l'agilité, la haute performance et le plaisir de conduire – des valeurs très Alpine – seront bien au rendez-vous."* Y compris sur la future A110, annoncée à l'horizon 2026… tout comme l'ouverture, à Dieppe, d'un musée Alpine, dans le garage historique de Jean Rédélé !

LOEB/OGIER
LE DUEL CONTINUE !

Officiellement "retraités" du Rallye, Sébastien Loeb et Sébastien Ogier vont pourtant se retrouver pour la troisième fois cette saison en WRC, à l'occasion du Safari Rally ! Mais la relève commence à montrer les muscles…

Par **Alain Pernot**



Après le Monte-Carlo et le Portugal, Sébastien Loeb et Sébastien Ogier vont de nouveau s'affronter.

FRANCOIS FLAMAND / DPPI

Manche inaugurale de la saison de WRC, le Rallye Monte-Carlo a tourné en un duel haletant opposant les deux plus beaux palmarès du championnat du monde des rallyes : Sébastien Loeb et Sébastien Ogier. Ces têtes d'affiche ont d'ailleurs totalement éclipsé le passage du WRC à l'hybride. Une situation pour le moins insolite si l'on considère que ces deux champions ont théoriquement pris leur retraite de la discipline ! Mais ce n'est pas facile de raccrocher le casque pour nos ténors tricolores qui ont une passion si grande du Rallye et de la compétition ! D'où ces quelques "piges" au programme.

Au Monte-Carlo, ils ont tellement dominé les débats que c'était à se demander quel était le niveau de la concurrence. Toutefois, la puissance de leur palmarès n'est pas forcément une garantie de



PAULO MARIA/DPPI

Au volant de la Ford Puma Hybrid avec laquelle il a remporté le Monte-Carlo, Sébastien Loeb retrouvera le Safari qu'il n'a pas disputé depuis vingt ans !



Vainqueur l'an passé sur Toyota, Sébastien Ogier aura l'avantage de connaître le parcours.

FRANCOIS FLAMAND / DPPI

résultat. Les deux Séb' se sont ensuite retrouvés au Rallye du Portugal, mi-mai, mais leurs pérégrinations lusitaniennes se sont transformées en chemin de croix. Sébastien Ogier, contrarié d'avoir été battu d'un souffle au Monte-Carlo, n'a pas pu prendre sa revanche sur cette course. Il va en avoir bientôt l'occasion. Du 23 au 26 juin, le Safari Rally va leur offrir une nouvelle opportunité de s'affronter. Le hasard faisant bien les choses, ils ont une fois encore tous les deux trouvé le même week-end disponible dans leur planning – Loeb dispute le championnat du monde des rallyes et le championnat Extreme E alors qu'Ogier court désormais en championnat du monde d'Endurance. Le public ne va pas se plaindre de cette prolongation de la tournée des Sébastien. Nous non plus !

> *« J'ai marché en pleine brousse en quête d'assistance jusqu'au moment où je me suis rendu compte qu'un lion pouvait surgir. Je suis revenu en courant à bloc ! »*
>
> Sébastien Loeb

D'autant que le Safari est l'une des épreuves les plus mythiques du calendrier.

Ce marathon était devenu tellement atypique dans le contexte du championnat du monde qu'il avait fini par disparaître de l'agenda du WRC, avant de réapparaître, l'an dernier, sous une forme plus édulcorée par la volonté de Jean Todt. Sébastien Ogier partira avec un petit avantage. S'il n'a jamais disputé la version historique du Safari, il a participé à l'édition 2021. Mieux, il l'a remportée, en s'imposant devant son équipier japonais Katsuta ! Il aura donc le bénéfice de la connaissance du terrain.

Les souvenirs du Kenya de Sébastien Loeb sont bien plus lointains. Ils remontent en effet à la dernière édition de la version au long court, effectuée en… 2002. Il y a tout juste vingt ans ! Il garde de cette aventure un souvenir impérissable : *"C'est le rallye où il nous est arrivé le plus d'anecdotes ! Déjà, rouler avec un hélico au-dessus de la voiture qui t'annonce la présence de gazelles, de singes et de girafes, c'est assez original ! Sur les reconnaissances, nous avons aussi vécu des trucs incroyables. À un moment, par exemple, nous nous étions tankés dans une saignée. J'ai marché en pleine brousse en quête d'assistance jusqu'au moment où je me suis rendu compte qu'un lion pouvait surgir à tout instant. Je suis revenu à la voiture en courant à bloc ! L'un de nous s'est alors posté sur le toit pour faire le guet pendant que l'autre essayait de lever l'auto au cric ! En course, en revanche, nous étions en mode sprint."*

Ce sera assurément encore le cas dans quelques jours, lorsqu'il se retrouvera au départ au volant de sa Ford Puma Hybrid 1. Il s'est préparé à cette nouvelle version de la course : *"À l'époque, les spéciales pouvaient faire jusqu'à 120 km. Aujourd'hui, l'épreuve est très différente et bien plus typique d'un rallye classique. Je ne connais pas le parcours mais j'ai déjà regardé des vidéos embarquées. Il a l'air difficile, avec de grosses pierres. C'est bien sûr plus compliqué d'aborder un rallye dont on n'a jamais disputé les spéciales. Ce ne sera pas facile, mais je suis ravi de relever le défi."*

Depuis le début de la saison, Sébastien Loeb est clairement celui qui parvient le mieux à exploiter la Ford Puma. Et ce n'est pas un hasard si Sir Malcolm Wilson, le patron de l'équipe M-Sport, pousse au maximum pour que le pilote français participe encore à d'autres manches à son volant, pour le plus grand bonheur de ses nombreux fans.

Reste que les concurrents habituels du WRC entendent bien donner la réplique aux deux Sébastien. Étrangement inexistante au Monte-Carlo, la jeune garde a depuis relevé la tête. Kalle Rovanperä a d'ailleurs pris une dimension inédite depuis le début de cette saison. Il a signé ni plus ni moins trois victoires consécutives sur la glace de Suède, l'asphalte de Croatie et la terre du Portugal. Sans surprise, il mène le championnat et espère bien montrer à ses glorieux aînés qu'il est le nouveau patron. ■



FRANCOIS FLAMAND / DPPI

Au Safari, les concurrents font parfois des rencontres insolites…





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

EN MESURES

L/l/h :
3,52 / 1,54 / 1,40 m

Poids : 795 kg

Puissance :
45 ch DIN à 4400 tr/mn

1000 m d.a. :
39 s

V. max. :
135 km/h

Consommation à 90 km/h :
5 l/100 km

Même en adoptant 2 portes arrière, la petite R5 conserve son air jovial et espiègle.

LA RENAULT 5 GTL *À L'ESSAI*

Près de dix ans après sa sortie, la Renault 5 se fait plus pratique et pragmatique, en découvrant les bienfaits des portes arrière, tout en adoptant un cinquième rapport "économique". Ainsi va la R5 GTL, un best-seller de l'ex-Régie…

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

Extraits…

■ "Par une sorte de paradoxe, les Renault 5 les plus courantes ne pouvaient aligner jusqu'à présent que 4 vitesses. Cette situation illogique se trouve maintenant revue et corrigée : les versions GTL et TX se sont dotées d'une boîte 5."

■ "La dixième bougie de la Renault 5 sera bientôt soufflée sans que ce gâteau donne un signe quelconque d'épuisement."

■ "Cette gamme compte désormais 14 modèles dont 5 avec 5 portes ; les prix s'échelonnent de 30 000 jusqu'à 55 000 F, suivant une fourchette qui ne cesse de s'élargir dangereusement vers le haut."

■ "Les prestations offertes par ce moteur sont intéressantes, car s'il n'aligne que 45 ch DIN, son couple maxi se situe toujours au régime très bas de 2000 tr/mn, inégalé à notre connaissance sur une voiture de grande série à essence."

■ "En dehors de la transmission, la 5 GTL ne reçoit aucune modification technique notable par rapport au modèle précédent."

■ "Grâce à l'arrivée d'une cinquième plus longue et d'un pare-chocs avant avec bavolet aérodynamique, la valeur minimale descend de 4,9 à 4,5 l."

■ "En charge ou avec vent de face, la situation est naturellement moins brillante et la quatrième doit être enclenchée nettement plus souvent."



Le tableau de bord de type "accordéon" des premiers modèles a cédé sa place au profit d'une planche de bord moins originale mais mieux présentée.

> Ainsi, la 5 peut avoir 5 portes et 5 rapports mais reste une 4CV et aussi une… 4 petites places.

⬆ *Ses qualités*

CONSOMMATION PLUS BASSE

"Les consommations ont été établies avec un soin encore plus grand que d'habitude, ce qui nous a permis sur l'habituel circuit de 200 km dans l'Oise d'obtenir un 5,15 l à 75 km/h de moyenne, nouveau record."

MÊMES PERFORMANCES

"Pour la vitesse maximale, le constructeur annonce toujours 135 km/h en boîte 4 et 137 km/h en boîte 5, sans préciser sur quel rapport ce dernier chiffre peut être obtenu. Pour notre part, à Montlhéry avec une voiture bien rodée et par un temps favorable, nous avons bien atteint 135,3 km/h en quatrième mais seulement 130,5 km/h en cinquième."

BONNE SUSPENSION

"Grâce au couple exceptionnellement bas du moteur, la GTL offre une endurance convenable dans les côtes."

⬇ *Ses défauts*

REPRISES LABORIEUSES

"Nous attendions une cinquième pas tellement utilisable en marche normale, mais si nous avons été très déçus par les reprises dont elle est capable, sa souplesse nous a en revanche favorablement impressionnés."

TOUJOURS PAS DE PARTIEL

"Le nouveau millésime n'a apporté aucune amélioration du tableau de bord qui ne s'est même pas enrichi d'un totalisateur partiel."

CAISSE UN PEU ÉTROITE

"Il est évident qu'avec ses 10 ans d'âge, la R5 manque un peu de largeur aux coudes !"





❶ Les sièges de la R5 GTL sont très bien dessinés, et disposent d'appuie-tête intégrés. Quant à l'accès aux places arrière, il est transfiguré par les deux portes supplémentaires. ❷ L'ajout des portes arrière ne dénature en rien la ligne singulière et sympathique de la R5. Les aspects pratiques sont préservés avec l'adoption de solides protections latérales.

"Sur la route, ce rapport intermédiaire supplémentaire est aussi un facteur important d'économies de carburant."





❶ La GTL dispose toujours de boucliers en composite très enveloppants, une innovation qui fera date, mais cette version gagne un bavolet inférieur pour optimiser l'aérodynamisme. ❷ Le volume de coffre mesuré par *L'AJ* est de 200 dm³ : très modeste! ❸ Ce 4 cylindres culbuté ne développe que 45 ch, mais il brille par sa sobriété, sa robustesse et sa souplesse.



Extraits…

■ "Pas de changement notable pour le comportement routier mais, sur la 5 GTL, nous avons fait connaissance avec grand plaisir d'un pneu un peu oublié, le Kleber V12. Celui-ci s'est montré très accrocheur, il convient particulièrement bien à la Renault 5, surtout en virage serré sous la pluie."

■ "La voiture conserve la même stabilité, bien loin de celle de la 5 Alpine Turbo, mais largement suffisante pour les performances."

■ "On peut en dire autant de la suspension qui peut encore être qualifiée de très confortable, surtout après avoir tâté très récemment de petites voitures étrangères, directement concurrentes."

■ "Le volume utile n'a pas bougé, mais les fauteuils avant peuvent maintenant reculer plus loin à condition d'enlever des cales sur les glissières, imposées, nous a-t-on dit, par les services d'homologation."

■ "Le rétroviseur extérieur n'est toujours pas réglable de l'intérieur et il n'existe pas, même en option, de banquette arrière rabattable en deux parties."

■ "Pour 500 F de supplément, la boîte 5 est certainement une bonne affaire puisqu'elle apporte une certaine baisse de la consommation, un meilleur échelonnement de la boîte ainsi qu'une diminution du bruit."

Vu d'aujourd'hui



Par **Thomas Riaud**

Le néo-rétro est à la mode, et après être passé à côté de la Fiftie en 1996, qui réinterprétait avec talent la mythique 4CV, Renault s'est heureusement souvenu qu'il avait créé une autre icône : la R5 ! Heureuse coïncidence, la Renault 5 fête cette année ses 50 ans, et il y aura bien un nouveau modèle. Mais excepté le style général, la future "5" ne devra pas grand-chose à son aînée, puisqu'elle sera, signe des temps, 100 %… électrique !

DS 9

Une française concurrente des Classe E ou Série 5 ? Il n'y en a qu'une : la DS 9. Cette berline de luxe fait aussi bien que ses rivales, voire mieux, pour moins cher. Mais il vous faudra accepter son manque d'image.

Par **Cyril Biotteau** Photos **Adrien Cortesi**

Cela faisait longtemps que les constructeurs français ne s'étaient pas aventurés à aller titiller des allemands sur le segment des berlines de luxe : la seule marque premium française s'y essaie avec cette DS 9, d'abord pensée pour la Chine qui raffole des berlines à rallonge, mais importée en Europe pour faire de l'image. Avec ses 4,93 m de long, cette berline est plus longue qu'une Classe E, rend seulement 3 cm à la Série 5 et offre un profil comparable : trois volumes, avec une malle arrière et non pas un hayon. La DS 9 fait carrément l'impasse sur le diesel et laisse le choix entre un bloc essence de 225 ch ou deux hybrides rechargeables allant jusqu'à 360 ch : là aussi, la cible est clairement allemande ! C'est au passage la française de série la plus puissante actuellement, à égalité avec la 508 PSE avec laquelle cette DS 9 partage sa plate-forme. Cette DS ne compte que deux niveaux de finition, mais comme d'habitude chez les premium, il y a beaucoup de possibilités de personnalisation, de quoi vous compliquer la tâche lorsque vous aborderez la configuration de votre DS 9…

LA GAMME

	Moteur / Prix	Performance Line +	Rivoli + ❤	Malus écologique
Ess.	PureTech 225	49 700 €	53 700 €	1 504 à 2 049 € (155 à 159 g/km CO_2)
Hyb. rech.	E-Tense 250 ❤	58 000 €	60 900 €	0 € (26 à 27 g/km CO_2)
Hyb. rech.	E-Tense 360 4x4	67 500 €	70 400 €	0 € (41 g/km CO_2)



La DS 9 repose sur la même plate-forme que la Peugeot 508 et peut monter comme elle à 360 ch !

❤ NOS COUPS DE CŒUR



L'habitacle est luxueux, surtout quand comme ici l'option Intérieur Rouge Rubis a été cochée : elle apporte du cuir nappa sur les sièges, les contre-portes, la planche de bord…

LA TRANSMISSION

BOÎTE EAT8

La version essence a droit à une boîte automatique à 8 rapports bien connue dans le groupe, qui se révèle agréable, à la fois rapide, bien gérée et douce pour accompagner le confort général de la voiture. La boîte de la version E-Tense reçoit le moteur électrique qui envoie sa puissance aux roues avant : vous sentez les rapports passer en mode tout-électrique. L'ensemble montre également une bonne douceur d'utilisation et le couple de 360 Nm passe bien aux roues avant.

E-TENSE 360 4X4

Pas de "vraie" transmission intégrale ici, mais un moteur électrique supplémentaire sur l'essieu arrière, qui développe 113 ch et fournit 166 Nm de couple. Une architecture qui permet de contenir l'augmentation des consommations par rapport à l'autre version hybride rechargeable, et de faire passer beaucoup plus de couple sans problème de motricité.

L/l/h/empattement : 4,93/1,93/1,46/2,90 m

MOTEUR ESSENCE	PURETECH 225 (1)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	225 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 900
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	236
0 à 100 km/h (s)	8,1
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou Drive (s)	NC
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	6,9

(1) Données constructeur.

MOTEURS HYBRIDES RECHARGEABLES	E-TENSE 250 ❤	E-TENSE 360 4X4
Puissance cumulée (ch)	250	360
Couple cumulé (Nm)	360	520
Autonomie électrique (km)	48	36
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	240	250
0 à 100 km/h (s)	9,6	6,6
90 à 130 km/h en Drive (s)	7	5,3
Budget		
Consommation moy. batt. vide (l/100 km)	7,9	8,6

LES MOTEURS

ESSENCE

PureTech 225

Seul bloc non hybride rechargeable de la gamme, ce moteur de 225 ch affiche une puissance tout à fait en rapport avec le standing de la voiture. Le fait qu'il s'agisse d'un petit 1,6 l en chiffonnera peut-être certains, il y a mieux question noblesse mécanique, mais les prestations sont là. Sans hybridation, cette version a forcément droit à un malus écologique : c'est la seule de la gamme dans ce cas.

HYBRIDES RECHARGEABLES

E-Tense 250 ❤

Apparue récemment, cette version hybride rechargeable a un temps cohabité avec une autre version hybride rechargeable de 225 ch moins puissante et dotée d'une batterie plus petite. Cette dernière ayant disparu, c'est cette E-Tense 250 qui ouvre la gamme des hybrides rechargeables avec un bloc thermique de 200 ch associé à un moteur électrique de 110 ch et une batterie de 15,7 kWh (13,6 utiles), le tout pour une autonomie électrique mesurée par nos soins à 48 km. De quoi faire mieux que les rivales allemandes ! Précision : malgré ses 250 ch, il ne s'agit pas d'une sportive.

E-Tense 360 4x4

La plus puissante des DS 9 utilise toujours le bloc essence de 200 ch, associé au même moteur électrique de 110 ch à l'avant que dans la version E-Tense 250 et, en plus, un bloc électrique de 113 ch à l'arrière. Avec 520 Nm de couple cumulé, l'agrément est réel pour les relances, mais les accélérations ne sont pas si fantastiques, comme si les 360 ch n'étaient pas tous là. Le châssis délaisse le confort pour plus de dynamisme, mais perd en homogénéité. Ne prenez donc pas cette DS 9 360 ch pour une sportive, pas plus que la Mercedes Classe E 300 e. La batterie est plus petite que celle de l'E-Tense 250 et culmine à 11,9 kWh (9,6 utiles). Un peu dommage : l'autonomie électrique mesurée par nos soins ne dépasse pas 36 km…

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, accès à bord et démarrage sans clé, aide au stationnement avant et arrière avec caméra de recul, Android Auto, Apple CarPlay, climatisation automatique bizone, combiné d'instruments numérique 12 pouces, commutation automatique des feux de route, écran central tactile 12 pouces, feux avant et arrière 100% LED, frein de parking électrique, freinage d'urgence automatique, GPS connecté, poignées affleurantes, rétroviseurs extérieurs chauffants et rabattables électriquement, rétroviseur intérieur automatique jour/nuit, sièges avant électriques et chauffants, surveillance des angles morts, système audio 8 HP, vitres latérales arrière surteintées, vitres latérales avant et arrière feuilletées.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Performance Line +	Rivoli + ❤
Caméra 360°	1 050 € (1)	série
Chargeur à induction	250 €	série
Climatisation automatique bizone arrière	300 €	300 €
Coffre électrique mains-libres	500 €	500 €
Conduite autonome de niveau 2	-	série
Conduite autonome de niveau 2 et détecteur de fatigue	1 550 €	300 €
DS Active Scan Suspension	1 100 € (série sur E-Tense 360)	série
Jantes alliage 19 pouces	série	série
Jantes alliage 20 pouces	série sur E-Tense 360	série sur E-Tense 360
Park Assist	1 050 € (1)	700 €
Peinture métallisée	1 000 €	1 000 €
Sièges arrière chauffants, massants et ventilés	-	2 300 €
Sièges avant massants et ventilés	-	série
Système audio haut de gamme 14 haut-parleurs	1 200 €	1 200 €
Toit ouvrant	1 300 €	1 300 €
Vision de nuit	1 350 €	1 250 €

(1) Options groupées dans le pack DS Urban.


1


2



3



4


5



6

LES FINITIONS

PERFORMANCE LINE +

Cette finition se veut un peu plus typée "dynamique", en tout cas visuellement, même si assez peu d'éléments extérieurs permettent de la différencier du niveau Rivoli +. C'est plus évident à l'intérieur avec une sellerie en Alcantara, un matériau utilisé généreusement puisqu'il garnit aussi les contre-portes et la planche de bord : un traitement digne des prétentions de la voiture. L'équipement est déjà considérable avec des sièges électriques à l'avant, des jantes de 19 pouces, les deux écrans de 12 pouces, la "montre" BRM rotative au démarrage, etc. Quelques mesquineries apparaissent quand même avec le chargeur sans fil facturé 250 € en option. Dommage également que la conduite autonome de niveau 2 ne fasse pas partie de l'équipement de série. Enfin, même si la DS 9 est déjà une vraie berline de luxe dans cette finition, elle ne peut accéder à un certain nombre d'options réservées à la Rivoli +.

RIVOLI + ❤

(PERFORMANCE LINE + + 2 900 €)

Visuellement, il est là encore facile de reconnaître cette finition de l'intérieur avec une sellerie en cuir de série, et non plus en Alcantara. Et, comme sur l'autre finition, le cuir s'étend sur les contre-portes et la planche de bord. L'équipement de série s'enrichit nettement, avec notamment la DS Active Scan Suspension, une suspension pilotée aidée par une caméra qui aide le calculateur à mieux "lire" la route pour plus de confort, mais aussi avec des rétroviseurs automatiques jour/nuit (à droite et à gauche), un équipement typique du très haut de gamme. Cette finition donne accès à plusieurs options, dont des packs d'intérieur *(voir les principales options)* qui étoffent encore l'équipement : même les Classe E ou Série 5 n'en font pas autant!

❶ L'habitabilité à l'arrière est très généreuse. ❷ Le coffre, de 476 dm^3 sur E-Tense, s'ouvre via une malle. ❸ Le combiné numérique dispose de plusieurs modes d'affichage, mais, ici, pas de compteurs classiques! ❹ Le grand écran central de 12 pouces se montre réactif mais l'ergonomie est compliquée. ❺ Le levier de vitesses s'orne de cuir, gaufré d'un "E" sur E-Tense. ❻ L'aluminium guilloché côtoie le cuir : vous êtes dans une voiture de luxe!

❤ NOS COUPS DE CŒUR





Avec ses 4,93 m de long, la DS 9 est plus longue qu'une Mercedes Classe E, mais son design cache bien son gabarit assez imposant.

LES TEINTES

Peintures nacrées



Blanc Nacré (série)



Cristal Pearl (1 200 €)



Bleu Midnight (1 200 €)



Noir Perla Nera (1 200 €)

Peinture métallisée



Gris Platinium (1 000 €)

LES PRINCIPALES OPTIONS

INTÉRIEURS OPÉRA NOIR ART BASALTE OU ROUGE RUBIS
(5 250 € SUR RIVOLI +)
Ces "intérieurs", indisponibles sur la finition Performance Line +, font entrer la DS 9 dans le très haut de gamme. Le cuir devient nappa partout, le ciel de pavillon en Alcantara, les sièges deviennent "bracelet", c'est-à-dire avec une assise façon bracelet de montre, tandis que l'équipement gagne un toit ouvrant et 4 sièges chauffants, massants et ventilés : des équipements accessibles sur une Mercedes Classe S, en option ! Quitte à avoir une voiture qui veut jouer les luxueuses, autant aller jusqu'au bout !
CONSEILLÉE PAR L'AJ

DS NIGHT VISION (1 350 € SUR PERFORMANCE LINE +, 1 250 € SUR RIVOLI +)
Encore un équipement rare et typique du haut de gamme : une caméra infrarouge placée dans la calandre scrute ce qu'il y a devant la voiture la nuit jusqu'à 300 m et retransmet en direct sur le combiné d'instruments sa vision nocturne en entourant en jaune ou rouge les piétons et animaux dès qu'ils sont détectés, c'est-à-dire bien plus tôt que vos yeux ne le feraient à cette distance. Un plus en matière de sécurité.
CONSEILLÉE PAR L'AJ

LES JANTES



Jantes alliage 19 pouces Monaco (série sur Performance Line +)



Jantes alliage 19 pouces Versailles (série sur Rivoli +)



Jantes alliage 20 pouces Munich (série sur E-Tense 360)

NOTRE CHOIX

DS 9 E-Tense 250 Rivoli +

(60 900 € hors options, malus écologique 0 €)

Écartons la version essence, pas mauvaise mais pas dans l'air du temps. Celle de 360 ch, certes performante, manque d'homogénéité. L'hybride rechargeable de 250 ch nous semble le bon choix, d'autant qu'elle dispose d'une bonne autonomie électrique et dispense un confort bluffant.
La finition Rivoli + nous paraît plus cohérente avec le positionnement luxueux de la voiture. Ajoutez-y l'un des intérieurs Opéra pour avoir un véhicule vraiment haut de gamme : vous êtes paré !

TESLA MODEL 3

Vous avez envie de passer à l'électrique et vous êtes un grand fan d'Elon Musk ? La Tesla Model 3 est faite pour vous ! À condition d'y mettre le prix, car l'offre en occasion est mince et la demande plutôt forte.

Par **Didier Laurent**

La Tesla Model 3, le plus grand succès de la marque en France, est un véhicule évolutif qui a gagné en maturité grâce à ses nombreuses mises à jour. Depuis sa commercialisation en Europe, la voiture a acquis des fonctionnalités, s'est affinée technologiquement, et s'est mise à jour à distance.

À l'intérieur, il faut s'habituer à tout piloter depuis un écran géant et aimer le style épuré de l'habitacle. La finition est inférieure à celle des concurrentes allemandes, mais elle a progressé au fil du temps. Le niveau de confort est plutôt bon, et l'habitabilité est excellente. Point faible : les bruits de roulement, assez perceptibles à bord, sont atténués à compter de la fin 2020 grâce à l'adoption d'un double vitrage.

Comme la voiture est récente, le marché de l'occasion est peu actif. Et les prix sont élevés : il n'y a rien en dessous de 40 000 €. Dans ces conditions, autant donner priorité aux modèles 2021, qui bénéficient d'un grand nombre d'améliorations esthétiques, pratiques et technologiques pour 7 000 à 8 000 € de plus.

	LA GAMME TESLA MODEL 3	Puissance moteur (ch)*	Autonomie moyenne mesurée (km)	Notre avis
Électrique	**Autonomie Standard Plus**	**275/306**	**334**	**Deux roues motrices pour cette version qui affiche une autonomie de 409 km en cycle mixte WLTP (les 334 km ci-contre constituent l'autonomie réelle mesurée par nos soins). Elle est remplacée fin 2020 par une version offrant 448 km (WLTP) de rayon d'action. Dans les deux cas, la puissance est suffisante et l'agrément est au rendez-vous. Mais si vous faites très souvent de longs trajets et de l'autoroute, portez votre choix sur une batterie plus grosse.**
	Grande Autonomie	440/462	434	Les quatre roues motrices apportent de la polyvalence. Avec un second moteur, cette fois situé sur le train avant, le niveau de performance grimpe en flèche. La grosse batterie permet d'améliorer l'autonomie quel que soit le niveau de puissance des versions successives.
	Long Range Performance	482/513/510	413	Un niveau de puissance qui laisse rêveur et un 0 à 100 km/h abattu en 4 s. Ajustement à 510 ch en octobre 2020, également pour de meilleures performances énergétiques.

*Puissances estimées (Tesla ne communique pas la puissance exacte de ses voitures).



YANN LEFEBVRE

LES INFOS CLÉS

- Électrique 2 roues motrices : à partir de 40 000 €
- Électrique 4 roues motrices : à partir de 47 000 €
- Génération : première
- Commercialisation : début 2019
- Restylage : principales évolutions fin 2020
- Type de carrosserie : berline
- Nombre d'exemplaires en circulation : 38 000

NOTRE CHOIX

Tesla Model 3 Autonomie Standard Plus

de 2021

1er prix prospecté : **45 000 €**

15 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur

Puissance maxi	275 à 306 ch (1)
Couple maxi	420 Nm
Type	élec. synch. à rotor bobiné
Puissance fiscale	7 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 1

(1) Estimation car pas de donnée constructeur.

Châssis

Diamètre de braquage	11,6 m
Pneumatiques	235/45 R 18

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,69 / 1,93 / 1,44 / 2,88 m
Poids / tractable freiné	1 631 / 910 kg

LA CONDUITE

Performances / Freinages

1 000 m d.a.	26 s
0 à 100 km/h	6,1 s
90 à 130 km/h (en Drive)	4,2 s
Vitesse maxi	225 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	31 / 63 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes	31 cm
Largeur aux coudes AV / AR	149 / 144 cm
Volume coffre	525 dm³

LE BUDGET

Assurance (2) : 1 193 €	Carte grise (3) : 233,10 €

Autonomie

Moyenne	334 km
Ville / route / autoroute	348 / 384 / 271 km
Capacité de la batterie	55 kWh

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV (4)	614 €	mauvais	Distribution (6)	non	
Amortisseurs AR (4)	258 €	bon	Embrayage (6)	non	
Disques AV (4)	238 €	moyen	FAP (6)	non	
Disques AR (4)	238 €	mauvais	Pneus (4)	540 €	mauvais
Plaquettes AV (5)	109 €	moyen	Feu AV	1 260 €	mauvais
Plaquettes AR (5)	119 €	moyen	Feu AR	228 €	bon
Filtre à air	17 €	moyen	Bouclier AV	337 €	bon
Filtre à huile (6)	non		Bouclier AR	337 €	bon

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

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

LE BILAN FIABILITÉ

Même si elle n'est pas parfaite, la Model 3 témoigne des progrès de Tesla en matière de qualité de construction. La fiabilité n'est pas totale, et certains soucis apparaissent comme exotiques dans un monde automobile plus que centenaire. Mais force est de reconnaître qu'ils apprennent vite…

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

BOUCLIER ARRIÈRE

Le bouclier arrière peut se détacher de la carrosserie alors que la voiture est en train de rouler sous la pluie. Tesla a reconnu le problème, l'a traité en usine (modification de la face interne du bouclier afin qu'il retienne moins d'eau).

TRIANGLES DE SUSPENSION

Le désagrément est a priori seulement auditif, mais des grincements se font entendre au niveau des triangles de suspension. Les silentblocs seraient en cause.

VITRE ARRIÈRE DROITE

Des caméras de surveillance ont démontré que la vitre arrière droite pouvait voler seule en morceaux, sans agression. De toute évidence, une contrainte fait que quelque chose force sur la vitre…

ÉCRAN CENTRAL

Des bugs électroniques à signaler, qui vont du défaut d'affichage à un problème de programmation de la fonctionnalité. Ces soucis se règlent par des mises à jour à distance.

CHARGEUR EMBARQUÉ

Les véhicules qui ne sont pas souvent branchés sur des superchargeurs utilisent peu la partie "combo" (CCS) du chargeur embarqué, laquelle peut se corroder et générer un mauvais contact.

AUTRES DÉFAILLANCES

PEINTURE

On constate de nombreux cas d'écaillement de peinture, de fragilité lors des petits impacts ou de sensibilité aux micro-rayures. Faire poser un film de protection invisible sur les boucliers, sur les coques des rétroviseurs voire sur le capot avant peut permettre d'éviter le pire.

APPLE CARPLAY ET ANDROID AUTO

Ne pensez pas que cela ne fonctionne pas : la Model 3 n'est pas compatible d'origine avec ces dispositifs d'aide à la navigation, à la téléphonie mobile ou à la fourniture de musique. Tesla dispose pour cela de ses propres systèmes. Des solutions techniques extérieures existent, mais quid de la garantie si un problème survient ?

LES RAPPELS

MAJEURS

CEINTURES DE SÉCURITÉ AVANT (JUIN 2021)

Sur certaines Model 3 produites entre juillet 2018 et août 2020, les boulons des ceintures de sécurité avant pourraient ne pas avoir été fixés correctement. Contrôle et remplacement des pièces effectués par les techniciens de la marque.

BOULONS DES ÉTRIERS DE FREIN (JUILLET 2021)

Sur certaines Model 3 produites entre décembre 2018 et mars 2021, les boulons des étriers de frein pourraient se desserrer, voire se détacher. Dans ce cas, l'étrier de frein peut entrer en contact avec l'intérieur de la jante, gêner la rotation de la roue ou générer une crevaison. En après-vente, le véhicule est contrôlé et les pièces sont remplacées si nécessaire.

FUSÉES D'ESSIEU (JANVIER 2022)

Sur des Model 3 fabriquées entre juin 2020 et novembre 2021, les fusées d'essieu avant et arrière peuvent ne pas être conformes. Le risque identifié ? Une déformation ou une rupture de la fusée d'essieu, et éventuellement sa séparation du bras de suspension. En atelier, les fusées d'essieu sont inspectées et si nécessaire remplacées.

SYSTÈME D'INFODIVERTISSEMENT (MAI 2022)

Sur près de 130 000 Model 3, mais aussi Model S et Model X, le système d'infodivertissement peut surchauffer. En cause, la puce informatique qui ne refroidit pas suffisamment le système avant ou pendant les périodes de recharge rapide. Cela peut entraîner un fonctionnement lent ou un non-démarrage du système (écran noir).

MINEURS

FAISCEAU DE LA CAMÉRA ARRIÈRE (JANVIER 2022)

Sur les Tesla Model 3 sorties de chaîne entre 2017 et fin 2020, le faisceau du coffre est équipé d'un câble coaxial qui fournit le flux vidéo de la caméra arrière. Au fil du temps, l'ouverture et la fermeture répétées du coffre peuvent entraîner une usure excessive du câble et empêcher l'affichage de la caméra sur l'écran central.

ABONNEZ-VOUS SANS ENGAGEMENT

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

-34%



1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon / an

4 n° de L'Auto-Journal évasion & SUV / an

1 n° du Guide de L'Auto-Journal / an

Versions numériques offertes

Visuels non contractuels

+ EN CADEAU
L'écharpe Vuarnet



Signée de la marque Vuarnet, cette écharpe douce et agréable à porter, ne vous quittera plus !

- Dimensions : 70 x 180 cm.
- Matière : 100 % viscose double épaisseur.
- Livrée sous pochon coton 15,5 x 24 cm.
- Valeur : 29 €

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

JE CHOISIS L'OFFRE D'ABONNEMENT, MON MODE DE PAIEMENT ET J'INDIQUE MES COORDONNÉES **# M042 # D1380930**

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

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an + 5 guides/an + les versions numériques offertes + l'écharpe Vuarnet en cadeau **pour seulement 8,50€ pendant 1 an** puis 8,99€/mois (au lieu de ~~13€~~*). (1)

Pour bénéficier de cette offre, je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de joindre mon RIB :

IBAN : ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez EMAS, société éditrice de L'Auto-Journal à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Créancier : EMAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057.

Date et signature obligatoires

Le : ☐☐ ☐☐ ☐☐

☐ **Votre offre 1 an** **-28%**

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

- ■ **Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal**
- ■ Vous souhaitez régler par carte bancaire ? Rendez-vous sur **www.kiosquemag.com/titres/auto-journal/offres** **c'est rapide, simple et 100% sécurisé !**

Kiosque Mag — Disponible sur kiosquemag.com

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

Adresse** : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

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	NC	M	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	M	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	M	40 000	157 513
Vantage F1 Roadster	NC	M	40 000	181 512
DB11 V8 Coupé	NC	M	40 000	195 529
DB11 V12 Coupé	53	M	40 000	216 000
DB11 Volante V8	NC	M	40 000	211 866
DBS Coupé	NC	M	40 000	303 529
DBS Volante	NC	M	40 000	320 067
DBX	48	M	40 000	194 420
DBX 707	NC	M	40 000	204 504

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 Advanced 2	6		0	26 710
35 TFSI S line S tronic	8	M	280	33 610
40 TFSI S line S tronic	11	M	898	35 320
Surcoût Entry : "base" + 1 200 €				
Surcoût Advanced 2 : Entry + 2 300 €				
Surcoût S line : Advanced 2 + 3 000 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €				
NOUVELLE A1 ALLSTREET				
25 TFSI Design	5	M	75	26 180
30 TFSI Design	6	M	50	27 110
35 TFSI Design Luxe S tronic	8	M	650	36 110
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €				
Q2				
30 TFSI Design	6	M	100	31 560
35 TFSI Design	8	M	170	33 620
SQ2	19	M	10 980	55 540
30 TDI Design	6		0	33 520
35 TDI S line S tronic	8		0	41 660
Surcoût S line : Design + 3 600 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 955 €				
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 Design	8	M	150	32 910
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	75	35 060
40 TFSI Mild Hybrid S line Quattro	10	M	2 205	44 050
S3	20	M	8 671	58 190
RS 3	28	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 Design	8		0	37 920
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	818	46 960
Surcoût Design : "base" + 2 510 €				
Surcoût S line : Design + 5 290 €				
Surcoût Design Luxe : Design + 4 555 €				
A3 BERLINE				
Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €				
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	36 550
40 TFSI Design Luxe Quattro S tronic	10	M	4 818	52 110
RS	29	M	33 147	73 870
45 TFSI e	8	B	1 000	47 800
35 TDI	8	M	330	39 580
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	2 205	53 480
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût Advanced : Design + 2 500 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 980 €				
Q3 SPORTBACK				
35 TFSI	8	M	983	39 565
RS	29	M	34 224	75 810
45 TFSI e	8		0	50 815
35 TDI	8	M	170	42 595
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	3 331	55 895
Surcoût Design : "base" + 2 300 €				
Surcoût Advanced : Design + 2 500 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Q4 E-TRON				
35	5	B	6 000	44 750
40	5	B	2 000	50 900
45 Executive Quattro	5	B	2 000	62 100
50 S line Quattro	5		0	68 300
Surcoût Executive : "base" + 6 300 €				
Surcoût S line : Executive + 3 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 700 €				
Q4 SPORTBACK E-TRON				
35	5	B	2 000	46 750
40	5	B	2 000	52 900
45 Executive Quattro	5		0	64 100
50 S line Quattro	5		0	70 300
Surcoût Executive : "base" + 6 300 €				
Surcoût S line : Executive + 3 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 700 €				
A4				
35 TFSI Mild Hybrid Design	8	M	210	38 480
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	280	44 450
30 TDI Mild Hybrid S line S tronic	7		0	48 995
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	45 430
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	150	53 145
S4 TDI	23	M	9 371	77 320
Surcoût S line : Design + 5 225 €				
Surcoût S Edition : S line + 4 000 €				
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 Avus Tiptronic	17	M	9 953	68 610
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
A5 COUPÉ				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	310	47 670
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	310	51 430
RS 5	34	M	29 070	100 540
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	49 920
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	190	52 890
S5 TDI	23	M	9 703	82 650
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €				
Surcoût Avus : S line + 1 100 €				
A5 SPORTBACK				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	260	47 670
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	400	51 430
RS 5	34	M	33 317	100 540
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	49 920
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	230	52 890
S5 TDI	23	M	10 961	82 650
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €				
Surcoût Avus : S line + 1 100 €				
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	88 050
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M	400	61 420
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	1 172	64 390
Surcoût Avus : S line - 420 €				
Q5				
50 TFSI e Design	16		0	64 810
55 TFSI e S line	16		0	73 110
35 TDI Design	9	M	918	54 510
40 TDI Design	11	M	4 131	57 500
SQ5 TDI	22	M	32 906	83 260
Surcoût S line : Design + 4 900 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Q5 SPORTBACK				
50 TFSI e Design	16		0	67 610
55 TFSI e S line	16		0	75 810
35 TDI Design	9	M	1 198	57 810
40 TDI Design	11	M	4 331	60 800
SQ5 TDI	22	M	32 906	85 960
Surcoût S line : Design + 4 300 €				
Surcoût Avus : S line + 4 500 €				
A6				
50 TFSI e S line Quattro	16		0	72 220
55 TFSI e Compétition Quattro	12		0	76 560
35 TDI S line S tronic	9	M	280	58 710
40 TDI S line S tronic	11	M	280	62 360
45 TDI Quattro S line S tronic	14	M	4 552	69 800
50 TDI Quattro S line S tronic	17	M	7 039	73 140
S6 TDI	23	M	11 850	89 390
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 Avus	11	M	2 386	75 700
45 TDI Avus	14	M	2 915	80 240
50 TDI Avus	17	M	11 750	83 580
55 TDI Avus	23	M	11 104	88 570
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
RS 7	52	M	40 000	143 920
50 TFSI e S line Quattro	16		0	84 250
55 TFSI e Compétition Quattro	13		0	89 160
40 TDI S line	11	M	280	73 450
50 TDI S line Quattro	17	M	7 559	84 650
S7 TDI	23	M	13 830	97 950
Surcoût Avus : S line + 3 600 €				
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 S line	12		0	78 800
55 S line	12		0	91 100
S	19		0	96 600
Surcoût Avus : S line + 3 200 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 7 600 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
E-TRON SPORTBACK				
50 S line	12		0	81 400
55 S line	12		0	93 700
S	19		0	99 200
Surcoût Avus : S line + 3 200 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 7 600 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
A8				
S8	NC	M	40 000	160 700
60 TFSI e	22		0	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	126 810
55 TFSI e S line	22		0	92 150
60 TFSI e Competition	22		0	99 700
50 TDI S line	17	M	28 016	84 710
Surcoût Avus : S line + 1 270 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 050 €				
Q8				
SQ8	43	M	40 000	132 220
RS Q8	53	M	40 000	168 880
55 TFSI e S line	22		0	99 450
60 TFSI e Compétition	22		0	107 410
Surcoût Avus : S line + 70 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 200 €				
R8				
5.2 FSI RWD	49	M	40 000	160 250
V10 Performance Quattro	56	M	40 000	226 130
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	27 300
118i	7	M	75	30 050
120i	9	M	240	35 950
128ti	16	M	1 761	47 600
M135i xDrive	19	M	3 784	54 250
116d	6		0	29 600

* 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	32 950
120d xDrive	10	M	190	41 450
Surcoût Edition Sport : "base" + 4 050 €				
Surcoût M Design : Edition Sport + 690 €				
Surcoût M Sport : M Design + 2 410 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
220i	10	M	360	42 600
M240i xDrive	26	M	9 550	60 700
220d	10		0	45 500
Surcoût M Sport : "base" + 5 000 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
218i	7	M	310	34 650
220i	8	M	170	36 600
218d	8		0	36 850
Surcoût Luxury : "base" + 2 100 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 2 050 €				
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ				
218i	7	M	75	34 100
220i	9	M	260	39 700
M235i xDrive	19	M	2 544	56 850
216d	6		0	36 200
218d	8		0	37 000
220d	10	M	75	43 200
Surcoût M Sport : "base" + 4 800 €				
NOUVEAU X1				
sDrive18i First Edition	NC		NC	42 750
xDrive23i xLine First Edition Plus	NC		NC	55 460
sDrive18d First Edition	NC		NC	45 050
xDrive23d xLine First Edition Plus	NC		NC	56 860
Surcoût xLine First Edition : First Edition + 2 450 €				
Surcoût xLine First Edition Plus : xLine First Edition + 2 660 €				
Surcoût M Sport First Edition Plus : xLine First Edition Plus + 1 450 €				
Surcoût xLine First Edition Exclusive : M Sport First Edition Plus + 1 410 €				
Surcoût M Sport First Edition Exclusive : xLine First Edition Exclusive + 1 390 €				
X2				
sDrive18i Premiere	7	M	280	34 550
sDrive20i Premiere	11	M	540	41 150
M35i Auto.	19	M	4 279	58 700
xDrive25e Premiere	7	B	1 000	48 800
sDrive16d Premiere	6	M	125	34 950
sDrive18d Premiere	8	M	50	37 700
xDrive20d Premiere Auto.	10	M	330	45 050
Surcoût Lounge : Premiere + 5 050 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 2 350 € à + 2 750 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				
NOUVELLE SÉRIE 3				
318i	NC		NC	42 600
320i xDrive	NC		NC	48 100
M340i xDrive	NC		NC	69 600
320e	NC		NC	52 150
330e	NC		NC	56 100
316d	NC		NC	43 900
318d	NC		NC	46 050
320d	NC		NC	49 900
330d xDrive	NC		NC	58 350
M340d xDrive	NC		NC	71 450
Surcoût M Sport : "base" + 2 250 €				
NOUVELLE SÉRIE 3 TOURING				
Surcoût : Berline + 2 200 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i	10	M	450	51 900
M440i xDrive	25	M	4 429	70 650
M4 Competition	41	M	40 000	107 650
M4 CSL	NC		NC	178 000
420d	10		0	54 450
430d xDrive	17	M	790	61 600
M440d xDrive	22	M	2 033	71 750
Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	10	M	983	51 900
M440i xDrive	26	M	8 851	71 000
420d	10		0	54 450
Surcoût M Sport : "base" + 2 750 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	M	1 172	58 400
M440i xDrive	26	M	8 025	77 150
M4 Compétition xDrive	41	M	40 000	118 650
420d	10	M	550	60 950
430d	26	M	1 830	65 700
M440d xDrive	22	M	4 311	78 250
Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €				
I4				
eDrive40	5	B	3 000	59 950
M50	11		0	73 750
Surcoût M Sport : "base" + 3 650 €				

Z4				
sDrive20i	11	M	2 370	48 250
sDrive30i	15	M	2 370	56 650
M40i	23	M	7 851	69 250
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €				
X3				
xDrive20i xLine	10	M	5 568	51 750
M40i	24	M	19 340	79 000
M Competition	41	M	40 000	111 700
xDrive30e xLine	10		0	61 900
sDrive18d xLine	8	M	1 590	52 050
xDrive20d xLine	10	M	2 224	56 050
xDrive30d xLine	17	M	4 644	62 750
M40d	22	M	7 755	78 000
Surcoût M Sport : xLine + 6 000 €				
iX3				
Inspiring	6		0	69 950
Surcoût Impressive : Inspiring + 8 100 €				
X4				
xDrive30i xLine	14	M	5 443	60 600
M40i	24	M	18 760	80 750
M Competition	41	M	40 000	114 000
xDrive20d xLine	10	M	2 048	58 900
xDrive30d xLine	17	M	4 470	65 600
M40d	22	M	7 768	79 750
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €				
SÉRIE 5				
520i Lounge	10	M	310	54 100
M5 Competition	57	M	40 000	143 300
530e Lounge	10		0	62 200
545e xDrive Lounge	17		0	74 500
518d Lounge	8		0	51 650
520d Lounge	10		0	55 100
530d xDrive Lounge	17	M	1 260	66 600
540d xDrive Lounge	22	M	1 790	71 600
Surcoût Luxury : Lounge + 5 300 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 5 100 €				
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 €				
I7				
xDrive60	NC		0	139 900
SÉRIE 8 COUPÉ				
840i xDrive	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				
M50i	44	M	40 000	100 050
M Competition	56	M	40 000	147 900
xDrive45e Lounge	15		0	87 350
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	9 755	74 600
xDrive40d Lounge	22	M	12 212	79 800
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 050 €				
X6				
M50i	44	M	40 000	103 000
M Competition	56	M	40 000	150 700
xDrive30d Lounge	16	M	9 418	81 000
xDrive40d Lounge	2	M	11 986	86 200
Surcoût M Sport : Lounge + 6 050 €				
iX				
xDrive40	7		0	86 450
xDrive50	10		0	107 950
M60	10		0	136 500
X7				
xDrive40i	23	M	40 000	100 000
M50i	44	M	40 000	123 550
xDrive40d	22	M	27 091	99 000
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €				

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 €				
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
Surcoût VZ Cup : VZ + 5 460 €				
LEON SPORTSTOURER				
2.0 TSI 310 ch DSG 4Drive	19	M	10 011	46 290
Surcoût : berline + 1 580 €				
BORN				
204 ch V	5	B	6 000	42 700
230 ch VZ	5	B	6 000	43 990
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
Surcoût 4th Anniversary Edition : V + 1 625 €				

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 €				

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

DS 7 CROSSBACK

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

Surcoût Bastille + : 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)				
1.0 FlexiFuel 95 ch ST-Line	5		NC	22 790
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line	6		0	23 890
ST	11	M	1 074	28 890

Surcoût ST-Line X : ST-Line + 1 100 €

FIESTA ACTIVE

1.0 FlexiFuel 95 ch X	5		0	23 890
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	6		0	24 990

ECOSPORT

1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0	24 150

Surcoût Active : Titanium + 1 000 €

PUMA

1.0 Flexifuel Hybrid 125 ch Titanium	6		0	24 900
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	8		0	32 150
ST	11	M	1 504	35 450

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 €
Surcoût ST Gold Edition : ST + 2 500 €

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	8		0	40 650
2.5 Duratec Hybride Rechargeable 225 ch Titanium	13	B	1 000	41 650
2.5 Duratec 190 ch Hybride FlexiFuel Titanium	8		0	38 950

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	2 000	56 400
Extended Range	12		0	64 300
GT	16		0	84 100

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	32 210

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

CIVIC (5 PORTES)

1.0 i-VTEC Executive	6	M	240	27 500

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 €				
NOUVEAU NIRO				
Hybride Motion	5		0	31 790
Hybride Rechargeable Motion	5	B	1 000	37 990
EV Motion	NC	B	6 000	41 990
Surcoût Active : Motion + 2 000 € à + 2 200 €				
Surcoût Premium : Active + 1 600 € à + 2 600 €				
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
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
NOUVELLE MC20 CIELO				
630 ch	NC		NC	265 400

MAZDA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
2				
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Élégance	4		0	19 700
1.5 SkyActiv-G 90 ch Sélection Auto.	NC		0	24 450
1.5 SkyActiv-G 115 ch Sélection	6		0	23 900
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 €				
MAZDA3 (5 PORTES)				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6		0	26 500
2.0 SkyActiv-X M Hyb. 186 ch Homura	10		0	31 700
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	28 800
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 186 ch Homura	NC		0	34 550
Surcoût Style : "base" + 2 900 €				
Surcoût Homura : Style + 550 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 550 €				
Surcoût Exclusive : Sportline + 2 300 €				
MX-30				
e-SkyActiv EV 145 ch Prime-Line	NC	B	6 000	45 450
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €				
Surcoût Makoto : Exclusive-Line + 2 000 €				
MX-5				
1.5 SkyActiv-G 132 ch Élégance	7	M	360	30 850
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	M	1 504	37 350
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	43 400
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	42 500
2.2 SkyActiv-D 150 ch Dynamique	8	M	740	36 600
2.2 SkyActiv-D 184 ch Sélection	10	M	740	40 500
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 950 €				
Surcoût Newground : Dynamique + 4 950 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 300 €				
Surcoût Homura : Sélection + 2 700 €				
Surcoût Takumi : Sélection + 5 100 €				

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CLASSE A				
160 Style Line	6	M	170	29 600
180 Style Line	7	M	150	30 600
200 Style Line 7G-DCT	8	M	190	34 850
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	13	M	1 386	45 450
35 AMG 4Matic 7G-DCT	20	M	10 980	52 650
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	31	M	16 810	71 950
250 e Style Line	8	B	1 000	43 100
180 d Style Line	6		0	31 900
200 d Style Line 8G-DCT	8		0	36 150
220 d Progressive Line 8G-DCT	11	M	50	43 550
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	36 200
250 Progressive Line Edition 4Matic Auto.	13	M	1 901	46 300
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	36 300
220 d Progressive Line Edition Auto.	11	M	150	44 400
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	56 400
45 S AMG 4Matic+ 8G-DCT	31	M	14 273	74 550
250 e Progressive Line	8	B	1 000	48 800
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	2 000	47 900
350 AMG Line 4Matic	NC	B	2 000	56 200
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €				

GLB

200 Progressive Line	9	M	1 629	45 750
250 AMG Line 4Matic	13	M	6 375	55 150
35 AMG 4Matic	20	M	18 905	61 100
200 d Progressive Line	8	M	400	46 650
220 d AMG Line 4Matic	10	M	983	55 150
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 500 €				

EQB

250 Progressive Line	NC	B	2 000	54 700
350 AMG Line 4Matic	10		0	64 650
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €				

CLASSE C

200 Avantgarde Line	11	M	400	50 200
300 e Avantgarde Line	11		0	59 150
200 d Avantgarde Line	9		0	49 400
220 d Avantgarde Line	11		0	53 600
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	82 650

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 €

NOUVELLE EQE

350+ Electric Art	NC		0	79 300
43 AMG 4Matic	NC		0	118 100
Surcoût AMG Line : Electric Art + 3 850 €				

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	8		0	128 850
580 AMG Line 4Matic	10		0	159 900
AMG 53 4Matic+	15		0	162 850

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 SL

43	NC	M	19 741	138 700
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 €				

NOUVEAU CLASSE T

180 Style	7		NC	29 712
160 d Style	4		NC	30 512
180d Style	5		NC	31 812
Surcoût Progressive : Style + 2 600 €				

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				
Cooper	7		0	24 900
Cooper S	9	M	310	29 500
John Cooper Works	13	M	1 504	35 800
Electric Essential	5	B	6 000	33 900
HATCH 5 PORTES				
Surcoût : 3 portes + 900 €				
CABRIO				
Cooper	7	M	190	29 300
Cooper S	9	M	818	33 900
John Cooper Works	13	M	2 370	40 200
CLUBMAN				
One	6	M	210	27 400
Cooper	7	M	230	29 400
Cooper S	11	M	1 172	33 700
John Cooper Works	20	M	3 784	46 500
One D	6		0	30 400
Cooper D	8		0	32 400
Cooper SD All4	NC		NC	39 900
COUNTRYMAN				
One	5	M	310	28 900
Cooper	7	M	360	30 900
Cooper S	11	M	1 074	35 600
John Cooper Works	19	M	5 105	48 400
Cooper SE e-All4	6	B	1 000	42 100
One D	6	M	50	31 900
Cooper D	8		0	33 900
Cooper SD All4	NC		NC	41 800

MITSUBISHI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
SPACE STAR				
1.2 Mivec 71 ch Inform	4		0	13 490
Surcoût Invite : Inform + 700 €				
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 100 €				
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €				
ECLISPE CROSS				
Twin Motor Invite AWD	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 + 3 900 €				

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 Acenta	5		0	19 390
Surcoût Enigma : Acenta + 1 750 €				
Surcoût Kiiro : Acenta + 1 750 €				
Surcoût Made in France : Acenta + 1 200 €				
Surcoût N-Sport : Acenta + 2 300 €				
Surcoût Tekna : N-Sport + 0 €				
JUKE				
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6	M	190	22 190
Hybrid 145 ch N-Connecta	5		NC	31 450
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 000 €				
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €				
Surcoût Première Edition : N-Design + 600 €				
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 €				

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				
e Edition	4	B	6 000	35 300
Surcoût Elegance Pack : Edition + 3 550 €				

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	17 500
1.2 PureTech 100 ch Active Pack	5		0	21 520
1.2 PureTech 130 ch Allure Pack Auto.	7		0	26 900
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5		0	21 900
e Active	4	B	6 000	33 950
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	24 150
1.2 PureTech 130 ch Active	6		0	25 950
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M	330	33 850
1.5 BlueHDi 110 ch Active	5		0	26 150
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6		0	31 250
e Active	4	B	6 000	38 050

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	25 700
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7		0	27 100
PHEV 180 ch Active Pack	6	B	1 000	38 050
PHEV 225 ch GT	10	B	1 000	44 550
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7		0	29 600

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 Active Pack	10	B	1 000	45 600
HYbrid4 300 ch Allure Pack	11		0	52 800
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	35 000
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	1 901	44 550
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	M	170	37 900
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	M	1 386	45 050

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	38 100
HYbrid 225 ch Active Pack	10	B	1 000	46 100
Peugeot Sport Engineered	11		0	68 550
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	6		0	40 100

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 + 2 800 €				
KADJAR				
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M	330	32 400
1.5 Blue dCi 115 ch Evolution EDC	6	M	190	36 000
Surcoût Techno : Evolution + 2 200 €				
ARKANA				
1.3 Mild Hybrid 140 ch Equilibre EDC	7		NC	31 300
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techno EDC	8		NC	34 750
E-Tech 145 ch Equilibre	5		NC	32 800
Surcoût Evolution : Equilibre + 700 €				
Surcoût Techno : Evolution + 1 550 €				
Surcoût R.S. Line : Techno + 2 750 €				
Surcoût E-Tech Engineered : Techno + 3 250 €				
Surcoût R.S. Line Fast Track : Techno + 3 580 €				
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	16 900
1.0 TSI 95 ch Urban	5		0	21 245
1.0 TSI 110 ch Xcellence	6		0	23 350
1.5 TSI ACT 150 ch FR DSG	8	M	260	28 350
Surcoût Urban : Référence + 3 845 €				
Surcoût Xcellence : Urban + 1 605 €				
Surcoût FR : Xcellence + 2 100 €				
Surcoût FR Xclusive : FR + 2 315 €				
ARONA				
1.0 TSI 95 ch Référence	5		0	18 490
1.0 TSI 110 ch Xperience	6		0	27 200
1.5 TSI ACT 150 ch Xperience DSG	8	M	310	30 000
Surcoût Urban : Référence + 5 700 €				
Surcoût Xperience : Urban + 2 510 €				
Surcoût FR : Xperience + 1 050 €				
Surcoût FR Xclusive : FR + 1 620 €				
LEON				
1.0 TSI 110 ch Référence	6		0	22 990
1.0 eTSI 110 ch Urban DSG	6		0	29 140
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8	M	125	33 410
eHybrid 204 ch Xcellence	8	B	1 000	38 600
2.0 TDI 115 ch Référence	6		0	26 800
2.0 TDI 150 ch Xcellence DSG	8		0	36 420
1.5 TGI 130 ch Xcellence DSG	7		0	33 940
Surcoût Urban : Référence + 3 970 €				
Surcoût FR : Xcellence + 2 680 €				
LEON SPORTSTOURER				
Surcoût : 5 portes + 1 100 €				
ATECA				
1.0 TSI 110 ch Style	6	M	240	29 960
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	M	898	33 360
2.0 TDI 115 ch Style	6	M	50	33 860
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	M	100	37 260
Surcoût Urban Advanced : Style + 1 220 €				
Surcoût Xperience : Style + 5 740 €				
Surcoût FR : Xperience + 2 350 €				
TARRACO				
eHybrid 245 Xperience	8	B	1 000	49 950
2.0 TDI 150 ch Urban	8	M	330	43 000
2.0 TDI 200 ch FR DSG 4Drive	11	M	4 543	54 100
Surcoût Xperience : Urban + 3 750 €				
Surcoût FR : Xperience + 1 720 €				

SKODA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FABIA				
1.0 MPI 65 ch Active	4		0	16 760
1.0 MPI 80 ch Active	4		0	17 260
1.0 TSI 95 ch Ambition	5		0	20 250
1.0 TSI 110 ch Ambition DSG	NC		NC	21 900
1.5 TSI 150 ch Style DSG	NC		NC	25 610
Surcoût Ambition : Active + 1 720 €				
Surcoût Style : Ambition + 2 180 €				
Surcoût Monte Carlo : Style + 0 €				
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 €				
NOUVEAU KAROQ				
1.0 TSI 110 ch Ambition	NC		NC	30 690
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	NC		NC	32 780
2.0 TDI 116 ch Ambition	NC		NC	34 000
2.0 TDI 150 ch Sportline DSG 4x4	NC		NC	45 410
Surcoût Sportline : Ambition + 6 990 €				
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 €				

* 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.

OCTAVIA SCOUT				
1.5 TSI ACT MHEV E-Tec DSG	8		0	35 800
2.0 TSI 190 ch 4x4 DSG	10	M	2 544	39 780
2.0 TDI 150 ch 4x4 DSG	8	M	190	40 240
2.0 TDI 200 ch DSG	11	M	740	41 680
KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M	898	30 630
RS	14	M	15 506	51 280
2.0 TDI 150 ch Active DSG	8	M	280	37 360
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11	M	3 331	48 050
Surcoût Ambition : Active + 2 650 €				
Surcoût Style : Ambition + 4 460 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 340 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 140 €				
SUPERB				
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	310	38 600
iV Style	8	B	1 000	45 250
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	43 370
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC	M	330	44 370
Surcoût Sportline : Style + 4 010 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 760 €				
SUPERB COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				
SUPERB SCOUT				
2.0 TDI 150 ch DSG	8	M	125	44 760
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	540	46 760

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	15 390
Surcoût Privilège : Avantage + 1 620 €				
Surcoût Pack : Privilège + 1 150 €				
SWIFT				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	16 290
Sport	7		0	23 050
Surcoût Privilège : Avantage + 1 700 €				
Surcoût Pack : Privilège + 760 €				
VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7		0	24 190
1.5 Dualjet Hybrid Privilège Auto.	5		0	28 390
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	27 590
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €				
Surcoût Style : Privilège + 2 400 €				
ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable 1ère Edition	10		0	54 190

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				
1.0 VVT-i 72 ch Active	4		0	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	18 650
1.5 VVT-i 120 ch Dynamic	5		0	19 850
GR Pack Premium	15	M	10 011	35 600
116h Dynamic	5		0	22 400
Surcoût Design : Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Iconic : Design + 3 000 €				
Surcoût Collection : Iconic + 0 €				
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €				
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €				
YARIS CROSS				
116h Dynamic	6		0	26 100
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Collection : Design + 3 000 €				
Surcoût Trail : Collection + 0 €				
C-HR				
1.8 Hybride Dynamic	4		0	31 750
2.0 hybride Edition	8		0	35 700
Surcoût Edition : Dynamic + 1 950 €				
Surcoût Distinctive : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût GR Sport : Distinctive + 2 000 €				
Surcoût Collection : GR Sport + 1 500 €				
COROLLA				
122h Active	4		0	30 300
184h GR Sport	7		0	35 300
Surcoût Dynamic : Active + 800 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût GR Sport : Design + 1 200 €				
Surcoût Collection : GR Sport + 1 300 €				
COROLLA TOURING SPORTS				
Surcoût : berline + 1 000 €				
PRIUS				
Rechargeable Dynamic Pack Premium	6	B	1 000	41 450
GR86				
2.4	15	M	16 950	33 900
RAV4				
Hybride Dynamic	9		0	44 000
Hybride Rechargeable Design AWD	9	B	1 000	49 550
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	39 850
Surcoût Design : Dynamic + 5 600 €				
Surcoût Lounge : Design + 3 100 €				
HIGHLANDER				
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	5 271	65 350
LAND CRUISER (3 PORTES)				
204 D-4D LeCap	11	M	40 000	43 990
Surcopût Life : LeCap + 5 110 €				
Surcoût Légende : Life + 5 200 €				
Surcoût Lounge : Légende + 5 900 €				
LAND CRUISER (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 2 010 €				
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 8 160 €				

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	24 260
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	M	230	25 210
1.5 130 ch D-4D Dynamic Auto.	7	M	240	28 810
Electric 50 kWh Dynamic	7	B	6 000	37 820
Surcoût Executive : Dynamic + 4 490 €				
Surcoût Design : Executive + 1 330 €				

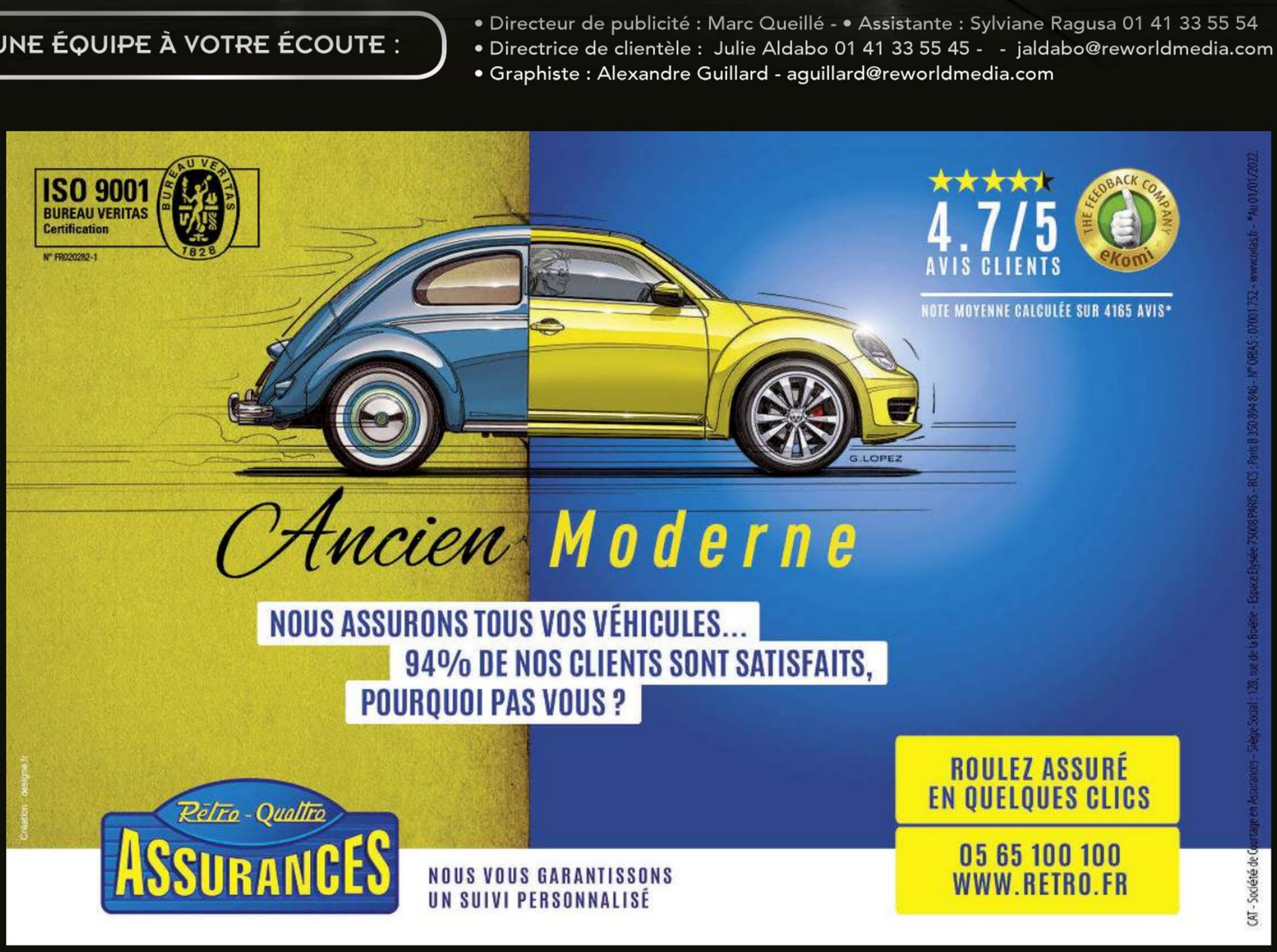
VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
UP! (5 PORTES)				
1.0 65 ch Active	4		0	16 065
GTI	6		0	21 190
e-Up! Life	4	B	6 000	25 930
Surcoût Style : Life + 1 425 €				
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	28 180
1.5 TSI EVO 150 ch Life	8	M	330	30 485
R	19	M	17 490	51 805
2.0 TDI 116 ch Life	6		0	32 320
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M	50	36 470
Surcoût Style : Life + 2 240 €				
Surcoût Style Exclusive : Style + 4 780 €				
Surcoût R-Line : Style + 4 180 €				
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 Active	6		0	30 685
1.0 eTSI 110 ch Active DSG	6		0	33 990
1.5 eTSI 130 ch Active DSG	7		0	35 725
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	M	75	39 310
GTI	14	M	3 331	45 880
GTI Clubsport	19	M	3 784	50 570
eHybrid 204 ch Style	8	B	1 000	44 705
GTE	8	B	1 000	49 135
2.0 TDI 115 ch Active DSG	6		0	37 520
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	41 920
GTD	11	M	230	45 610
Surcoût Style : Active + 2 260 €				
Surcoût R-Line : Style + 305 €				
GOLF SW				
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	M	125	40 475
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	42 895
Surcoût R-Line : Style + 330 €				
GOLF ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG 4Motion	11	M	740	49 595
ID.3				
Pro Performance 204 ch Active	5	B	6 000	44 680
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 €				
NOUVEL ID.BUZZ				
Pro 204 ch	5	B	2 000	56 990
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 €				

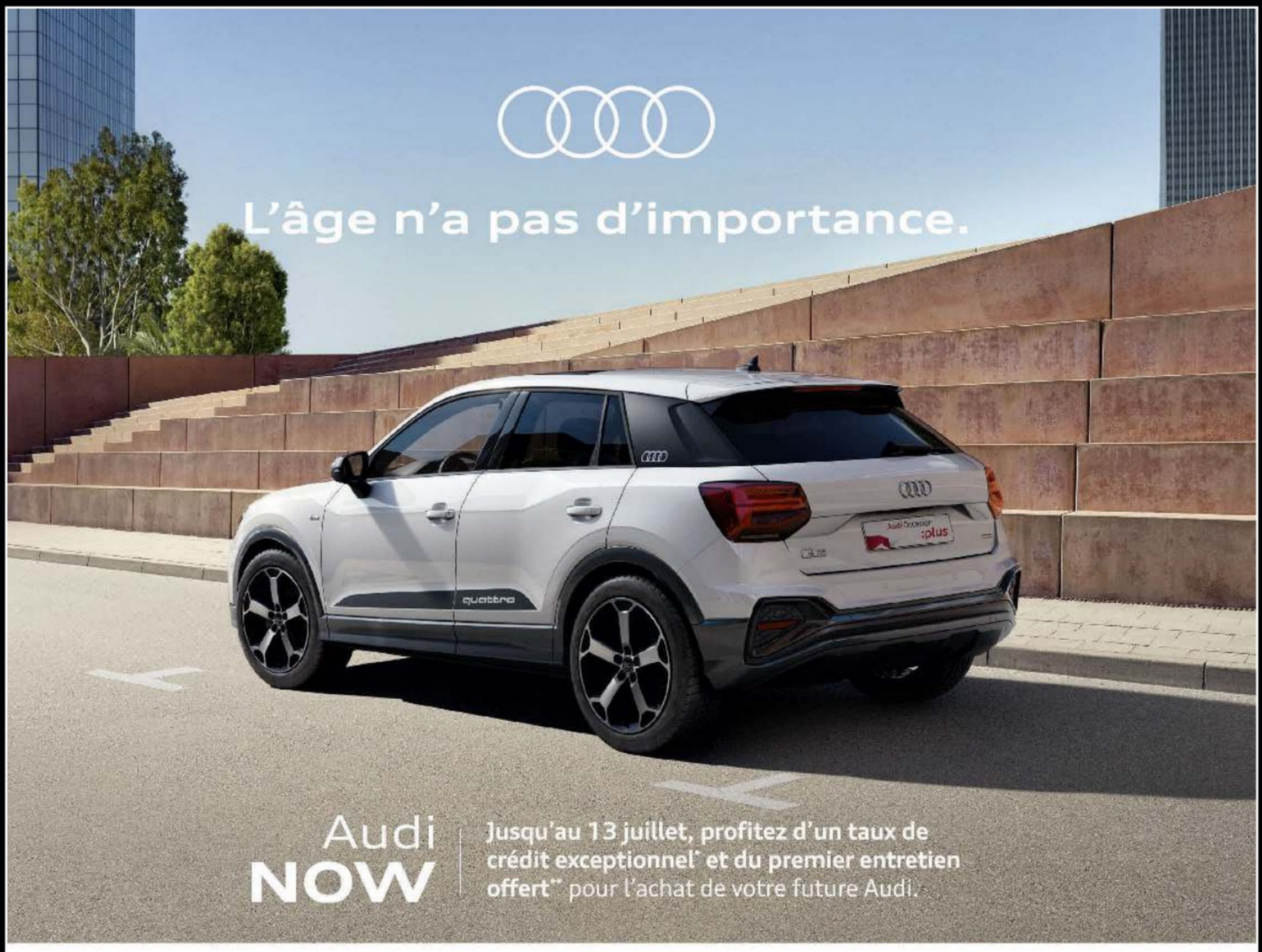
VOLVO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
XC40				
T2 Start	7	M	1 901	38 450
B3 Start	9	M	1 074	43 900
B4 Plus	11	M	1 074	48 800
Recharge T4 Start	7		0	52 050
Recharge T5 Start	10		0	53 550
Recharge Start	6	B	2 000	45 800
Recharge Twin Plus	12	B	2 000	55 500
Surcoût Plus : Start + 2 100 € à + 2 450 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 4 350 € 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				
B3 essence Start	9		260	49 700
B4 essence Plus Style Dark	11	M	280	53 150
Recharge T6 Plus Style Dark	15		0	65 350
Polestar Engineered	17		0	77 600
Surcoût Ultimate Style Chrome : Plus Style Dark + 6 050 €				
V60				
B3 essence Start	9	M	280	49 850
Recharge T6 Start AWD	15		0	64 900
Polestar Engineered	20		0	79 700
B4 Diesel Start	11	M	450	55 000
Surcoût Plus : Start + 2 450 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 6 900 €				
V60 CROSS COUNTRY				
B4 Diesel Pro	11	M	1 504	61 250
XC60				
Recharge T6 Start AWD	15		0	72 130
Recharge T8 Ultimate Style Chrome AWD	20		0	83 230
Polestar Engineered	20		0	87 480
B4 Diesel 197 ch Start	11	M	3 021	59 230
B5 Diesel 235 ch Ultimate Style Chrome AWD	13	M	5 454	75 530
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 €				
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 €				





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



Audi Occasion *:plus*

audi.fr/offres-occasion

*** Crédit Auto véhicules d'occasion au T.A.E.G. fixe de 2,9 % sur 36 mois avec un apport minimum de 10 % du prix total TTC du véhicule. Exemple pour un véhicule vendu 14 000 € : apport de 1 400 € et 12 600 € empruntés sur 36 mois : mensualités de 365,64 €. Montant total dû : 13 163,10 €.** Offre valable du 8 juin au 13 juillet 2022. Offre de crédit liée à une vente réservée aux particuliers valable sur une sélection de véhicules d'occasion éligibles au label 'Audi Occasion *:plus*', chez tous les Distributeurs 'Audi Occasion *:plus*' présentant ce financement, 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 exerçant en libre établissement : D-HNQM-UQ9MO-22 (orias.fr) et après expiration du délai légal de rétractation - Montant total minimum du crédit 2 500 €. Taux débiteur fixe : 1,56 %. Coût total du crédit sur 36 mois hors assurances facultatives : 563,10 € dont 252,0 € de frais de dossier (2,0 % du montant financé). Montants exprimés TTC, hors prestations facultatives (exemple assurance Décès-Incapacité-Perte d'emploi à 20,79 € par mois en complément). Offre réservée aux particuliers en France Métropolitaine dans le réseau 'Audi Occasion *:plus*' participant, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 08/06/2022 et le 13/07/2022 (conditions disponibles sur audi.fr).

** Offre valable dans le réseau Audi participant en France métropolitaine et sur une sélection de véhicules labellisés 'Audi Occasion *:plus*' de moins de 3 ans et 60 000 km. Offre réservée aux particuliers et valable pour toute commande entre le 08/06/2022 et le 13/07/2022 (conditions disponibles sur audi.fr). Contrat d'entretien valable uniquement pour l'huile moteur, les filtres (à air/huile/carburant/habitacle), les bougies d'allumage, les balais d'essuie-glace avant et la dose de lave-glace. Contrat d'Entretien souscrit auprès de VOLKSWAGEN BANK GMBH. Entretien – Révision selon carnet d'entretien du Constructeur. Détail du contrat d'Entretien dans les Notices disponibles auprès de votre Partenaire Audi. Audi Now signifie Maintenant chez Audi.

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

AU QUOTIDIEN, PRENEZ LES TRANSPORTS EN COMMUN. #SeDéplacerMoinsPolluer

Audi Paris 16ème
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 Paris 16ème
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 »

l'auto-journal Évasion & SUV

JUILLET - AOÛT - SEPTEMBRE 2022

l'auto-journal

LE 1ER MAGAZINE DE L'ART DE ROULER DIFFÉREMMENT

Évasion & SUV

NOUVELLE FORMULE

LES NOUVEAUTÉS DE L'ÉTÉ

RENAULT AUSTRAL

MERCEDES GLC II

BMW X1 III

NOSTALGIE

JEEP WILLYS : UN GOÛT DE LIBERTÉ

ET AUSSI... découverte du Gers, art de vivre au Danemark et shoot d'adrénaline en VTT !

64 PAGES D'ESSAIS

AUDI Q3, RANGE ROVER, ALFA TONALE, LEXUS NX, DOSSIER SUV COUPÉS...

SUPER ESSAI EN KIA SPORTAGE PHEV

Un outsider bientôt référence ?

LE GUIDE D'ACHAT COMPLET 115 MODÈLES ÉVALUÉS • LES PRIX • LES ÉQUIPEMENTS • LES OPTIONS

BEL : 6,90€ - ESP : 7€ - GR : 7,10€ - DOM S : 7,20€ - ITA : 7,10€ - LUX : 6,90€ - PORT CONT : 7€ - CAN : 9,95$CAN - MAR : 260DH - TOM S : 1150CFP - CH : 13FS - TUN : 13DTU.

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

ESSAIS Rendez-vous avec tous nos essais

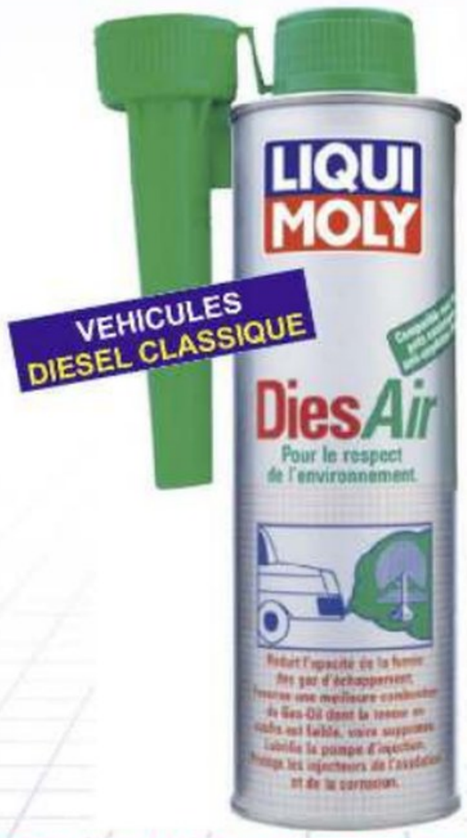
GUIDE D'ACHAT Toutes les informations pour bien choisir votre nouveau modèle

EN VENTE ACTUELLEMENT

Pourquoi mon moteur s'encrasse

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







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

LIQUI MOLY
Le propre de votre moteur

® Copyright Liqui Moly toute reproduction même partielle est interdite

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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1119

du 30 juin 2022



NISSAN

Essai : Nissan Juke Hybrid

Le premier Juke (2010) fut le chouchou des urbains branchés ! Depuis, la concurrence s'est étoffée ; le deuxième du nom (2019) n'est plus le seul choix possible. Pour offrir une alternative à la mode, il chipe l'ensemble hybride de la Clio E-Tech. Cette mécanique lui sied-elle ? Notre essai vous répond.

L'Opel Astra face à la Peugeot 308

Jamais une Opel n'avait eu autant de gènes Peugeot ! Si elle affiche un style bien à elle, la nouvelle Astra a piqué les jouets à sa cousine de Sochaux, à commencer par son châssis réputé et ses motorisations efficientes, y compris l'ensemble hybride de 180 ch. Et si l'élève dépassait le maître ?



NICOLAS SOLER



YANN LEFEBVRE

La Toyota Aygo X face à la Renault Twingo

Les mini-citadines n'ont plus la cote chez les constructeurs : pas assez… rentables ! Les Peugeot 108 et Citroën C1 ont laissé tomber leur copine Toyota. L'Aygo, elle, poursuit sa route et s'encanaille avec des airs baroudeurs pour tenter de détrôner la reine Twingo. Que la meilleure gagne !

Et aussi… En kiosque

ACTUELLEMENT



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

NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 101 DE *L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & SUV*
164 PAGES - 6,50 €

Les "nouveautés de l'été", parmi lesquelles le Renault Austral, le BMW X1 et le Mercedes GLC, tiennent la vedette de ce numéro. À découvrir également, le super-essai du nouveau Kia Sportage hybride rechargeable et notre hommage à la Jeep Willys.

l'auto journal

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer — REWORLD MEDIA

ÉDITEUR
ÉDITIONS MONDADORI AXEL SPRINGER (SNC)
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 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 : juin 2022
Prix de vente : 4 €
Date de parution : 16 juin 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

LE TRI + FACILE — BAC DE TRI

SiliGom

Roulez en toute Sérénité

DU 20 JUIN AU 6 AOÛT 2022

POUR VOS VACANCES, PARTEZ ENCORE PLUS LOIN !

ACHETEZ 2 OU 4 PNEUS

=

JUSQU'À 120€ REMBOURSÉS EN CARTES CARBURANT*





OFFRES DE FOLIE PNEUS ET ENTRETIEN AUTO,

RDV SUR SILIGOM.FR

**Offre valable jusqu'au 6 août 2022 pour l'achat de pneus été et 4 saisons Continental, Goodyear ou Dunlop montés et équilibrés dans les centres SILIGOM participants. Remboursement de 20€ à 120€ en fonction du nombre de pneus achetés et de leurs dimensions en pouces. Voir grille de remboursement sur siligom.fr. Remboursement sous forme de cartes carburant de TotalEnergies. Votre carte carburant de TotalEnergies sera valable pour une durée de un an maximum, dans toutes les stations TotalEnergies, Access et ELAN. Offre disponible uniquement dans les centres participants, vous renseigner auprès de votre centre. Conditions exhaustives de l'offre sur siligom.fr.*
«L'énergie est notre avenir, économisons-la !»

Faites-le pour la planète, mais aussi pour votre portefeuille.

Vous voulez participer à un monde plus durable tout en vous déplaçant de manière plus économique ? Alors découvrez dès maintenant la gamme ID. 100 % électrique de Volkswagen.

— Gamme —
Volkswagen ID.

100 % électrique

Découvrez-la immédiatement en concession.





*Valable sur l'ensemble des modèles de la gamme Volkswagen ID.

Sur Volkswagen ID.3 Pro, certaines options sont actuellement non disponibles (Jantes 20" 'Sanya', projecteurs IQ.Light Matrix LED et pack extérieur 'Style'). Plus d'information auprès de votre Partenaire.

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer